

2024-03-21

Dnr: 2024/573

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
dnr: LI2023/03919
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Region Östergötland har beretts möjlighet att yttra sig över remissen/betänkandet/utredningen ”Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037”.

I beredningen av yttrandet har samråd skett med Östergötlands kommuner.

Region Östergötland samarbetar inom Mälardalsrådets En bättre sits. Region Östergötland ställer sig bakom yttrandet därifrån. Region Östergötland ställer sig också bakom yttrandet från Nyköping-Östgötalänken AB, samt yttrandet från Europakorridoren.

I detta yttrande vill Region Östergötland ytterligare lyfta fram särskilt angelägna aspekter.

Sammanfattande synpunkter

- Region Östergötland vill betona vikten av utveckling av ny infrastruktur. Infrastrukturplaneringen måste vara långsiktig. Ökad kapacitet på järnvägen genom nya spår krävs, där en fortsättning av Ostlänken är angeläget.
- Trafikverket ska ges i uppdrag att samråda kring underhåll och reinvesteringar med regionerna och med kommunerna.
- Region Östergötland välkomnar att Ostlänken och Projekt E22 Förbifart Söderköping betraktas som bundna objekt.
- Stabila planeringsförutsättningar är en förutsättning för god samhällsplanering regionalt och kommunalt. Ständiga omtag från regeringen och ryckighet i styrningen av Trafikverket måste upphöra.

2024-03-21

Dnr: 2024/573

- Länsplanerna behöver ges en större andel av de ekonomiska ramarna jämfört med vad Trafikverket föreslår. Trafikverkets förslag pekar på behov som inte kan lösas inom de föreslagna ramarna.
- ERTMS måste införas med hög takt till föreslaget målar. Genomförs detta inte riskerar det att ställa delar av det svenska järnvägsnätet utan tågtrafik.
- Ett systemperspektiv på godstransporter och godsnoder krävs för att säkerställa adekvat infrastruktur, för att ställa om till effektiva intermodala godstransporter.
- Region Östergötland välkomnar den nationella utredningen för Stångådals- och Tjustbanans betydelse för regional utveckling och slutsatserna i denna. Trafikverket behöver avsätta de resurser som krävs för nödvändigt underhåll av banorna för att kunna vidmakthålla trafiken.

Bakgrund

Inriktningsplaneringen utgör det första steget mot en ny nationell plan och länsplaner, och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition. Vägledande för inriktningsunderlaget är ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de transportpolitiska principerna.

Trafikverket anser sammantaget att det är angeläget att

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda.

Inom ramen för arbetet med att ta fram inriktningsunderlaget har Trafikverket samrått med regionerna och Gotlands kommun som är länsplaneupprättare och ansvariga för regional utveckling. Luftfartsverket och Sjöfartsverket har, liksom regionerna, getts möjlighet att inkomma med underlag, och hänvisningar till deras underlag återfinns i rapporten.

Synpunkter

Ramfördelning underhåll - nyinvestering

Region Östergötland är positiv till det ökade fokus på drift och underhåll som inriktningsunderlag presenterar. Med ökat fokus på drift, underhåll och reinvesteringar är det av stor vikt att regionerna i egenskap av regional

2024-03-21

Dnr: 2024/573

utvecklingsansvariga och länplaneupprättare, och kommuner, involveras i Trafikverkets arbete med drift- och underhåll. Regionerna och kommunerna har god kunskap om sina geografier, och besitter viktig kunskap i frågan för att säkerställa regional utveckling i länen. Ett av områdena där samverkan behövs är frågan om BK4-klassning och åtgärder i viktiga godsstråk.

Region Östergötland välkomnar den nationella utredningen för Stångådals- och Tjustbanans betydelse för regional utveckling och slutsatserna i denna. Region Östergötland förutsätter som tidigare att Trafikverket avsätter de resurser som krävs för nödvändigt underhåll av banorna för att kunna vidmakthålla trafiken. Det betyder framför allt den av utredningen föreslagna trädsäkringarna av Stångådals- och Tjustbanan planeras och genomförs skyndsamt.

Det är samtidigt angeläget att tillräckligt med utrymme ges till utveckling av ny infrastruktur. Det finns stora förväntningar och önskemål från övriga samhällsaktörer på infrastrukturen, för att skapa tillgänglighet och att stärka Sveriges konkurrenskraft. Ny infrastruktur behövs för att Sverige ska gå i takt med övriga Europa. Inte minst med anledning av den fasta förbindelsen mellan Fehmarn-Bält, med de ökade transportvolymerna som den förväntas medföra. Kapaciteten på järnväg behöver stärkas, längs med Södra stambanan, för att förbinda norra Sverige med kontinenten.

