



TJÄNSTESKRIVELSE

Datum

2017-10-10

Samhällsbyggnadskontoret

Remiss: Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018- 2029, svar senast 6 november 2017

Diarienummer: SBN-2017-01762

Sammanfattning av ärendet

Denna remiss besvaras i två separata svar, ett inom ramen för Södertörnsamarbetet och ett eget remissvar från Södertälje kommun. Dessa remissvar är tänkta att vara kompletterande även om viktiga frågor lyfts i båda remissvaren för att ge bättre avtryck i kommande remisshantering.

Vårt egna svar från Södertälje kommun är, med tanke på den stora mängd remissvar som kommer att lämnas, avsiktligt fokuserat på några få men viktiga frågor för Södertälje. Stycket om Ostlänken är identiskt med skrivningarna i remissvaren från våra samarbetskommuner inom Ostlänkensamarbetet.

Det Södertörnsgemensamma svaret är berett och godkänt inom ramen för de beslutsrutiner som finns för Södertörnsamarbetet.

Beslutsunderlag

Remissvar Södertörn, daterat 2017-09-29

Remissvar Södertälje, daterat 2017-10-10

Trafikverket 2017-165 förslag till nationell plan för transportssystemet 2018-2029

Trafikverket 2017-165 förslag till nationell plan för transportssystemet 2018-2029, bilaga 2

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Remissvaret medför inga ekonomiska konsekvenser och kräver ingen finansiering

Kontorets förslag till nämnden

Ge bifall till att kontorets förslag ska vara Södertälje kommuns svar på remissen.

Kontorets förslag till kommunstyrelsen

Besluta att kontorets förslag ska vara Södertälje kommuns svar på remissen.

Diarienummer

SBN-2017-01762

Beslutet ska skickas till
n.registrator@regeringskansliet.se
akten
handläggaren



Rickard Sundbom

Stadsdirektör



Homan Gohari

TF samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare:
Mats Johannesson

Södertörns gemensamt svar på förslag till nationell transportplan 2018-2029

1. Sammanfattning

Södertörns gemensamma prioriterade objekt sammanfattas i tabellen nedan:

Södertörns kommunerna anser att

- Mer medel ska prioriteras till Stockholmsregionen mot bakgrund av den befolkningstillväxt som sker och regionens roll som landets ekonomiska motor.
- Tidigare fattade överenskommelser och åtaganden i åtgärdsvalsstudier måste hållas för att säkerställa genomförandet av den planering som görs i kommunerna och som kommuniceras till omvärlden.
- Tvärförbindelse Södertörn ska finansieras och måste genomföras enligt hittills gällande tidplan.
- Sårbarheten med motorvägsbroarna över Södertälje kanal ska åtgärdas.
- Statens myndigheter måste samordna sig för att inte förhindra arbetet med att möta den efterfrågan på bostäder som finns och som avtalats om.

Objektet i **fet stil** är det enda som är helt finansierat i förslaget till nationell plan, dock är det förskjutet i tid.

<i>Större investeringar</i>	<i>Mindre investeringar/ trimningsinsatser</i>	<i>Utredningar</i>
Tvärförbindelse Södertörn Resecentrum Flemingsberg Nynäsbanan-dubbelspår samt triangelspår i Älvsjö Ny motorvägspassage av Södertälje kanal Svealandsbanan-dubbelspår	Triangelspår mellan Västra stambanan/ Svealandsbanan E4/E20-Fler körfält vid Hallunda Förbättrad järnvägsans- lutning i Södertälje hamn	Regionaljärnväg Södertörn Infart mot Stockholm/Väg 73

2. Inledning

Regeringen beslutade den 23 mars 2017 om direktiv till åtgärdsplanering. Det innebär att Trafikverket fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2018-2029. Trafikverket föreslår hur dessa medel ska fördelas på åtgärder för utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen i ett förslag till nationell transportplan. Parallellt ska länsplaneupprättarna ta fram förslag på trafikslagsövergripande länsplaner för regional infrastruktur.

Trafikverket har nu tagit fram ett förslag till nationell transportplan 2018-2029 och Näringsdepartementet önskar få in synpunkter senast 30 november 2017.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram detta gemensamma remissvar. Kommunerna lämnar också vid behov egna kompletterande synpunkter.

3. Södertörnskommunerna

Södertörns tillväxt bygger på en gemensam vision

Södertörnskommunerna driver ett mångårigt utvecklingsarbete tillsammans och arbetar utifrån en gemensam vision:

”Kommunerna på Södertörn är en attraktiv del av Stockholm-Mälarenregionen, med en halv miljon invånare, som med tillväxt, mångfald och handlingskraft skapar livskvalitet och en långsiktig hållbar utveckling”

Södertörnskommunerna växer starkt med fler bostäder och medborgare, fler företag och fler jobb. Södertörnskommunerna planerar och arbetar sedan länge i linje med den regionala utvecklingsplaneringen och har en uttalad ambition att ställa om energianvändningen bort från fossila bränslen. En viktig del är utveckling och utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna – Södertälje, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen och Haninge stad i en regional struktur. Dessa spelar en viktig roll i huvudstadsregionen.

Utbyggnaden av de regionala stadskärnorna stärker möjligheterna till en sammanhållen och hållbar region. Med ett ökat utbud av bostäder, arbetsplatser och utbildning i de fyra stadskärnorna ökar möjligheterna till en integrerad bostads- och arbetsmarknad. Utrymme och möjligheter skapas då också för de funktioner som bör finnas i den centrala delen av huvudstaden. En sådan utveckling stärker hela regionens konkurrenskraft och bidrar till att skapa en regional balans.

Tillgänglighet och framkomlighet är avgörande för att binda ihop regionen och nå de regionala stadskärnorna. Flera målpunkter och tvärförbindelser i regionen skapar ett robustare transportsystem som bättre tål störningar. Med utvecklade regionala stadskärnor på Södertörn blir trafikströmmarna i regionen bättre fördelade och kapaciteten i transportsystemet blir bättre utnyttjad. De faktiska restiderna kan minska och tillgängligheten till viktiga målpunkter blir bättre.

Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna knyts samman med attraktiv spårtrafik. I avvaktan på det bör stombusstrafik skapas mellan stadskärnorna.

Att utveckla och stärka de regionala stadskärnorna med bostäder, arbetsplatser, utbildning, service och annat utbud - tillsammans med utbyggnad av infrastruktur för gång, cykel, kollektivtrafik och vägtrafik - är långsiktiga processer som kräver uthållighet och samarbete kring en gemensam vision.

Södertörns utveckling

Bostadsbyggandet håller hög takt och Södertörns kommunernas sedan länge uttalade ambition är att skapa förutsättningar för minst 100 000 bostäder till 2030.

Södertörn har nu en snabbare företagstillväxt än Stockholms län i sin helhet. Antalet företag och anställda på Södertörn växer också snabbare och mer än vart tredje företag på Södertörn är en snabbväxare. Industri- och logistikområdet Almnäs/Mörby (Stockholm Syd) fortsätter att utvecklas kraftfullt med 40 nya företag lokaliserade till området i Nykvarn/Södertälje. Beslutet om utbyggnaden av Norviks hamn kommer också att ha en positiv inverkan på utveckling och tillväxt på Södertörn.

Med ett ökat företagande och fler arbetsplatser på Södertörn ökar möjligheten till sammanhållning och social hållbarhet i regionen med ett större utbud av arbetsplatser och kompetens. Liksom för bostäder kräver ett ökat företagande och fler arbetsplatser en förbättrad tillgänglighet och framkomlighet till olika målpunkter i regionen. En utbyggd infrastruktur som medger förbättrad kollektivtrafik på spår och väg är en förutsättning för att även bryta segregation och utanförskap samt förbättra matchningen på arbetsmarknaden.

Förutsättningarna är goda för ett ökat bostadsbyggande och näringslivstillväxt på Södertörn både på kort och lång sikt men det kräver fullföljda insatser för förbättrad tillgänglighet och framkomlighet både mellan de regionala stadskärnorna och in till regioncentrum. Kapacitetsförstärkningar krävs för såväl kollektivtrafik, vägtrafik som för de regionala cykelstråken. Södertörns kommunerna ser att det är grundläggande för den utveckling som pågår att planerade strukturer blir genomförda – att gemensamma regionala kontrakt som slutits också hålls.

