Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2017-12-06

LS 2017-1092

Landstingsstyrelsen

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Trafikverket har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att till Näringsdepartementet yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande till Näringsdepartementet över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande inklusive bilaga

att omedelbart justera beslutet.

Landstingsrådsberedningens motivering

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 innehåller såväl generella som mer konkreta åtgärder i olika delar av Sverige. Till grund för detta yttrande ligger en gedigen arbetsprocess och länsöverskridande samarbete där sju län enats om prioriteringar för planperioden i form av det storregionala samarbetet En Bättre Sits genom Mälardalsrådet.

Stockholms län är i många avseenden motorn för Sveriges tillväxt, där en stark huvudstadsregion har en mycket stor betydelse för hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. I länet bor 23 procent av Sveriges befolkning, här finns 24 procent av Sveriges arbetsmarknad och länet bidrar med 32 procent av Sveriges bruttonationalprodukt. Fram till år 2050 förväntas länets invånarantal att öka med cirka 1,1 miljoner till cirka 3,4 miljoner invånare. Ytterligare drygt 500 000 bostäder behöver byggas samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med 600 000.

Den nationella planens utrymme för namngivna investeringar i Stockholms län har sjunkit med nära sex miljarder kronor, motsvarande minus femton procent, jämfört med perioden 2014-2025. Det är anmärkningsvärt att

Stockholms läns andel av den nationella planen inte speglar den betydelse som Stockholm har för Sveriges konkurrenskraft och utveckling.

Stockholmsregionen växer och infrastrukturen måste följa med för att vardagspusslet och varuförsörjningen ska fungera i en region som år 2050 beräknas ha bortemot 3,5 miljoner invånare – drygt en miljon fler än i dag. För att nuvarande och framtida invånare ska få vardagen att fungera behövs det kraftfulla insatser för både kollektivtrafik och bostadsbyggande. Pendeltågen, tunnelbanan och övrig kollektivtrafik måste fortsätta byggas ut i takt med att regionen växer och nya bostadsområden planeras. Bostäder som byggs och tas fram hand i hand med en utökad kollektivtrafik skapar både större nyttor och större värde.

Stora delar av landet är beroende av transporterna till eller genom Stockholms län vilket ställer krav på tillförlitliga och effektiva transporter. Åtta av tio tågresor börjar eller slutar i länet. En stor del av godstransporterna på vägarna och järnvägarna i länet är transitgods med både start- och målpunkt utanför länet. För Stockholms län är underhåll av järnvägsnätet viktigt såväl för en fungerande kollektivtrafik som för godstrafiken i Stockholmsregionen. Ett fungerande underhåll krävs för att få full funktionalitet i det befintliga transportsystemet, men också för att pågående och nya investeringar ska få full effekt. Mot den bakgrunden kan vi konstatera att förslaget till nationell plan underfinansierar underhållet på väg och järnväg med cirka 60 miljarder kronor.

Till detta tillkommer att både finansiering och besked saknas om viktiga framtidsfrågor, exempelvis:

Ostkustbanan med fyrspår Stockholm-Uppsala, vilket skulle möjliggöra byggandet av 100 000 nya bostäder och därmed möta den stora tillväxten fram till 2050.

Tvärförbindelse Södertörn som knyter ihop de fyra regionala stadskärnorna Kungens Kurva, Flemingsberg, Södertälje och Haninge stad och som kommer att avlasta tung godstrafik från redan i dag hårt trafikerade vägar. Södertörnskommunerna har 72 000 nya bostäder och 100 000 nya arbetsplatser i sina planer fram till 2030. Dessa planer riskerar att aldrig bli verklighet. Finansieringen och genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn behöver därför säkras.

En Östlig förbindelse med väl utbyggd kollektivtrafikkapacitet, företrädesvis genom spår, skulle ge betydande restidsvinster för kollektivtrafikresenärer, ökad systemnytta för kollektivtrafiken och

förbättra godstillförseln till Stockholmsregionen. Det ger även nya resmöjligheter över Saltsjö-Mälarsnittet och den avlastar flera av tunnelbanans centrala snitt.

Arlanda och dess utveckling är av ett nationellt intresse och bör slås fast. Både flygtrafik och bostadsbyggande har utretts på regeringens uppdrag och där konstateras det att staten behöver stärka och fokusera trafiken till Arlanda flygplats för att utveckla flyget och Sveriges konkurrenskraft. En viktig del i detta utgörs av utvecklingen av Arlanda som flygplats, avseende exempelvis nya rullbanor och utvecklad terminalkapacitet. Arlandas utveckling och tillgänglighet är ett arbete där fler parter behöver bidra. Men för att få genomslag i ett sådant arbete behövs ett starkare engagemang och även finansieringsverktyg.

Barkarby, där bytespunkt med anslutning till tunnelbana sker först efter 2023. Finansieringen ligger för sent i planen för att stämma överens med utbyggnaden av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse. En sen byggstart ger en komplicerad byggprocess som riskerar att fördyra för både Trafikverket och Stockholms Läns Landsting. Dessutom försvåras den planerade flytten av bussterminalen för SLL. Den fulla nyttan av tunnelbaneutbyggnaden till Barkarby uppstår först i samband med att bytespunkten färdigställs i sin helhet.

Vi ser med oro på att planförslaget är underfinansierat med nästan 60 miljarder kronor. Att slarva med underhållet och stoppa eller skjuta på viktiga framtidsbyggen riskerar att minska tillväxten av och i Stockholmsregionen.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 20 november 2017
Förslag till yttrande inklusive bilaga Mälardalsrådets remissvar avseende förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029
Förslag till nationell plan för transportsystemet – Planen i korthet
Trafiknämndens protokollsutdrag den 21 november 2017 med S- och V-ledamöternas muntliga reservation samt S- och MP-ledamöternas särskilda uttalande
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 16 november 2017

Irene Svenonius

Kristoffer Tamsons

Gustaf Drougge

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2017-12-06

LS 2017-1092

Landstingsstyrelsen

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Trafikverket har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att till Näringsdepartementet yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande till Näringsdepartementet över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande inklusive bilaga

att omedelbart justera beslutet.

Landstingsrådsberedningens motivering

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 innehåller såväl generella som mer konkreta åtgärder i olika delar av Sverige. Till grund för detta yttrande ligger en gedigen arbetsprocess och länsöverskridande samarbete där sju län enats om prioriteringar för planperioden i form av det storregionala samarbetet En Bättre Sits genom Mälardalsrådet.

Stockholms län är i många avseenden motorn för Sveriges tillväxt, där en stark huvudstadsregion har en mycket stor betydelse för hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. I länet bor 23 procent av Sveriges befolkning, här finns 24 procent av Sveriges arbetsmarknad och länet bidrar med 32 procent av Sveriges bruttonationalprodukt. Fram till år 2050 förväntas länets invånarantal att öka med cirka 1,1 miljoner till cirka 3,4 miljoner invånare. Ytterligare drygt 500 000 bostäder behöver byggas samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med 600 000.

Den nationella planens utrymme för namngivna investeringar i Stockholms län har sjunkit med nära sex miljarder kronor, motsvarande minus femton

procent, jämfört med perioden 2014-2025. Det är anmärkningsvärt att Stockholms läns andel av den nationella planen inte speglar den betydelse som Stockholm har för Sveriges konkurrenskraft och utveckling.

Stockholmsregionen växer och infrastrukturen måste följa med för att vardagspusslet och varuförsörjningen ska fungera i en region som år 2050 beräknas ha bortemot 3,5 miljoner invånare – drygt en miljon fler än i dag. För att nuvarande och framtida invånare ska få vardagen att fungera behövs det kraftfulla insatser för både kollektivtrafik och bostadsbyggande. Pendeltågen, tunnelbanan och övrig kollektivtrafik måste fortsätta byggas ut i takt med att regionen växer och nya bostadsområden planeras. Bostäder som byggs och tas fram hand i hand med en utökad kollektivtrafik skapar både större nyttor och större värde.

Stora delar av landet är beroende av transporterna till eller genom Stockholms län vilket ställer krav på tillförlitliga och effektiva transporter. Åtta av tio tågresor börjar eller slutar i länet. En stor del av godstransporterna på vägarna och järnvägarna i länet är transitgods med både start- och målpunkt utanför länet. För Stockholms län är underhåll av järnvägsnätet viktigt såväl för en fungerande kollektivtrafik som för godstrafiken i Stockholmsregionen. Ett fungerande underhåll krävs för att få full funktionalitet i det befintliga transportsystemet, men också för att pågående och nya investeringar ska få full effekt. Mot den bakgrunden kan vi konstatera att förslaget till nationell plan underfinansierar underhållet på väg och järnväg med cirka 60 miljarder kronor.

Till detta tillkommer att både finansiering och besked saknas om viktiga framtidsfrågor, exempelvis:

Ostkustbanan med fyrspår Stockholm-Uppsala, vilket skulle möjliggöra byggandet av 100 000 nya bostäder och därmed möta den stora tillväxten fram till 2050.

Tvärförbindelse Södertörn som knyter ihop de fyra regionala stadskärnorna Kungens Kurva, Flemingsberg, Södertälje och Haninge stad och som kommer att avlasta tung godstrafik från redan i dag hårt trafikerade vägar. Södertörnskommunerna har 72 000 nya bostäder och 100 000 nya arbetsplatser i sina planer fram till 2030. Dessa planer riskerar att aldrig bli verklighet. Finansieringen och genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn behöver därför säkras.

En Östlig förbindelse med väl utbyggd kollektivtrafikkapacitet, företrädesvis genom spår, skulle ge betydande restidsvinster för

kollektivtrafikresenärer, ökad systemnytta för kollektivtrafiken och förbättra godstillförseln till Stockholmsregionen. Det ger även nya resmöjligheter över Saltsjö-Mälarsnittet och den avlastar flera av tunnelbanans centrala snitt.

Arlanda och dess utveckling är av ett nationellt intresse och bör slås fast. Både flygtrafik och bostadsbyggande har utretts på regeringens uppdrag och där konstateras det att staten behöver stärka och fokusera trafiken till Arlanda flygplats för att utveckla flyget och Sveriges konkurrenskraft. En viktig del i detta utgörs av utvecklingen av Arlanda som flygplats, avseende exempelvis nya rullbanor och utvecklad terminalkapacitet. Arlandas utveckling och tillgänglighet är ett arbete där fler parter behöver bidra. Men för att få genomslag i ett sådant arbete behövs ett starkare engagemang och även finansieringsverktyg.

Barkarby, där bytespunkt med anslutning till tunnelbana sker först efter 2023. Finansieringen ligger för sent i planen för att stämma överens med utbyggnaden av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse. En sen byggstart ger en komplicerad byggprocess som riskerar att fördyra för både Trafikverket och Stockholms Läns Landsting. Dessutom försvåras den planerade flytten av bussterminalen för SLL. Den fulla nyttan av tunnelbaneutbyggnaden till Barkarby uppstår först i samband med att bytespunkten färdigställs i sin helhet.

Vi ser med oro på att planförslaget är underfinansierat med nästan 60 miljarder kronor. Att slarva med underhållet och stoppa eller skjuta på viktiga framtidsbyggen riskerar att minska tillväxten av och i Stockholmsregionen.

Beslutsunderlag
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 20 november 2017
Förslag till yttrande inklusive bilaga Mälardalsrådets remissvar avseende förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029
Förslag till nationell plan för transportsystemet – Planen i korthet

Irene Svenonius

Kristoffer Tamsons

Gustaf Drougge

2017-11-20
LS 2017-1092

Landstingsstyrelsen
Landstingsstyrelsens förvaltning
Landstingsdirektörens stab
Fredrik Åstedt

Landstingsstyrelsen

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Ärendebeskrivning
Trafikverket har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att till Näringsdepartementet yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029.

Beslutsunderlag
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 20 november 2017
Förslag till yttrande inklusive bilaga Mälardalsrådets remissvar avseende förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029
Förslag till nationell plan för transportsystemet – Planen i korthet

Förslag till beslut
Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Näringsdepartementet över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande inklusive bilaga

att omedelbart justera beslutet.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Regeringen gav den 23 mars 2017 Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. Trafikverket redovisade uppdraget till Näringsdepartementet den 31 augusti 2017. Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att remittera förslaget till nationell plan.

Förvaltningen föreslår att landstingsstyrelsen yttrar sig över Trafikverkets förslag till nationell plan i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande, samt att landstinget ställer sig bakom det yttrande över planförslaget som tagits fram gemensamt av samarbetsparterna i En Bättre Sits och lämnas genom Mälardalsrådet. I landstingsdirektörens förslag till yttrande, utarbetat i samråd med trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana, anförs i huvudsak följande:

- Planen är underfinansierad. Exempel på namngivna investeringar som i dagsläget saknar full finansiering är Tvärförbindelse Södertörn och Ostkustbanan, fyrspår mellan Stockholm och Uppsala.
- Stockholms läns landsting förutsätter att beslutade åtgärder i nuvarande nationell plan 2014–2025 ska ligga fast och slutföras enligt plan. Det gäller bland annat Östlig förbindelse.
- Stockholms läns landsting välkomnar ökad satsning på järnvägens underhåll och vidmakthållande.
- Stockholms läns landsting betonar vikten av att ta fram transparenta genomförandeplaner för de planerade åtgärder som ligger under 100 miljoner kronor. Genomförandeplaner är viktiga för att landstinget ska kunna planera pendeltågstrafiken samt kollektivtrafik på väg i Stockholms län.
- Stockholms läns landsting anser att det är viktigt att beakta att höghastighetsjärnvägen inte medför undanträngningseffekter för den regionala och lokala trafiken. Landstinget ser i första hand behov av mer finansiering till regionala åtgärder.

Bakgrund
Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 innehåller såväl generella som mer konkreta åtgärder i olika delar av Sverige. Den nationella planen kompletteras av länsplaner för regional transportinfrastruktur. I Stockholms län tas denna plan fram av länsstyrelsen (yttrande över länsstyrelsens förslag till länsplan, LS 2017-1091, behandlas parallellt med föreliggande ärende).

Enligt regeringens direktiv ska infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) samt riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2016/17:TU4, rskr 2016/17:101) utgöra utgångspunkt för Trafikverkets analyser och förslag till åtgärder. Förslaget till nationell plan ska samrådas med andra berörda myndigheter och Trafikverket ska föra dialog med

länsplaneupprättare och andra berörda aktörer. Regeringen väntas fatta beslut om den nya planen under våren 2018.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 uppgår till 622,5 miljarder kronor. Av planeringsramen ska 333,5 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner. 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar. 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Trafikverket föreslår i planen satsningar på järnvägsunderhåll främst på de stråk som hanterar viktiga transportflöden för pendling och godstrafik. Investeringar föreslås såsom fyrspår hela sträckan Uppsala-Stockholm, första delsträckan på Norrbotniabanan, samt ytterligare en etapp på Ostkustbanan norr om Gävle. Ostlänken och Lund-Hässleholm utgör de första etapperna på nya stambanor. Planförslaget innehåller åtgärder för att höja bärigheten och säkra framkomligheten för näringslivets tunga trafik på vägar och broar. Investeringar görs för längre tåg på viktiga godsstråk och för grundläggande framkomlighet på det mer lågtrafikerade järnvägsnätet. Förslaget innehåller ökade axellaster på Malmbanan och färdigställande av viktiga stråk och noder såsom Hallsberg- Mjölby. För sjöfarten föreslås åtgärder för exempelvis farleden från Landsort till Södertälje. För att öka trafiksäkerheten föreslås bl.a. mötesseparering på det nationella vägnätet. Planförslaget rymmer även förslag på trafiksäkerhetskameror, åtgärder för ökad och säker cykling, samt utveckling av automatiska nykterhetskontroller på strategiskt viktiga platser såsom hamnar och utvalda vägsträckor. För järnvägen föreslås fortsatta åtgärder för att stängsla in och övervaka anläggningen. Genom trimningsåtgärder förbättras genomfarter i små tätorter längs det nationella vägnätet och stationer, busshållplatser och bytespunkter rustas upp till en bättre standard.

Ärendet har remitterats till trafiknämnden. Nämnden väntas behandla ärendet vid sitt sammanträde den 21 november 2017.

Överväganden
Förvaltningen välkomnar den föreslagna ökade satsningen på underhåll och vidmakthållande. För att få full effekt i transportsystemet måste underhållet på väg och järnväg ligga på en nivå som bidrar till att uppnå full

funktionalitet i det befintliga transportsystemet och som säkerställer att pågående och nya investeringar får full effekt. Underhåll av järnvägsnätet är viktigt för såväl kollektivtrafikresenärerna som för godstransporter.

