

Remissvar - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Region Västmanland tackar för möjligheten att lämna synpunkter på ovan nämnda remiss.

Detta remissvar bygger, liksom Region Västmanlands tidigare remissvar i ärendet, på den storregionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalsregionens transportinfrastruktur. Utgångspunkten är den politiskt förankrade systemanalys¹ som tagits fram inom ramen för samarbetet En Bättre Sitts inom Mälardalsrådet. Detta ger en styrka i att de åtgärder som prioriteras är väl förankrade och motiverade. Region Västmanland konstaterar att det är positivt att redan beslutade åtgärder i gällande nationell plan 2018–2029 fortsatt ingår i planförslaget. Samtidigt är det djupt oroande och en stor besvikelse att inte någon av Stockholm-Mälardalsregionens sju prioriterade åtgärder från systemanalysen är finansierade i förslaget till ny nationell plan 2022–2033.

Region Västmanland vill även hänvisa till det arbete som sker inom bolaget Oslo-Sthlm 2.55 AB som tydligt lyfter fördelarna med förbättrad tillgänglighet mellan Stockholm och Oslo.

Utifrån Trafikverkets förslag till nationell plan vill Region Västmanland särskilt lyfta följande synpunkter:

- Utbyggnaden av nya stambanor måste finansieras utanför nationell plan för inte tränga undan andra nödvändiga satsningar
- Utökad kapacitet på Mälardalsbanan och Svealandsbanan måste prioriteras
- Ett nytt resecentrum i Västerås är nödvändigt för att möta resandebehovet
- En ny Hjulstabro är en förutsättning för en utvecklad Mälarsjöfart
- Länsplanernas ramar behöver utökas och även inkludera statliga potter

¹ Mälardalsrådet, *Framtidens resor - Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen*, 2020

Stockholm-Mälardalenregionen har tagit stort ansvar när det gäller utvecklingen av den regionala kollektivtrafiken. Genom satsningar på kraftigt utökad trafik och finansiering av nya, moderna och för regionaltågstrafik ändamålsenliga fordon, är Stockholm-Mälardalenregionen starkt bidragande till den positiva utveckling för regionaltågstrafiken som lyfts fram i planförslaget. Det är en satsning som anstränger befintlig infrastruktur till gränsen och därför har tät dialog förts med Trafikverket i syfte att säkerställa att de mest relevanta åtgärderna inkluderats i systemanalysens prioriterade behov. Konsekvensen av att dessa åtgärder nu fullständigt saknas i planförslaget och således inte kommer att finnas på plats före år 2040, innebär att den satsning som har inletts riskerar att stanna av och i värsta fall till viss del dras tillbaka.

Nationell planram

Utökade transporter på järnväg är en förutsättning för att nå de transportpolitiska målen. Efterfrågan på en utökad järnvägstrafik är hög och detta behov planeras att mötas genom stora investeringar i nya stambanor. Investeringar i nya stambanor är dock oerhört kostsamt och om finansiering sker inom ramen för nationell plan innebär det att mindre, men mer lönsamma, åtgärder trängs undan samt att underhållsskulden på befintlig infrastruktur ökar allt mer. Med eventuella ytterligare kostnadsökningar för stambanorna ger detta att nya investeringar får mycket litet utrymme i nationell plan de kommande decennierna. Redan nu pekar Trafikverket på att nya stambanor kommer att innebära övertecknade planramar för en lång tid framöver. Trafikverket skriver i planförslaget att om en oförändrad ram för utvecklingsanslaget antas för nästkommande plan (2026–2037) kommer den redan att vara övertecknad med omkring 40 miljarder kronor. Vidare skriver Trafikverket att dessa kostnader härrör sig framförallt till nya stambanor och införandet av ERTMS. Detta är ett oroväckande scenario som kan innebära stora konsekvenser för utvecklingen i landet. Möjligheten att prioritera in nya objekt kommer att vara kraftigt begränsad.

De nya stambanorna får inte heller leda till en försämrad tillgänglighet i Stockholm-Mälardalenregionen. Ett tydligt problem som inte nämns i förslaget till nationell plan är den kapacitetsbrist som de nya stambanorna kommer ge på sträckan Järna-Flemingsberg vilket riskerar ge stora konflikter mellan behov för den långväga trafiken och regionaltågstrafiken, som är en förutsättning för människors dagliga arbets- och studiependling.

