

Remissvar - Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen 2026–2037

Region Västmanland tackar för möjligheten att inkomma med remissvar till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet gällande Trafikverkets *Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037*.

Syftet med inriktningsunderlaget är att ge ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Sveriges regioner sitter på stor kunskap kring behoven och förutsättningarna inom området, varför Region Västmanland ser fram emot ett fortsatt nära samarbete både med departementet och Trafikverket i den kommande åtgärdsplaneringen.

Som regionalt utvecklingsansvariga vill Region Västmanland att den regionala utvecklingsstrategi som är fastslagen i samarbete med länets kommuner och aktörer beaktas i det kommande arbetet.

Region Västmanland ställer sig även bakom det remissvar som inkommit inom det transportpolitiska samarbetet *En Bättre Sits* via Mälardalsrådet samt *Oslo-Sthlm 2.55*.

Utmanande förutsättningar

Bilden som målas upp av Trafikverket i inriktningsunderlaget är djupt oroande. Sverige har nu nått en punkt där upprätthållandet av transportinfrastrukturen inte mäktas med och där underhållsskulden ökar för var dag. Region Västmanland delar Trafikverkets bild av att infrastrukturens tillstånd är problematiskt och att utmaningarna kring detta är stora. Att det saknas finansiella medel är uppenbart. För järnväg finns dessutom problematiken att få tid i spår för byggnation, utan alltför stor påverkan för resenärer och gods.

Utmaningarna är även stora sett till resurser för att utreda, planera och bygga. Bristen på relevant kompetens inom samhällsbyggnadssektorn är ett utbrett problem som får allvarliga konsekvenser och där fler behöver ta sitt ansvar för att bidra till lösningen. Ett sätt att stärka kompetensförsörjningen är att inrätta järnvägstekniska övningsanläggningar i Mälardalsregionen, Region Västmanland förordar särskilt Tillberga i det sammanhanget.

Region Västmanland välkomnar Trafikverkets bredare ansats för att möta utmaningarna. Det är inte möjligt att enbart bygga bort problemen, och framför allt inte inom en rimlig tidshorisont. Styrmedel såsom regleringar, prissättning, lagstiftning och digitalisering måste därför nyttjas än mer framöver. Dessa är en viktig pusselbit i arbetet med att öka tillgängligheten genom ett mer transporteffektivt samhälle. Ett arbete som kräver insatser och samarbeten från fler politikområden.

Region Västmanlands viktigaste medskick:

- Funktionaliteten måste upprätthållas och underhållsskulden minska
- Ökad planram om minst 20% är nödvändigt
- Nyttja styrmedel för ökad effektivitet
- Alternativ finansiering måste nyttjas för investeringar – Oslo-Stockholm visar på goda möjligheter
- Utveckla järnvägen och uppnå EU-standard
- Bygg smartare genom etappindelning
- Höj anslaget för trimningsåtgärder
- Våga ompröva och öka transparensen i planeringsprocessen
- Staten måste hålla sina löften
- Tydliggör finansieringsansvaret för försvar och beredskap
- Nyttja sjöfartens potential
- Prioritera länsplanerna högre och förenkla länsplanarbetet
- Låt Trafikanalys kvalitetssäkra nationell plan

Planramens nivå och finansieringslösningar

Trafikverket är tydliga i inriktningsunderlaget att utan höjda planramar finns det alltför litet utrymme för nya investeringar. Region Västmanland är eniga med Trafikverket gällande att vidmakthållande måste prioriteras, men det är heller inte rimligt att i stort sett sluta utveckla transportinfrastrukturen. Vi förordar en ökad ramnivå om minst 20% mot nuvarande planram. Även med en avsevärt utökad planram kommer det att vara svårt utveckla i efterfrågad takt. Att se över alternativa sätt att finansiera investeringar är därför en möjlighet som måste tas tillvara, särskilt nu då näringslivsaktörer visar intresse att bidra till lösningar både finansiellt och kunskapsmässigt. För sådana lösningar ser vi att nya sträckor inom stråket Oslo-Stockholm lämpar sig särskilt väl. Enbart anslagsfinansierade investeringar kommer att leda till avsevärt sämre måluppfyllnad.

Högre planramar tillsammans med alternativa finansieringslösningar skulle möjliggöra att möta näringslivets akuta behov av en utvecklad

järnvägsinfrastruktur, där nyetableringar och kraftig tillväxt leder till krav på utveckling. Ett sådant expansivt område är Finnslätten i Västerås.