En växande storstadsregion innebär större godsflöden och behov av en effektiv varudistribution. Södertörns kommunernas gemensamma satsning på samordnad

TYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJE
RTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDE
EM SÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSAL
AMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSH
TYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDERTÄLJE
RTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSALEMSÖDE
EM SÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSHAMNSAL
AMNSALEMSÖDERTÄLJETYRESÖBOTKYRKAHANINGEHUDDINGENYKVARNNYNÄSH

varudistribution har lett till effektiviseringar och klimatvinster men det krävs ytterligare satsningar i form av smarta tjänster och nytänkande för att möta behoven i samband med att e-handeln växer och digitaliseringen ökar. Fördelningen av godsflödena kommer att förändras genom etableringen av Norvik. För att kunna hantera godsflödena krävs ett proaktivt arbete för att kunna hantera detta med olika transportslag.

En robust trafikinfrastruktur som klarar av att försörja en växande region

Trafikinfrastrukturen på Södertörn är mycket sårbar, vilket har visat sig vid flera tillfällen, bland annat vid olyckan på motorvägsbron över Södertälje kanal sommaren 2016. I detta remissvar lyfter kommunerna från Södertörn flera åtgärder som ökar kapaciteten samtidigt som de minskar sårbarheten på Södertörn, vilket är en förutsättning för att den tillväxt vi ser i Stockholmsregionen ska fortsätta. Digitaliseringen kan genom förbättrade tjänster inom transportsektorn bidra till att människor kan göra smarta val före och under sin resa. Bra trafikinformation- och reseplaneringstjänster bidrar till att avlasta och effektivisera transportsystemet.

4. Södertörns egna prioriteringsgrunder

Södertörnskommunerna ser gemensamma behov preciserade i fem punkter:

1. Strukturerande kollektivtrafiksatsningar mellan de regionala stadskärnorna samt in mot regioncentrum.
2. Storregional tillgänglighet och förbättrad internationell uppkoppling (med kollektivtrafik)
3. Bättre möjligheter att arbets- och studiependla med cykel
4. Ökad tillgänglighet och framkomlighet för gods samt överflyttning till järnväg och sjöfart
5. Förbättrad vägkapacitet inklusive trafiksäkerhetshöjande åtgärder

I tabellen nedan redovisas Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder och hur dessa kopplas till fem prioriteringsgrunderna.

Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder	1	2	3	4	5
Tvärförbindelse Södertörn	x	x	x	x	x
Flemingsberg resecentrum	x	x	x		
Nynäsbanan-dubbelspår samt triangelspår i Älvsjö	x	x		x	
Ny motorvägspassage av Södertälje kanal		x		x	x
Svealandsbanan-dubbelspår		x		x	
Triangelspår mellan Västra stambanan/Svealandsbanan				x	
E4/E20- Fler körfält vid Hallunda					x
Förbättrad järnvägsanslutning i Södertälje hamn		x		x	
Regionaljärnväg Södertörn	x	x			
Infart mot Stockholm-väg 73	x			x	x

5. Regeringens direktiv

Regeringen har pekat ut ett antal prioriterade utmaningar i direktivet till åtgärdsplaneringen. I tabellen nedan redovisas hur väl Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder svarar upp mot dessa.

- A. Klimatet - Bidra till ett förbättrat klimat
- B. Bostäder - Skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande
- C. Näringslivet - Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter
- D. Sysselsättningen - Påverka sysselsättningen
- E. Digitaliseringen - Ta hänsyn till digitaliseringens möjligheter
- F. Ett inkluderande samhälle - Bidra till social hållbarhet

Södertörnskommunernas prioriterade åtgärder	A	B	C	D	E	F
Tvärförbindelse Södertörn		x	x	x	x	x
Flemingsberg resecentrum	x	x	x	x	x	x
Nynäsbanan-dubbelspår samt triangelspår i Älvsjö	x		x		x	x
Ny motorvägspassage över Södertäljekanal			x	x	x	
Svealandsbanan-dubbelspår	x		x	x		
Triangelspår mellan Västra stambanan/Svealandsbanan	x		x	x		
E4/420 Fler körfält vid Hallunda			x	x	x	
Förbättrad järnvägsanslutning i Södertälje hamn	x	x	x	x		
Regionaljärnväg Södertörn	x		x	x		x
Infart mot Stockholm-väg 73	x			x	x	

6. Större investeringar

Tvärförbindelse Södertörn (väg)

Tvärförbindelse Södertörn har i förslaget till nationell plan tilldelats finansiering sent i planperioden till ca hälften av den bedömda kostnaden.

Tvärförbindelse Södertörn är den slutliga länken för att färdigställa den yttre ringen kring Stockholm, där Norrortsleden byggts och byggnationen av Förbifarten pågår. Södertörnskommunerna anser att det är helt oacceptabelt att investeringen förskjutits i tid och att det inte finansieras i sin helhet under planperioden. Efter flera decennier av planering av länken samt ett antal avtal för att säkra dess genomförande har staten en skuld till södra Stockholm som nu bör infrias.

Södertörnskommunerna vill kraftfullt understryka att den sedan tidigare överenskomna investeringen i en ny vägsträckning i form av tvärförbindelse Södertörn, inkluderande ett regionalt cykelstråk, är avgörande för regionens fortsatta utveckling. Det är en investering som dessutom bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam. Den kopplar ihop trafiknätet och möjliggör en kapacitetsstark kollektivtrafik längs en länk som i dag är direkt undermålig, ovanligt olycksdrabbad och där trafikchaos råder i vissa avgörande delar. De varutransporter som behövs till följd av Norvik är beroende av vägens tillkomst, tillika ett stort antal tillkommande bostäder och arbetsplatser varav vissa avtalats inom ramen för Sverigeförhandlingen. Regeringens utredare har föreslagit att bygga nya hållbara städer i Hemfosa och Segersång, totalt på ca 20 000 nya bostäder. För dessa är tvärförbindelsen en avgörande pusselbit. Det är därför av yttersta vikt att den bedömda kostnaden får full finansiering under planperioden med planerat färdigställande 2025/2026. Investeringen behövs för att avlasta vägsystemet närmare Stockholm, men inte minst för att säkerställa kollektivtrafiken och godsets framkomlighet i samband med etableringen av Norviks hamn och klara trafiksäkerheten på en idag olycksdrabbad väg.

Finansieringen och därmed genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn behöver säkras. De medel som nu finns med i remissen baseras på den tidigare utredda Södertörnsleden. Den avbröts 2013 av Trafikverket för en planering baserad på dagens krav, vilket medför större investeringar. Södertörnsleden hade då reglerats i genomförandeavtal och flera andra avtal med staten. Ett löfte gavs att arbetet skulle bedrivas utan dröjsmål, vilket förutsätter full finansiering i nationell plan 2018-2029

Trafikverket skriver att arbetet ska inledas, och att Trafikverket ska utreda såväl infrastrukturavgifter som möjligheterna att pröva ny innovativ och miljöanpassad teknik längs vägen. Södertörnskommunerna anser att förslaget om infrastrukturavgifter för att finansiera vägar är direkt felaktigt. Infrastrukturavgifter kommer att ha väldigt låg acceptansnivå hos medborgarna. Att enbart använda infrastrukturavgifter på en av regionens länkar riskerar att styra trafiken till än mindre önskvärda stråk. Dessutom riskeras att legitimiteten sänks för övriga

ekonomiska styrmedel, såsom trängselskatten. Ekonomiska styrmedel är enbart intressant utifrån perspektivet att styra trafiken så att användningen blir så effektiv som möjligt.

Södertörnskommunerna ser däremot mycket positivt på att utreda möjligheterna att pröva ny teknik för tung trafik och kollektivtrafik längs vägen. Vi ser Tvärförbindelse Södertörn som en unik möjlighet att pröva nya tekniska lösningar för att göra den omfördelning av godstrafik som hamnen i Norvik föranleder till mer hållbara alternativ, exempelvis genom elektrifierade godstransporter. Att samtidigt prova nya innovativa lösningar för kollektivtrafiken för att stärka dess konkurrenskraft och attraktivitet är helt i linje med Södertörnskommunernas prioriteringar.

Resecentrum Flemingsberg (järnväg)

Genomförandet av åtgärderna kopplat till Resecentrum Flemingsberg ser Södertörnskommunerna som nödvändiga att genomföra genom samordning och samfinansiering mellan Nationell plan och Länsplan. Därför finns detta objekt med i remissvaren till båda planerna.

Varken resecentrum Flemingsberg eller någon av de funktioner som förutsätts för att åstadkomma en attraktiv bytespunkt samt regional stadskärna finns omnämnd i förslaget till nationell plan. Dessa bör minst utpekas som en namngiven framtida brist.

