



Trafikverket

trafikverket@trafikverket.se

lina.bertilsson@trafikverket.se

anna.wildt-persson@trafikverket.se

Begäran från Trafikverket om underlag till inriktningsplanering (TRV 2020/73376)

Trafikverket har skickat en skrivelse till regionerna daterad 2020-07-02 avseende samråd kring underlag för inriktningsplanering. I enlighet med direktivet ska Trafikverket utforma inriktningsunderlaget efter samråd med regionerna i rollen som länsplaneupprättare och med ansvar för regional utveckling. Som ett komplement till de underlag som skickas in från respektive region vill Regionsamverkan Sydsverige bidra arbetet genom att delge denna skrivelse och relevant underlag till Trafikverket. Vi ser även fram emot en fortsatt dialog kring utvecklingen av infrastrukturen i Sydsverige och transportsystemet under den planeringsprocess som nu påbörjats.

Inledningsvis vill vi lyfta några viktiga saker som vi anser ska tas upp i Trafikverkets inriktningsunderlag till regeringen.

- **Öka ramarna till länsplanerna**
Anslagen till länsplanerna varit mer eller mindre oförändrade under lång tid samtidigt som anslagen till nationell plan har ökat kraftigt. Samtidigt finns omfattande brister och behov av åtgärder på det vägnät och inom de åtgärdsområden som ska finansieras genom länsplanerna, vilka behöver åtgärdas om de transportpolitiska målen ska kunna uppnås. Dessutom har investeringskostnaderna ökat delvis beroende på att ett livscykelperspektiv för objekten har tillämpas. Detta gör att de regionala planerna tar en större investeringskostnad för att minska drift och underhållskostnaden, en kostnad som gynnar en verksamhet som finansieras av anslag till den nationella planen. Detta gör att kostnader skjuts från den nationella till de regionala planerna. Även transparensen hur medlen fördelas mellan de olika regionernas länsplaner måste bli tydligare.
- **Höj gränsen för namngivna investeringar i länsplanerna**
Kostnadsökningen för åtgärder har under de senaste planperioderna varit mycket stor och inte dämpats av ökad produktivitet inom infrastrukturbyggande. Dagens beloppsgräns på 25 miljoner för namngivna investeringar har varit oförändrad sedan en lång tid tillbaka och innebär nu att även många mindre åtgärder överstiger angiven nivå. En höjd beloppsgräns bedöms önskvärd för att underlätta och förenkla såväl planupprättande som genomförandet av länsplanerna.

- **Möjliggör användning av steg 1- och steg 2-åtgärder i de regionala planerna**
I dagsläget ligger ansvaret för att genomföra fyrstegsprincipens steg 1- och 2-åtgärder framförallt hos kommuner, regioner och privata aktörer, utan möjlighet till finansiering från infrastrukturplanerna. Att kunna genomföra steg 1 och 2-åtgärder inom transportsystemet finansierade genom länstransportplanerna ger ökade förutsättningar för att verka enligt tankarna bakom införandet av fyrstegsprincipen.
- **Återinför statsbidrag till spårfordon**
Före 2012 kunde 50 % statlig medfinansiering fås för spårfordon, men den möjligheten finns inte längre med nuvarande regelverk. Detta har inneburit en överflyttning av kostnader till regionerna vilket inte förbättrat förutsättningarna för att vi ska kunna bidra i omställningen till ett hållbart resande.
- **Möjliggör statsbidrag till depåer och laddinfrastruktur**
Dagens regelverk medger inte att viktig infrastruktur för kollektivtrafiken, som depåer och laddstationer, lyfts in i nationell och regional infrastrukturplan eller stadsmiljöavtal. Den ökade takten i satsningar på stadsmiljö och kollektivtrafik, som sker delvis parallellt med den gängse planeringsprocessen, innebär att krav ställs på åtgärder inom kollektivtrafiken och att kostnaden för dessa faller på regionerna. Regionerna och deras kollektivtrafikförvaltningar har dock ingen möjlighet att söka bidrag för investeringar kopplat till genomförandet av stadsmiljöavtalen. Att utesluta delar av kollektivtrafiksystemet för medfinansiering, såsom depåanläggningar, har inbromsande effekter på utvecklingen mot ett hållbart resande. Elektrifiering av kollektivtrafiken och utökad trafik ställer även större krav på depåanläggningarna. En önskad utveckling mot elektrifiering av kollektivtrafiken kräver således parallellt även åtgärder i depåerna. I syfte att möta de avtal som tecknas och de behov som införande av förbättrad kollektivtrafik innebär, behöver berörda förordningar kompletteras så att statlig medfinansiering av offentligt ägda och konkurrensneutrala depåer samt laddinfrastruktur för eldrift möjliggörs.