Investeringar för ett konkurrenskraftigt och välfungerade transportsystem

Utveckling av transportsystemet är starkt bidragande till den regionala utvecklingen, där hög tillgänglighet är en förutsättning. Tillgången till god och tillförlitlig arbets- och studiependling ger invånarna större valfrihet och ger arbetsgivarna ökade chanser att hitta rätt kompetens. En god tillgänglighet på järnväg är en stor del i att vara en attraktiv region, varför utveckling av järnväg är av stor vikt för Region Västmanland och där vi ser störst behov av statliga investeringar. Vår högsta prioritet är Mäljarbanan, där den långt över tioåriga förseningen av fyrspåret Tomtebodav-Kallhäll ger oacceptabla konsekvenser som måste kompenseras genom andra investeringar på banan. Lönsamma åtgärder som ger stora nyttor är dubbelspårsutbyggnad Hovsta-Kolbäck samt bangårdsombyggnaden för Västerås nya resecentrum.

Även Bergslagspendeln är ett viktigt järnvägsstråk för både person- och godstrafik, både för Västmanland och delar av Mellansverige. Bergslagspendeln är ett stråk som binder ihop Mälardalen med Dalarna och ansluter till Bergslagsbanan. För en effektivare trafikering så har Region Västmanland tagit ansvar för att samfinansiera åtgärder på Bergslagspendeln. Men det krävs ytterligare investeringar på Bergslagspendeln för att stråket ska kunna nyttjas effektivt av både invånare och det expansiva näringslivet.

Det är redan konstaterat att oavsett ramnivå kommer det att krävas hårda prioriteringar mellan investeringsobjekten i kommande nationell plan. Regeringens krav på samhällsekonomisk lönsamhet är tydligt och bör vara en självklarhet. Hur dessa kalkyler beräknas är dock omdebatterat och bör utredas vidare. Exempelvis anser Region Västmanland att Trafikverkets värdering av restid inte är rimlig, där dess värden påverkar lönsamheten för järnvägsinvesteringar alltför negativt.

En absolut nödvändig investering i det svenska järnvägssystemet är utbyggnaden av signalsystemet ERTMS. Dagens beslutade utbyggnadstakt riskerar att banor tvingas stänga på grund av att reservdelar och kompetens saknas för att underhålla nuvarande system. Dit får vi inte komma. Region Västmanland ställer sig bakom Trafikverkets syn att medel måste avsättas i betydligt snabbare takt, en investering som dessutom ger goda effekter på kapaciteten på våra banor.

För att uppnå maximal nytta för så många som möjligt anser Region Västmanland att det är nödvändigt att etappindela. På så sätt räcker medlen till fler objekt som är kritiska för tillgängligheten. Ett gott exempel på det är Västerås resecentrum där efterfrågade statliga medel täcker en första etapp, för att sedan kunna byggas ut när ytterligare kapacitet behövs. Större nyttor kan även uppnås genom att hålla en rimlig ambitionsnivå, där Trafikverkets nuvarande interna krav riskerar att fördyra objekten. Höga krav har ofta en god intention, men riskerar att vara rejält kostnadsdrivande och därmed bidra till icke önskvärda effekter.

Anslaget för trimningsåtgärder bör höjas. Trimningsåtgärder är mycket värdefulla för att inom en kortare tidshorisont skapa stora nyttor med hög kostnadseffektivitet. Flexibiliteten i detta anslag innebär en stor potential som bör utnyttjas i högre grad. Den generella prisuppgången som skett innebär dock att många lönsamma åtgärder tangerar att överskrida nuvarande gränsen om 100 miljoner kronor för trimningsåtgärd, vilket riskerar en orimlig tidsförlust i väntan på att prioriteras i nationell plan. Region Västmanland föreslår därför att regeringen höjer beloppsgränsen för trimningsåtgärder, som ett led i arbetet för effektivisering.

Nya krav och gränsöverskridande transportplanering

I och med det förändrade omvärldsläget och Sveriges aktuella Nato-medlemskap ställs nya krav på transportinfrastrukturen för att möjliggöra transporter av försvarsmateriel och personal. Ett öst-västligt perspektiv är nödvändigt för att binda ihop Norge, Sverige och Finland, där Mälardalen är en viktig strategisk länk i systemet. Investeringar på Mäljarbanan och vidare till Oslo skulle öka redundansen och minska sårbarheten för transporter längs stråket vid händelse av kris och krig. Ett robust transportsystem är angeläget för Sveriges totalförsvar och kräver stora investeringar. Gällande finansieringsansvaret för investeringar kopplat till försvar och beredskap måste dock detta förtydligas. Det är idag oklart om och hur nationell plan och länsplanerna kommer att påverkas. Av förklarliga skäl är stor del av planeringen sekretessbelagd, men där så är möjligt önskar vi regioner i egenskap av regionalt utvecklingsansvariga vara delaktiga.