Region Västmanland anser därför att nya stambanor måste finansieras utanför nationell plan vilket även kan innebära ett mer sammanhållet, effektivt och tidsbesparande genomförande. Ett förslag kring alternativ finansiering av nya stambanor är nödvändigt och mycket angeläget att det presenteras.

Gällande införandet av ERTMS anses förslaget om en mer långsiktig tidplan som ett väl genomtänkt förslag, då det är viktigt att nödvändiga angränsande åtgärder hinns med att genomföra.

Kostnadsstyrning

Trafikverket redovisar i planförslaget att kostnadsökningar framförallt sker i de projekt som ännu inte har påbörjats och som bygger på tidiga kalkyler. Sedan gällande plans fastställelse har ej påbörjade investeringar i vägar och banor ökat med i snitt 50 procent. Detta visar tydligt att Trafikverket måste utveckla kostnadsstyrningen. Region Västmanland välkomnar det arbete som pågår med att stärka kostnadskontrollen och som beskrivs i förslaget till nationell plan. Det finns ett stort behov av säkrare och effektivare kostnadsbedömningar i tidiga skeden. Det är viktigt med mer tillförlitliga kalkyler, arbetssätt och styrformer både för nationell plan och länsplaner, för att respektive aktör ska kunna planera framtidens infrastruktur på effektivt sätt.

Mälarsjöfartens utveckling

Utvecklingen av Mälarsjöfarten är starkt beroende av att en ny Hjulstabro byggs. Hjulstabron finns namngivet i planförslaget i det fall den nationella planens anslag för namngivna objekt utökas med 10 procent. Det framgår också av planförslaget att Trafikverket ska utreda alternativ finansiering av Hjulstabron. Det är oerhört viktigt att finansieringen av en ny bro säkerställs för att kunna få effekt av övriga satsningar.

Via Mälarfarleden och Mälarhamnarna når sjöfarten långt in i landet i den befolkningstätaste delen av Sverige. Tack vare satsningar i Mälarhamnarna och i Mälarfarleden kan behovet av landtransporter hållas nere, vilket gynnar miljön, trafiksäkerheten och kapaciteten. Mälarhamnarna i Västerås och Köping är viktiga knutpunkter i godstransportsystemet. En central del i möjligheten att öka kapaciteten i Mälarfarleden och i Mälarhamnarna är att kunna transportera gods med större fartyg, så kallat Mälarmax. För att uppnå detta har stora investeringar gjorts i Västerås hamn och Köpings hamn. Sjöfartsverket och Trafikverket har samtidigt genomfört det storskaliga Mälarprojektet som innefattar muddring av Mälarfarleden, breddning och muddring av Södertälje kanal samt ombyggnation av Södertälje sluss.

Det är nu av yttersta vikt att även den sista pusselbiten i denna stora satsning färdigställs, vilket är en ny Hjulstabro som tillåter större fartyg att passera. Den stora nyttan av en ny bro tillsammans med det faktum att dagens Hjulstabro redan har uppnått sin tekniska livslängd, är skäl för att en ny Hjulstabro måste prioriteras i nationell plan 2022–2033. Att Trafikverket har en färdig vägplan redo för granskning så snart finansiering finns säkerställd, innebär att projektet har en hög mognadsgrad vilket ger förutsättningar för ett snabbt genomförande.

Mälarbanan & Västerås resecentrum

Region Västmanland är mycket kritiska till att bristerna på Mälarbanan inte planeras att åtgärdas under planperioden. Regionerna i Mälardalen har tillsammans inom ramen för den systemanalys som arbetats fram tydligt prioriterat åtgärder på Mälarbanan. Något som kraftigt skulle förbättra kapacitet, tillförlitlighet och restider inom hela Mälardalen.

Mälarbanans kapacitet är hårt ansträngd vilket påverkar både persontrafik och godstrafik. Personresandet kommer enligt Trafikverkets prognoser att öka med 25–30 procent fram till år 2040 och det är av stor vikt att den ökningen sker med hållbara transporter. Sett till järnvägsresandet beräknas ökningen vara över 50 procent till 2040 jämfört med idag. Det är därför en stor brist att planförslaget helt saknar utbyggnaden till dubbelspår på sträckorna Arboga-Hovsta och Kolbäck-Valskog vilket Trafikverket själva rekommenderat i en nyligen genomförd funktionsutredning². Relativt små åtgärder som tillsammans med kommande fyrspårssträcka Kallhäll-Tomtebodas skulle minska restiden mellan Örebro och Stockholm med cirka 20 minuter³ samt öka kapaciteten på sträckan.