Åtgärder som har en kostnad på under 100 miljoner kronor redovisas inte enskilt i planförslaget. Det är angeläget att Trafikverket tar fram transparenta genomförandeplaner för dessa mindre, men ytterst viktiga åtgärder. För att säkerställa en god och effektiv planering för regional- och pendeltågstrafiken samt framkomlighet i vägnätet bör framtagandet av dessa planer gällande Stockholms län ske i nära dialog med Stockholms läns landsting – i dess egenskap av regionala kollektivtrafikmyndighet och upprättare av regionplan – och näringslivet.

Förvaltningen välkomnar satsningen på 1,5 miljarder kronor på cykling för förbättrad tillgänglighet samt satsningar på förbättrat underhåll av cykelvägar.

Det är angeläget att den nya stambanan ger nytta även för storstadsregionernas regionala trafik. Det är därför viktigt att beakta att höghastighetsjärnvägen inte medför undanträngningseffekter för den regionala och lokala trafiken. Förvaltningen ser i första hand behov av mer finansiering till regionala åtgärder. Ett fördjupat underlag behöver beakta de ekonomiska effekterna av de stora följdinvesteringar som kommuner och landsting kan komma att tvingas göra för att möjliggöra höghastighetsjärnväg. Översyn och finansiering av följdinvesteringar behöver fastställas.

Förvaltningen noterar att det saknas full finansiering för flera av åtgärderna i planförslaget, däribland Tvärförbindelse Södertörn. Underfinansieringen får till följd att nästkommande nationella plan till stora delar redan är intecknad, alternativt att alternativa finansieringslösningar krävs. Förvaltningen förutsätter att beslutade åtgärder i nuvarande nationell plan 2014–2025 slutförs enligt plan. Det gäller bl.a. Östlig förbindelse, där planeringsarbetet föreslås stoppas i planförslaget.

Förvaltningen föreslår att landstingsstyrelsen yttrar sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande. Förvaltningen föreslår även att landstinget ställer sig bakom det yttrande över planförslaget som tagits

fram gemensamt av samarbetsparterna i En Bättre Sits och lämnas genom Mälardalsrådet.

Ärendet har beretts i samråd med trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet att avge yttrande har inga ekonomiska konsekvenser.

Malin Frenning
Landstingsdirektör

Carl Rydingstam
Chef ledningsstaben

Beslutsexpediering:
Akt
Näringsdepartementet
Trafiknämnden
Mälardalsrådet
Landstingsdirektörens stab

Godkänd av Malin Frenning, 2017-11-20

Landstingsstyrelsen

YTTRANDE
2017-12-12

LS 2017-1092

Näringsdepartementet
N2017/05430/TIF

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Trafikverket har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att till Näringsdepartementet yttra sig över myndighetens förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029.

Sammanfattning av synpunkter

- Stockholms läns landsting står bakom yttrandet som skrivits gemensamt av samarbetsparterna i En Bättre Sits och lämnas genom Mälardalsrådet.
- Planen är underfinansierad. Exempel på namngivna investeringar som i dagsläget saknar full finansiering är Tvärförbindelse Södertörn och Ostkustbanan, fyrspår mellan Stockholm och Uppsala.
- Stockholms läns landsting förutsätter att beslutade åtgärder i nuvarande nationell plan 2014–2025 ska ligga fast och slutföras enligt plan. Det gäller bland annat Östlig förbindelse.
- Stockholms läns landsting välkomnar ökad satsning på järnvägens underhåll och vidmakthållande.
- Stockholms läns landsting betonar vikten av att ta fram transparenta genomförandeplaner för de planerade åtgärder som ligger under 100 miljoner kronor. Genomförandeplaner är viktiga för att landstinget ska kunna planera pendeltågstrafiken samt kollektivtrafik på väg i Stockholms län.
- Stockholms läns landsting anser att det är viktigt att beakta att höghastighetsjärnvägen inte medför undanträngningseffekter för den regionala och lokala trafiken. Landstinget ser i första hand behov av mer finansiering till regionala åtgärder.

Gemensamt remissvar från En Bättre Sits-länen

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i En Bättre Sits lämnar genom Mälardalsrådet ett gemensamt remissvar. Stockholms läns landsting står bakom remissvaret som återfinns som bilaga till detta yttrande.

Synpunkter på planförslaget

Stockholms läns betydelse för Sverige

Stockholms län är i många avseenden motorn för Sveriges tillväxt, där en stark huvudstadsregion har en mycket stor betydelse för hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. I länet bor 23 procent av Sveriges befolkning, 24 procent av Sveriges arbetsmarknad och länet bidrar med 32 procent av Sveriges bruttonationalprodukt. Fram till år 2050 förväntas länets invånare att öka med cirka 1,1 miljoner invånare till cirka 3,4 miljoner invånare. Ytterligare drygt 500 000 bostäder behöver byggas samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med 600 000. Stockholm är också Sveriges största konsumtionsmarknad. Om Stockholms län ska ha möjlighet att hantera utvecklingen och fortsatt vara motorn för Sveriges tillväxt krävs satsningar som hanterar dagens och framtida utmaningar i form av kapacitetsproblem i transportsystemet och bostadsmarknaden.

Stockholms läns landsting ser med oro på att den nationella planens utrymme för namngivna investeringar i Stockholms län har sjunkit med nära sex miljarder kronor, motsvarande minus femton procent, jämfört med perioden 2014–2025. Den nationella planens andel för nyinvesteringar i Stockholms län har dessutom sjunkit från 20 procent till 17 procent. Samtidigt har anslaget till de 21 regionala länsplanerna ökat med fem procent i snitt. Det ekonomiska utrymmet för Stockholms länsplan har dock endast ökat med 3,5 procent. Det är anmärkningsvärt att Stockholm läns andel av den nationella planen inte speglar den betydelse som Stockholm har för Sveriges konkurrenskraft och utveckling.

Stora delar av landet är beroende av transporterna till eller genom Stockholms län vilket ställer krav på tillförlitliga och effektiva transporter. Åtta av tio tågresor börjar eller slutar i länet. En stor del av godstransporterna på vägarna och järnvägarna i länet är transitgods med både start- och målpunkt utanför länet. I länet ligger Arlanda flygplats som är en viktig transportnod för hela landet mot omvärlden. Infrastrukturens kapacitet, tillgänglighet och robusthet är i behov av upprustning och utveckling för att öka såväl den regionala som nationella och internationella tillgängligheten.

Stockholms län har genomfört åtgärder för att förbättra tillgängligheten i länet vilket bidragit till storregional samverkan bland annat genom avtalet om medfinansiering av Citybanan. Det har också inneburit flera kommunala och regionala åtaganden, till exempel strategiska satsningar på resecentrum och bostadsbyggande. Därför är det angeläget att staten tar sitt

ansvar och bidrar till att skapa infrastrukturella förutsättningar så att de satsningar som sker kan få full effekt.

Stockholmsregionens mål och bidrag till en hållbar utveckling
Stockholms läns landsting har i utställningsförslaget till den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län 2050 (RUFS 2050) som beslutas under 2018 pekat ut fyra mål som ska bidra till en hållbar utveckling. Målen är:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

I förslaget till nationell plan tas steg som kommer att kunna bidra till att nå målen. Stockholms läns landsting anser dock att vissa direkt nödvändiga investeringar i transportsystemet bortprioriteras eller försenas i planförslaget. Det får en påverkan på målen och möjligheten att hantera den utveckling som länet står inför. Investeringar som berör Stockholms län gäller t.ex. Ostlänken, Östlig förbindelse och Tvärförbindelse Södertörn.

Planen är underfinansierad
Stockholms läns landsting ser med oro på att planförslaget är underfinansierat. Endast 193 miljarder kronor är avsatta för de namngivna investeringarna som omfattar drygt 250 miljarder kronor vilket innebär att nästan 60 miljarder kronor saknas i planförslaget. Landstinget uppfattar att denna underfinansiering får till följd att nästkommande nationella plan till stora delar redan är intecknad eller att alternativa finansieringslösningar krävs – och om så är, måste detta tydligt redogöras. Ett exempel på namngiven investering som i dagsläget saknar full finansiering är Tvärförbindelse Södertörn.

Trafikverket har i planförslaget redovisat vilka ytterligare namngivna objekt som övervägts vid en eventuell ökning av den ekonomiska ramen för namngivna objekt med 10 procent. Ökningen motsvarar cirka 19 miljarder kronor. Landstinget har svårt att se att de föreslagna namngivna investeringarna skulle få full finansiering och hittar heller ingen tydlig motivering som styrker detta i planförslaget. Östlig förbindelse i Stockholms län har exempelvis ensamt en beräknad kostnad på nära 18 miljarder kronor.

Östlig förbindelse
I förslaget till nationell plan har nu planeringsarbetet för Östlig förbindelse utgått. Stockholms läns landsting anser att det är olyckligt. En Östlig förbindelse i kombination med ett utvecklat trängselskattesystem bör fortsätta utredas för att skapa ett transportsystem med samhällsekonomisk nytta. Staten, som statlig väghållare, bör stå för huvuddelen av kostnaden. I ett första steg bör utredningsmedel för Östlig förbindelse föras tillbaka till den nationella planen utifrån perspektivet att den också kommer att finansieras. Enligt Trafikverkets analyser ger Östlig förbindelse ökad tillgänglighet i de östra och södra delarna av regionen.

Landstingets trafikförvaltning har inom ramen för Sverigeförhandlingen analyserat kollektivtrafik i Östlig förbindelse med spår eller buss. Oavsett trafikslag skulle kollektivtrafik i Östlig förbindelse ge betydande restidsvinster för kollektivtrafikresenärer. Östlig förbindelse med kollektivtrafik ger nya resmöjligheter över Saltsjö-Mälarsnittet och den avlastar flera av tunnelbanans centrala snitt. En östlig ringled runt Stockholm har varit en viktig politisk regional utvecklingsfråga under lång tid.

Därför bör Östlig förbindelse kvarstå i planen och utredas vidare för att säkerställa lämplig finansiering och utveckling av kollektivtrafiken. Utveckling av länets transportsystem och kollektivtrafik berörs inom ramen för utställningsförslaget till RUFS 2050.

Beslutade åtgärder i nuvarande plan måste slutföras
Stockholms läns landsting förutsätter att beslutade åtgärder i nuvarande nationell plan 2014–2025 ska ligga fast och slutföras enligt plan. I planförslaget finns ett antal förslag på åtgärder som är högt prioriterade för Stockholms län. Åtgärderna kommer att bidra till att nå viktiga steg för att utveckla transportsystemet i länet.

Stockholms läns landsting anser att det är olyckligt att Tvärförbindelse Södertörn saknar full finansiering. Tvärförbindelsen är viktig för regionen då den kopplar ihop trafiknätet och möjliggör kapacitetsstark gods- och kollektivtrafik och ett regionalt cykelstråk. Gods- och varutransporterna kommer öka kraftigt när hamnen i Norvik tas i drift år 2020, vilket kommer att vara helt avgörande för att hantera länets varuförsörjning, och lämpar sig inte för befintliga alternativa vägar.

Tvärförbindelse Södertörns tillkomst är dessutom avgörande för tillskapandet av ett stort antal bostäder och arbetsplatser och kommer att bidra till systemeffekter för flöden i hela regionen. Den har en viss påverkan

på Spårväg Syd som är avtalat inom ramen för Sverigeförhandlingen. Finansieringen och därmed genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn behöver därför säkras.

Välkommet med ökat fokus på underhåll och vidmakthållande
Stockholms läns landsting välkomnar den ökade satsningen på underhåll och vidmakthållande i planförslaget. För att få full effekt i transportsystemet måste underhållet på väg och järnväg upp på en nivå som bidrar till att uppnå full funktionalitet i det befintliga transportsystemet samt för att pågående och nya investeringar ska få full effekt. För Stockholms län är underhåll av järnvägsnätet viktigt för arbetspendlarna och kollektivtrafikresenärerna samt för gods i Stockholmsregionen.

Ta fram genomförandeplaner i nära dialog med länen
Stockholms läns landsting betonar vikten av att ta fram genomförandeplaner för de planerade åtgärder som ligger under 100 miljoner kronor. En transparent genomförandeplan som är framtagen i nära dialog med kollektivtrafikmyndigheten, den regionala planupprättaren och näringslivet är avgörande för en bra och effektiv planering för t.ex. pendeltågstrafiken och framkomligheten för kollektivtrafik på väg. Trafikverket region Stockholm har meddelat att en åtgärdsvalsstudie för pendeltåg i Stockholms län ska genomföras. Stockholms läns landsting välkomnar denna studie och avser att bistå i arbetet.

Stockholms län landsting och Trafikverket region Stockholm genomför tillsammans med länets kommuner en stor satsning på förbättrad framkomlighet för stombussar. Det vore mycket önskvärt med möjlighet att söka medfinansiering ur Nationell plan för framkomlighetsåtgärder under 100 miljoner kronor även på det kommunala vägnätet.

Investeringar för ett ökat bostadsbyggande
Stockholms läns landsting ser positivt på att den nationella planen ska möta aktuella samhällsutmaningar. En av de prioriterade samhällsutmaningarna i direktivet handlar om att investera för ett ökat bostadsbyggande. För Stockholms län är det viktigt att bostadsbyggandet, infrastrukturen och trafikeringen hänger ihop. Varje enskild åtgärd av infrastruktur eller bebyggelse bidrar till stora konsekvenser och effektsamband i transportsystemet.

Landstinget förutsätter att staten tar hänsyn till den strategiska inriktningen som Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2050) innebär för att Stockholms län ska ges möjlighet att uppnå de

uppsatta målen. I RUFS 2050 finns en rumslig struktur och centrala ställningstaganden för hur Stockholms län ska kunna uppnå ett hållbart och transporteffektivt samhälle. Det är prioriterat att bebyggelseutvecklingen ska ske i anslutning till kollektivtrafiken.

Landstinget vill också betona vikten av att åtgärder av centrala noder i transportsystemet måste ses i ett systemperspektiv, även där den platsspecifika nyttan av bostäder inte är möjligt. Det gäller exempelvis åtgärder på Stockholm Central som förbättrar tillgängligheten i järnvägssystemet. Det är åtgärder som möjliggör ett ökat bostadsbyggande i omkringliggande län och nodkommuner som Eskilstuna, Västerås, Uppsala och Gävle.

Åtgärder för ökad cykling
Stockholms läns landsting välkomnar satsningen på 1,5 miljarder kronor på cykling för förbättrad tillgänglighet samt satsningar på förbättrat underhåll av cykelvägar. Satsningen ligger i linje med regeringens nationella cykelstrategi för en ökad och säker cykling. I Stockholms län är cykeln numera en naturlig och integrerad del i planeringen av tillgänglighet. Andelen som cyklar ökar år från år och trängsel uppstår på de mest frekvent använda cykelvägarna.

Arlanda är ett nationellt intresse
Stockholms läns landsting anser att det är oroande att stråket Norrtull/Tomteboda-länsgräns-(Uppsala) väntas ha kvarstående betydande brister även efter planperioden. Det kommer påverka tillgängligheten till och från flygplatsen Arlanda. För att nå en god regional och lokal tillgänglighet och samtidigt hantera trängsel och klimatutmaningar behöver tågtrafiken till Arlanda utvecklas. För den regionala och lokala trafiken är det regionens ansvar. Men arbetet försvåras av stationsavgiften på Arlanda och kapacitetsbrister i omkringliggande järnvägssystem. De nordiska grannländers huvudstadsregioner har i detta avseende bättre förutsättningar vilket försämrar Sveriges relativa konkurrenskraft. Landstinget anser att förslaget bör revideras för att omfatta tydliga satsningar för att stärka kapaciteten mellan Stockholm och Arlanda, samt vidare till Uppsala.

På regeringens uppdrag har flygtrafiken och bostadsbyggandet utretts. Där konstateras att staten behöver stärka och fokusera trafiken till Arlanda flygplats för att utveckla flyget och Sveriges konkurrenskraft. En viktig del av detta utgörs av utvecklingen av Arlanda som flygplats, avseende exempelvis nya rullbanor och utvecklad terminalkapacitet. En annan viktig del av detta är att tillse att marktransporterna kan ske på ett effektivt sätt.

Landstinget anser att det måste slås fast att Arlandas utveckling är av stort nationellt intresse.

