

registrator.rlk@sll.se

Kopia:
Diariet
Peter Huledal
Helena Sundberg
Jonas Eliasson

Trafikverkets remissyttrande gällande Näringslivs- och tillväxtstrategi för Stockholmsregionen

Bakgrund

Trafikverket har erhållit rubricerad strategi på remiss och yttrar sig i egenskap av ansvarig myndighet för långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverket ansvarar också för att peka ut riksintresse för kommunikationen.

Som en konkretisering av den regionala utvecklingsstrategin, RUF5 2050, har Region Stockholm arbetat fram en näringslivs- och tillväxtstrategi som även innehåller forsknings- och innovationsstrategi för smart specialisering. Strategin beskriver utgångsläge och förutsättningar, fyra strategiska inriktningsområden för insatser, forsknings- och innovationsstrategi för smart specialisering samt beskrivning av genomförande och uppföljning av planen.

Utmaningar för näringsliv och tillväxt

Trafikverket konstaterar att beskrivningen av utmaningar för Stockholmsregionens tillväxt och konkurrenskraft, vad gäller infrastruktur och regional fysisk utveckling, i huvudsak överensstämmer med Trafikverkets syn på regionala utmaningar fram till 2050. Även om denna beskrivning i stort är heltäckande konstateras att bild 2 som beskriver kopplingen mellan Näringslivs- och tillväxtstrategin och RUF5 2050 är lite otydlig vad gäller vilka mål som berör strategin i fråga.

Vad gäller just förutsättningar kopplat till infrastruktur, gods och logistik finns i avsnitt 1.5.2 en kort beskrivning av hur dessa frågor relaterar till näringslivets behov. Överlag finns de viktigaste frågorna med men Trafikverket skulle vilja belysa några detaljer. Tonen i texten pekar på att trängsel i transportsystemet endast är av ondo och är något som kan åtgärdas. Trafikverket vill särskilt poängtera att just befolkningstäthet och en hög tillgänglighet till näringsliv och akademi i regionen leder till hög attraktivitet och till ett omfattande resande i högtrafik.

Generellt sett karaktäriseras transportsystemet i Stockholm, både på väg och på järnväg, av en hög tillgänglighet och över dygnet finns oanvänd kapacitet för ytterligare transporter. Däremot finns en mycket hög efterfrågan på transporter på morgon och eftermiddag (under högtrafik/rusningstrafik) och det är en utmaning att nyttja tillgänglig kapacitet på effektivaste sätt. Mycket stora kapacitetshöjande åtgärder är beslutade i såväl kollektivtrafik som vägsystemen vilka kommer att bidra till ökad tillgänglighet i takt med att befolkningen växer. Däremot är det Trafikverkets bedömning att det pga. den mycket stora efterfrågan på vägtransporter och konkurrens om marken inte är möjligt att med kapacitetsåtgärder helt bygga bort trängseln i vägtrafiksystemet. En av våra prioriterade inriktningar är att väsentligt förbättra nyttjandet av befintlig infrastruktur och minska restidsosäkerheten samtidigt som åtgärder genomförs så att klimat och andramiljömål ska kunna nås.

Vad gäller hamnar och terminaler konstateras i strategin att det saknas kapacitet och att denna infrastruktur bör byggas ut. Trafikverket konstaterar dock att hamnkapaciteten, i och med nyöppnade Norvik, har ökat de senaste

åren. Detsamma gäller näraliggande hamnar då t.ex. Norrköping och Gävle bygger ut sin verksamhet. Vad gäller järnvägsterminaler är Trafikverkets uppfattning att det även där finns ledig kapacitet. Däremot ser Trafikverket kapacitetsbrister i väg- och järnvägsnätet under högtrafik. Sammantaget är det viktigt att se transportsystemet ur ett systemperspektiv och att flaskhalsar identifieras och hanteras parallellt.

I strategin föreslås att godstransporter, utifrån ett miljöperspektiv, generellt bör ske via sjöfart och järnväg i första hand. En överflyttning från vägtransporter till sjöfart och järnväg är eftersträvarnsvärt i de relationer där så är möjligt, i linje med nationell godstransportstrategi och Trafikverkets färdplan för överflyttning av godstransporter. Trafikverket konstaterar dock att godstransportsystemet är specialiserat och komplext, och att samtliga trafikslag kommer behövas för att möta både dagens och framtidens transportbehov. Transporter på vägsidan är också dominerande sett till transporterade ton/km och en överflyttning av allt detta gods till andra trafikslag är inte genomförbart. Samtliga transportslag har också sina miljöproblem som kontinuerligt behöver hanteras och reduceras.

Strategisk inriktning

I regionens strategi föreslås fyra inriktningsområden med tillhörande insatser. Infrastruktur- och transportfrågor återkommer i det tredje inriktningsområdet kopplat till export, internationalisering och investeringar, där man uppmärksammar behovet av internationell och nationell tillgänglighet för exportmarknaden. Regionen föreslår här en inriktning att man ska arbeta för att stärka den internationella tillgängligheten genom att skapa fler direktlinjer mellan Arlanda och strategiskt viktiga områden för näringslivet, förbättra tillgängligheten genom nya och bättre tågförbindelser, säkra god tillgänglighet till övriga regioner i Sverige samt säkerställa en fortsatt hög digital tillgänglighet. Trafikverket vill dock uppmärksamma att den lokala och regionala resan till flygplatsen, t.ex. från hemmet eller från ett företag, också kan utgöra en betydande del av restiden, inte minst för resor inom Europa. Av den anledningen anser Trafikverket att regional tillgänglighet till Arlanda också bör ingå som en viktig faktor för internationell tillgänglighet.