Kopplat till Mälarbanan saknas också den helt nödvändiga utbyggnaden av Västerås resecentrum, som redan idag lider av kapacitetsbrist. Detta är ett objekt som har hög mognadsgrad och som har säkerställt kommunal och regional finansiering men som utan Trafikverkets medverkan via nationell plan inte kan genomföras då objektet är beroende av bangårdsåtgärder. Åtgärder som Trafikverket tillsammans med Region Västmanland och Västerås stad har tecknat avsiktsförklaringar⁴ om.

Region Västmanland är positiva till att stråket Stockholm-Oslo pekas ut som viktigt i planförslaget och att det är önskvärt att påbörja en gemensam utredning tillsammans med norska Jernbanedirektoratet där alternativ finansiering ska ingå. Avgränsningen till enbart delen Karlstad till riksgränsen är dock inte i linje med den överenskomna processen. Region Västmanland förutsätter att prioriteringarna gjorda inom redan framtagna åtgärdsvalsstudie⁵ fortfarande är utgångspunkten för arbetet med att utveckla stråket och att det sker i enlighet med beslut om fortsatt hantering efter åtgärdsvalsstudie⁶ samt gemensam avsiktsförklaring⁷. Region Västmanland ifrågasätter också att den utpekade bristanalysen⁸ bortser från de stora regionala nyttor som stråket medför. Att stråket Stockholm-Oslo går längs

² Trafikverket, *Funktionsutredning Mälarbanan - Kapacitetshöjning Hovsta-Arboga* (TRV 2020/137207) samt

Funktionsutredning Mälarbanan – Kapacitetshöjning Valskog-Kolbäck (TRV 2020/137207)

³ Sweco, *Mälarbanan, nyttor av dubbelspår*. 2021.

⁴ Trafikverket, *Avsiktsförklaring Västerås Västra* (TRV 2021/27435) samt *Avsiktsförklaring Västerås resecentrum, ombyggnad personbangård* (TRV 2021/27433)

⁵ Trafikverket, *Åtgärdsvalsstudie Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm-Oslo* (TRV 2017/14854).

⁶ Trafikverket, *Beslut om fortsatt hantering efter ÅVS Stockholm-Oslo* (TRV 2018/60582)

⁷ Trafikverket, *Avsiktsförklaring om fortsatt samverkan för planering och genomförande av åtgärder inom stråket Stockholm-Oslo* (TRV 2017/14854).

⁸ Trafikverket, *Utpekad bristanalys: "Stockholm-riksgränsen-Oslo, kapacitetsproblem och långa restider"* (2021:093).

Mälarbanan där det är tätbefolkat och det finns flera nodstäder är en självklarhet för att uppnå önskvärda nyttor längs stråket.

Svealandsbanan

Region Västmanland anser att kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne som är ett av sju prioriterade åtgärder av regionerna i Stockholm-Mälardalen måste inkluderas i nationell plan. Sträckan är idag hårt belastad och trafikeras av såväl godstrafik som persontrafik på Svealandsbanan och den så kallade UVEN-linjen.

Mellan Västerås och Eskilstuna, två av landets största städer med omfattande arbets- och studiependling och gemensamt universitet har Region Västmanland och Region Sörmland genom Mälardalstrafik infört den halvtimmestrafik på UVEN som kan sägas vara grundbehovet för att åstadkomma konkurrenskraftig kollektivtrafik på sträckan. Att Trafikverket utifrån detta väljer att i förslaget till nationell plan inte inkludera uppgradering av den enkelspåriga sträckan Folkesta-Rekarne till dubbelspår är därför högst anmärkningsvärt. Det är en sträcka som är central för såväl persontrafik mellan Örebro-Stockholm och Eskilstuna-Västerås som godstrafiken mellan exempelvis Borlänge och Oxelösund. Region Västmanland anser även att det är nödvändigt att det genomförs trimningsåtgärder för att säkerställa Mälardalstrafiks regionalstågssystem under planperiodens första del.

Region Västmanland noterar att objektet E20 Trafikplats Gröndal-Eskilstuna 2+2 finns med vid utökning av medel till namngivna objekt med 10 procent. Objektet är en viktig förutsättning för utbyggnaden av dubbelspår som följd av att järnvägsviadukten över E20 behöver breddas vid spårutbyggnad. Utifrån den stora betydelsen för regionalstågstrafikens robusthet anser Region Västmanland att objektet E20 Trafikplats Gröndal-Eskilstuna 2+2 måste utvidgas till att även inkludera dubbelspårutbyggnaden Folkesta-Rekarne och att dessa åtgärder genomförs samtidigt, inte minst av kostnadseffektivitetsskäl.