Syfte

Att genom en attraktiv bytespunkt med kort bytestid skapa förutsättningar för ett fungerande kollektivtrafiksystem för arbetspendlare och resenärer på Södertörn, samt att skapa förutsättningar för en attraktiv sammanhållen regional stadskärna. Åtgärden är en viktig förutsättning för att andra större investeringar som syftar till att leda till ett ökat hållbart resande i Stockholmsregionen ska ge den effekt som önskas i det enskilda projektet. Detta har lyfts både i åtgärdsvalsstudien för Tvärförbindelse Södertörn, i åtgärdsvalsstudien för väg 226, Programstudie Spårväg syd samt i förstudie Järna – Stockholm. Det är även en förutsättning för att kapacitetsförstärkning i stomlinjenät och linjenät för bussar ska få önskad effekt

Behov/brist

Flemingsberg växer som regional stadskärna och planeras för fortsatt kraftig tillväxt, vad gäller bostäder, näringsliv, utbildning, sjukvård och forskning. Funktionen som viktig bytes- och omstigningspunkt söder om Stockholm kommer ytterligare att förstärkas genom de planerade stora infrastruktursatsningarna Förbifart Stockholm, Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn. Genom att planera infrastrukturen tillsammans med den tillkommande bebyggelse som just nu sker i Flemingsberg skapas förutsättningar för en hållbar utveckling.

Beslutet om Spårväg syd gör att en bra bytespunkt norr om plattformarna behöver skapas mellan de olika kollektiva, kapacitetsstarka trafikslagen i syfte att få så många som möjligt att välja dessa. Dagens stationsentré är belägen söder om plattformen och har redan idag kapacitetsbrist och rymmer inte den tillkommande ökning av resenärer som prognosticeras med utvecklingen av Flemingsberg. Flemingsbergs station har idag ca 25 000 av- och påstigande resenärer. År 2030 väntas kollektivtrafikresenärerna vara ca 60 000 per dygn och år 2050 öka till mellan 85 000 och 110 000. Vid eventuell kapacitetsförstärkning för tåg Järna – Stockholm behöver möjligheterna till en omstigning vid Flemingsberg säkras.

Åtgärd

Flemingsbergs resecentrum bör pekas ut som en namngiven brist och därigenom utredas för att därefter tilldelas medel för finansiering och genomförande. Åtgärden följer Södertörns kommunernas inriktning för prioriterade funktioner och ger förutsättningar för en regional arbetsmarknad i balans. Södertörns kommunerna samarbetar gärna med Trafikverket och Trafikförvaltningen för att hitta de med effektiva åtgärderna.

För att skapa förutsättningar för en effektiv och funktionell bytespunkt mellan samtliga trafikslag i ett resecentrum krävs bland annat en nedsänkning av väg 226 och en utbyggnad av trafikplats Högsolan. Medel bör avsättas för att utreda hur denna punkt ska fungera och utvecklas för att ge övriga objekt så stor nytta som möjligt (spårväg syd/ väg 226/ Tvärförbindelse Södertörn/ trafikplats Högsolan). Annars riskeras att dessa objekt inte uppfyller sin fulla potential. Åtgärderna bör samfinansieras från både länsplan och nationell plan.

Nynäsbanan-dubbelspår samt triangelspår i Älvsjö (järnväg med koppling sjöfart)

Detta objekt ingår inte i förslaget till nationell plan. Däremot är effektanpassning för ökad godstrafik på Nynäsbanan beskrivet som brist i förslaget till Stockholms länsplan.

Södertörns kommunerna förutsätter att Nynäsbanan byggs färdigt med dubbelspår längs hela sin sträckning för att få full effekt av tidigare investeringar i utbyggnaden av dubbelspår. För Stockholmsregionens möjligheter till en hållbar utveckling är omställningen av godstransporter från lastbil till sjöfart och järnväg nödvändig. I denna omställning är dubbelspåret på Nynäsbanan central om det ökade godset som kommer att komma in i/ut ur landet via Norviks hamn ska kunna hanteras utan ökad klimatpåverkan. En förutsättning för detta är att staten ser sin roll i att skapa förutsättningar för att det gods som kommer in i våra hamnar kan transporteras vidare till slutdestination på land på ett hållbart sätt. För Norviks del betyder det tågtransporter till Nynäsbanan och vidare på Västra stambanan. Regeringens utredare

har föreslagit att bygga nya hållbara städer i Hemfosa och Segersäng. För dessa är dubbelspåret en avgörande pusselbit.

Syfte

Öka kapaciteten på järnväg för hantering av gods från Norviks hamn samt ökad kapacitet för arbetspendling. Ett dubbelspår och en anslutning västerut i Älvsjö möjliggör ökade transporter på järnväg och sjöfart. Dessutom skapas möjlighet till ökad överflyttning av både personresor och godstransporter från Rv73 vilket avlastar hårt belastade snitt in mot Stockholm. När så många ska flytta till bland annat den regionala stadskärnan Haninge och de planerade nya stadsdelarna Hemfosa och Segersäng är det viktigt att ha effektiv kollektivtrafik på plats för att etablera hållbara resvanor och minska trängseln i vägnätet. Överflyttningen från väg till järnväg och sjöfart ger stort bidrag i omställningen till klimatsmartare transporter.

Brister/behov

Enkelspår medför gles trafik mellan avgångar och risk för förseningar som fortplantar sig till pendeltågssystemets centrala delar. Dagens låga kapacitet i form av enkelspår på del av sträckan ger sämre förutsättningar för att blanda persontrafik med godstrafik, vilket framförallt försvårar möjligheten att frakta mer gods via järnväg. Avsaknad av triangelspår medför att tåg från Norviks hamn kommer behöva vända i Älvsjö för vidare transport västerut.

Åtgärd

Förlängning av dubbelspår från Hemfosa till Nynäshamn samt förbättrad anslutning av Nynäsbanan västerut i Älvsjö. Det innebär möjlighet till tätare avgångar samt utökad kapacitet för godstrafik på spår till/från Norviks hamn.

Ny motorvägspassage av Södertälje kanal (väg)

Detta objekt är inte finansierad i förslaget till nationell plan, dock finns en upprustning av befintliga broar samt trimningsinsatser för förvarning och styrning av trafiken vid olyckor med i förslaget till nationell plan.

Passagen för E4/E20 över Södertälje kanal är en av landets mest sårbara vägsträckor, sträckan är också mycket hårt trafikerad. En mycket stor del av Stockholmregionens godsförsörjning sker via denna vägsträcka. Att minska sårbarheten för både gods och persontransporter är nödvändigt.

Den föreslagna åtgärden i nationell plan hanterar endast kapaciteten över broarna för den genomgående trafiken och löser inte det grundläggande behovet av att minska sårbarheten som analyser av broolyckan 2016 visat på. Om en motsvarande olycka som den som skedde 2016 inträffar vid ett annat tillfälle än under semesterperioden kommer viktiga samhällsfunktioner för Stockholmregionen att påverkas kraftigt, bland annat sjuk- och livsmedelstransporter samt försörjningen till stora delar av Stockholmregionens bostadsuppvärmning med mera.

En ny passage av kanalen krävs för att viktiga samhällsfunktioner i Stockholmsregionen inte ska kunna slås ut. Södertörnskommunerna kräver att staten tar sitt ansvar och genomför nödvändiga åtgärder för att undanröja dessa risker. Att inte hantera denna brist under planperioden är oacceptabelt.

Södertälje kommun har genomfört en utredning av hur denna nya passage kan genomföras som minskar sårbarheten och ökar kapaciteten för såväl den nationella, regionala som lokala trafiken till en mycket rimlig kostnad. Södertörnskommunerna kräver att en dialog genomförs om hur denna nya passage av kanalen ska genomföras.

Syfte

Skapa en robust lösning för passagen av Södertälje kanal med en ytterligare passage av kanalen som kan avlasta nuvarande bropassage vid incidenter och olyckor.

Brister/behov

Passagen av Södertälje kanal har inte tillräcklig kapacitet för att hantera den trafik som idag passerar på motorvägsbron. Sårbarheten med endast en passage är mycket hög. Vid incidenter som sänker framkomligheten på passagen uppstår snabbt konsekvenser såväl nationellt, regionalt i länet som lokalt i Södertälje. En ny passage, bro eller tunnel, måste skapas som kan förstärka kapaciteten i normalläge samtidigt som den minskar sårbarheten vid olyckor och incidenter.