Projektet Ostlänken behöver genomföras i sin helhet. En god budgetdisciplin i projektet är välkommet, men Region Östergötland förutsätter att staten och Trafikverket inte kompromissar med järnvägens planerade utformning och funktionalitet. En fortsättning av Ostlänken efter Linköping med ytterligare järnvägsspår för att stärka kapaciteten på Södra stambanan krävs. Planering av en fortsättning behöver återupptas, för samordningsvinster vid byggnation, för att minimera störningar i Linköping orakade av byggnation, och för att undvika att bygga in framtida flaskhalsar i systemet. Region Jönköpings län och Region Östergötland har slutit en avsiktsförklaring kring gemensamt arbete kring förstärkning av järnväg i länen, och önskar bistå i fortsatta dialoger med Trafikverket.

Region Östergötland vill hemställa till regeringen att i infrastrukturpropositionen föreslå riksdagen att inkludera riksväg 32 i det nationella stamvägsnätverket. I och med omläggningen av riksväg 50 norr om E4 så väljer mycket tung trafik att använda riksväg 32 istället för E4. Detta leder till stor genomfartstrafik. Riksväg 32 har en funktion som liknar den riksväg 50 och riksväg 56 har, vilka båda är delar av stamvägnätet.

Region Östergötland välkomnar att Ostlänken och Projekt E22 Förbifart Söderköping betraktas som bundna objekt. Projekten löper på och går snart in i produktionsfas. Ytterligare ryckighet i projekten riskerar att fördröja och fördyra projekten.

2024-03-21

Dnr: 2024/573

Omprioritering av objekt kan vara nödvändigt, men Region Östergötland vill dock påpeka att detta måste göras i tät dialog med de aktörer som berörs. Aktörer som varit involverade i sådana projekt har många gånger kommit långt i sin samplanering kring infrastrukturen, varför bortplockandet av ett objekt inte kan göras hur som helst. Vid den tidpunkt som objekt anses bundna har många gånger stora resurser redan lagts ner i projektet från berörda aktörer. En översyn av process för omprioritering av objekt behöver involvera regioner och kommuner, ifall ambitionen ska vara att först vid byggstartbeslut avgöra ifall projekt ska genomföras.

Det går att fråga sig om dagens planeringsordning är ändamålsenlig. Att lägga fast planen för underhåll inom samma budgetram som investeringsramen har uppenbart resulterat i ett över tid eftersatt underhåll.

Med en ny TEN-T-förordning som snart är på plats, med en utökning av antalet urbana noder, vill Region Östergötland väcka frågan om i vilken mån CEF-utlysningar kan vara ett medel för att kompensera för borttagandet av stadsmiljöavtal och för att finansiera åtgärder i dessa noder.

Ekonomiska ramar för länstransportplanerna

Region Östergötland delar bedömningen att länsplanerna bidrar till stor nytta. Region Östergötland behov av att en ökad andel av den ekonomiska ramen för nationell plan tillfaller länsplanerna. Länsplanerna är ett viktigt verktyg i arbetet med det regionala utvecklingsansvaret, liksom att bidra till omställning till hållbara transporter.

Med anledning av det ökade fokus Trafikverket önskar att länsplanerna lägger på trafiksäkerhetshöjande åtgärder anser Region Östergötland att ytterligare medel än de föreslagna krävs. Förutom dessa åtgärder föreslår Trafikverket att länsplanernas medfinansiering till kommunal infrastruktur kan ersätta stadsmiljöavtalen när dessa försvinner. Utöver detta finns också önskemål om att regionerna ska prioritera gång- och cykelåtgärder, både genom medfinansiering till kommunerna, och för byggande av regionala länkar, liksom ett större fokus på åtgärder för att stärka kollektivtrafiken.

Trafikverkets organisation – kostnadskontroll – planprocess

Region Östergötland vill betona vikten av att Trafikverket har en god kostnadskontroll. Vidare ser Region Östergötland behov av att Trafikverket effektiviserar sin organisation, med målet att upparbeta de medel som avsätts och att projektet håller kostnaderna och att planering och genomförande kan löpa på inom rimliga tider. I dagsläget är det allt för vanligt att medel inte upparbetas, bl.a. på grund av Trafikverkets egen organisation.

Region Östergötland har viss förståelse för att objekt i tidiga skeden har osäkra kostnadsuppskattningar. Samtidigt finns en förväntan, och ett behov av, från övriga samhällsaktörer att Trafikverket ska kunna leverera stabila planeringsförutsättningar. För regioner, kommuner och näringsliv är 3 år

2024-03-21

Dnr: 2024/573

fram inte tillräckligt god framförhållning för att möta upp och samplanera. En större kostnadsnoggrannhet bör kunna åstadkommas i tidiga skeden, för att ge en klarare och stabilare bild över kostnad och nytta.