Vidmakthållande får inte tillräckligt anslag

Region Västmanland ser positivt på den ökning i planförslaget som har skett av anslaget till vidmakthållande av väg och järnväg, men menar att det inte är tillräckligt. Av planförslaget framgår att även ytterligare ökning av resurserna för vidmakthållande är samhällsekonomiskt effektivt. Det framgår av planförslaget att järnvägen på de lägre trafikerade banorna kommer att få ett fortsatt försämrat tekniskt tillstånd som ger en försämrad robusthet, ökad trafikpåverkan och tillfälliga hastighetsnedsättningar. Region Västmanland verkar för ett hållbart resande där ett delmål i den regionala utvecklingsstrategin är att öka kollektivtrafikens andelar. En viktig del i det arbetet är att ha ett robust järnvägssystem med hög tillförlitlighet. Om anslaget inte ökas ytterligare ser Region Västmanland en risk, både i väg- och järnvägssystemet, att Trafikverket i framtiden kommer att behöva prioritera bort vissa underhållsåtgärder. I en sådan prioritering finns en risk att enbart de starkaste stråken väljs ut vilket skulle fortsätta ge stora konsekvenser för det mindre prioriterade väg- och järnvägsnätet.

Trimning- och miljöåtgärder ger stora effekter

Trafikverket lyfter att trimnings- och miljöåtgärder oftast är mycket kostnadseffektiva att genomföra. Åtgärdskostnaderna är relativt låga och ger stora effekter. Exempelvis åtgärder som innebär hastighetshöjning och kapacitetsökning inom järnvägsnätet ger generellt stora nyttor. Trimnings- och miljöåtgärderna har stor betydelse för den regionala utvecklingen och för att säkerställa Mälardalstrafiks regionaltågssystem anser Region Västmanland att det är nödvändigt med trimningsåtgärder under planperiodens första del. Vid planering av dessa åtgärder är det viktigt att en tidig dialog förs mellan Trafikverket, planupprättare och kollektivtrafikmyndigheter kring vilka åtgärder som Trafikverket avser att genomföra.

För att närma sig nollvisionen behöver mer än de i planförslaget föreslagna 12 miljarder kronor avsättas till trafiksäkerhet. Åtgärderna är oftast mycket kostnadseffektiva och kan ge en betydande ökning av trafiksäkerheten i förhållande till kostnaderna. Trafikverkets redovisning i det fall ramen för namngivna investeringar utökas med 10 procent innehåller nya objekt för omkring 14 miljarder kronor. Trafiksäkerhetseffekten för dessa objekt skulle vara i samma storleksordning som samtliga namngivna objekt i hela planförslaget. Dessa föreslagna åtgärder bör vara självklara att prioritera in i nationell plan för att nå uppsatta mål.

Det är positivt att Trafikverket föreslår en fortsatt satsning för att öka trafiksäkerheten på de regionala vägarna genom samfinansiering av mötesseparerings- och räfflingsåtgärder. I planförslaget avsätts 1,25 miljarder kronor för de första sex åren. Region Västmanland är positiva till ansatsen att stärka tillgängligheten och öka trafiksäkerheten, men erfar att effekten blir marginell då potten är så pass liten sett till antalet regioner som medlen ska fördelas på. Det är viktigt att samfinansieringen inte medför någon ökad administrativ belastning för regionerna och att det inte krävs något ansökningsförfarande.

Länsplaner

För att klara av de behov och målsättningar som är politiskt förankrade kopplat till den regionala utvecklingen behövs en höjning av ramen för länsplanerna. En höjd planram skulle ge möjligheter att bygga ut cykelvägnätet i större omfattning, skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafiken samt upprätthålla en acceptabel standard på vägnätet med god tillgänglighet och trafiksäkerhet. Det är inom länsplanerna regionerna kan skapa förutsättningar för ett hållbart resande som ger effekt på klimatarbetet.