Åtgärd

Skapa en ny passage i en ny sträckning över/under Södertälje kanal. Södertälje kommun har genomfört, och är beredd att presentera för Trafikverket, en utredning av hur en ny passage av kanalen kan utformas till en rimlig kostnad och på ett sätt som inte förhindrar Södertäljes planerade kraftiga bostadsbyggande.

Svealandsbanan-dubbelspår (järnväg)

Detta objekt ingår inte i förslaget till nationell plan. Arbetsmarknadsförstoringen i Stockholmsregionen kräver fungerande arbetspendlingsmöjligheter med tåg. Dubbelspårsutbyggnad på Svealandsbanan skulle förbättra möjligheterna att pendla både till och från Södertörn.

Syfte

Skapa bättre pendlingsmöjligheter mellan Södertörn och Södermanland.

Brister/behov

Idag är delar av Svealandsbanan enkelspåriga vilket kraftigt begränsar kapaciteten. I dagsläget prioriteras tågen för de som bor utmed banan och pendlar in mot Stockholm. Ett dubbelspår skulle öka turtätheten även i motsatt riktning vilket skulle skapa förbättrad funktion för arbetsmarknaden och ge ökade förutsättningar för godstrafik på sträckan, bl a till/från industriområdet Almnäs/Mörby.

Åtgärd

Öka kapaciteten för att kunna köra fler tåg i rusningstrafik mellan Nykvarn och Södertälje.

7. Mindre investeringar/trimningsinsatser

Triangelspår mellan Västra stambanan och Svealandsbanan (järnväg)

Detta objekt ingår inte i förslaget till nationell plan. Utvecklingen av godsförsörjningen i Stockholmsregionen kräver fungerande järnvägsanslutningar till de stora industriområdena i regionen. Triangelspåret avser att möjliggöra järnvägstransporter till regionens största logistikcenter i Almnäs/Mörby med 1000 hektar mark för verksamhetsändamål. I dagsläget sker merparten av trafiken till området med lastbil. Triangelspåret är en mindre åtgärd som kan leda till betydande framtida överflyttning av gods till järnväg.

Syfte

Skapa möjlighet att transportera gods till logistikområdet Almnäs/Mörby med Järnväg söderifrån via en koppling mellan Västra stambanan och Svealandsbanan.

Brister/behov

I dagsläget är godstransporter till Almnäs/Mörby hänvisade till Svealandsbanan. En koppling till Västra stambanan skulle skapa en koppling för leveranser söderifrån till området, dessa transporter går idag på lastbil på E4 och via mindre vägar genom Järna samhälle.

Åtgärd

Komplettera Västra stambanan med en järnvägsanslutning så att gods söderifrån kan fortsätta västerut på Svealandsbanan till kombiterminal Almnäs/Mörby.

E4/E20, fler körfält vid Hallunda (väg)

Detta objekt har fått finansiering i förslaget till nationell plan men har förskjutits i tid och planeras för byggstart 2024-2029. Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn planeras för öppnande 2026 och Södertörnskommunerna anser därför att byggstarten bör samordnas med dessa projekt i syfte att åtgärderna ska uppnå sin fulla potential och minska störningstiden. I dagsläget är det tre körfält på E4/E20 från Södertälje in mot Stockholm utom en kortare sträcka genom trafikplatsen vid Alby/Hallunda vilket ger upphov till köer och förlängda restider för arbetspendlare både med kollektivtrafik, bil samt för godstransporter. Det är viktigt att det skapas ett tredje körfält i riktning norrut som i framtiden skulle kunna användas som ett

kollektivtrafikkörfält samt en förändrad trafikplats i syfte att hantera trafikflödena förbi Hallunda. En åtgärdsvalsstudie pågår för den här delen av E4/E20.

Förbättrad järnvägsanslutning i Södertälje hamn (järnväg)

Detta objekt ingår inte i förslaget till nationell plan. Att föreslå en utbyggnad av farleden in till Södertälje är mycket bra, men att i denna satsning inte inkludera hur godset ska kunna transporteras från Södertälje hamn vidare på järnväg ger inte full utdelning av investeringen. Avsaknaden av en elektrifierad järnvägsanslutning i Södertälje hamn, totalt en sträcka på 400 meter, försvårar omställningen till klimatsmarta transporter. Detta visar på en bristande förståelse för transportsystemets funktion och krav. Denna mycket begränsade brist i transportkedjan medför att transportererna istället tvingas ske på lastbil.

Syfte

En fungerande järnvägsanslutning från Södertälje hamn till Västra stambanan skulle kraftigt förbättra möjligheterna till omlastning från sjöfart till järnväg och därigenom avlasta vägtrafiken främst på E4 och E20. Överflyttning till sjöfart och därefter fortsatt transport på järnväg ger stora bidrag till omställningen till klimatsmartere transporter

Brister/behov

I dagsläget saknas en direkt och elektrifierad anslutning från kombiterminalen i hamnen till Västra stambanan vilket försvårar omlastning mellan järnväg och sjöfart. Södertälje hamn har ett strategiskt läge för att hantera gods till/från Sverige som ska vidaretransporteras på järnväg. Hamnen ligger i järnvägens absoluta närhet men elektrifierad järnvägsanslutning saknas. För utveckling av sjöfarten behöver järnvägen kopplas direkt mellan hamnen och västra stambanan och dessutom elektrifieras.

Åtgärd

Bygg en elektrifierad direktanslutning mellan hamnens kombiterminal och Västra stambanan, en total längd av ca 400 meter. Södertörnskommunerna anser att den planerade åtgärdsvalsstudien logistik Almnäs startas upp.

8. Utredningar som bör påbörjas tidigt i planperioden

Regionaljärnväg Södertörn (järnväg)

Bristen är utpekad i förslaget till nationell plan, men ingen åtgärd för att hantera bristen föreslås. Då Ostlänken byggts färdig kommer kapacitetsbrist uppstå från Järna in mot Stockholm. Södertörnskommunerna anser att denna kapacitetsbrist bäst

hanteras genom en ny järnväg som kan förbättra pendlingsmöjligheterna med tåg på Södertörn. Utredningsmedel bör säkras så att en utredning/åtgärdsvalsstudie kan slutföras inför nästa åtgärdsplanering.

Syfte

En ny regionaljärnväg skapar förutsättningar för storregional uppkoppling samtidigt som kapacitet skapas för snabba pendeltåg på Södertörn. En regionaljärnväg som trafikeras med snabba pendel- och regionaltåg stärker ytterligare den kraftiga tillväxten i regionen samtidigt som det leder till ytterligare förstärkt bostadsbyggande.

Brister/behov

När Ostlänken färdigställts kommer det uppstå kapacitetsbrist från Järna in mot Stockholm. Två ytterligare järnvägsspår är nödvändiga och Södertörnskommunerna kräver att dessa spår byggs så att pendlingsmöjligheterna till/från/inom Södertörn med järnväg förstärks. Med ny regionaljärnväg förstärks den storregionala tillgängligheten för hela området från Östergötland upp mot Arlanda/Uppsala.

Åtgärd

Genomför en utredning hur kapacitetsbristen från Järna in till Stockholm kan lösas så att de regionala behoven av ökade arbetspendlingsmöjligheter hanteras på bästa sätt.

Infart mot Stockholm/väg 73

I förslaget till nationell plan ingår inga åtgärder kopplade till väg 73.

Syfte

Förbättra framkomlighet och funktionalitet på Rv73 som är ett av huvudstråken i Stockholmsregionens transportsystem

Behov/Brist

Idag är framkomligheten nedsatt och trafikverkets prognoser visar att problemen kvarstår för år 2030/2040. Det är särskilt framkomlighet för busstrafiken som drabbas och orsakar långa restider och samhällsekonomiska kostnader i form av förlorad arbetstid för de resenärer som sitter på bussarna. Räddningstjänst och ambulanstransporter till Södersjukhuset drabbas också av fördröjningar.

Åtgärd

Södertörnskommunerna anser att det är angeläget att den åtgärdsvalsstudie som planeras för väg 73 startas omgående och att medel avsatts för denna utredning. Ett helhetsgrepp behöver tas för hela väg 73 som resulterar i ställningstagande på kort respektive lång sikt kring vägens utformning, dess användning samt koppling till planerad bebyggelse.