Stockholm läns landsting anser att regeringens tillsättande av ett Arlandaråd är ett steg i rätt riktning. Landstinget bör ingå i Arlandarådet i egenskap av ansvarig för både kollektivtrafiken och som regionplaneorgan. Arlandas utveckling och tillgänglighet är ett arbete där flera parter behöver bidra. Men för att få genomslag i ett sådant arbete behövs ett starkare engagemang och även finansieringsverktyg.

Barkarby bytespunkt
Stockholms läns landsting anser att det är olyckligt att den statliga medfinansieringen för Barkarby bytespunkt, med anslutning till tunnelbana, sker först efter 2023. Finansieringen ligger för sent i planen för att stämma överens med utbyggnaden av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelsen.

Enligt Stockholmsöverenskommelsen ska landstinget säkerställa möjligheten till omstigning mellan spårbunden kollektivtrafik. Det gör landstinget genom att projektera och medfinansiera stationsbyggnaden. Arbetet sker i enlighet med den åtgärdsvalsstudie som Trafikverket tagit fram och den avsiktsförklaring som tecknas mellan landstinget, Trafikverket och Järfälla kommun. I avsiktsförklaringen har landstinget och Trafikverket åtagit sig att finansiera och bygga stationshuset.

En sen byggstart ger en komplicerad byggprocess som riskerar att fördyra för både Trafikverket och landstinget. Dessutom försvåras den planerade flytten av bussterminalen för landstinget.

Den fulla nyttan av tunnelbaneutbyggnaden till Barkarby uppstår först i samband med att bytespunkten färdigställs i sin helhet, det vill säga när bussterminal, pendeltågs- och regionaltågsstation också är i drift. Landstinget önskar därför att finansieringen tidigareläggs för byggstart senast 2020.

Höghastighetsjärnvägen
Stockholms läns landsting förutsätter att det inledande bygget av höghastighetsjärnvägen på sträckan mellan Järna och Linköping (Ostlänken) genomförs under planperioden så som Trafikverket föreslår i planen. Ostlänken samt en förväntad kraftig ökning av den storregionala trafikeringen, som även omfattar Svelandsbanan, kommer att bidra till att stärka den storregionala kollektivtrafiken. Det bidrar till att stärka Stockholms läns bostads-, kompetens- och arbetsmarknad.

Stockholm läns landsting anser att den utpekade bristen i planförslaget ”*Södra Stockholmsregionen, kapacitetsbrister i järnvägssystemet på längre sikt inklusive följdeffekter av nya stambanor*” är viktig att följa upp. För att få effekt av planerade investeringar i transportsystemet behöver sträckan Järna-Flemingsberg -Stockholm studeras närmare och ge fördjupat underlag till kommande revideringar av nationell plan. Det bör dock betonas att redan idag är det kapacitetsbrister i Järna samt i övriga södra Stockholmsregionen som påverkar såväl regional- som pendeltågstrafik. Lösningar behöver tas fram även på kort sikt. Stockholms läns landsting anser att den nya stambanan ska ge nytta även för storstadsregionens regionala trafik. Det är viktigt att beakta att höghastighetsjärnvägen inte medför undanträngningseffekter för den regionala och lokala trafiken. Landstinget ser i första hand behov av mer finansiering till regionala åtgärder.

Ett fördjupat underlag behöver också beakta de ekonomiska effekterna av de stora följdinvesteringar som kommuner och landsting kan komma att tvingas göra för att möjliggöra höghastighetsjärnväg. Översyn och finansiering av följdinvesteringar behöver fastställas.

Stockholms läns landsting har under våren 2016 lämnat yttrande till Näringsdepartementet över delrapport från Sverigeförhandlingen *Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar* (SOU 2016:3).[1]

Stadsmiljöavtal

Stockholms läns landsting anser att det är positivt att stadsmiljöavtalen permanentas och att satsningen utökas till 12 miljarder kronor under planperioden. Såväl utformningen som resultatet från stadsmiljöavtalen behöver utvärderas och troligen revideras för att ytterligare stärka effektivitet och nytta. Det behövs en balans mellan ansökningsprocessen, genomförandet av åtgärderna och motprestationerna samt den relativt omfattande uppföljningen av effekterna.

Stockholms läns landsting anser att stadsmiljöavtalen bör administreras av regionala planupprättare för att få en överblick över lämpliga medfinansieringsformer beroende på åtgärdernas karaktär. En stor andel åtgärder kan vara berättigade till medfinansiering av både länstransportplan och stadsmiljöavtal. Processer med olika

[1] http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska-organ/Landstingsstyrelsen/2016/2016-04-12/punkt-15-lrb-0119.pdf

ansökningsomgångar med olika planupprättare skapar osäkerhet och risk för sämre samordning. Landstinget följer därför med intresse den utvärderingen av stadsmiljöavtalens processer och effekter som K2 (Nationellt kunskapscenter för kollektivtrafik) ansvarar för

Övriga synpunkter utöver innehållet i förslag till nationell plan

Samlade effektbedömningar
Stockholm läns landsting delar inte Trafikverkets slutliga bedömning av Slussens bussterminal som ”olönsam”. Landstingets trafikförvaltning gör bedömningen ”osäker lönsamhet”. Stockholms läns landsting avser därför att inkomma med en ny samlad effektbedömning om Slussen bussterminal som ersätter den nuvarande.

Stockholms läns landsting har under arbetet inför planperioden 2018–2029 upplevt Trafikverkets process för granskning av samlade effektbedömningar som osammanhängande. Landstinget ser därför fram emot en dialog med Trafikverket om hur processen för inlämning, granskning och beslut ska gå till i fortsättningen för att parterna ska förstå och utveckla processen på båda sidor.

N2017/05430/TIF 2017-11-23

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar avseende förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i En Bättre Sits lämnar genom Mälardalsrådet här ett gemensamt remissvar. Remissvaret bygger vidare på vad länen tidigare yttrat avseende Trafikverkets inriktningsunderlag. Parterna i respektive län lämnar även egna remissvar med länsspecifika synpunkter som i övrigt hänvisas till.

Sammanfattning

En Bättre Sits-länen välkomnar att flera av våra prioriterade behov finns med i Trafikverkets förslag. De utgör viktiga steg för att möjliggöra fortsatt regionförstoring och arbetsmarknads-integrering av Stockholm-Mälarregionen. En fortsatt kapacitetsökning behövs dock för att nå en vidareutvecklad hållbar tillväxt som gynnar hela landet.

Stockholm-Mälarregionen är en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Här bor 40 procent av landets befolkning. 46 procent av Sveriges BNP skapas här. Tillväxten förväntas fortsätta då befolkningen bedöms öka med nästan 1,5 miljoner invånare till 2050, samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med drygt 700 000. Vi bygger och planerar för mer än 300 000 nya bostäder i stationsnära lägen till 2030. Arlanda, Sveriges viktigaste internationella flygplats, har 25 miljoner passagerare per år och Arlanda Airport City beräknas generera 50 000 direkta arbetstillfällen 2030.

• Staten måste ta ett helhetsperspektiv
Vi förväntar oss att staten tar ett helhetsperspektiv på infrastrukturplanering och investeringar som understödjer de gemensamma målen om jobb, tillväxt, bostäder och minskad miljöpåverkan.

• Beslutade åtgärder i nuvarande plan ska slutföras
En Bättre Sits förutsätter att redan beslutade åtgärder i nationell plan 2014-2025 ligger fast och slutförs enligt plan. Dessvärre innehåller planförslaget både bortprioriteringar och försenade färdigställanden av viktiga och redan beslutade objekt.

• Ostlänken behöver färdigställas 2028
Det är viktigt att Ostlänken färdigställs 2028, enligt nationell plan 2014-2025, för att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälarregionen, inte minst avseende bostadsbyggandet.

• Ostkustbanan: Fyrspåret Uppsala-Stockholm behöver en tydlig utbyggnadsplan
För att uppnå såväl storregionala som nationella nyttor måste utbyggnaden fullföljas i sin helhet och utan fördröjning. Vi efterfrågar en tydlig utbyggnadsplan för stråket.

• Ostkustbanan och Mälarbanan: Solna station och Barkarby viktiga bytespunkter i ett storregionalt system
Tunnelbaneutbyggnaden måste gå i takt med att utpekade regionala och storregionala bytespunkter färdigställs. Bytespunkt Barkarby måste färdigställas senast 2024. Det är mycket oroande att Solna station inte är omnämnd som regionaltågsstation i förslaget till nationell plan.

Mälardalsrådet
Centralplan 3
111 20 STOCKHOLM

08-410 459 10
www.malardalsradet.se

• Mälarbanan och Svealandsbanan: Kapacitetsförstärkningar nödvändiga för fortsatt arbetsmarknadsintegrering
Ökad kapacitet under planperioden behövs på sträckan Arboga-Hovsta och Folkesta-Rekarne, samt på stationerna Örebro och Västerås.

• Hallsbergs rangerbangård: en tydlig utvecklingsplan behövs
Utbyggnad av Hallsbergs rangerbangård måste ske sammanhållet och med ett systemperspektiv. Vi efterfrågar en tydlig plan för utvecklingen av Hallsbergs rangerbangård.

• Satsningarna på E4 och E18 är nödvändiga för att upprätthålla funktionaliteten
Vi välkomnar de satsningar på E4 och E18 som Trafikverkets planförslag innehåller. Dessa åtgärder kommer att avlasta en redan hårt belastad transportinfrastruktur samt bidra till en ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

• Gotland: avgörande med trafiksystem som binder samman ön med fastlandet
För Gotlands del är ett väl fungerande trafiksystem som binder samman ön med fastlandet avgörande. Det förutsätter en väl anpassad infrastruktur på Gotland, vad gäller hamnar och flygplats.

• Styr mot beteendeförändring: genomför steg 1- och 2-åtgärder i större utsträckning
Följ fyrstegsprincipen och genomför de steg 1- och 2-åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier.

• Återställ funktionalitet: redovisa hur Trafikverket planerar att nå målet
Planförslagets fokus på järnvägens underhåll är välkommet. Det är emellertid allvarligt att Trafikverket inte når upp till målet om att återställa funktionaliteten under planperioden.

• Ta fram genomförandeplaner i nära dialog med länen
Vi ser fram emot en fortsatt god dialog med Trafikverket för att säkerställa att viktiga åtgärder av mindre ekonomisk omfattning realiseras. Dessa är viktiga för systemet.

• Samla statlig medfinansiering i de regionala planramarna
Att samla medel, som stadsmiljöavtalens medel, i de regionala planerna skulle minska mängden parallella system och skapa förutsättningar för kontinuitet och helhetssyn i planeringen.

• Utbyggnad av de nya stambanorna behöver långsiktigt ställningstagande
En Bättre Sits-länen anser att frågan de nya stambanorna behöver lösas genom ett långsiktigt ställningstagande. Vid ett byggande måste effekter i omgivande system och bortom planperioden beaktas.

• Andra satsningar utifrån ett systemperspektiv välkomnas
För att uppnå de transportpolitiska målen samt regeringens övergripande mål krävs ett helhetsperspektiv på transport- och planeringssystemet. Ur ett systemperspektiv välkomnas satsningar som leder till bättre kapacitet och robusthet i hela Sverige.

Stockholm-Mälarregionen ger En Bättre Sits för Sverige

Stockholm-Mälarregionen utgör i många avseenden en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Här bor 40 procent av landets befolkning. 46 procent av Sveriges BNP skapas här. Tillväxten förväntas fortsätta då befolkningen bedöms öka med nästan 1,5 miljoner invånare till 2050, samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med drygt 700 000. Stockholm-Mälarregionen står för mer än 50 procent av bostadsbyggandet i landet. Vi bygger och planerar för mer än 300 000 nya bostäder i stationsnära lägen till 2030. Arlanda, Sveriges viktigaste internationella flygplats, har över 180 destinationer och 25 miljoner passagerare per år. Här utvecklas nu Arlanda Airport City som redan idag genererar ca 25 000 arbetstillfällen och som beräknas generera 50 000 direkta arbetstillfällen 2030.

Regionen har genom överenskommelsen ”Avtal om medfinansiering av Citybanan” åtagit sig att medfinansiera infrastruktur till en kostnad om 2 miljarder, även om medfinansiering från regioner och kommuner inte ska ses som en självklarhet. Genom samverkansavtalet Ny Trafik 2017 investerar regionen över 4 miljarder i en utbyggd regionaltågstrafik med 33 toppmoderna Mälartåg, som tas i trafik våren 2019. Tågsystemet knyter samman arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i regionen. En helt ny pendlarbiljett, Movingo, har introducerats för att underlätta resande över länsgränserna. Systemet inkluderar anslutande trafik, exempelvis buss, pendeltåg och tunnelbana. Andra exempel på kommunala och regionala åtaganden är strategiska satsningar på resecentrum och bostadsbyggande.

För att våra satsningar ska få full effekt behövs långsiktiga statliga investeringar i vår region. Dessa är även en förutsättning för att nå statens jobb-, klimat- och bostadsmål. Landet som helhet är beroende av att transporterna genom regionen är tillförlitliga och effektiva. En stor del av gods transporterna på vägarna och järnvägarna i regionen är transitgods med både start- och målpunkt utanför regionen. Infrastrukturens kapacitet och robusthet är dock i behov av upprustning och utveckling för att öka såväl den regionala som nationella och internationella tillgängligheten.

Sedan starten 2003 har En Bättre Sits arbetat mot gemensamt uppställda och politiskt förankrade mål för transportsystemet över läns-, kommun- och partigränserna. Målen svarar i huvudsak mot frågeställningarna i den nationella transportpolitiska planen och fungerar som grund för fortsatta prioriteringar i Stockholm-Mälarregionen. Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-arbetet.

Fem prioriterade funktioner utgör grunden för transportsystemet i Stockholm-Mälarregionen

Stockholm-Mälarregionen har kartlagt och gemensamt prioriterat sina infrastrukturbehov i överenskommelsen ”En Bättre Sits – storregional systemanalys” från 2016. I systemanalysen lyfts fem prioriterade funktioner som beskriver vad transportsystemet måste leverera för att Stockholm-Mälarregionen ska ha en fortsatt positiv utveckling. Dessa funktioner är:

- Tillgänglighet i de radiella stråken
- Tillgänglighet i regionala tvärförbindelser
- Utvecklad, kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik
- Effektiv godshantering och ökad andel gods på järnväg och med sjöfart
- Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter

I Trafikverkets förslag tas viktiga steg för utveckling av de radiella stråken. Vi saknar dock vissa nödvändiga investeringar för att möjliggöra fortsatt regionförstoring och arbetsmarknadsintegrering av Stockholm-Mälarregionen.

Sju läns gemensamma prioriteringar

Beslutade åtgärder i nuvarande plan ska slutföras
En Bättre Sits-länen välkomnar att flera av våra prioriterade behov finns med i Trafikverkets förslag. De utgör viktiga steg för att utveckla transportsystemet i Stockholm-Mälarregionen. Vi har förutsatt att redan beslutade åtgärder i nationell plan 2014-2025 ligger fast och slutförs enligt plan. Dessvärre innehåller planförslaget både bortprioritering och försenade färdigställanden av viktiga objekt så som Ostlänken, Östlig förbindelse, dubbelspår Hallsberg-Degerön och Tvärförbindelse Södertörn. Dessa åtgärder utgör viktiga länkar i ett sammanhängande system för att få effektiva transporter.

Ostlänken behöver färdigställas 2028
Ostlänken är inte enbart en viktig första etapp i ett framtida höghastighetssystem utan också en del i det storregionala kollektivtrafiksystemet. Det är viktigt att projektet färdigställs 2028, enligt tidplan i nationell plan 2014-2025, för att inte fortsatt hämma utvecklingen i Stockholm-Mälarregionen och södra och västra Sverige, inte minst avseende bostadsbyggandet, som når full effekt först när Ostlänken är färdig. Ostlänken har stor betydelse för tillgängligheten till Stockholm och skapar förutsättningar för utökad regional persontrafik samt ökad fjärr- och godstrafik. Ostlänken kommer att tillföra ny spårkapacitet och avlasta södra och västra stambanan. Utformningen av Ostlänken är viktig som en första del i ett nationellt höghastighetsnät. Det är viktigt att inte låsa den tekniska utformningen till lösningar som inte tillåter en framtida uppgradering av hastigheten.