Region Västmanland anser att den ram som är tilldelad regionen för planperioden 2022–2033 inte är tillräcklig för att kunna uppfylla de behov som finns på den regionala infrastrukturen i länet. För att Region Västmanland ska kunna fortsätta utveckla infrastrukturen på ett hållbart, tillgängligt och trafiksäkert sätt krävs ytterligare medel. Det behöver även bli mer transparent vad det är som avgör

fördelningen av planramarna. Det är idag otydligt vilka kriterier som styr när medel fördelas mellan regionerna.

Region Västmanland anser att de satsningar inom utvecklingsanslaget som nu föreslås som potter i planförslaget skulle ge större effekt om dessa medel istället användes till utökade ramar för länsplanerna. Det är regionerna som sitter på kunskapen kring vilka förutsättningar det egna länet har och därmed på vilket sätt dessa medel kan skapa mest nytta.

Stadsmiljöavtalens form är resurskrävande

Region Västmanland lyfte i remissvaret till inriktningsunderlaget behovet av att riktade statliga medel såsom stadsmiljöavtalen i högre utsträckning bör kopplas till de regionala planerna. Region Västmanland anser fortsatt att motsvarande medel som finns avsatt för stadsmiljöavtal istället bör fördelas till länsplanerna för att bidra till den regionala utvecklingen som finns i politiskt förankrade planer i regionen. Stadsmiljöavtalen kräver både stor kunskap och ett stort engagemang från kommunerna, vilket gör att det inte kommer alla kommuner till gagn då det inte finns resurser att avsätta. Om stadsmiljöavtalen ska fortleva i samma form som idag är det nödvändigt att ansökningsförfarandet och uppföljningen förenklas.

Liten effekt för ökad regional cykling

I planförslaget avsätts 600 miljoner kronor för att främja ökad och säker cykling längs det regionala vägnätet. Det är ett steg i rätt riktning för att öka cykling i landet, men Region Västmanland ser en risk att önskad effekt inte kan uppnås med en så sparsam pott. Den samfinansiering som regionerna har möjlighet att få kommer långt ifrån ge möjligheter att genomföra någon avsevärt större satsning på det regionala cykelvägnätet. Det är viktigt att samfinansieringen inte medför någon ökad administrativ belastning för regionerna och att det inte krävs något ansökningsförfarande. Hur dessa medel ska fördelas förklaras inte i Trafikverkets planförslag och det kräver ett förtydligande.

Oro för kompetensbrist

Att frågan om kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen särskilt lyfts i en av planförslagets underlagsrapporter betraktar Region Västmanland som positivt. För att planera och genomföra de åtgärder som transportinfrastrukturen långsiktigt kräver, behöver resurser redan nu säkras. Aktörer inom alla nivåer behöver samarbeta och det behövs ett helhetsgrepp om frågan. Därmed anser Region Västmanland att de åtgärder som Trafikverket presenterar i underlagsrapporten fortsatt är relevanta för att möta behovet av resurser och kompetens inom infrastrukturuområdet.

Effektfulla steg 1- och 2-åtgärder

Region Västmanland ser stor potential i att verka för beteendepåverkande åtgärder som ligger inom fyrstegsprincipens två första steg. För att kunna minska behovet av

fysiska åtgärder och bidra till ett hållbart transportsystem önskar Region Västmanland kunna finansiera steg 1- och 2 åtgärder inom ramen för länsplanen. Det finns därför ett behov av ett tydligt ställningstagande för att medel i såväl nationell plan som länsplaner kan användas till åtgärder även i enlighet med fyrstegsprincipens två första steg.

Västmanlands näringsliv i utveckling

Utvecklingen av näringslivet sker snabbt och under de senaste åren har det skett flera större etableringar i länet. I Västerås har till exempel företag som arbetar med morgondagens lösningar inom energi och mobilitet etablerat sig och planerar att fortsatt expandera än mer. Även länets befintliga näringsliv, från multinationella företag till mindre startups, har utvecklats starkt och satsar på olika sätt på sin utveckling i Västmanland. Nya etableringar innebär att befintliga områden med arbetsplatser utvecklas och att nya expansiva arbetsplatsområden tillkommer. I Västerås pågår exempelvis en stark och snabb utveckling av området Finnslätten. För att fortsatt vara en attraktiv region för etableringar vill Region Västmanland lyfta fram behovet av en infrastrukturplanering som också har en flexibilitet för att snabbt kunna göra omprioriteringar och planera för ökade och nya behov när näringslivet ställer om och utvecklas.

För Region Västmanland

Denise Norström (S)

Anders Åhlund

Regionstyrelsens ordförande

Regiondirektör