9. Övriga synpunkter

Södertörnskommunerna ser det som en förutsättning att tidigare fattade överenskommelser hålls för att kunna ha ett uthålligt genomförande av planeringen i kommunerna och kommunicera tydliga styr- och marknadssignaler till aktörer i omvärlden. En stor del av det kraftiga åtagande vi Södertörnskommuner gjort kring bostadsbyggande och ökade arbetstillfällen utgår från att gjorda överenskommelser kring kommande infrastrukturutbyggnader gäller. Vi förutsätter att Tvärförbindelsen Södertörn fullföljs så att den kan börja trafikeras 2025/2026 med full finansiering samt att Ostlänken genomförs enligt tidigare beslut som första etappen av framtidens höghastighetsjärnväg dimensionerat för 320 km/h. Att ensidigt ändra förutsättningarna som beslutats när det gäller finansiering och standard är inte acceptabelt.

Södertörnskommunerna anser att mer medel ska prioriteras till Stockholmsregionen mot bakgrund av den befolkningstillväxt som sker och regionens roll som landets ekonomiska motor med en fjärdedel av landets arbetsmarknad. Stockholms läns andel av de namngivna investeringarna har sjunkit med 15 % sedan föregående planperiod, motsvarande ca sex miljarder kronor. Dessutom har det ekonomiska utrymmet för Stockholms länsplan ökat mindre än genomsnittet jämfört med de 21 övriga länsplanerna. Det visar på en total oförståelse för de brister och behov som finns i Stockholmsregionen.

Södertörnskommunerna ser ett stort behov av att statens myndigheter samordnas bättre. Kommunerna har åtagit sig att möjliggöra för ett stort antal bostäder som också efterfrågas av staten. Denna utveckling av regionen behöver tydligare stötta upp av statens alla myndigheter, bland annat genom att utlova infrastrukturåtaganden blir av.

Förslaget till nationell plan saknar ett övergripande systemtänk. Södertörnskommunerna efterfrågar en större förståelse för hur de olika objekten bidrar till transportsystemets funktion. Ett exempel är att de objekt som krävs för att hantera att Stockholmsregionens samlade containertrafik flyttas till Norviks hamn måste hanteras samlat så att godsöverflyttningen till sjöfart blir möjlig utan att trafiksystemet kollapsar. Ett annat exempel är att E4/E20 fler körfält förbi Hallunda är inplanerad efter Förbifartens invigning, vilket kommer leda till kapacitetsbrist redan vid öppning samt en förlängd störningstid.

Södertörnskommunerna ser positivt på att satsningar sker på upprustning av tunnlar med mera på Västra stambanan och Grödingebanan för att minska problemen med störningar i tågtrafiken.

Regeringen har uppmanat Trafikverket att föreslå lämpliga objekt om den ekonomiska ramen skulle utökas med 10 procent. Vi Södertörnskommuner förväntar oss utökade finansieringsramar att använda till att finansiera objekt som ligger i plan

utan full finansiering, såsom Tvärförbindelse Södertörn och ny motorvägspassage av Södertälje kanal innan man lyfter in nya objekt.

För Södertörnskommunerna:

Ebba Östlin
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Meeri Wasberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Daniel Dronjak
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Bob Wållberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

Patrik Isestad
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Lennart Kalderén
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Boel Godner
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Fredrik Saweståhl
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö



Samhällsbyggnadskontoret

Stab

Näringsdepartementet

Datum

2017-09-15

Diarienummer

SBN-2017-01762/ TN-2017-00724 /KS 17/273

Ärende

Remiss: Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018- 2029

Remissvar: Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Södertälje kommun besvarar denna remiss förutom med detta remissvar även ett med remissvar inom ramen för Södertörnssamarbetet.

Södertälje kommun har konstaterat att summan avdelad till namngivna investeringar i Stockholmsregionen är lägre jämfört med föregående plan. Med tanke på den stora tillväxt och befolkningsökning som sker i regionen är det anmärkningsvärt. Att inte ens samhällskritiska investeringar som en ny passage över Södertälje kanal ryms i Trafikverkets förslag till nationell plan tyder på en bristande förståelse av behoven och bristerna i transportsystemet i Stockholmsregionen. Södertälje kommun kräver att förslaget omarbetas så att nödvändiga medel tillförs Stockholmsregionen för att kunna finansiera objekt som är nödvändiga för att inte äventyra regionens och landets framtida tillväxt.

Södertälje kommuns önskemål på objekt som ska vara helt finansierade i nationell plan

Ny passage av Södertälje kanal

Södertälje kommun kräver att Trafikverket tar sitt ansvar och åtgärdar den uppenbara sårbarhet som råder med dagens morvägsbroar över Södertälje kanal. De åtgärder som Trafikverket föreslår är endast utbyte av befintliga broar som ger förbättrad kapacitet genom en utökning av antalet filer men inte hanterar den sårbarhet som endast en passage medför.

Brohaveriet 2016 inträffade i huvudsak under semesterperioden med betydligt lägre trafik än övriga tider på året, trots det blev de samhällsekonomiska kostnaderna betydande och konsekvenserna främst för den lokala trafiken i Södertälje katastrofala.

Under ombyggnadstiden för den ombyggnad som Trafikverket föreslår kommer kapaciteten vara densamma som under brohaveriet sommaren 2016, men under betydligt längre tid. Denna lösning ger oacceptabla konsekvenser för såväl näringsliv som boende i regionen. Särskilt svårt blir det lokalt i Södertälje då den lösning som tillämpades vid brohaveriet var att prioritera den genomgående trafiken på europavägarna på den lokala trafikens bekostnad.

Södertälje kommun har genomfört en utredning av hur denna nya passage kan genomföras som minskar sårbarheten och ökar kapaciteten för såväl den nationella, regionala som lokala trafiken till en mycket rimlig kostnad. Södertälje kommun tillsammans med stöd av Södertörnskommunerna kräver att en dialog genomförs om hur denna nya passage av kanalen ska genomföras.

Ostlänken

Fem kommuner och tre regioner ingår i det mycket expansiva Ostlänksstråket med kontinuerlig befolkningsstillväxt, omfattande bostadsbyggande samt med stora privata och offentliga investeringar. Kommunerna och regionerna kan redan idag notera tidiga Ostlänkseffekter, framförallt i form av intresse och förväntan från privata aktörer.

Det är mycket positivt att Ostlänken finns med som ett namngivet objekt i förslaget till Nationell plan och att anslaget till banan ökar jämfört med gällande plan. Därmed kan pågående planeringsarbete slutföras och successiv utbyggnad kan påbörjas. Tyvärr avsätter inte planförslaget tillräckliga medel för att Ostlänken ska kunna tas i drift under planperioden och förslaget saknar dessutom ett specificerat färdigställandeår.

Tidsförskjutningen innebär visserligen en lägre belastning på statsbudgeten, men den innebär också att de positiva effekterna av Ostlänken förskjuts framåt i tiden. Detta blir särskilt tydligt när en så angelägen och nödvändig förstärkning av järnvägssystemets kapacitet, robusthet och punktlighet senareläggs. Följden blir att utveckling och regionförstoring hämmas i Stockholm/Mälardalen. På ett lokalt plan får tidsförskjutningen negativ inverkan på bostadsbyggandet och på samhällets möjligheter att tillgodogöra sig övriga nyttor, som följer i Ostlänkens spår. Sådana nyttor har bland annat identifierats under Sverigeförhandlingens arbete.

För att säkerställa nyttorna av de stora investeringar staten, regionerna, kommunerna och det privata näringslivet planerar, måste Ostlänkens utbyggnad ske samlat och i ett högre tempo än vad som anges i Trafikverkets förslag. Annars riskerar många följdinvesteringar att utebli.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att optimera anläggningen så att nyttorna uppstår på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Samtidigt måste ett systemperspektiv och trafikslagsövergripande synsätt prägla arbetet. Detta innebär bland annat att knutpunkter ska utformas i städernas centrala delar för snabba byten mellan lokal, regional och nationell kollektivtrafik. Gång- och cykeltrafik ska prioriteras i städerna och attraktiva kopplingar till flyg ska säkerställas för att förbättra den nationella och den internationella tillgängligheten i hela Stockholm/Mälardalen. Det innebär även att Ostlänken måste utvecklas i samverkan med andra satsningar i nationell plan, men även med regionala planer så att investeringar görs utifrån ett helhetsperspektiv.

Trafikverkets förslag att dimensionera höghastighetsjärnvägen för 250 km/h är acceptabelt ur ett kapacitets- och regionförstöringsperspektiv längs Ostlänken. Ur ett nationellt och långsiktigt perspektiv för hela det nya järnvägssystemet, är det dock viktigt att uppnå tillräckligt korta restider såväl mellan ändpunkterna som mellan städer och regioner med större inbördes avstånd. För Stockholm, Sörmland och Östergötland blir inte integreringen med Göteborg och Malmö tillräckligt bra med 250 km/h. Även restiderna till och från Jönköping och Borås blir för långa för att verklig regionintegrering ska kunna ske.