Utöver försvar och beredskap ställer även EU:s nya förslag på TEN-T förordning krav på viss standard på transportinfrastrukturen. I båda dessa sammanhang blir järnvägsstråket Oslo-Stockholm allt viktigare att utveckla. Stråket föreslås nu ingå i transportkorridoren ScanMed och därmed ska vissa krav vara uppfyllda redan 2030, bland annat utbyggnad av signalsystemet ERTMS som tidigare nämnts. Här är det viktigt att Sverige tillsammans med Norge gör de satsningar som krävs. Stråket visar på stora nyttor och det är angeläget att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att skyndsamt fortsatt utreda.

Att stråket är utpekad som transportkorridor innebär en kommande prioritet när medel inom EU ska fördelas på infrastruktursatsningar, vilket måste tas tillvara. Region Västmanland anser att även Mäljarbanan bör ingå i ScanMed-korridoren vilket är något som regeringen bör börja arbeta för redan nu, för att vara förberedda i nästa omarbetning av förordningen.

Med tanke på det stora investeringsbehovet i både existerande och ny transportinfrastruktur, är det särskilt angeläget att Sverige arbetar ännu mer strategiskt med CEF för medfinansiering till viktiga objekt och sträckor. Inför det kommande förslaget för ny europeisk flerårig budgetram bör Sveriges regering arbeta för att EU-budgeten även i framtiden omfattar ett finansieringsverktyg (CEF3) för genomförandet av TEN-T. Finansieringsverktyget bör särskilt fokusera på gränsöverskridande förbindelser, eftersom dessa har ett starkt europeiskt mervärde och att dessa sträckor generellt är underfinansierade från nationell nivå.

Nyttja möjligheterna i planprocessen och våga ompröva

Planeringsprocessen bör användas som den var tänkt att användas. Objekt i nationell plan som ligger i år 7 till 12 bör utredas vidare och först när förutsättningarna gällande kostnader och nyttor är kända bör beslut tas om nästa steg. För att uppnå så stor nytta som möjligt med statliga medel för infrastruktur är det nödvändigt att våga välja bort olönsamma objekt. Förutsättningar kan förändras över tid, och objekt behöver omprövas. Detta är en svår balans då kommunerna är i behov av en långsiktig planering. Det är därför av stor vikt att processen tydliggörs samt att det finns en transparens kring hur och när beslut tas, motiveringar till beslut samt vilka prioriteringskriterier som används. God kommunikation med kommuner och regioner i dessa frågor är en förutsättning. Det är även avgörande att åtgärder som är utlovade att genomföras på kort sikt också genomförs som planerat för att bibehålla en god tillit mellan staten och andra planeringsnivåer.

Effektiva godstransporter på väg och järnväg

Transportsystemet behöver användas effektivare utifrån den infrastruktur som finns idag. Region Västmanland uppmuntrar regeringen att fortsatt ge Trafikverket förutsättningar för att fortsätta anpassningen av vägnätet för längre och tyngre lastbilar. Behov och investeringar kring längre och tyngre fordon på det kommunala vägnätet behöver beaktas för att enskilda kommuner inte ska belastas med stora investeringskostnader och eventuell medfinansiering bör analyseras. Det finns utmaningar kring att utbudet av säkra uppställningsplatser är för få och att det ofta är trångt på dem. Det behövs ett helhetsgrepp för att lösa effektivare och säkrare uppställningsplatser med god laddinfrastruktur för olika typer av laddningsbehov.

Samtidigt krävs det åtgärder för att effektivisera kapacitetsutnyttjandet på järnvägen. Region Västmanland tycker det är positivt att Trafikverket analyserar vilka styrmedel som skulle kunna resultera i mer kapacitet och bättre kapacitetsutnyttjande av befintlig infrastruktur. Men Region Västmanland vill belysa att det krävs mer analys innan föreslagna åtgärder, såsom differentierade banavgifter, kan implementeras i transportsystemet.

Utnyttja sjöfartens potential

Sjöfartens konkurrenskraft behöver stärkas för att kunna bidra till de transportpolitiska målen. Sjöfarten behöver bättre förutsättningar för att konkurrera med övriga trafikslag vilket skulle leda till ett bättre nyttjande av transportsystemet. För att uppnå detta behöver regeringen se över dagens avgiftsstruktur för nyttjande av lots och farleder. Det krävs även en utbyggnadsplan med tillhörande finansiering för utveckling av digitalinfrastruktur i farleder.

Både staten och hamnarna i Västmanland har genomfört investeringar för att kunna ta emot större fartyg. Region Västmanland vill framhålla vikten av att Mälarprojektet fullföljs i sin helhet och att en ny Hjulstabro kommer på plats skyndsamt för att kunna maximera nyttorna av de investeringar som redan genomförts.