Ett moderniserat signalsystem är nödvändigt för järnvägens funktion

Måläret för utbyggnaden av ett nytt signalsystem måste hållas. Region Östergötland anser också att ambitionen bör vara att utbyggnaden omfattar den infrastruktur som ingår i Scan-Med-korridoren i TEN-T-förordningen. Sett till järnvägssystemets samlade brister är ett fullföljande av införandet av ERTMS brådskande. Osäkra prognoser för införandet av ERTMS infrastrukturmässiga del påverkar tågforetagens installationsplanering, något som genererar stora kostnader för utövarna. En allt för långsam implementeringsplan riskerar att ställa delar av det svenska järnvägsnätet utan tågtrafik, vad gäller både trafik för gods och persontransporter.

Effektiva intermodala godstransporter

Logistikbranschen är en viktig bransch för Östergötland och stora nationella och internationella godsflöden passerar till och från, och igenom Östergötland. Region Östergötland anser att det saknas ett systemperspektiv på godstransporter och noder i form av hamnar och terminaler, vilket påverkar statens förmåga negativt att ta sitt ansvar för att sörja för en effektiv transportförsörjning. Ett effektivt transportnätverk är en viktig förutsättning för näringslivet.

För att underlätta effektiva intermodala transportlösningar behöver staten ta ett aktivt ansvar för utvecklingen av den anslutande infrastrukturen till intermodala noder. Det är inte rimligt att kommuner som hamn- eller terminalägare som står för omfattande investeringskostnader i utvecklingen av verksamheten i syfte att ställa om mot mer effektiva och hållbara godstransporter också ska bära kostnaden för anslutningar med tillräcklig kapacitet och bärighet för att klara näringslivets transporter. Ett skifte mot mer gods på sjö och järnväg kommer att innebära en påtaglig trafikökning på väg i anslutning till noderna, där staten genom Trafikverket måste möta om med ny infrastruktur som kan hantera ökade godsflöden och näringslivets behov.

Regelförändringar och förordningar

Region Östergötland välkomnar Trafikverkets ansats om översyn av regler och förordningar inom vissa transportområden. Detta kan bidra till effektiva och enkla åtgärder för att uppnå klimatmålen, genom att med olika incitament förenkla och ställa om transporter till hållbara sådana.

Region Östergötland vill också påtala behovet av regelöversyn kopplat till Trafikverkets ansvarsområde, för att få till stånd effektivare planeringsprocesser, som att förenkla byggande av cykelväg och cykelbarhet längs med statligt vägnät.

2024-03-21

Dnr: 2024/573

Kapacitetstilldelning av tågägen – störning – kompetensfrågan

Region Östergötland ser ett behov av att Trafikverket ser över modellerna för kapacitetstilldelningen på det svenska järnvägsnätet. Förutom att de behöver tidigareläggas behöver fördelningsprinciperna ses över som en del i att fördela kapacitet till områden där störst resebehov finns. Regionen Östergötland ser att utvecklingstakten för pendeltågsresandet i områden med hög koncentration av befolkningsökning, kommer att öka i förhållande till det långväga tågresandet, och således behöver premieras.

Region Östergötland delar inte den presenterade bilden över störningstimmar (figur 17) och hur det fördelats i Östergötland. Störst förseningstimmar uppstår av brister i infrastrukturen med följdorsaker som följd av dessa. Beskrivningen av förseningstimmar behöver vara nedbruten på länsnivå för en mer nyanserad bild. Bristande kunskaper och felaktiga beslut på driftledning sticker också ut vid genomgång av orsakskoder i Östergötland.

Region Östergötland ser stort värde i att kompetenshöjning och återrekrytering, främst inom järnvägssektorn, inryms i den nationella planen. Det gäller inom alla järnvägens delområden så som inom planering, genomförande och vidmakthållande av järnvägsanläggningarna, drift- och underhåll. Trafikverket som både myndighet och anläggningsägare förutsätts därav gå i bräsch för att tillskapa sig denna kunskap och kompetens.

Alternativ finansiering

Region Östergötland ser, och som påtalat tidigare, ett fortsatt stort behov av att även prioritera utveckling av ny infrastruktur. Region Östergötland anser därför att det vore välkommet med fortsatt diskussion kring alternativa finansieringsformer av infrastruktur som kan bidra till att utveckla infrastrukturen samtidigt som vi underhåller den infrastruktur vi har.

Fortsatt arbete

Region Östergötland är positiva till transparensen i processen och involvering av regionerna som skett under framtagandet av inriktningsunderlaget. Region Östergötland önskar att Trafikverket fortsätter med detta även i den kommande åtgärdsplaneringen av ny nationell plan.

Jan Owe-Larsson
Trafik- och samhällsplaneringsnämndens ordförande

Richard Widén
Regionutvecklingsdirektör