Ostkustbanan: Fyrspåret Uppsala-Stockholm behöver en tydlig utbyggnadsplan
Den satsning som görs i förslaget på en första etapp av fyrspåret är en bra start men för att bostadsbyggande ska ske i den omfattning som det finns potential till måste fyrspåret byggas ut i sin helhet utan fördröjning. Först när fyrspåret är klart ger utbyggnaden den kapacitet och full effekt avseende bostadsbyggande, som krävs mellan Stockholm-Uppsala samt Stockholm och norra Sverige. Därför efterfrågar vi en tydlig plan för stråkets utbyggnad och färdigställande.

Ostkustbanan och Mälarbanan: Solna station och Barkarby viktiga bytespunkter i ett storregionalt system
Solna station och Barkarby är viktiga bytespunkter i det storregionala kollektivtrafiksystemet. För att maximera nyttan med de nödvändiga tunnelbaneutbyggnaderna i Stockholm behöver utpekade regionala och storregionala bytespunkter färdigställas senast då aktuella tunnelbaneutbyggnader slutförs. Vi välkomnar att Bytespunkt Barkarby finns med men vill samtidigt poängtera vikten av att den färdigställs senast när tunnelbanan invigs dvs. 2024. Därför efterfrågar vi ett förtydligande om året för färdigställande. Vad gäller Solna station är det oroande att utbyggnaden inte är omnämnd som regionaltågsstation i förslaget till nationell plan. Även här önskas ett förtydligande.

Mälarbanan och Svealandsbanan: Kapacitetsförstärkningar nödvändiga för fortsatt arbetsmarknadsintegrering
En Bättre Sits-länen saknar prioritering av en utbyggnad av kapaciteten på Mälarbanan sträckan Arboga-Hovsta samt Svealandsbanan Folkesta-Rekarne. Vidare pågår i såväl Örebro som Västerås gemensamma planeringsprocesser för att utveckla centralstationerna till moderna resecentra med tillräcklig kapacitet. Kapaciteten måste ökas under planperioden för att kunna utveckla den storregionala tågtrafiken i enlighet med den målbild 2030 som vi gemensamt tagit fram och som med kringinvesteringar bidrar till att stärka städernas roll som regionala och storregionala nodstäder.

Hallsbergs rangerbangård: en tydlig utvecklingsplan behövs
Hallsberg är Sveriges största rangerbangård och en viktig nod för hållbara godstransporter i hela Sverige. Utbyggnad av Hallsbergs rangerbangård måste därför ske sammanhållet och med ett systemperspektiv. De åtgärder som föreslås inom ramen för TEN-T nätet, att kunna köra längre (750 meter) och tyngre tåg fram till 2030, är en bra start. Vi efterfrågar därför en tydlig plan för hur utvecklingen av Hallsberg ska fullföljas även efter planperioden. Dubbelspårsutbyggnaden mellan Hallsberg och Motala möjliggör för ökad mängd godstransporter på järnväg och längre tåg på sträckan Hallsberg-Malmö. Sträckan är en del av ScanMed-korridoren och av stor betydelse för Sveriges näringsliv. Enligt nationell plan 2014-2025 skulle byggnationen av den sista etappen påbörjas 2021. Byggstarten för de sista etapperna har nu flyttats fram till perioden 2024-2029. Det är positivt att etapperna är finansierade i nationell plan, men det innebär en försening av projektets effekter och nyttor.

Satsningarna på E4 och E18 är nödvändiga för att upprätthålla funktionaliteten
Vi välkomnar de satsningar på E4 och E18 som Trafikverkets planförslag innehåller. Dessa åtgärder kommer att avlasta en redan hårt belastad transportinfrastruktur samt bidra till en ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Gotland: avgörande med trafiksystem som binder samman ön med fastlandet
För Gotlands del är väl fungerande trafiksystem som binder samman ön med fastlandet avgörande. Det förutsätter en väl anpassad infrastruktur på Gotland, vad gäller hamnar och flygplats. I Slite hamn finns möjligheter att utveckla en reservhamn för färjetrafiken, som idag saknas. För snabba resor och transporter är även förbindelserna och hamnarna i Nynäshamn och Oskarshamn, liksom flygförbindelserna med Stockholmsområdet, viktiga.

Strategier och åtgärder utöver fysiska investeringar

En Bättre Sits systemanalys identifierar strategier och åtgärder som krävs för att gå i riktning mot de prioriterade funktionerna utöver fysiska investeringar. Dessa handlar om att:

- Styra mot beteendeförändring
- Ställa om fordonsparken
- Återställa funktionaliteten
- Förbättra prestandan
- Öka kapaciteten

Vissa av dessa strategier och åtgärder ligger inte tydligt inom Trafikverkets uppdrag och den nationella planens område. Likväl är de viktiga för att uppnå en hållbar utveckling och nå de satta klimatmålen. Vi önskar därför framföra följande synpunkter och önskemål:

Styr mot beteendeförändring: genomför steg 1- och 2-åtgärder i större utsträckning
Vi tar vårt ansvar och arbetar för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Vid val av åtgärder är fyrstegsprincipen ett bra stöd som lägger grunden för att kloka åtgärder väljs. I dagsläget genomförs dock fyrstegsprincipen baklänges där steg 1- och 2-åtgärder enbart genomförs i samband med steg 3- och 4-åtgärder. De steg 1- och 2-åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier bör i större utsträckning finansieras och genomföras, inte minst när de minskar behovet av fysiska åtgärder, något vi och Trafikverket idag saknar möjlighet till.

Återställ funktionalitet: redovisa hur Trafikverket planerar att nå målet
Planförslagets fokus på järnvägens underhåll är välkommet. Funktionaliteten i systemet måste återställas för att pågående och nya investeringar ska få full effekt. Som En Bättre Sits-länen

tidigare tydliggjort får drift och underhåll inte prioriteras ned. Vi tolkar förslaget som att ökningen av medel för vidmakthållande gör det möjligt för Trafikverket att upprätthålla dagens funktionalitet i stora delar av väg- och järnvägsinfrastrukturen under planperioden. Detta innebär inte ett återställande av funktionaliteten. Vi önskar en redovisning av hur Trafikverket planerar att nå målet om att återställa funktionaliteten i järnvägssystemet under planperioden.

Ta fram genomförandeplaner i nära dialog med länen
I förslaget har gränsen för åtgärder i den nationella planen justerats uppåt. Detta skapar både möjligheter och svårigheter. Möjligheter för Trafikverket att vara en mer flexibel samverkanspart som går i takt med övriga samhällsutvecklingsaktörer. Svårigheter då vi i planförslaget inte kan se helheten av planerade åtgärder då alla trimnings-, miljö-, och reinvesteringsåtgärder inte redovisas. Åtgärder som trots att de är av mindre ekonomisk omfattning kan vara viktiga för oss. Trafikverket har meddelat att genomförandeplaner ska tas fram där denna typ av åtgärder ska framgå. Vi önskar att dessa genomförandeplaner tas fram i en transparent dialog och i ett strukturerat arbete med ett systemtänkande som involverar de regionala planupprättarna, kollektivtrafikmyndigheterna och näringslivet. Genomförandeplanerna behöver vara väl förankrade och tydliga i sina prioriteringar och fastställas av Trafikverket för att ge förutsebarhet. Det goda samarbete och den nära dialog vi har haft med Trafikverket under framtagandet av förslaget till nationell plan måste fortsätta även under genomförandet.

Samla statlig medfinansiering i de regionala planramarna
Stadsmiljöavtalen och deras omfattning visar på en mycket lovvärd ambition från regeringen att satsa mer på kollektivtrafik och cykel i våra städer. Vi framförde dock redan under inriktningsplaneringen att dessa pengar med tillhörande uppdrag istället bör läggas till i de regionala planramarna. Att lägga stadsmiljöavtalens medel i de regionala planerna skulle minska mängden parallella system och skapa förutsättningar för kontinuitet och helhetssyn i planeringen. Det blir också tydligare för kommunerna avseende ansökningsförfarande och regelverk.

I våra regionala planer har vi åtgärdsområden för att medfinansiera bland annat kollektivtrafik- och cykelåtgärder i den kommunala infrastrukturen. Vi önskar större möjlighet att med helhetssyn och systemperspektiv kunna arbeta med denna typ av åtgärder samt steg 1- och 2-åtgärder, därför bör stadsmiljöavtalens medel läggas i de regionala planerna. Även inom trafiksäkerhetsområdet är regeringens ambitioner lovvärda. I planförslaget föreslås en pott för att medfinansiera mitt-separering av regionala vägar. Vi önskar att dessa medel istället tillfördes de regionala planerna.

Utbyggnad av de nya stambanorna behöver långsiktigt ställningstagande
En Bättre Sits-länen anser att frågan om de nya stambanorna behöver lösas genom ett långsiktigt ställningstagande, men vill poängtera att de måste betraktas ur ett systemperspektiv där nyttorna i form av avlastning av befintliga stambanor inte uppstår förrän helheten är genomförd. Trafikverket konstaterar att nya stambanor enbart kan byggas för hastigheten 320km/h om de finansieras på annat sätt än enbart genom anslag. Detta för att inte resten av transportsystemet ska bli lidande och för att utbyggnationen ska kunna göras inom rimlig tid. En Bättre Sits-länen delar denna slutsats. Ska de nya stambanorna byggas för högre hastigheter måste dessa finansieras i särskild ordning. Vid ett eventuellt byggande måste effekter i omgivande system och bortom planperioden beaktas.

Tydligare helhetsperspektiv

För att uppnå de transportpolitiska målen samt regeringens övergripande mål om lägst arbetslöshet i EU år 2020, 250 000 nya bostäder till år 2020 och en minskad miljöpåverkan från transportsektorn krävs att transportsystemets olika delar fungerar och nyttjas effektivt och i samklang. För

att uppnå detta krävs ett helhetsperspektiv på transport- och planeringssystemet. Val av inriktning och åtgärder måste analyseras utifrån vilka effekter det har på övriga delar av transportsystemet och på andra transportslag. Det betyder också att Sveriges transportinfrastruktur inte kan ses som ett avgränsat system utan måste sättas in i internationella och globala sammanhang.

Samordning av statens planering
Statliga förhandlingar om bland annat nya stambanor och ökat bostadsbyggande har löpt parallellt med Trafikverkets arbete med nationell plan. Inom ramen för olika statliga förhandlingar har flertalet kommuner och regioner åtagit sig bostadsbyggande och kompletterande infrastrukturåtgärder. Detta har skett i tron att staten ska leverera förutsättningar, som enligt Trafikverkets planförslag nu inte kommer att levereras. Det är avgörande att statens olika instanser är samstämmiga och håller de överenskommelser som de har ingått.

Överflyttning av godstransporter till sjöfart
Det finns betydande vinster i överflyttningen av gods från landtransporter till sjöfart, framförallt vad gäller minskade utsläpp av växthusgaser. Effekterna och förutsättningarna av denna överflyttning måste ses ur ett helhetsperspektiv. En överflyttning villkoras av landinfrastrukturen. Ett exempel är satsningen på Mälarsjöfarten i Mälarprojektet. Genom att öka kapaciteten i farleden och slussen i Södertälje möjliggörs en ökad andel godstransporter med sjöfart. En begränsande faktor är dock Hjulstabron och dess farledsbredd. Hjulstabron måste bytas för att Mälarprojektet ska få full effekt. Behovet av en nationell godsstrategi framstår som allt mer nödvändigt.

Andra satsningar utifrån ett systemperspektiv välkomnas
Ur vårt systemperspektiv välkomnar vi även satsningar i och utanför vår egen region som inte lyfts i vår systemanalys men som leder till bättre kapacitet och robusthet i hela Sverige.

- Stockholms Central
- Gävle, ny dragning av Ostkustbanan
- E20 genom Västra Götaland
- E22
- Kapacitetsförstärkningar Västra Stambanan
- Kapacitetsförstärkningar Godsstråket genom Bergslagen
- Kapacitetsförstärkningar Värmlandsbanan

Det fortsatta arbetet

Satsningar på Stockholm-Mälarregionens transportinfrastruktur gynnar hela Sveriges tillväxt. En Bättre Sits-länen välkomnar att flera av våra prioriterade behov finns med i Trafikverkets förslag. De utgör viktiga steg för att möjliggöra fortsatt regionförstoring och arbetsmarknadsintegrering av Stockholm-Mälarregionen. Dessvärre saknas flera efterfrågade kapacitetsförstärkningar och satsningar på underhållet. Att objekt som aviserats i tidigare planer dras tillbaka och nedprioriteras gynnar inte transportinfrastruktursystemets helhetssyn. En Bättre Sits har en stor tilltro till Trafikverket och ser fram emot en fortsatt nära dialog under det kommande genomförandet av nationell plan.

MÄLARDALSRÅDET

Erika Ullberg (S)
Ordförande

Maria Nimvik Stern
Generalsekreterare

TRAFIKVERKET







Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Planen i korthet

Om planen i korthet

Planen i korthet är en sammanfattning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Planförslaget i sin helhet med tillhörande underlag kan laddas ner från Trafikverkets hemsida.

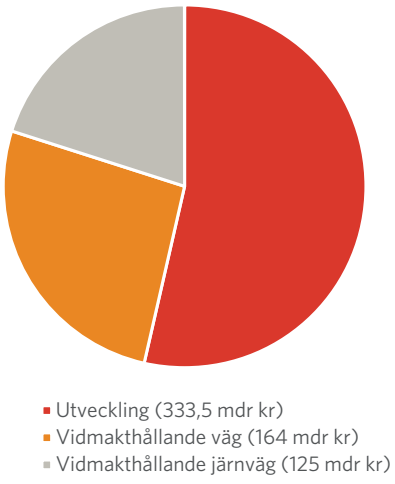
Uppdraget och ekonomiskt utrymme

Trafikverket presenterar i denna rapport sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Arbetet har skett på uppdrag av och enligt direktiv från regeringen och omfattar åtgärder för att underhålla vår statliga infrastruktur och utveckla våra statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. De åtgärder som föreslås ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, och förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan.

Av direktiven framgår att planeringsramen ska fördelas på följande sätt:

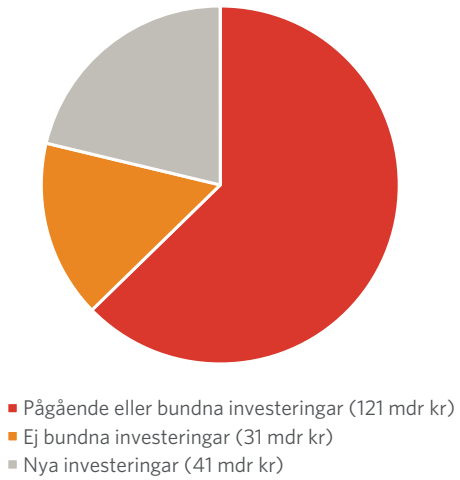
- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner.
- 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.



Figur 1: Ekonomisk ram för 2018–2029 enligt regeringens direktiv. Totalt 622,5 miljarder kronor.

Redan uppbundna större investeringar

Utveckling av infrastruktur kräver långsiktig planering. I arbetet med att ta fram en ny nationell plan för åren 2018–2029 är en utgångspunkt att de investeringar som namnges i den nu gällande planen (alltså den för åren 2014–2025) ska prioriteras i den nya planen, om de fortfarande bedöms vara angelägna för transportsystemet. Det innebär att vissa medel redan är uppbundna enligt tidigare plan. Figur 2 nedan visar hur stor del av de namngivna investeringar i det nya planförslaget som finns med sedan tidigare. De är uppdelade i investeringar som är pågående eller bundna av avtal och investeringar som inte är bundna av avtal. Figuren visar också andelen investeringar som är nya för denna plan.



Figur 2: Fördelning av namngivna investeringar mellan nya investeringar och sådana som finns med sedan tidigare plan.

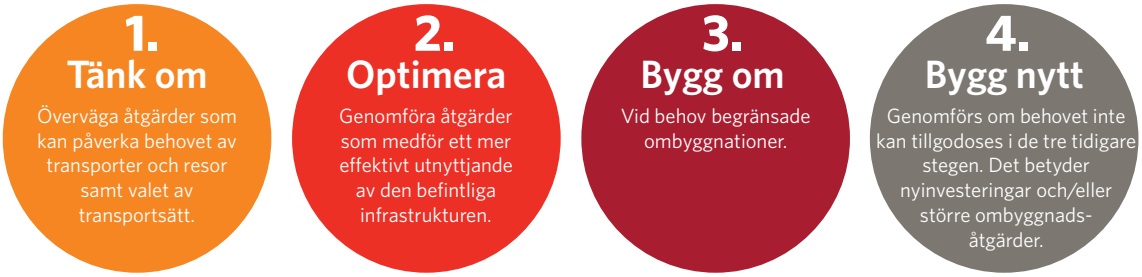
Utöver planeringsramen tillkommer medel från trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering – totalt cirka 90 miljarder kronor.