Regionsamverkan Sydsveriges underlag

I nedan listas de underlag som tagits fram inom samarbetet i Regionsamverkan Sydsverige. Det är dels politiskt beslutade inriktningsdokument och dels kunskapsunderlag som vi ser är relevanta för Trafikverkets arbete med att ta fram inriktningsunderlag och i nästa skede förslag till nationell plan för transportsystemet. För de dokument som finns att ladda ner från Regionsamverkan Sydsveriges hemsida anges sökvägen till dokumenten och övriga underlagen bifogas denna skrivelse.

Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige, Positionspapper Infrastruktur och Transport (2016)

Positionspapperet är antaget av de sex regionerna samt beslutat av styrelsen för Regionsamverkan Sydsverige. Det anger Sydsveriges gemensamma prioriteringar i utveckling av transportsystemet som är; interregional tillgänglighet, sammanknutet Sydsverige samt konkurrensförmåga och hållbara godstransporter. Positionspapperet är grund för vidare konkretiseringar i prioriteringar. En revidering av positionspapperet pågår och detta förväntas beslutas i styrelsen under december 2020. I revideringen förväntas de tre prioriteringarna ligga fast och ändringar görs främst i texter och ställningstaganden inom respektive prioritering.

<https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2018/09/Positionspapper-Sydsveriges-infrastruktur.pdf>

Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige, Positionspapper kollektivtrafik (2019)

Detta positionspapper antaget av de sex regionerna samt beslutat av styrelsen för Regionsamverkan Sydsverige och beskriver målbilden för den regiongränsöverskridande kollektivtrafiken vid 2040. Det lägger fast gemensamma ställningstaganden kring utvecklingen av trafiken utifrån de tre perspektiven; resenären, trafikeringen samt samhället. Det är beslutat att en handlingsplan för kollektivtrafiken baserad på positionspapperet ska tas fram, se vidare nedan.

<https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2019/07/Positionspapper-kollektivtrafik-2019-07-11.pdf>

Systemanalys för Sydsverige (2020)

Som underlag för infrastrukturplaneringen inom södra Sverige har en systemanalys tagits fram. Denna är en uppdatering av den systemanalys för Sydsverige som togs fram 2015/2016 inför föregående planeringsomgång. Detta är en konsultrapport framtagen av Ramboll på uppdrag av Arbetsgruppen infrastruktur och har inte behandlats politiskt.

Sydsvensk kapacitetsanalys samt Stationers kapacitet 2030 (2018/2019)

Kapacitetsanalysen har gjorts för järnvägssystemet och beskriver kapacitetsutnyttjandet på banorna i södra Sverige vid 2030. Utgångspunkten är den tågtrafik som regionerna anger i TFP och tågstrategier att man behöver köra för att uppnå mål för resandeutvecklingen och att de åtgärder som ligger för genomförande i gällande nationell plan är genomförda. Kapacitetsanalysen har kompletterats med en analys av kapacitetsutnyttjandet på stationerna i södra Sverige utifrån samma förutsättningar. Detta är konsultrapporter framtagna av SWECO på uppdrag av Arbetsgruppen infrastruktur och har inte behandlats politiskt.

Godstransporter – Sydsvenskt kunskapsunderlag (2019) samt Samgodsanalyser för Sydsverige (2019)

Studien är en kunskapssammanställning och omfattar översiktlig och relevant kunskap avseende infrastruktur och godstransporter inom, genom respektive till och från Sydsverige. Kunskapssammanställning omfattar ett sydsvenskt, nationellt och internationellt perspektiv och berör samtliga trafikslag samt intermodalitet. Som ett komplement till studien genomfördes också en analys i Samgods. Analysen innefattar godsflöden till, från, inom samt genom respektive region och inkluderar en analys av aktuell produktion och konsumtion av varor samt transittrafik, och en analys av transportutvecklingen till år 2040. Detta är konsultrapporter framtagna av WSP på uppdrag av Arbetsgruppen infrastruktur och har inte behandlats politiskt.

<https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2020/01/Sydsvenskt-kunskapsunderlag-godstransporter.pdf>

Handlingsplan kollektivtrafik (pågående)

Styrelsen för Regionsamverkan Sydsverige har beslutat att det antagna positionspapperet för kollektivtrafik ska konkretiseras i en handlingsplan, vilken ska antas av styrelsen under december 2020. Handlingsplanen kommer, när den är antagen, utgöra en strategisk plan för persontågtrafiken i Sydsverige samt en tågfordonsstrategi. Det underlag som vi skickar in med denna skrivelse är den konsultrapport som tagits fram som ett underlag till det pågående arbetet med att ta fram handlingsplanen. Konsultrapporten är framtagen av SWECO på uppdrag av Arbetsgruppen kollektivtrafik och har inte behandlats politiskt.

Med vänliga hälsningar

Ulrika Geeraedts

Regional Utvecklingsdirektör Region Skåne

Sammanställande Arbetsgruppen infrastruktur och kollektivtrafik inom Regionsamverkan Sydsverige