Mindre investeringar eller åtgärdsvalsstudier som Södertälje kommun vill se genomförda tidigt i planperioden

Utredning : Järnvägssträckan Järna - Stockholm

Södertälje kommun vill lyfta behovet av att kapaciteten på järnvägssträckan från Järna in mot Stockholm utreds utifrån ett perspektiv där såväl det nationella som det regionala resandets behov beaktas. De spåralternativ som utrett inom ramen för genomförd järnvägsutredning ger inga regionala nyttor. Dessa spåralternativ utgår från att de nya spåren ska trafikeras av höghastighetståg. Södertälje kommun anser att Grödingebanan är ett fullgott alternativ för höghastighetståg samtidigt som medlen för en ny järnväg in mot Stockholm kan ge större nyttor om de används för en ny regionaljärnväg som knyter ihop de stora kommunerna på Södertörn.

Södertälje kommun kräver att ett utredningsalternativ/åtgärdsvalsstudie arbetas fram under planperiodens första fyra år som även hanterar behoven av ökat regionalt resande och arbetspendlande i södra stockholmsregionen. Det är de regionala resorna som ökat mest de senaste åren och alla prognoser visar på att det kommer att fortsätta. Att då inte beakta detta behov och inte se de stora regionala nyttor och ökande bostadsbyggande som en ny regionaljärnväg skulle kunna medföra är olyckligt.

Åtgärdsvalsstudie "logistik Almnäs" (tre behov för bättre regional godshantering)

1. Förbättrad järnvägsanslutning i Södertälje hamn

I förslaget till nationell plan ingår en utbyggnad av farleden in till Södertälje vilket är nödvändigt, men att i denna satsning inte inkludera hur godset ska kunna transporteras från Södertälje hamn vidare på järnväg ger inte full utdelning av investeringen. Södertälje hamn har ett strategiskt läge för att hantera gods till/från Sverige som ska vidaretransporteras på järnväg. Hamnen ligger i järnvägens absoluta närhet men elektrifierad järnvägsanslutning saknas. Avsaknaden av en elektrifierad järnvägsanslutning i Södertälje hamn, totalt en sträcka på ca 400 meter, försvårar omställningen till klimatsmarta transporter. Detta visar på en bristande förståelse för transportsystemets funktion och krav. Denna mycket begränsade brist i en länk i transportkedjan medför att en stor del av transporterna istället tvingas ske på lastbil.

Södertälje kommun anser att en fungerande järnvägsanslutning från Södertälje hamn till Västra stambanan kraftigt skulle förbättra möjligheterna till omlastning från sjöfart till järnväg och därigenom avlasta vägtrafiken främst på E4 och E20. Överflyttning till sjöfart och därefter fortsatt transport på järnväg ger stora bidrag till omställningen till klimatsmarta transporter.

För att kunna genomföra denna investering kräver Södertälje kommun att åtgärdsvalsstudien "Logistik Almnäs" startas upp som inkluderar behoven av att knyta ihop sjöfart, järnväg och väg i området mellan Hamnen/E4/E20 och logistikområdet Almnäs.

2. Triangelspår mellan Västra stambanan och Svealandsbanan

Utvecklingen av godsförsörjningen i Stockholmsregionen kräver fungerande järnvägsanslutningar till de stora industriområdena i regionen. Triangelspåret avser att möjliggöra järnvägstransporter till regionens största logistikcenter i Almnäs/Mörby med 1000 hektar mark för verksamhetsändamål. I dagsläget sker merparten av trafiken till området med

lastbil. Triangelspåret är en mindre åtgärd som kan leda till betydande framtida överflyttning av gods till järnväg.

3. Tvetaleden och trafikplats Hovsjö

Möjligheterna att ansluta till regionens största logistikcenter i Almnäs/Mörby söderifrån är begränsade. I åtgärdsvalsstudien bör detta behov beaktas genom utvecklade vägförbindelser från E4. Dessutom bör det studeras hur möjligheterna att nå Scantias arbetsplatser och nya stora fabriksområden kan förbättras så att dagens kösituationer kan undvikas.

Boel Godner

Kommunstyrelsens ordförande

Handläggare:

Mats Johannesson

Samhällsbyggnadsstrateg

REMISS

KS

Diarienummer

KS 17/273

Till

SBK

Från

Trafikverket

För yttrande senast

6 november 2017

Innehåll

Remiss om Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Kommentar

Remiss från Trafikverket. Remissen **Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029**. Bereds av SBK inför KS 24/11-17. Innan KS bör sedvanlig hantering i berörda nämnder ske. Handlingarna skall vara Stadskansliet tillhanda senast **6 november 2017**.



Enligt sändlista
Remissinstanser

Remiss

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Trafikverket sänder härmed förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029 på remiss. Planförslaget har tagits fram i enlighet med regeringens direktiv till Trafikverket den 23 mars 2017.

Planförslaget, liksom olika fördjupningar i form av underlagsrapporter och promemorior publiceras på www.trafikverket.se/nationellplan. Där redovisas även länkar till andra regeringsuppdrag som relaterar till planförslaget.

Planförslaget

Trafikverket har arbetat trafikslagsövergripande och åtgärder inom ramen för nationell plan har prioriterats för att i så stor utsträckning som möjligt bidra till de transportpolitiska målen. Fyrstegsprincipen, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis, har tillämpats för att säkerställa god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

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.

Åtgärderna i planförslaget bygger på den av regeringen beslutade nationella planen för transportsystemet 2014-2025, de fördjupande underlagsrapporterna och promemoriorna samt de åtgärder som pekats ut i infrastrukturpropositionen och i regeringens direktiv om att upprätta förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Öppen process

Trafikverket har strävat efter att skapa dialog och öppenhet om planens utveckling och innehåll och förslaget till ny nationell plan har tagits fram i dialog med berörda aktörer. Hearingar och seminarier har genomförts på flera platser i landet och i olika skeden av arbetsprocessen. De löpande kontakterna med omvärldens aktörer har främst skett via Trafikverkets regioner och i olika samverkansgrupper.

Remissvar

Remissvaren ska ha kommit in till Näringsdepartementet senast den 30 november 2017. Svaren kan gärna lämnas i elektronisk form via e-post till n.registrator@regeringskansliet.se och n.nationellplan@regeringskansliet.se i både word- och pdf-format. Ange diarienummer N2017/05430/TIF och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet. Filnamnet bör vara Regeringskansliets diarienummer (utan snedstreck), N2017/05430/TIF, följt av remissinstansens namn. I remissvaret anges också Regeringskansliets diarienummer N2017/05430/TIF.

Ärendenummer
TRV 2017/32405
Ert ärendenummer
N2017/05430/TIF

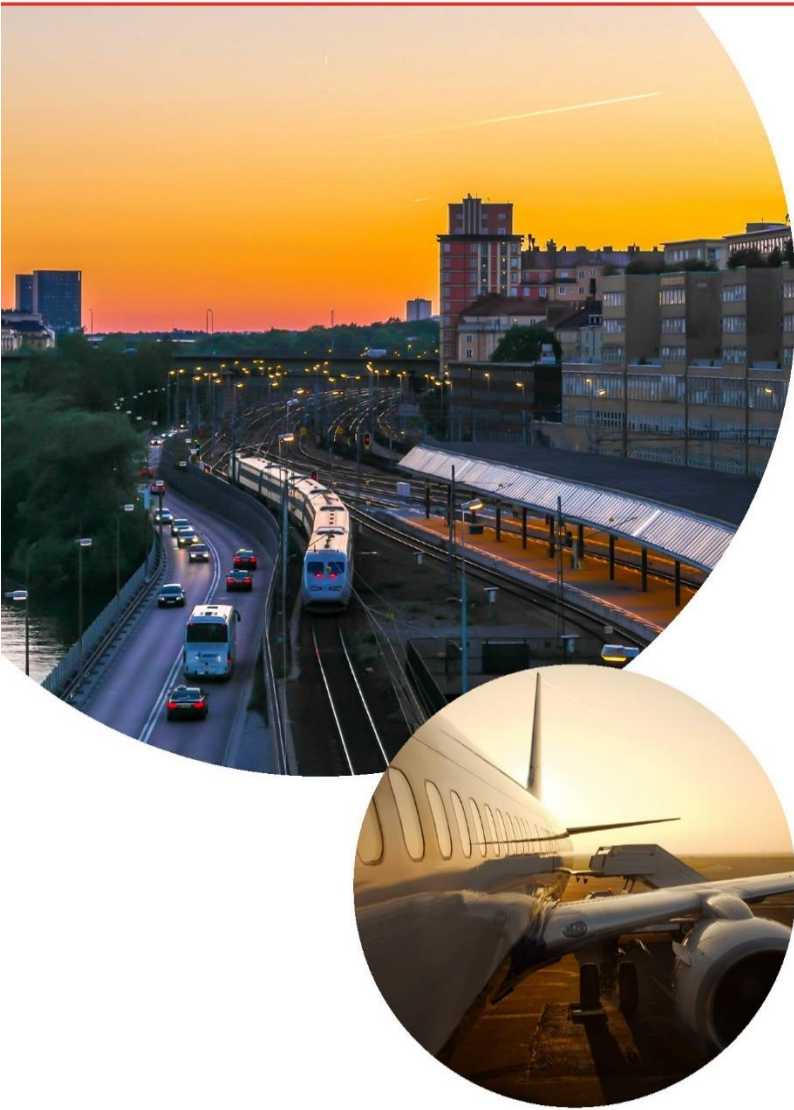
Dokumentdatum
2017-08-31
Sidor
2(2)