Utgångspunkter för planförslaget

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling samt regeringens direktiv. I direktivet pekas sex samhällsutmaningar ut och dessa har utgjort viktiga inriktningar i arbetet med planförslaget.

FN har med sikte på år 2030 antagit nya globala mål för ett hållbart samhälle – Agenda 2030 – som definierar hållbar utveckling. I infrastrukturpropositionen konstateras att transportpolitiken bidrar till Agenda 2030. Trafikverket har i planförslaget utgått från att en god tillgänglighet är nödvändig för ett hållbart samhälle. Men tillgängligheten måste också utvecklas inom ramen för ett hållbart samhälle.

Förslaget till nationell plan har arbetats fram i flera steg och fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.



Figur 3: Fyrstegsprincipen.

Utifrån nuvarande och förväntade utmaningar i transportsystemet har brister identifierats på regional och nationell nivå, i relation till de transportpolitiska målen. För föreslagna åtgärder har en sammanvägning gjorts av bland annat kopplingen till regeringens utmaningar, identifierade brister, samhällsekonomisk effektivitet, nationell och regional prioritering och fördelning över landet samt kostnad i relation till tillgängliga medel.

Planens syfte

Syftet med denna plan är att bidra till att de transportpolitiska målen nås, samt att bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen har pekat ut. Mer konkret innebär detta framför allt att:

- återställa och utveckla järnvägens funktionalitet
- främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
- främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna
- minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll
- skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem.

Planen och övrig transportpolitik

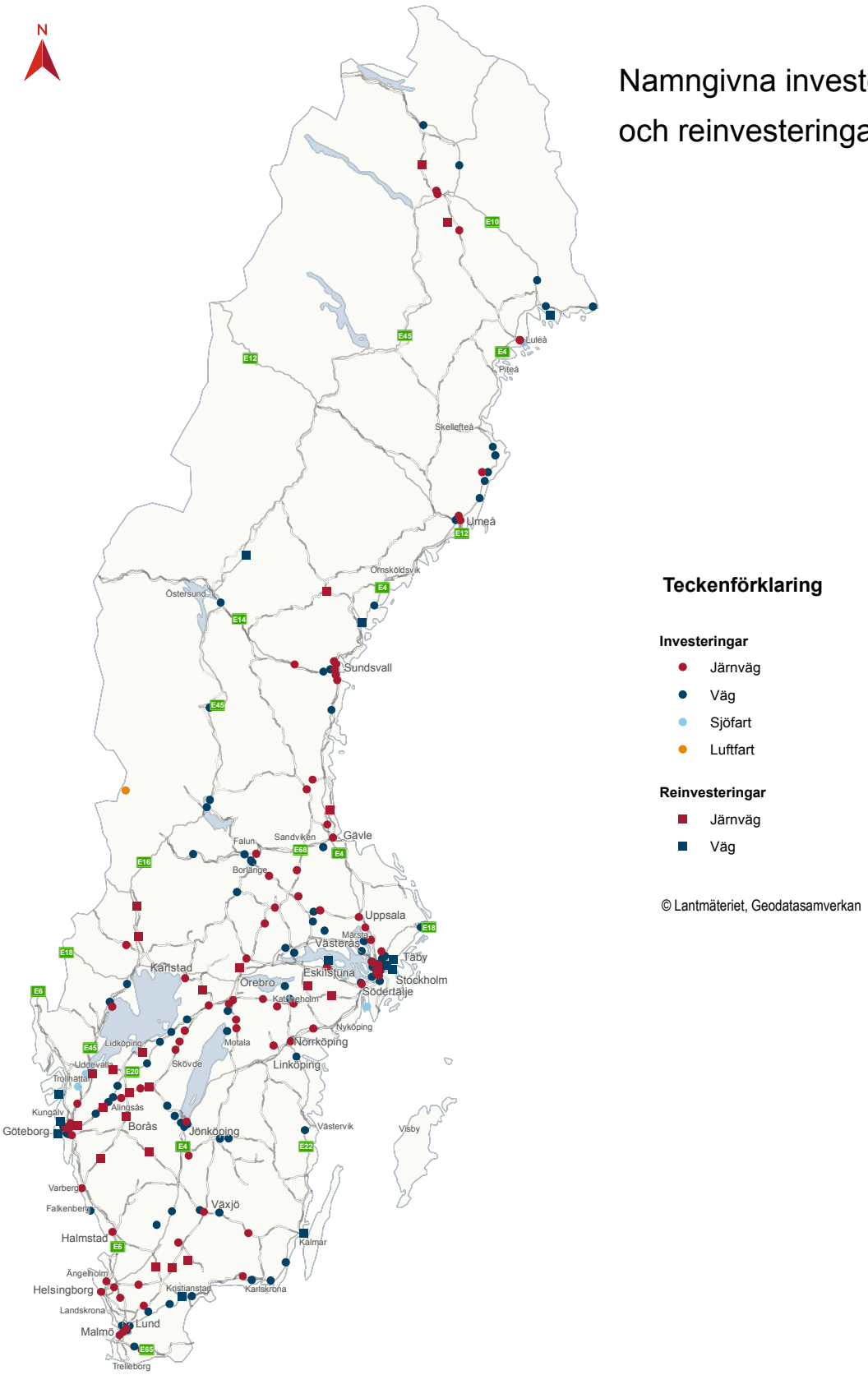
Den nationella planen omfattar i huvudsak den statliga infrastrukturen. Transportpolitiken i övrigt innehåller bland annat styrmedel liksom regler och skatter. Den statliga infrastrukturen samspelar med den regionala och kommunala infrastrukturen samt den privat ägda infrastrukturen. Ansvaret för de regionala vägarnas utveckling har regionala planupprättare i länen och kommunerna ansvarar för den kommunala infrastrukturen.

Sverigeförhandlingen är en kommitté under Näringsdepartementet som tillsattes 2014. Den har bland annat i uppdrag att förhandla om höghastighetsjärnväg Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö, att öka kollektivtrafiken, att förbättra tillgängligheten och att öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstäder samt att analysera åtgärder för att främja cykling.

När det gäller höghastighetsjärnvägen har regeringen pekat ut de delsträckor som ska börja byggas under planperioden. Dessa finns med i planförslaget. I planen har det också reserverats resurser för statlig medfinansiering av de åtgärder för kollektivtrafik och cykling som Sverigeförhandlingen har förhandlat fram i de tre storstadsområdena.

De namngivna åtgärderna i planförslaget

I figur 4 nedan ges en översiktlig bild av de namngivna investeringarna och reinvesteringarna. Figuren innehåller inte trimningsåtgärder eller andra typer av transportpåverkande åtgärder som också ger stor effekt på transportsystemet. Planen ger i sin helhet en tydligare bild av åtgärder på regional nivå och detaljerna kring de åtgärder som föreslås.



Figur 4: Stora investeringar och reinvesteringar i järnväg, väg, sjö och luft.



Järnvägen i fokus

Järnvägens underhåll prioriteras

De kraftigt ökade finansiella ramarna innebär att dagens funktion kan upprätthållas och att en förbättrad funktion kan levereras på delar av järnvägsnätet under planperioden. Det skapar ett mer tillförlitligt och robust järnvägssystem med färre störningar.

Huvudinriktningen för underhållet av järnvägsanläggningen är att säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att det är tillgängligt, det vill säga att banorna som trafikeras i dag även kan trafikeras i framtiden. Underhållet ska säkerställa en hög funktionalitet med hög robusthet på de banor i järnvägssystemet som hanterar Sveriges viktigaste transportflöden: Västra stambanan (Stockholm–Göteborg), Södra stambanan (Stockholm–Malmö), Stålpendeln (Luleå–Borlänge och Borlänge–Oxelösund) och Malmbanan (Luleå–Riksgränsen).

De viktigaste transportflödena inkluderar banor i storstadsområden, banor som bildar större sammanhängande stråk och banor med omfattande godstransporter och resande trafik. På dessa banor ska hastigheten återställas där den i dag är nedsatt och åtgärder ska göras för att minska risken för ytterligare hastighetsnedsättningar. Fokus kommer i första hand att ligga på att utföra eftersatta spårbyten. På övriga banor är målet att möjliggöra fortsatt trafik och till övervägande del bibehålla dagens funktionalitet.

Reinvesteringar görs för att upprätthålla säkerhet, framkomlighet och funktionalitet vad gäller hastighet och bärighet i hela järnvägssystemet, samt för att öka eller bibehålla robustheten på de mest trafikerade banorna. En stor del av reinvesteringarna kommer därför att utföras på de viktigaste transportstråken. För att upprätthålla framkomligheten, punktligheten och kapaciteten genomförs också reinvesteringar på delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet. I planen har det också prioriterats medel till vissa lågtrafikerade banor som bedömts som viktiga för att leda om trafik. På övriga delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kommer det ske vissa försämringar jämfört med dagens situation även om en grundläggande funktionalitet kommer att bibehållas.

Ett modernare system

Signalanläggningen på den svenska järnvägen är i stort behov av renovering och modernisering. På vissa sträckor är signalanläggningen äldre än femtio år, den är sliten och behöver bytas ut. Den gamla signalanläggningen kommer därför successivt under planperioden att ersättas med en ny anläggning enligt den europeiska standarden ERTMS[1]. Huvudsyftet med att införa ERTMS inom EU är att stärka järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag genom att förenkla järnvägstrafiken över landsgränserna. För att underlätta en införandet av ERTMS föreslås även att Trafikverket ska utreda möjligheterna att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS som tillägg till befintliga EU-bidrag.

För att säkra järnvägens behov av mobilkommunikation kommer ett nytt radiosystem att införas, som ersätter dagens system GSM-R. Systemet kommer även att vara basen för kommunikationen i ERTMS från mitten av 2020-talet. Under planperioden börjar också utveckling och förnyelse av Trafikverkets optokabelnät att genomföras. Det ger bland annat möjlighet att införa nya tjänster i nätet och utöka den digitaliserade övervakningen av anläggningen.

För att optimera kapaciteten i järnvägssystemet genomförs projektet Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK)[2] successivt under planperioden. Det samordnas med andra relaterade verksamhetsutvecklingsprojekt som förbättrad kunskap om i anläggningsdata och trafiknät (ANDA)[3] samt ett nytt nationellt tågledningssystem (NTL). Den pågående övergången från lokaltågklarering till fjärrstyrning av bansträckor fortsätter under planperioden.

Investeringar för ökad kapacitet

Under planperioden färdigställs och påbörjas flera större infrastrukturprojekt som ger ökad kapacitet och skapar möjligheter för både utvecklad persontrafik med regional- och fjärrtåg samt förbättrade godstransporter på järnväg. Utöver de större satsningar som redovisas nedan presenteras även en stor mängd mindre åtgärder i planförslaget.

- I södra Sverige sker större satsningar genom flera projekt mellan Ängelholm och Helsingborg och mellan Lund och Hässleholm. Det blir även en modernisering av järnvägen mellan Värnamo, Nässjö och Jönköping.

- I västra Sverige sker större satsningar i och kring Göteborg såsom Västlänken och Hamnbanan samt en dubbelspårsutbyggnad genom Varberg. Dessutom görs kapacitetsförstärkningar i stråket Göteborg–Stockholm mellan Göteborg och Laxå.

- I östra Mellansverige och Stockholmsområdet slutförs bygget av dubbelspår mellan Hallsberg och Mjölby liksom sträckan mellan Tomteboda och Kallhäll. Bygget av en ny höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping påbörjas. Kapacitetsutbyggnaden mellan Strängnäs och Härad planeras bli färdigställd redan 2018. Dessutom föreslås att en utbyggnad av järnvägen till fyrspår ska inledas mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm, något som dock förutsätter att överenskommelser tecknas med berörda kommuner om bostadsåtaganden som möjliggörs av åtgärden. Stockholms central kommer att anpassas och moderniseras till de nya möjligheter för utveckling av regional- och fjärrtågstrafiken som Citybanans öppnande innebär.

[1] European Rail Traffic Management System är ett EU-gemensamt signalsystem.
[2] Syftet är att ta fram nya arbetssätt och verktyg för tilldelning av kapacitet som ska göra det enklare att hantera tjänster och beställa utrymme på spåren.
[3] Syftet är att öka kalkylerbarheten som ett led i ett pågående förbättringsarbete.

- I mellersta Sverige sker utbyggnad till dubbelspår på Ostkustbanan mellan Sundsvall–Dingersjö och dubbelspår mellan Gävle–Kringlan påbörjas.

- I norra Sverige sker en större satsning på ny kustnära järnväg mellan Umeå och Skellefteå, som en första delsträcka på Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Stora kapacitetsförbättringar åstadkoms genom att södra delarna av Malmbanan säkras för att klara större axellaster och farleden in till Luleå hamn breddas och fördjupas.

Trafikverket föreslår även ett åtgärdspaket på cirka 2,5 miljarder kronor som syftar till att godståg med längder upp till 750 meter ska kunna framföras på ett utpekat nät. I dagsläget är merparten av järnvägsnätet anpassat för godståg med 630 meters längd.

Kapaciteten i elkraftsystemet byggs ut för att möta kommande trafikökningar. Utbyggnaden görs genom till exempel investeringar i omformare och nätstationer för distribution och överföring av elkraft till utrustning längs järnvägen.

Trafikverket föreslår också en stor mängd trimningsåtgärder som till exempel justering av befintliga spår- och signalsystem, förlängning av mötesspår och elektrifiering av järnvägsanslutningar. Åtgärderna utförs inom storstadsområden, på nationellt sammanhängande stråk och på banor som är viktiga för arbetspendling och näringslivets transporter.

Utbyggnadsstrategi för nya stambanor

Regeringen har pekat ut att sträckorna Ostlänken (Järna–Linköping) och Lund–Hässleholm ska byggstartas under planperioden. Trafikverket föreslår att sträckorna Linköping–Tranås/Aneby och Göteborg–Borås därefter prioriteras för utbyggnad. Båda är sträckor med omfattande pendling, som i dag huvudsakligen sker med bil och buss. Nästkommande del föreslås bli sträckan Tranås/Aneby–Jönköping. Ytterligare studier bör genomföras för att kunna ta ställning till vilken av sträckorna Jönköping–Borås eller Jönköping–Hässleholm som ska komma därnäst. Standarden på respektive delsträcka anpassas så att största möjliga effekter erhålls från satsade medel.



Ostlänken planeras för byggstart i början av planperioden. Trafikverket föreslår att Ostlänken dimensioneras för hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår[4], eftersom nyttan med en högre hastighet är begränsad med den systemdesign, inklusive stationslösningar, som varit en utgångspunkt för planeringen.

Med en anslagsfinansierad utbyggnad av höghastighetsjärnvägen kommer utbyggnaden att ta lång tid. Därför föreslår Trafikverket att höghastighetsjärnvägen dimensioneras för persontrafik i hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår. Dimensionering för högre hastighet än så skulle medföra högre kostnader som är svåra att motivera, eftersom den högre hastigheten inte bedöms kunna nyttjas fullt ut förrän långt fram i tiden. Det beror på att det inte är sannolikt att tågoperatörerna kommer att kunna motivera investeringar i dyra höghastighetståg förrän längre sammanhängande sträckor kan trafikeras i högre hastigheter.

Trafikverket framförde i inriktningsunderlaget att en kraftigt ökad finansiering, till exempel genom lån, skulle möjliggöra en snabbare utbyggnad. Därmed skulle nyttor i form av ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet kunna realiseras snabbare. Detta skulle i sin tur kunna motivera en högre hastighet.

[4] Järnvägsspår med sliprar som vilar i ett övre ballastlager bestående av grus eller makadam.



Funktionella och säkrare vägar

Underhållsinsatser för god framkomlighet

Underhålls- och reinvesteringsåtgärder genomförs för att säkra att medborgarna kan genomföra sina dagliga transporter och att näringslivets transportbehov tillgodoses. Vägunderhållet bidrar också till miljökvalitet i hela vägsystemet genom att säkerställa anläggningens funktion. För att säkerställa vägsystemets robusthet, kapacitet och framkomlighet behöver mer förebyggande underhållsåtgärder genomföras i högre utsträckning. På följande vägar kommer insatser i form av rekonstruktion, bro- och beläggningsunderhåll, avvattning med mera att prioriteras:

- högtrafikerade vägar i storstadsregionerna
- stamvägnätet (Sveriges Europavägar och vissa riksvägar) för långväga person- och godstransporter
- vägar av betydelse för dagliga resor, arbetspendling, kollektivtrafik och resor mellan regioncentrum
- övriga vägar av betydelse för näringslivets tyngre transporter.