Ökat ansvar kräver mer medel i länsplanerna

Regionerna har en central roll i utvecklingen av transportinfrastrukturen men anslagen är begränsade. Trafikverket framhåller att länsplanerna är ett viktigt verktyg för att öka trafiksäkerheten i landet. Detta då olyckor på det regionala vägnätet är överrepresenterade. Samtidigt föreslås det att anslagsnivån lämnas oförändrad. För att regionerna ska kunna ta sig an den roll som Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget krävs mer medel till länsplanerna.

I nuvarande nationell plan finns en särskild satsning för samfinansiering av trafiksäkerhets- och cykelåtgärder i länsplanerna. Om en liknande satsning är aktuell för kommande nationell plan föreslår Region Västmanland att regeringen ger länsplanerna ökad planram, förslagsvis med särskilda öronmärkningar, i stället för som särskild satsning. De särskilda satsningar i nu gällande plan riskerar att inte få önskad effekt på grund av svårnavigerade regelverk vilket gör medlen inte kan nyttjas fullt ut.

Regler, lagar och utformningskrav måste anpassas

Region Västmanland önskar en process där medel kan användas mer effektivt för att uppnå önskade effekter i transportsystemet. Region Västmanland efterfrågar regeländringar och ställningstagande för att kunna nyttja medel till steg 1 och 2 åtgärder inom fyrstegsprincipen. Åtgärder inom fyrstegsprincipen är ofta kostnadseffektiva och kan leda till minskat behov av fysiska åtgärder i infrastrukturen. Regeringen behöver ge Trafikverket i uppdrag att aktivt arbeta för att steg 1 och 2 genomförs.

Region Västmanland anser också att det krävs en översyn av nuvarande regelverk kring det funktionella sambandet för att kunna bygga statliga cykelvägar på ett mer kostnadseffektivt sätt. Nu gällande regelverk och utformningskrav är kostnadsdrivande i planeringen och genomförandet av åtgärder. Region Västmanland efterlyser en större flexibilitet gällande kostnadseffektiva utformningsalternativ för att få mer nytta i transportsystemet.

Krävande arbete för liten påverkan

Kraven på redovisning i länsplanerna bör skilja sig mot vad Trafikverket ombuds redovisa i förslag till nationell plan. Arbetet med framtagande av både nationell plan och länsplanerna är tid- och resurskrävande processer. Länsplanerna motsvarar idag en liten del av den totala planramen vilket medför att det är svårt att motivera de arbetsinsatser som krävs av respektive region inom en planomgång. Rimligen borde processen gå att effektivisera, förslagsvis genom viss digitalisering för redovisningen. En förenklad process skulle leda till minskad administration i regionerna. Det vore därför önskvärt med ett nytt grepp där regeringen fastställde vad de har verklig nytta av, av det regionerna krävs att redovisa.

Klimatpolitik och klimatsäkring av transportsystemet

I regeringens direktiv framgår det att transportinfrastrukturen ska utvecklas och förvaltas så att beslutade klimatmål nås. Därmed måste transportsystemet utvecklas så att tillgängligheten ökar samtidigt som transportplaneringen bidrar till att transporter med energiintensiva fordon minskar och omställningen till fossilfria bränslen ökar.

Ett förändrat klimat kommer att påverka användandet av transportsystemet och ställa stora krav på åtgärder i både förebyggande syfte och vid akuta händelser. Därmed är det viktigt att Trafikverket får tillräcklig medelstilldelning till åtgärder som syftar till att klimatsäkra transportsystemet för att förebygga akuta insatser. Region Västmanland saknar också en analys av vilken effekt steg 1- och 2-åtgärder samt andra åtgärder för ett transporteffektivt samhälle skulle ha på de transportpolitiska målen och klimatmål.

Ökad grad av målstyrd planering

Ett starkt önskemål från Region Västmanland inför kommande planperiod är en ökad målstyrd planering. Trafikverkets basprognoser har tidigare slagit fel både för väg- och järnvägstrafik vilket har medfört att investeringar har uteblivit där behoven är som störst. Vi anser att den prognosstyrda planeringen inte leder till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Gällande prognoser för utvecklingen av regional tågtrafik har vi sett att dessa slagit väldigt fel, inte minst i Stockholm-Mälarenregionen. Detta har fått till följd att infrastruktursatsningar riktade mot regiontågstrafik har missgynnats i planeringen.

Kvalitetssäkring av nationell plan

Slutligen anser Region Västmanland att Riksrevisionen gjorde ett väl utfört arbete i deras granskning av nationell plan. I rapporten lämnas många konstruktiva rekommendationer som vi önskar att regeringen genomför. En av dessa rekommendationer gäller att Trafikanalys ska få en granskande och kvalitetssäkrande roll i framtagandet av nationell plan, vilket skulle vara mycket positivt.

För Region Västmanland

Jenny Landernäs (M)

Regionala utvecklingsnämndens ordförande