TRAFIKVERKET

Med vänlig hälsning

Lena Erixon
Generaldirektör



Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Remissversion 2017-08-31

Trafikverket

781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Remissversion 2017-08-31.

Dokumentdatum: 2017-08-31

Ärendenummer: TRV 2017/32405

Kontaktpersoner: Lennart Kaland och Rolf Haraldsson, Avdelning Nationell planering

Publikationsnummer: 2017:165

ISBN: 978-91-7725-158-3

Tryck: ABA

Förord

Trafikverket överlämnar härmed förslag till ny nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029. 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. Planförslaget bygger också på Trafikverkets kunskap om samhällsutvecklingen och behov i transportsystemet.

Trafikverket har arbetat trafikslagsövergripande och åtgärder har prioriterats för att i så stor utsträckning som möjligt bidra till att nå de transportpolitiska målen. Fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Trafikverket har strävat efter att skapa dialog och öppenhet om planens utveckling och innehåll och förslaget till ny nationell plan har tagits fram i dialog med berörda aktörer. Hearingar och seminarier har genomförts på flera platser i landet och i olika skeden av arbetsprocessen. De löpande kontakterna med omvärldens aktörer har främst skett via Trafikverkets regioner och i olika samverkansgrupper.

Planförslaget remitteras samtidigt från och med den 31 augusti 2017 till berörda remissinstanser, som har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Remissvar lämnas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 30 november 2017.

Borlänge den 31 augusti 2017



Lena Erixon
Generaldirektör

Läsanvisning

Denna rapport utgör ett svar på regeringens uppdrag till Trafikverket om att ta fram ett förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029. Uppdraget innehåller en rad mer eller mindre detaljerade frågor som ska besvaras.

Avsnittet Planen i korthet syftar till att lyfta fram de allra viktigaste frågorna och budskapen. För läsaren är den därmed en mycket viktig utgångspunkt för att läsa rapporten i sin helhet.

De enskilda kapitlen ska till stor del kunna läsas som självständiga texter. Därför kommer läsaren att upptäcka att viss information återkommer i mer än ett kapitel. Till flera av frågorna finns också särskilda underlag som fördjupar och ytterligare förklarar Trafikverkets slutsatser och ställningstaganden.

Innehåll

FÖRORD	3
PLANEN I KORTHET	9
1. UPPDRAG OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	33
1.1. Regeringens uppdrag	33
1.2. Utgångspunkter för transportpolitiken	33
1.3. Trafikverkets leveranskvaliteter	36
1.4. Sverigeförhandlingen.....	36
1.5. Planeringsprocessen	37
1.6. Transportsystemet och den nationella planen	40
1.7. Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning	43
1.8. Krisberedskap och totalförsvaret	44
2. SAMHÄLLSUTVECKLING OCH UTMANINGAR	47
2.1. Utmaningar i transportsystemet	47
2.2. Internationella transportrelationer.....	48
2.3. Förväntad trafikutveckling i Sverige	50
2.4. Prioriterade samhällsutmaningar	55
2.5. Landsbygd	63
3. VAD FÖRSÖKER PLANFÖRSLAGET LÖSA?	69
3.1. Tillstånd och brister utifrån de transportpolitiska målen	69
3.2. Behov i det nationella och internationella perspektivet	79
3.3. Tillstånd och brister på regional nivå.....	84
4. FORSKNING OCH INNOVATION.....	87
4.1. Förslag på prioriterade forsknings- och innovationsområden	87
4.2. Förslag på ökat fokus på innovation och implementering	90
5. ÅTGÄRDER SOM PÅVERKAR ANVÄNDNINGEN AV TRANSPORTSYSTEMET	94
5.1. Samhällsplanering, samverkan och kunskapsstöd	94
5.2. Leda och styra trafik på väg och järnväg.....	95
5.3. Avgifter och skatter	98
5.4. Informations- och kunskapshöjande åtgärder som inte ingår i Trafikverkets uppdrag	99

6. VIDMAKTHÅLLA	104
6.1. Tillvägagångssätt.....	104
6.2. Ekonomisk sammanställning	105
6.3. Nulägesbeskrivning	107
6.4. Åtgärder för att vidmakthålla anläggningen.....	114
6.5. Effekter på leveranskvaliteterna	127
7. TRIMNINGS- OCH MILJÖÅTGÄRDER	136
7.1. Tillvägagångssätt.....	136
7.2. Ekonomisk sammanställning	137
7.3. Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet.....	137
7.4. Trimningsåtgärder för bättre säkerhet.....	142
7.5. Miljöåtgärder	146
7.6. Åtgärder för ökad och säker cykling	150
8. NAMNGIVNA INVESTERINGAR.....	154
8.1. Tillvägagångssätt.....	154
8.2. Ekonomisk sammanställning	155
8.3. Investeringar i väg, järnväg, luftfart samt farleder och slussar	156
8.4. Investeringar som berör hela landet.....	164
9. STADSMILJÖAVTAL, STORSTADSFÖRHANDLINGAR OCH STATLIG MEDFINANSIERING.....	171
9.1. Stadsmiljöavtal	171
9.2. Storstadsförhandlingar	172
9.3. Statlig medfinansiering	173
10. NYA STAMBANOR	175
10.1. Sverigeförhandlingens uppdrag om höghastighetsjärnväg	175
10.2. Trafikverkets utbyggnadsstrategi för höghastighetsjärnväg	176
10.3. Hastigheten på höghastighetsbanor.....	179
10.4. Finansieringsformer.....	180
11. FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER PER STRÅK	181
11.1. Inledning	181
11.2. Större investeringar och reinvesteringar i Sverige	182
11.3. Norra Sverige	183
11.4. Mellersta Sverige.....	189
11.5. Östra Mellansverige.....	194
11.6. Stockholmsområdet och Gotland	199
11.7. Västra Sverige	206
11.8. Södra Sverige	212

12. FÖRVÄNTADE EFFEKTER AV PLANFÖRSLAGET219

12.1.	Effekter på det övergripande transportpolitiska målet.....	219
12.2.	Effekter på funktionsmålet.....	223
12.3.	Effekter på hänsynsmålet.....	226
12.4.	Planförslaget och prioriterade samhällsutmaningar	229
12.5.	Tillgänglighet på landsbygd.....	237
12.6.	Målkonflikter och synergier.....	240

13. EKONOMISK RAM OCH FINANSIERING242

13.1.	Förutsättningar för planarbetet.....	242
13.2.	Trafikverkets förslag till ekonomiska ramar	243
13.3.	Vidmakthållande	243
13.4.	Utveckling av statens transportinfrastruktur	245
13.5.	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	248
13.6.	Tillkommande medel utöver planeringsramen	249
13.7.	Lånebehov 2018–2029.....	252
13.8.	Sverigeförhandling – storstadsöverenskommelser	253
13.9.	Produktivtetsarbete.....	253

Förteckning över bilagor, underlagsrapporter och redovisade regeringsuppdrag	256
--	-----

Planen i korthet

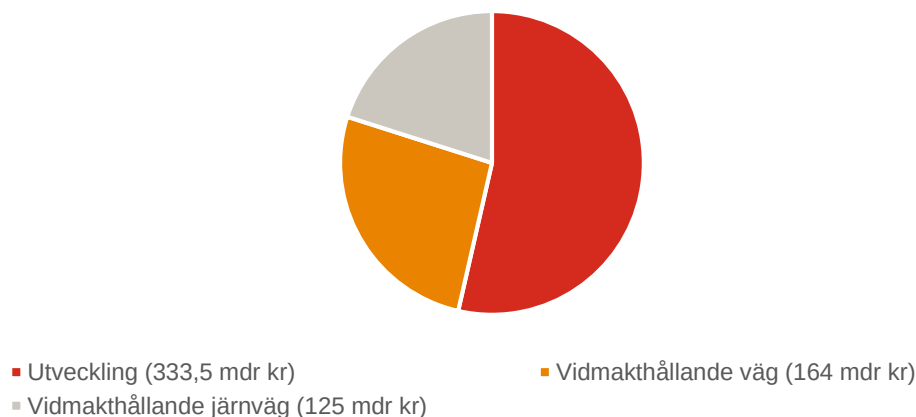
Uppdraget och ekonomiskt utrymme

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.