Tillståndet på dessa vägar kommer att upprätthållas under planperioden, vissa delar kommer även få en förbättrad robusthet och kapacitet som en följd av bärighetssatsningen.

Det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden som blir mer påtaglig under andra halvan av perioden. Det innebär att vägnätets robusthet, komfort och vägkapital påverkas negativt men man kommer fortfarande att kunna färdas på ett trafiksäkert sätt i skyltad hastighet på hela Sveriges vägnät.

Ökad bärighet för tyngre vägtransporter

Förslaget till nationell plan innehåller åtgärder i form av förstärkningsåtgärder på broar och vägar, för att höja bärigheten och förbättra framkomligheten för tung trafik på vägnätet. En särskild satsning på ett BK4-vägnät[5] föreslås för att möjliggöra tyngre lastbilstransporter. Satsningen bidrar också till att vägnätet ska vara tillgängligt året runt. I satsningen inkluderas även att genomföra riskreducerande åtgärder för att klimatanpassa det regionala och nationella vägnätet, samt tjälsäkringsåtgärder. Bärighetssatsningen sker till betydande del i landsbygdsregionerna.

Investeringar som utvecklar vägtransportsystemet

Förslaget till nationell plan innehåller medel till åtgärder för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet. Exempel på dessa trimningsåtgärder på det nationella vägnätet är byggande av trafikplatser, ramper, ytterligare körfält, stigningsfält, reversibla körfält, korsningsåtgärder, cirkulationsplatser samt variabla meddelandeskyltar och utvecklad trafikledning.

Några större investeringsobjekt kommer att färdigställas under planperioden, till exempel Förbifart Stockholm, tillsammans med ett antal följdinvesteringar, E22 förbi Söderköping, E18 mellan Köping och Västjädra, flera etapper på E22 i Blekinge, Skåne och Kalmar län samt delsträckor på E6 i Göteborg. Arbetet med Tvärförbindelse Södertörn mellan Skärholmen/Kungens kurva–Flemingsberg och Haninge i södra Stockholm kommer att inledas. Trafikverket kommer även att undersöka möjligheterna till att pröva ny innovativ och miljöanpassad teknik på Tvärförbindelsen, till exempel elektrifiering för tung trafik och kollektivtrafik.

Säker framkomlighet

Trafiksäkerhet är en viktig del av de transportpolitiska målen och Nollvisionen är Trafikverkets ledstjärna i utformningen av vägsystemet. Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken och Trafikverket strävar efter att utforma lösningar som skyddar trafikanterna. Det ska vara lätt att göra rätt i trafiken.

Prioriteringarna i den nationella planen har, liksom de i länsplanerna, stor betydelse för trafiksäkerheten. Sedan 2010 har den tidigare positiva utvecklingen mot Nollvisionens mål planat ut. Det behövs tydliga insatser för att öka trafiksäkerheten för att nå det etappmål riksdagen antog år 2009 om att max 220 personer ska omkomma i vägtrafiken år 2020.

Rätt hastighet på vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet dödade och skadade i trafiken. I planförslaget finns medel för att till exempel fortsätta anpassa vägarnas hastighet utifrån vägarnas trafiksäkerhetsstandard och för att arbeta vidare med annan trafikreglering som till exempel automatiska trafiksäkerhetskameror, mötesseparering genom mitträcke, räffling av mittlinjen, vägutrustning, sidoområden, korsningsåtgärder och infarter. Förslaget ger också möjlighet att utveckla och installera anläggningar för automatiska nykterhetskontroller på strategiskt viktiga platser i trafikmiljön, som exempelvis i hamnar, parkeringshus och på utvalda vägsträckor.

Några exempel på större investeringar för att förbättra säkerheten på det nationella vägnätet är mötesseparering av flertalet av återstående sträckor på E4 mellan Hudiksvall och Luleå samt på E20 mellan Örebro och Göteborg. Det beräknas vara klart vid planperiodens slut. Det gäller även flera delsträckor på E10 i Norrbotten, E14 i Västernorrland och

[5] *Bärighetsklass för fordon med bruttovikt upp till 74 ton.*

Jämtland, E45 i Västra Götaland, Värmland, Dalarna och Jämtland, väg 56 mellan Gävle och Katrineholm och väg 70/E16 upp mot Dalarna och fjällvärlden. Ytterligare exempel är flera sträckor på väg 25 i Kronobergs län, väg 26 i Jönköpings län, väg 40 i Jönköpings län och E65 i Skåne.

Utöver det föreslås att medel under en begränsad tid ska avsättas till att samfinansiera mötesseparering på det regionala vägnätet på sträckor som pekas ut som prioriterade av de regionala planupprättarna. Flera av ovanstående åtgärder innebär även förbättringar för oskyddade trafikanter. Utöver dessa föreslås även trimningsåtgärder, till exempel för att skapa attraktiva, trygga och funktionella miljöer i bytespunkter, kollektivtrafikkörfält och pendelparkeringar.





Möjligheter för ökad säker cykling

Största delen cykelvägar ligger längs regional och kommunal infrastruktur. Den nationella planen omfattar investeringsåtgärder för cykling längs det nationella vägnätet medan medel för underhåll omfattar både statliga cykelvägar längs nationellt stamvägnät och övrigt statligt vägnät.

Cirka 1,5 miljarder kronor föreslås att satsas på cykelvägar längs nationella vägar inom ramen för cykel i trimnings- och miljöåtgärder. Det handlar om cykelvägar som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Många gånger är cykel kombinerad med en kollektivtrafikresa och förslaget innehåller också åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framförallt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter.

Vidare ingår trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar. Målsättningen är att genomföra åtgärder där potentialen för en ökad och säker cykling är störst. Det innebär satsningar i första hand inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter som skapar sammanhängande säkra stråk främst för pendling till arbete och studier. Planförslaget innehåller också investeringar som innehåller cykelåtgärder. Forskning och innovation om aktiv mobilitet, inklusive gång och cykel, behöver stärkas och planförslaget omfattar medel till forskning och innovation inom detta område.

Potentialen för ökad säker cykling ligger framför allt hos kommunerna. Förutom medel till investeringar i det nationella vägnätet omfattar planen statlig medfinansiering till cykelåtgärder i annan infrastruktur. Sådan medfinansiering till cykelvägar eller andra anläggningar för cykeltrafik i kommunerna möjliggörs inom ramen för stadsmiljöavtalen och storstadsförhandlingarna.

Under planperioden föreslås en satsning på förbättrat underhåll av cykelvägar längs nationellt och regionalt vägnät som används frekvent året om. Behovet av förbättringar gäller främst vintertid eftersom tillgängligheten behöver förbättras året om.

Viktiga farleder utvecklas

För att främja överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart behövs bland annat åtgärder i farleder. Det finns ett flertal hamnar där trimningsåtgärder som muddringsinsatser övervägs i anslutande farleder, till exempel Hargshamn och Sundsvall.

Utöver dessa åtgärder kommer arbetet som pågår med slussarna i Södertälje och farleden i Mälaren att göras klart. Dessutom föreslås åtgärder i farleden från Landsort till Södertälje liksom i farleden till hamnen i Luleå. Arbetet med att ersätta slussarna i Trollhätte kanal, med koppling till Vänersjöfarten, föreslås också påbörjas under planperioden.





Hållbara stadsmiljöer

Ökat utrymme för stadsmiljöavtal

Nuvarande satsning på stadsmiljöavtal sjösattes hösten 2015. Fram till halvårsskiftet 2017 har fyra ansökningsomgångar genomförts där det fattats beslut om stöd till kommuner och landsting för investeringar i kollektivtrafik. Nu omfattar stödet också satsningar på cykling. Syftet med stadsmiljöavtalen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykel. Förutsättningen för att få stöd är att även genomföra motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande och att åtgärder och effekter följs upp.

Stadsmiljöavtalen förlängs under hela planperioden och det ekonomiska utrymmet ökar till 12 miljarder kronor.

Medfinansiering av storstadsförhandlingarna

I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne. Under första halvåret 2017 har Sverigeförhandlingen tecknat överenskommelser med flera kommuner och landsting om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt omfattande åtaganden om bostadsbyggande.

I Skåne handlar det till exempel om spårväg i Lunds kommun till det nya forskningscentret ESS[6], flera olika cykelåtgärder, nya BRT-linjer[7] och utbyggnad av järnväg. I Stockholmsområdet omfattar överenskommelsen bland annat tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, ny tunnelbanestation, Spårväg syd, utbyggnad av Roslagsbanan samt ca 30 olika cykelåtgärder. Överenskommelsen med Göteborg avser spårväg och buss, linbana i centrum, två BRT-stråk och flera cykelbanor. Den statliga medfinansieringen tar i anspråk totalt cirka 5,8 miljarder kronor av nationell plan under planperioden, och även medel ur länsplaner.

---

[6] *European Spallation Source. En sameuropeisk forskningsanläggning som för närvarande byggs i Lund.*
[7] *Bus Rapid Transit. Busstrafikkoncept för busstrafik med hög turtäthet och stor passagerarkapacitet.*

Tillgänglighet på landsbygd

Robusta transporter på landsbygderna

Upprätthållandet av en grundläggande standard i det lågtrafikerade vägnätet på landsbygden, där vägen ofta är enda alternativet, sker främst inom ramen för anslaget för vidmakthållande. Anslaget omfattar underhållsåtgärder på både det regionala och nationella vägnätet. Vägar som är viktiga för dagliga resor, för tillgång till viktig samhällsservice och som har särskild betydelse för näringslivet på landsbygderna är centrala ur ett landsbygdsperspektiv.

Under planperioden kommer standarden på dessa vägar att bibehållas, och förbättras i vissa delar. Det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden som blir mer påtaglig under andra halvan av perioden. Det innebär att vägnätets robusthet, komfort och vägkapital påverkas negativt. Man kommer dock även fortsättningsvis att kunna färdas på ett trafiksäkert sätt i skyltad hastighet på hela Sveriges vägnät.

Enskilda vägar utgör också en stor del av vägnätet som är mycket viktiga för både person- och godstransporter på landsbygd. Statligt bidrag till drift, underhåll och investering av enskilda statsbidragsvägar och färjeleder uppgår i planförslaget till 13,4 miljarder kronor under planperioden.

Planförslaget innehåller också åtgärder för att höja bärigheten och säkra framkomligheten för tung trafik på vägnätet, i form av förstärkningsåtgärder på broar och vägar. Bärighetssatsningen kommer att bidra till att förbättra delar av vägnätet på landsbygderna och omfattar totalt 16,3 miljarder kronor. I satsningen ingår också riskreducerande åtgärder för klimatanpassning av både det regionala och nationella vägnätet. För att skapa bättre tillgänglighet i viktiga godsstråk på järnväg, även på det mer lågtrafikerade järnvägsnätet, föreslås också åtgärder för att möjliggöra trafikering med längre och tyngre fordonståg.

Bättre standard på genomfarter och i bytespunkter

Genomfarter i små tätorter längs det nationella vägnätet kommer att förbättras genom trimningsåtgärder i planförslaget. Här handlar det om att förbättra anslutningar till viktiga stråk och att anpassa trafikmiljön längs genomfarter på det nationella stamvägnätet. Med stora anspråk och begränsat utrymme blir det viktigt att koordinera åtgärderna med åtgärder inom ramen för vidmakthållande. Det gäller både längs det nationella vägnätet, där trimningsåtgärder ryms i nationell plan, och längs det regionala vägnätet, där eventuella trimningsåtgärder omfattas av de regionala länsplanerna. Genom trimningsåtgärder rustas också stationer, busshållplatser och bytespunkter upp till bättre standard.

Kortare restider till stora turistdestinationer och centralorter

För säkrare resor och kortare restider för arbetspendling till centralorter, resor till samhällsservice, samt för både person- och godstransporter till större turistdestinationer görs investeringar i det nationella vägnätet i form av både namngivna investeringar och trimningsåtgärder, främst i form av mötesseparering. Tillgängligheten förbättras också genom till exempel elektrifiering av järnväg samt bangårdsombyggnader. En ny landningsbana byggs på Sälens flygplats för att förbättra tillgängligheten till en av landets stora turistdestinationer.

Planen ska bidra till minskad miljöpåverkan

För att åstadkomma minskad klimatpåverkan från transportsystemet krävs styrmedel och åtgärder som främjar energieffektivisering, elektrifiering, ökad andel biodrivmedel samt ett transporteffektivt samhälle. Det handlar främst om åtgärder och styrmedel som ligger utanför den nationella planen. Planen bidrar med det som ryms inom nationella infrastrukturåtgärder. Exempel på styrmedel som kan ge effekt för överföring från väg till järnväg och sjöfart är bland annat bindande koldioxidkrav, eco-bonus på sjöfart samt så kallad miljökompensation riktad till järnvägsföretag.

Med en kombination av styrmedel, samhällsplanering och infrastrukturinvesteringar kan medborgare och näringsliv stimuleras att använda mindre miljöbelastande trafikslag. Denna plan har en tyngdpunkt på underhåll och investeringar i järnväg, vilket är positivt för klimatomställningen. De större järnvägsinvesteringarna bidrar till minskad klimatpåverkan, även om det tar tid: vissa av de positiva effekterna kommer att märkas först efter 2030. Genom bland annat satsningen på åtgärder inom ramen för stadsmiljöavtalen och medfinansiering till storstadsförhandlingarna kan också andelen kollektivtrafik, gång och cykel antas öka. Det bidrar samtidigt till en mer hållbar stadsutveckling. Vid byggande, underhåll och drift av infrastrukturen finns en stor potential att minska utsläppen av växthusgaser. Trafikverket ställer därför klimatkrav i upphandlingar.

Planförslaget innehåller satsningar för att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess olika natur- och kulturvärden. Syftet är att utveckla natur- och kulturvärden, som är kopplade till infrastrukturen och som är viktiga för att bibehålla och öka biologisk mångfald och kulturvärden – och därmed möjligheten att bidra med ekosystemtjänster. Exempel på sådana åtgärder är säkra passagemöjligheter för djur, alléer, att främja artrika infrastrukturmiljöer och bekämpa invasiva arter samt att göra riktade kultur-, gestaltnings- och landskapsvårdande åtgärder.

Det finns samtidigt historiska landskapsbrister i transportinfrastrukturen som behöver åtgärdas för att Sveriges miljömål ska vara möjliga att uppnå. Planförslaget innehåller 3,3 miljarder kronor i utpekade medel för landskapsåtgärder i befintlig statlig infrastruktur, en ökning jämfört med nu gällande plan. Samtidigt införs högre krav på landskapsanpassning av nya vägar och järnvägar. På det mindre trafikerade vägnätet finns det däremot en risk för att skötseln försämras av viktiga miljöer för landskapets funktion, exempelvis vägkanter, alléer och kulturbroar.

Uppskattningar visar att över två miljoner människor är utsatta för buller från väg- eller järnvägstrafik i sin bostadsmiljö, det vill säga utsätts för mer buller än riktvärdet på 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Höga bullernivåer medför negativa effekter på hälsan. Åtgärderna i planförslaget syftar till att åstadkomma en bättre livsmiljö och hälsa för de boende längs befintlig statlig infrastruktur som är mest utsatta för buller och vibrationer och till att uppnå de långsiktiga målen.



Exempel på åtgärder är bullerdämpande beläggning på vägar, rälsslipning på järnvägar, bullerdämpande skärmar och vallar, förbättrad ljuddämpning i fasader och bullerskyddade uteplatser. Förslaget på 2,8 miljarder kronor innebär en ökad åtgärdsvolym, och möjliggör ett än mer systematiskt arbete för att så tidigt som möjligt uppnå en bättre måluppfyllelse. Samtidigt finns sedan tidigare krav på bulleråtgärder vid byggande av nya vägar och järnvägar.

Yt- och grundvattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjning eller med höga biologiska värden ska skyddas med hjälp av de åtgärder som genomförs under planperioden. Exempel är riskreducerande åtgärder mot olyckor med läckage som följd och skyddsåtgärder mot spridning av föroreningar om ett utsläpp ändå sker. Trafikverket föreslår att 1,7 miljarder kronor avsätts särskilt för vattenskyddsåtgärder i befintlig anläggning för att kunna öka befintlig åtgärdstakt, anpassa infrastrukturen till regler och lagkrav samt bidra till att nå kvalitetsmålen för vatten.