Region Stockholm lyfter på ett ställe att möjligheten att bo och verka utanför tätorterna behöver förbättras för att säkra kompetensförsörjningen. Trafikverket saknar i detta sammanhang resonemang om betydelsen av lokal och regional tillgänglighet, även kopplat till näringslivets konkurrenskraft, då tillgänglighet ofta är en viktig faktor för näringslivets lokalisering. Detta gäller både företagets möjligheter att distribuera och ta emot gods lokalt, regionalt, nationellt och internationellt men också möjligheten för anställda att ta sig till jobbet och säkra en god kompetensförsörjning. Att inkludera ett resonemang om lokal och regional tillgänglighet skulle på ett bättre sätt koppla an till de utmaningar som identifierats tidigare i strategin. Olika branscher har olika behov av transporter och tillgänglighet, vilket med fördel kan belysas i strategin. Ur det perspektivet bör även lokal och regional tillgänglighet vara en fortsatt viktig faktor för att kunna locka kompetens till Stockholmsområdet. Trafikverket föreslår att infrastruktursystemet uppmärksammas ur ett bredare perspektiv och på så sätt kan inarbetas i flera inriktningar.

Trafikverket saknar också en inriktning för var i regionen företagsområden byggs ut och var företag kan etableras. Idag finns en ojämn fördelning av företag och arbetsplatser i regionen med en tydlig koncentration av företag i den norra regionhalvan. För trafiksystemets innebär det ojämna pendlings- och transportflöden som innebär att transportsystemet inte kan nyttjas effektivt.

Trafikverket föreslår att strategin tydliggörs genom att peka ut de största bristerna inom transportsystemet med avseende på näringslivets behov. Trafikverket har i tidigare samverkansprocessen kopplat till RUF 2050 lyft vad vi anser är de viktigaste bristerna i transportsystemet 2030-2050, något som också bör vara viktiga för näringslivet och regionens tillväxt. Trafikverket vill särskilt lyfta kapacitetsbristerna i järnvägssystemet på lång sikt, där ett flertal åtgärder är nödvändiga för att utöka kapacitet för pendel- och regionaltåg. Detta är nödvändigt för att säkra framtidens kompetensförsörjning och stödja en växande arbetsmarknadsregion.

I förberedelserna inför den kommande nationella transportplanen har TRV analyserat behovet av åtgärder som komplement till de redan beslutade stora kapacitetshöjande åtgärderna på spår och väg. En rapport som redovisar

analys och motiv till föreslagna åtgärder kommer att presenteras senare i vår. Detta innebär att genomföra redan beslutade åtgärder (t.ex. Förbifart Stockholm), etablera en effektivare trafikledning, kapacitetsförbättringar på vissa sträckor, ökad framkomlighet för stombuss, komplettera pendeltågs- och cykelinfrastrukturen samt därutöver olika former av miljöskyddsåtgärder.

RUFS 2050 innehåller vidare utveckling av ett antal regionala stadskärnor, inte minst runt Arlanda. För att värna den internationella och nationella tillgängligheten anser Trafikverket att den regional kärnan vid Arlanda-Märsta bör utvecklas på sina särskilda villkor som innebär att hög prioritet måste ges för hela regionens behov att ha hög tillgänglighet till flygplatsen.

Genomförande och uppföljning

Under ovanstående rubrik i strategin beskrivs relaterade strategier och styrdokument samt exempel på berörda aktörer. Därbland nämns Godsstrategi för Stockholmsregionen samt Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029. Trafikverket anser att det kan tydliggöras hur eller i vilken form de infrastrukturellerade frågorna ska hanteras i fortsatt arbete, t.ex. inom ramen för arbetet med kommande länsplan eller kopplat till Storregionalt godstransportråd.

Trafikverket önskar, som ansvarig för regional och nationell infrastruktur, även fortsättningsvis vara en naturlig part i fortsatt dialog.

Trafikverket konstaterar att det finns stora behov av att förbättra kunskapen kring näringslivets transporter och dess rörelsemönster, inte minst för att kunna skapa mer träffsäkra åtgärder i transportsystemet som bättre främjar näringslivets behov. Av den anledningen har Trafikverket påbörjat ett långsiktigt arbete att förbättra kunskapen genom att påbörja utvecklingen av metoder för mätning av näringslivets transporter. Trafikverket ser gärna en regional samverkan kring denna typ av information. En möjlighet kan vara att kombinera dessa underlag med eventuella informationskällor som Region Stockholm förfogar över, t.ex. om var och hur näringslivet etablerar sig i regionen.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av regionchef Helena Sundberg. Föredragande har varit strategisk planerare Ludvig Elgström. I den slutliga handläggningen har måldirektör Jonas Eliason deltagit. Samråd har skett med strategisk planerare Anna Modin samt enhetschef Peter Huledal.

Helena Sundberg
Regionchef, Trafikverket region Stockholm