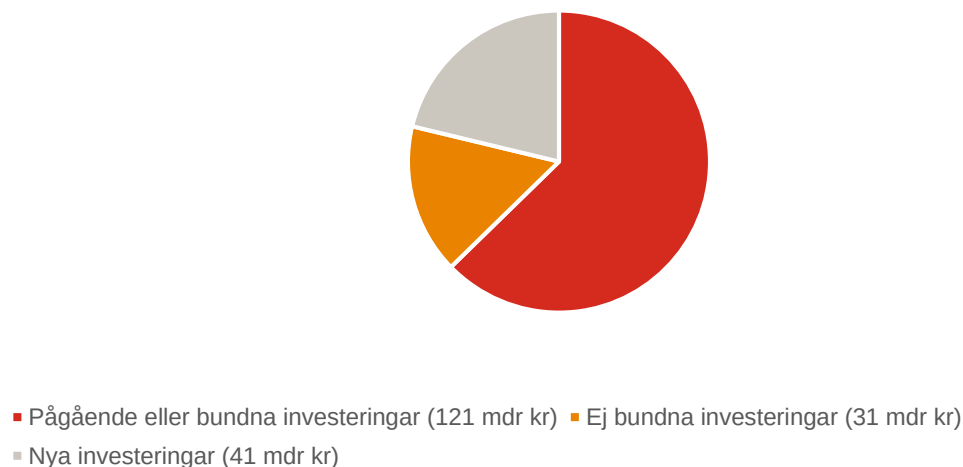


Figur 1: Ekonomisk ram för 2018–2029 enligt regeringens direktiv. Totalt 622,5 miljarder kronor.

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. Ansvar för de regionala vägarnas utveckling har regionala planupprättare i länen och kommunerna ansvarar för den kommunala infrastrukturen.

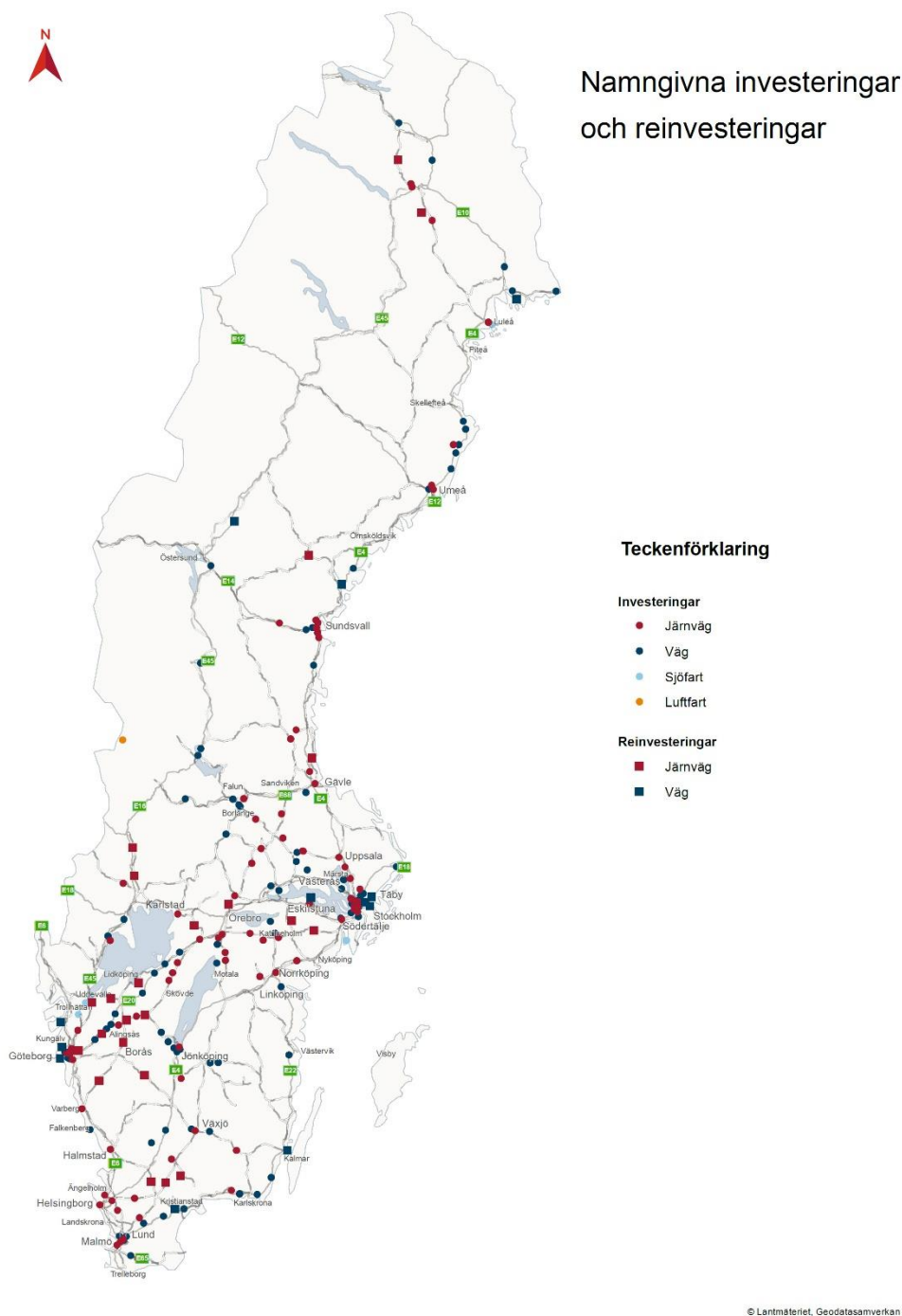
Sverigeförhandlingen

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 resandetrafik. 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 ERTMS¹. 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

¹ European Rail Traffic Management System är ett EU-gemensamt signalsystem.

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 Tomtebodavägen 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 fyrspar 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 fjärrtågtrafiken som Citybanans öppnande innebär.
- 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 Norrbottenbanan 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.

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.

Trafikverket föreslår även ett åtgärds paket 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 närmast. 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 spår⁴, 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 reinvesteringssåtgärder genomförs för att säkra att medborgarna kan genomföra sina dagliga transporter och att näringslivets transportbehov tillgodoses. Vägunderhållet bidrar också till miljö kvalitet 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 belägningsunderhåll, avvattnings med mera att prioriteras:

- högt trafikerade 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 lågt trafikerade 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-vägnät⁵ 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 vägtransportssystemet

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.

⁵ Bärighetsklass för fordon med bruttovikt upp till 74 ton.

Några större investeringar 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 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 mötessepareringar 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 sjuksattes 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 ESS⁶, flera olika cykelåtgärder, nya BRT-linjer⁷ 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.

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

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.

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-, gestaltungs- 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 utsatts 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 målluppfyllelsen 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 mobilitet⁸: 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.

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.

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.

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-lösningar⁹ 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.

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

⁹ Integrerad lösning för transport av personer eller gods från start till slutdestination.

¹⁰ En transport där minst två trafikslag används.

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 akademien 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 städernas 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, K2¹¹ 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:

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

- 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.

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 sänkas om trafiken skulle minska, måste i så fall motiveras utifrån andra aspekter.

Trafikverket har i planförslaget inga nya förslag på större¹² investeringar i väginfrastrukturen för ökad kapacitet, utöver de som beslutats i tidigare planer. Planförslaget innehåller ett fåtal namngivna investeringsprojekt som vid analys 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.

¹² Med större avses med en kostnad överstigande 1 miljard kronor

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 fyrsparutbyggnaden 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.

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 basprognosen¹³ 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 Väneren, dubbelspår på hela sträckan Hallsberg–Mjölby. Byggnation av

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

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 Väst kustbanan.

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.

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 färd sätt 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.