Planförslaget omfattar även 2,2 miljarder kronor till åtgärder för att undersöka och efterbehandla förorenade områden. Åtgärdsområdet omfattar också den så kallade miljögarantin, vilket innebär ersättning till de bolag som tillförts sådan statlig verksamhet som beskrivs i 7 § i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Medel till åtgärder inom förorenade områden ökar betydligt jämfört med gällande plan. Det innebär att nuvarande åtgärdstakt för att fortsätta ett systematiskt och aktivt arbete med att åtgärda förorenade områden kan bibehållas samtidigt som ytterligare medel, som bedöms behövas för miljögarantin, tillförs.

Informations- och kunskapshöjande åtgärder

Trafikverket ska i enlighet med uppdraget att ta fram förslag till nationell plan föreslå sådana insatser av typen informations- och kunskapshöjande åtgärder, som inte tydligt anknyter till verkets uppdrag men som ändå kan vara motiverade att genomföra. Förslagen som redovisas svarar mot brister i måluppfyllelsen för de transportpolitiska målen och adresserar klimatpåverkan, ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken, och nya effektiva mobilitetstjänster för ökad tillgänglighet och bättre förutsättningar att välja kollektivtrafik.

- Åtgärder för omställning av transportsektorn till fossilfrihet: Trafikverket har, tillsammans med sex andra myndigheter, haft i uppdrag att ta fram en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor (SOFT). Här föreslås till exempel informations- och kunskapshöjande åtgärder för resfria möten och elektrifiering av kollektivtrafik.

- Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken: Som ett komplement till fysiska åtgärder i transportsystemet bör informations- och kunskapshöjande insatser genomföras inom områden där kunskap, acceptans och beteende är särskilt viktiga, exempelvis hastigheter, användning av skyddsutrustning samt alkohol och droger.

- Utveckling av mobilitet som tjänst/kombinerad mobilitet[8]: Inom ramen för samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter tas en handlingsplan fram för kombinerad mobilitet, där Trafikverket kan genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder för att minska tiden till marknadsintroduktion av tjänster för kombinerad mobilitet.

- Plattform för öppen kollektivtrafikdata: Öppen kollektivtrafikdata är en förutsättning för att utveckla kombinerade mobilitetstjänster. En handlingsplan har tagits fram inom projektet Kraftsamling för öppen trafikdata och planförslaget innehåller finansiering av en nationell plattform för all statisk och dynamisk kollektivtrafikdata.

[8] Mobilitet som tjänst bygger på att mobilitet är något som kan köpas som tjänst och inte kräver att man äger en egen bil.Kombinerad mobilitet avser transportlösningar som kombinerar flera olika rese- och transporttjänster.



Morgondagens transportsystem

Forskning och innovation

Forskning och innovation inom följande områden föreslås prioriteras under planperioden:

- omställningen till ett fossilfritt transportsystem
- robust och säker infrastruktur i det digitaliserade samhället
- ett effektivt och sammanhållet transportsystem för näringsliv och medborgare
- ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad.

Områdena innefattar till exempel lösningar för minskat beroende av fossila drivmedel inom vägtrafik och sjöfart, mer kunskap om hur koldioxidutsläpp och buller kan minska inom luftfarten och hur sjöfarten bättre kan integreras i samhällsplaneringen för att klara omställningen inom transportsystemet. Det handlar också om mer kostnadseffektiva och smarta metoder för underhåll av infrastruktur kopplat till digitaliseringen och mer kunskap om interaktionen mellan individen och de automatiserade systemen.

De första stegen mot digitaliserad trafikledning har tagits men det behövs mer kunskap om digitalisering i alla trafikslag, samt i ett sammanhållet transportsystem. Dörr-till-dörr-lösningar[9] efterfrågas allt mer för både person- och godstransporter och Sverige ligger långt framme i forskningsfronten inom multimodala transporter[10]. Här kan automation skapa mervärden i systemen samtidigt som kostnaderna minskar. För resenärer kan utbyggda informationsflöden ge enklare och effektivare resor.

Satsningar har gjorts på forskning och innovation i urbana miljöer och under planperioden prioriteras mer kunskap om landsbygdens behov. Smartare arbetspendling, nya mobilitetslösningar och sätt att minska transportbehov är områden där forskning och innovation också kommer att bidra till ett mer jämställt och inkluderande transportsystem. Tvärvetenskaplig forskning och demonstration kopplad till bostadsbyggande, planering och mobilitet bedöms också ha stor potential att bidra till ett mer tillgängligt och inkluderande Sverige.

Trafikverket föreslår också riktade initiativ med gemensamma agendor och program med andra aktörer, särskilda satsningar på test och demonstration och större fokus på förkommersiell upphandling för att nå högre innovationstakt och snabbare implementering av forskningsresultat.

---

[9] Integrerad lösning för transport av personer eller gods från start till slutdestination.
[10] En transport där minst två trafikslag används.

Digitaliserade tjänster och uppkopplad infrastruktur

Uppkopplade, automatiserade och elektrifierade vägfordon kombinerat med mobilitetstjänster har potential att radikalt förändra vägtransporterna. Inom järnvägsområdet är fordonen i dag uppkopplade via tågradiosystemet GSM-R, som även är en viktig del i signalsystemet ERTMS. Det pågår ett arbete med att utveckla och specificera ett system som kommer att ersätta GSM-R och innehålla betydligt fler funktioner.

Teknologi finns – och kommer i ännu högre grad att vidareutvecklas – för att möjliggöra säkra och homogena sjötrafikssystem där hög grad av autonomi dominerar. Under planperioden ska Trafikverkets relevanta data bli digitaliserade och tillgängliga för uppkopplade och självkörande fordon. Ett utvecklingsmål är att tågtrafiken delvis ska vara automatiserad, och att avancerad navigationsassistans från land till fartyg ska vara möjlig.

En mer objektiv bild av anläggningens status, genom tillgång till större datamängder från anläggningen och fordon, ger nya möjligheter i entreprenadupphandlingar. Under planperioden ska väginfrastrukturen utrustas för kommunikation med fordon enligt etablerad standard, där till exempel delsträckor i det statliga vägnätet är anpassade för självkörande fordon. Ett systemstöd etableras för att tillgängliggöra anläggningsdata och trafiknät (genom projektet ANDA). Målsättningen är att fasta och mobila uppkopplade sensorer kommer att rapportera tillståndsbrister i realtid och vara integrerade i planerings- och underhållssystemen vid planperiodens slut. ERTMS-systemet ska implementeras och utvecklas i modernare versioner som möjliggör körning av tåg med kortare mellanrum mellan tågen och därmed ökad kapacitet i järnvägsnätet.

Ett av utvecklingsmålen för sjöfart under planperioden är att farledsutformningen har anpassats för att ta tillvara de möjligheter som uppkopplade och automatiserade fartyg ger. Ett utvecklingsmål för luftfart är att etablera affärsmodeller och implementeringsplaner för digitalisering och automation av regionala flygplatser för att realisera nyttor både för de enskilda flygplatserna och för hela luftfartssystemet.

Trafikinformationen ska bli lättillgänglig

Informationen blir en allt viktigare resurs, som ska kunna användas effektivt samtidigt som kraven på säkerhet, offentlighet och bevarande beaktas. Målsättningen är att under planperioden se till att trafikinformationstjänster som omfattar alla trafikslag finns tillgängliga för medborgare och näringsliv. För att främja datautbyte mellan myndigheter och marknadens aktörer behöver en öppen och tillgänglig plattform skapas. En plattform för utbyte av öppna data som stödjer myndigheter och kommersiella aktörer ska finnas etablerad senast 2021.

Demonstrations- och pilotprojekt ska öka kunskapen om digitalisering

För att öka kunskapen om digitaliseringens potential och ta fram implementeringsbara lösningar, planerar Trafikverket tillsammans med akademin och industrin att genomföra ett antal demonstrationsprojekt inom såväl gods- som persontransportområdet. Det handlar exempelvis om kapacitetsstarka och effektiva bussystem i form av Bus Rapid Transit (BRT), som kan utgöra stommen i medelstora städers kollektivtrafik, skapa tvärförbindelser i storstäder och utveckla den regionala trafiken i stråk där efterfrågan är stor. Med hjälp av elektrifiering och automation kan BRT-konceptet utvecklas ytterligare. För godstransporter kan det handla om automatiserade godsflöden mellan en hamn eller en terminal till en logistiknod.

Trafikverket kommer i första hand att använda redan etablerade samverkansplattformar som FFI, Drive Sweden, Closer, K2[11] med flera. Satsningar inom godstransporter och elektrifiering kopplas också mot pågående strategiska satsningar och demonstrationer som görs för elvägar.



Åtgärderna i planen möter aktuella samhällsutmaningar

De åtgärder som föreslås i planen ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, ge förbättrade möjligheter för individer och näringsliv och möta samhällets utmaningar. Regeringen pekade i direktivet ut sex prioriterade samhällsutmaningar:

- ställa om till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- investera för ett ökat bostadsbyggande
- förbättra förutsättningarna för näringslivet
- förstärka sysselsättningen i hela landet
- ta höjd för och nyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
- skapa ett inkluderande samhälle.

Satsningar i infrastrukturen måste samspela med andra åtgärder både inom och utanför transportpolitiken för att utmaningarna ska kunna mötas. Trafikverket har tagit hänsyn till utmaningarna vid framtagandet av planen och redovisar vilka effekter infrastruktursatsningar ger och kopplingen till de transportpolitiska målen

[11] *FFI=Fordonsstrategisk forskning och innovation. Drive Sweden=Innovationsprogram för framtidens fordon. Closer=Nationell arena för transporteffektivitet. K²=Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.*

Omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer

Riksdagen har antagit målet att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyg) med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010. För att åstadkomma detta krävs en kombination av åtgärder och styrmedel som främjar energieffektivisering och elektrifiering samt en ökad andel biodrivmedel. Även samhällsplanering och infrastrukturinvesteringar krävs för att stimulera medborgare och näringsliv att använda mindre miljöbelastande trafikslag.

De viktigaste åtgärderna rör alltså fordon, bränslet och den samlade efterfrågan. Infrastrukturen i sig har en begränsad roll för omställningen, men är mycket viktig för att bibehålla tillgänglighet i ett klimatneutralt transportsystem. Förslagen till åtgärder i denna plan bidrar därför till klimatomställningen genom att i huvudsak enbart föreslå infrastruktursatsningar som passar in i ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen samt genom att bygga och underhålla infrastruktur med så liten klimatpåverkan som möjligt.

I ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen kan trafiken med bil och lastbil antas ha minskat jämfört både med prognosen och volymen i dag. Därför genomförs känslighetsanalyser för varje större projekt, för att undersöka hur samhällsnyttan för projektet påverkas om trafiken skulle minska. Projekt vars lönsamhet kraftigt skulle sänk as om trafiken skulle minska, måste i så fall motiveras utifrån andra aspekter.

Trafikverket har i planförslaget inga nya förslag på större[12] investeringar i väginfrastrukturen för ökad kapacitet, utöver de som beslutats i tidigare planer. Planförslaget innehåller ett fåtal namngivna investeringsprojekt som vid analyser har visat sig bli olönsamma vid en oförändrad eller minskad trafikmängd. Att dessa ändå prioriterats beror på att de exempelvis åtgärdar betydande brister i trafiksäkerhet på viktiga stråk.

Investeringar för ett ökat bostadsbyggande

Huvudsakligen är det tre typer av åtgärder som ger effekter på bostadsbyggandet. Den första typen är åtgärder som ökar tillgängligheten och förstorar arbetsmarknadsregionen, vilket leder till att attraktiva bostäder kan byggas på nya platser. Den andra typen är åtgärder som minskar infrastrukturens påverkan på platser där efterfrågan på bostäder är hög. Genom att till exempel flytta vägar, järnvägar och tillhörande anläggningar tillgängliggörs byggbar mark och bostäder kan byggas där. Den tredje typen är åtgärder som ger mer effektiva transporter i tätorter, till exempel åtgärder som möjliggör överflyttning av trafik till mer yteffektiva transportslag, såsom kollektivtrafik och cykling. Alla tre typerna av åtgärder har varit utgångspunkter i den föreslagna planen.

En del av förslagen i planen bidrar till att öka tillgängligheten så att det blir mer attraktivt att bosätta sig i lägen som tidigare inte varit lätta att pendla från. Förutom de järnvägssträckor som föreslås gäller det bland annat även utvecklingen av regional tågtrafik. Som förslag i den nationella planen finns ett flertal åtgärder som syftar till att öka möjligheten för människor att bo längre bort från sin arbetsplats. Den föreslagna åtgärd som, vid sidan om nya järnvägar, möjliggör byggande av flest bostäder är fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm. Förutom en kraftigt förbättrad kapacitet, möjliggör utbyggnaden även att nya stationer kan byggas i ett område med hög efterfrågan på nya bostäder. Uppsala och Knivsta kommun har båda omfattande planer på bostadsbyggnad vid dessa nya stationer. Uppskattningsvis handlar det om cirka 50 000 nya bostäder.

[12] *Med större avses med en kostnad överstigande 1 miljard kronor*

Planen syftar också till att minska transportsystemets negativa påverkan i städer, och genom detta möjliggöra förtätning av städerna. Det handlar till exempel om nya förbifarter eller genomfarter som avlastar trafiken genom centrala stadsdelar. Där det finns brist på byggbar mark i centrala lägen ger en flyttad vägsträckning effekter på bostadsbyggandet. En annan bidragande faktor är hur stark samordningen har varit mellan bebyggelseplanering och infrastrukturplanering. Ett exempel på åtgärd som bidrar till bostadsbyggandet genom att fysiskt freda byggbar mark är Tvärförbindelse Södertörn. Genom att förlägga vägen i tunnel genom Glömstadalen, där kommunen planerar för 6 000–7 000 bostäder, bidrar tunneln till att möjliggöra bostadsbyggande på den mark som frigörs.

Åtgärdsförslag i järnvägssystemet ska minska järnvägens markanspråk, och ge möjlighet till ett stort antal nya bostäder. Ombyggnaden av bangården på Luleå C är ett exempel som beräknas möjliggöra 1 200–1 500 bostäder. Andra åtgärder som bedöms generera ett stort antal bostäder är dubbelspår genom Varberg och dubbelspår Gävle–Kringlan som skulle kunna möjliggöra 5 200–5 700 respektive 6 000–8 000 bostäder.

I storstadsområdena har utvecklingen och effektiviseringen av transportsystemet som helhet stor betydelse för bostadsbyggandet. Transportsystemet behöver ha kapacitet för att ge acceptabla och förutsägbara restider. Hur effektivt systemet är beror bland annat på hur tät bebyggelsen är och hur bostäder och arbetsplatser ligger i förhållande till effektiv kollektivtrafik. Stora beslutade infrastrukturåtgärder har särskild betydelse eftersom de bidrar till att öka kapaciteten i transportsystemet kraftigt. Exempel på sådana åtgärder är Förbifart Stockholm, Citybanan, Mälarbanan, tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm liksom åtgärderna i Västsvenska paketet i Göteborg.

Sverigeförhandlingens överenskommelser med kommuner i de tre storstadsregionerna om statlig medfinansiering av satsningar på kollektivtrafik och cykling ger också effekter på bostadsbyggandet. Sammantaget har kommunerna åtagit sig att bygga drygt 178 000 bostäder.



För att bostadsbyggande i den omfattningen som har bedömts och beskrivits i denna plan ska bli långsiktigt hållbart krävs ett nära samarbete mellan nationella, regionala och lokala aktörer i tidiga planeringsskeden. Då kan tätheten utnyttjas för att skapa konkurrenskraftig kollektivtrafik och närhet mellan målpunkter, samtidigt som hälsorisker och barriäreffekter undviks.

Förbättra förutsättningarna för näringslivet

De utrikes godstransporterna sker till cirka 70 procent (räknat i ton) med sjöfart. Inrikestransporterna sker till cirka 90 procent med tunga lastbilar. Det inrikes godstransportarbetet förväntas enligt basprognosen[13] öka med 74 procent från 2012 till 2040. Ökningen räknat i procent är ungefär densamma för de olika trafikslagen, men i absoluta tal ökar transporterna på väg och med sjöfart betydligt mer än järnvägstransporterna.

Den förväntade utvecklingen innebär en ökad belastning på infrastrukturen, med ett ökat underhållsbehov som följd. Efterfrågan på transporter på järnväg kommer inte att kunna tillfredsställas fullt ut på grund av begränsad kapacitet i infrastrukturen. För godstransporterna på väg är inte kapacitetsbegränsningarna lika påtagliga, åtminstone inte i större delen av nätet. Men den ökade efterfrågan av både person- och lastbilstransporter kommer att innebära en ökad trängsel där det redan i dag råder trängsel, och att nya flaskhalsar kan uppstå. För sjötransporter råder i stort sett inga kapacitetsproblem i farlederna, och det finns också en stor total hamnkapacitet. I några hamnar finns behov av djupare farleder, vilket möjliggör angöring av större fartyg. Drivkraften för att använda större fartyg är att uppnå skalfördelar.

Ökningen av anslagen för vidmakthållande gör det möjligt för Trafikverket att upprätthålla dagens funktionalitet i stora delar av väg- och järnvägsinfrastrukturen under planperioden, trots den ökning av trafiken som kan förväntas.

Planförslaget innehåller åtgärder för att höja bärigheten och säkra framkomligheten för tung trafik på vägnätet, i form av förstärkningsåtgärder på broar och vägar. En särskild satsning på ett vägnät med bärighetsklass 4 (BK4) ökar kostnadseffektiviteten för transporter av tungt gods. Planförslaget syftar till att upprätthålla en grundläggande standard även i det lågtrafikerade vägnätet, framför allt där vägen är enda alternativet. Planförslaget innehåller också bidrag till enskilda vägar som säkerställer att även de mest kapillära delarna av vägnätet fungerar.

Färdigställande av flera stora kapacitetshöjande infrastrukturprojekt som ingår i befintlig plan bidrar, främst på järnväg, till att ta hand om den förväntade ökningen av godstransporterna. En rad åtgärder som ökar kapaciteten kommer att slutföras, bland annat åtgärder väster om Vänern, dubbelspår på hela sträckan Hallsberg–Mjölby. Byggnation av Ostlänken och Lund–Hässleholm samt åtgärder längs Norrlandskusten påbörjas. I Skåne skapas förutsättningar för att hantera ökade godsflöden mot övriga Europa genom ökad kapacitet på både Södra stambanan, Godsstråket genom Skåne och Västkustbanan.

Utbyggnaden av Hamnbanan i Göteborg till partiellt dubbelspår och dubbelspåret över Marieholmsbron är av stor strategisk betydelse för näringslivet i hela Sverige, eftersom Göteborgs hamns järnvägspendlar försörjer stora delar av Sverige med gods. Den planerade utbyggnaden av järnvägsanslutningen till Gävle hamn, Sveriges tredje största containerterminal, är också viktig för industrin. Gävle hamn förser i dag också Arlanda med allt flygbränsle.

---

[13] Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Dessa kallas Basprognoser.



Genom åtgärder som ökar möjligheterna att framföra längre och tyngre tåg skapas förutsättningar för att öka järnvägstransporterna ytterligare. Inom ramen för trimningsåtgärder finns förslag om att 1 200 miljoner kronor avsätts för näringslivsåtgärder på järnväg. Det ger näringslivet möjlighet att påverka prioriteringen, för att med kort varsel få till stånd åtgärder i järnvägsinfrastrukturen för ökad kapacitet och effektivitet.

När det gäller sjöfartstransporter syftar flera av åtgärderna till att kunna trafikera med större fartyg än vad som i dag är möjligt. Överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart begränsas inte i första hand av kapacitet i hamnar och anslutande landinfrastruktur, utan av att det i de flesta fall blir dyrare att ta sjövägen, bland annat på grund av höga omlastningskostnader. För att en mer omfattande överflyttning av gods från väg till sjö ska ske krävs åtgärder som ligger utanför den nationella planen, till exempel styrmedel som så kallad eco-bonus.

En stor del av de kraftigt ökade järnvägs- och sjötransporterna kommer att utgöras av nya transporter och det kan därför diskuteras om de är ett resultat av överflyttning. Man kan dock förmoda att om det inte funnits möjlighet att genomföra dessa tillkommande transporter på järnväg eller till sjöss, så skulle de ha transporterats med lastbil. För att åstadkomma överflyttningar utöver detta krävs, förutom ytterligare investeringar, också styrmedel, teknik- och affärsutveckling.

Förstärka sysselsättningen i hela landet

Utveckling av infrastrukturen skapar förutsättningar för ökad sysselsättning både direkt inom berörda bygg- och transportbranscher, och indirekt genom att förändring av transportinfrastruktur påverkar samhället genom förbättrade möjligheter för resor och transporter. De direkta effekterna i bygg- och transportbranschen uppstår dels under byggtiden på kort sikt, dels på längre sikt då transportsystemet kommer kräva mer underhållsåtgärder och reinvesteringar.

Uppskattningsvis kommer åtgärderna i planförslaget att ge cirka 235 000 direkta årsarbeten för perioden 2018–2029. Underlagen som använts för schablonberäkningarna är

dock gamla och behöver uppdateras, inte minst för att beakta den kraftiga kostnadsökning inom anläggningsbranschen som skett de senaste åren. Åtgärderna i nationell plan kommer också att ha sysselsättningseffekter utanför de direkt berörda bygg- och transportbranscherna. Om sysselsättningen och därmed inkomsterna ökar i en del av ekonomin kommer detta i sin tur leda till en generellt ökad efterfrågan på varor och tjänster i hela ekonomin, vilket i sin tur kan ge effekter på sysselsättning utanför den bransch där den primära effekten uppstod.

På längre sikt, när åtgärderna är genomförda, kan ny eller bättre fungerande infrastruktur ha effekter på sysselsättningen och ekonomin som helhet. Sådana effekter uppstår när åtgärder i planen bidrar till sänkta res- och transportkostnader som därmed förbättrar tillgängligheten till jobb och arbetskraft i hela landet.



Behovet av gränsöverskridande resor kopplat till sysselsättning har beaktats i flera delar av planförslaget. Bland annat har ett antal åtgärdsvalsstudier genomförts för att studera transportrelationer till våra grannländer, exempelvis Oslo–Göteborg (2016), Stockholm–Oslo (2017 pågår), Mittstråket (Sundsvall–Östersund–Trondheim 2014) samt resande och transporter över Öresund (2017). Studierna visar att positiva effekter på sysselsättningen kan uppnås.

Ta höjd för och nyttja digitaliseringens effekter och möjligheter

Rätt nyttjad kan digitaliseringen bidra till en effektiv och långsiktigt hållbar tillgänglighet. Det gäller för utvecklingen av respektive trafikslag, men också i hög grad för utveckling av samverkan mellan trafikslagen. Ökad tillgång till data i olika former innebär nya möjligheter att få en gemensam bild av nuläge, behov, brister och lösningsförslag som höjer förmågan att planera, vidmakthålla, bygga och trafikleda transportsystemet utifrån en balans mellan miljöhänsyn, trafiksäkerhet och framkomlighet.

Åtgärdsförslagen utgår från Trafikverkets målsättning att använda digitaliseringens möjligheter som en naturlig del i verksamheten, för att skapa kundnytta, effektivitet och ett hållbart transportsystem. Trafikverket kan inte på egen hand skapa alla de positiva effekter som en digitalisering av transportsystemet kan ge. För att verkligen uppnå effekter krävs samverkan med såväl offentliga som kommersiella aktörer.





En av möjligheterna med digitalisering är att i hög grad automatisera affärs- och logistikflödena av godstransporter. Nya tjänster möjliggör kombinationer av effektiva och attraktiva reskedjor från dörr till dörr med olika transportsätt och förbättrad trafikinformation. Under planperioden ska tjänster för att enkelt och smidigt kunna kombinera färdsätt ha utvecklats utifrån såväl kund- som samhällsperspektiv. Logistiktjänster som ökar godstransporternas effektivitet, med bland annat ökad fyllnadsgrad och färre tomtransporter, ska etableras.

Med digital tillgänglighet menas åtkomst till varor, tjänster, service, arbetsplats och samhällsfunktioner via digitala verktyg och utan fysiska transporter. Till området räknas även möjligheterna att samverka och mötas digitalt (resfritt), vilket berör både medborgare, myndigheter och företag. Den digitala tillgängligheten bygger på en robust infrastruktur, i första hand bestående av ett väl fungerande fibernät. Trafikverket bidrar till att skapa nya förutsättningar för den offentliga sektorn att ge bättre service till lägre kostnad och samtidigt förenkla kontakten med myndigheten, oberoende av geografisk närhet. Målsättningen under planperioden är att skapa förutsättningar för tjänsten ”Digitalt först” där medborgare och företag utför sina ärenden genom digitala lösningar.

Under planperioden ska väginfrastrukturen utrustas för kommunikation med fordon enligt etablerad standard, där till exempel delsträckor i det statliga vägnätet är anpassade för självkörande fordon. Ett systemstöd och nya arbetssätt etableras för att skapa förutsättningar för en fungerande hantering av information om väg-, järnväg- och it-infrastruktur (ANDA). Signalsystemet ERTMS ska ha implementerats på större delen av järnvägsnätet och utvecklats i modernare versioner som medger körning av tåg med kortare mellanrum, vilket ger en ökad kapacitet på järnvägen.

Ett av utvecklingsmålen för sjöfart är att farledsutformningen ska anpassas för att ta tillvara de möjligheter som uppkopplade och automatiserade fartyg ger. En ny internationell standard är under utveckling. Den gör att det blir möjligt att visa en standardiserad djupdatamodell i 3D över havsbotten i farlederna.

Digitalisering och automation öppnar också upp för en bättre och säkrare planering och genomförande av flygtrafiken i luftrummet kring högtrafikerade flygplatser. Det öppnar också upp för fjärrstyrning av trafikledning och andra funktioner, till exempel incheckning och säkerhetskontroller, på flygplatser med ringa trafik. Ett utvecklingsmål

för luftfart är att affärsmodeller och implementeringsplaner för digitalisering och automation av regionala flygplatser ska etableras både för de enskilda flygplatserna och för hela luftfartssystemet.

För att främja utvecklingen av ett modernt transportsystem ska Trafikverket möjliggöra utbyte av trafikinformation mellan alla involverade aktörer. Målsättningen är att under planperioden se till att trafikinformationstjänster som omfattar alla trafikslag finns tillgängliga. För att främja datautbyte mellan myndigheter och marknadens aktörer behöver det skapas öppna och tillgängliga plattformar som hanterar data om infrastrukturen såväl som data om uppkopplade fordon.

Teknikutvecklingen ger möjlighet till mer automatiserad datafångst och informationsspridning. Informationen blir en allt viktigare resurs, som ska kunna användas effektivt samtidigt som kraven på säkerhet, offentlighet och bevarande beaktas. Digitaliserade system måste vara säkra och skyddade från otillbörliga åtkomster av information och funktion. Risk- och sårbarhetsanalyser av systemen samt utveckling av skyddsmekanismer, inklusive processer och rutiner, ökar i betydelse i takt med att digitaliseringen fortskrider. Därför är området it-säkerhet avgörande för transportsystemets möjlighet att ta del av digitaliseringens potentiella nyttor. Trafikverket bedriver idag ett systematiskt informationssäkerhetsarbete i enlighet med Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter. Trafikverket omfattas också sedan den 1 april 2016 av kravet på obligatorisk it-incidentrapportering.

Den föreslagna säkerhetsskyddslagen kommer att ställa krav på Trafikverket. Det innebär en utmaning eftersom det samtidigt ställs krav på att tillgängliggöra data för att främja digitaliseringen av transportsystemet. Det blir därför mycket viktigt att hitta en balans mellan att tillgängliggöra och att skydda data vad gäller konfidentialitet, tillgänglighet och riktighet. Det kommer att medföra kostnader och innebära utmaningar för användarvänligheten.

Förändringar i dataskyddsförordningen innebär en förstärkning av enskildas rättigheter och tydligare skyldigheter för de som behandlar personuppgifter. En viktig fråga är att systematiskt och kontinuerligt definiera vilka personuppgifter som hanteras i Trafikverket. Sammantaget måste hänsyn tas till detta vid all informationshantering som kan tänkas vara en personuppgift – oavsett om det avser befintliga register, öppna data eller insamling av stora datamängder.

Ett inkluderande samhälle

Alla ska ha tillgång till transportsystemet och infrastrukturen ska bidra till ett samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. Det innebär att infrastrukturen behöver fungera för människor med olika förutsättningar och i hela landet. Regeringen har ställt sig bakom FN:s globala mål för ett hållbart samhälle, Agenda 2030, som bland annat betonar omsorg av utsatta gruppers tillgänglighet.

Enligt genomförande av funktionshinderpolitiken ska stationer och busshållplatser i ett nationellt prioriterat nät för kollektivtrafik vara tillgänglighetsanpassade år 2021. Planförslaget innebär att återstående stationer och hållplatser, liksom rastplatser, också åtgärdas. Åtgärderna innebär ett mer lättanvänt och tydligt transportsystem för samtliga resenärer, oavsett ålder eller eventuell funktionsnedsättning. Även om prioriteringarna i förslaget har en positiv effekt, krävs nära samverkan med övriga ansvariga parter för att hela reskedjor ska bli användbara för alla.



Satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång har stor betydelse för att alla ska kunna använda transportsystemet, oavsett funktionsnivå, kön, ålder eller ekonomi. Att upprätthålla tillgänglighet utan krav på tillgång till egen bil, har stor betydelse för social inkludering. Åtgärder för ökad trygghet är också generellt sett positiva ur ett socialt perspektiv. I planförslaget handlar sådana åtgärder till exempel om mötesseparering, stängsling av järnväg eller satsningar på bytespunkterna i kollektivtrafiken. Sådana åtgärder har också viss betydelse för integrationen av nyanlända men troligen är andra transportåtgärder, såsom till exempel svenskt körkort, av större betydelse än investeringsåtgärder.

Förslagen i planen innebär bättre möjligheter att välja kollektivtrafik i stora delar av landet. Effekten är tydligast i de delar där kollektivtrafiken redan är relativt väl utbyggd. De åtgärder som föreslås är inriktade på mindre och effektiva åtgärder i befintliga system, till exempel kollektivtrafikkörfält, nya och förbättrade busshållplatser och plattformar och åtgärder för att prioritera kollektivtrafik i korsningar och signaler. En förlängning av stadsmiljöavtalen under hela planperioden, liksom åtgärder som ingår i storstadsförhandlingarna, ger också nya möjligheter och förutsättningar att verka för hållbara stadsmiljöer genom åtgärder för kollektivtrafik och cykel.

Generellt bedöms planen bidra till ökad tillgänglighet för befolkningen i stort, men föreslagna åtgärder kan samtidigt upprätthålla eller förstärka skillnader mellan befolkningsstarka regioner med tillväxt och områden i landsbygder med minskande befolkningsunderlag. Även ur ett jämställdhetsperspektiv bidrar planen positivt genom att generellt öka möjligheterna att tillgodose efterfrågan på resor med olika färdmedel.

Forskning och innovation inom området Ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad prioriteras under planperioden. Stora satsningar har sedan tidigare gjorts på forskning och innovation i urbana miljöer. Planförslaget omfattar också forskning om landsbygdens transporter. När det gäller social hållbarhet är forskning som sätter människan i centrum för planeringen och trycker på vikten av att beakta befolkningens hela mångfald i fokus. Potentialen att ta tillvara digitaliseringens möjligheter stärks också genom satsningen på forskning och innovation om ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad.





TRAFIKVERKET. PUBLIKATIONSNUMMER: 2017:169. ISBN: ISBN 978-91-7725-162-0. AUGUSTI 2017. PRODUKTION:TRAFIKVERKET, FORM OCH EVENT. TRYCKERI:INEKO. FOTO: PER BERGLUND; KASPER DUDZIK, MICHAEL ERHARDSSON; MOSTPHOTOS MIKAEL ULLÉN; LARS DAHLSTROM; DAN BURCH; MOSTPHOTOS; KENNETH HELLMAN, LARS OWESSON/BILDARKIVET.SE; PER HANSTORP/BILDARKIVET.SE; COREPICS VOF MOSTPHOTOS, OLANDSFOKUS MOSTPHOTOS MARIA_SBYTOVA MOSTPHOTOS; CRAIG ROBINSON; MOSTPHOTOS; VIKTORCAP@GMAIL.COM; MOSTPHOTOS; MOSTPHOTOS; TRAFIKVERKET; ELIN GÄRDESTIG, GÖRAN FÄLT, KERSTIN ERICSSON.

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se