

Upprättad: 2025-11-26
Diarienummer: KS.2025.437

Remiss - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Gnesta kommun ser positivt på förslag till Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037. Förslaget är väl genomarbetat och anger på ett tydligt sätt hur investeringar ska kunna göras för att nå största möjliga samhällsnytta.

Gnesta kommun har framför allt följande synpunkter:

- Det är positivt att planen innebär utökade ramar för återtagande av eftersatt underhåll.
- 2050 är en alltför lång tidsram för att lösa underhållsskulden för järnväg. Trafikverket bör utarbeta effektivare arbetsmetoder så att arbetet kan påskyndas.
- Prioritera Västra stambanan – inte minst mellan Järna och Stockholm.
- En ny station bör på sikt byggas i Björnlunda för att pendeltågen ska kunna vända utan att korsa södergående tågs spår. Alternativt bör Gnesta bangård byggas om.
- Kommunerna bör få medfinansiering för att bygga ut BK4 på det kommunala vägnätet.

Gnesta kommun ser positivt på förslaget till nationell plan och välkomnar satsningen på återtagande av eftersatt underhåll. För Gnesta är möjligheten att pendla med tåg central för kommunens välbefinnande och utveckling. Av kommunens 5 500 sysselsatta arbetar 3 260 i en annan kommun – de flesta i Stockholms län. Kommunen har även en stor inpendling – 1 130 invånare jobbar i Gnesta men bor i en annan kommun.

Kommunen anser att underhållsskulden för järnväg bör lösas tidigare än 2050 om Sverige ska kunna nå målet om nettonollutsläpp till 2030. En viktig pusselbit för att nå klimatmålen är en större andel spårbundna resor. Huruvida underhållsskulden kan lösas är dock inte bara en fråga om tillräckliga ramar utan även om att hitta effektiva arbetsmetoder så att medlen kan arbetas upp. Med de långa tidsramarna är det dessutom viktigt att satsningen på underhåll fortsätter även i nästa plan.

Något som bör prioriteras är underhåll och kapacitetshöjande åtgärder på Västra stambanan – en av Sveriges viktigaste järnvägar. I den nationella planen för 2018–2029 pekas sträckan Järna–Stockholm ut som en brist men i det nya förslaget nämns inte sträckan. Liksom Västra stambanegruppen ställer sig Gnesta kommun frågande till

hur Trafikverket avser att åtgärda de kapacitetsbrister som finns längs sträckan. Det är nödvändigt att underhållsskulden på Västra stambanan åtgärdas i en högre takt.

Gnesta kommun anser att en målbild för 2050 bör vara att en ny pendeltågstation byggs i Björnlunda. Det skulle dels åtgärda problemet med korsande tågvändningar som råder vid Gnesta station, dels möjliggöra för utveckling av tätorten Björnlunda. Förslaget stämmer överens med målbilden i Region Sörmlands Strategi för Storregional kollektivtrafik som låg ute på remiss under sommaren.

Dagens utformning av Gnesta station innebär att pendeltåg på väg mot Stockholm behöver korsa södergående tågs spår vilket stjäl kapacitet i systemet. 2023 tog Gnesta fram en järnvägs- och exploateringsförstudie som visar att det är möjligt att bygga om Gnesta bangård men att förutsättningarna är ännu bättre i Björnlunda eftersom det där är möjligt att bygga en mittplattform med plats för långa tåg. Sammantaget skulle förslaget bidra till ökad kapacitet på Västra stambanan och att övrig trafik får bättre förutsättningar att hålla 250 kilometer i timmen.

Gnesta kommun välkomnar byggandet av förbigångsspår i Katrineholm och utanför Högsjö.

Förslaget till nationell plan innehåller ökade medel för att påskynda utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen, BK4, på statliga vägar. För att kommunerna ska kunna bidra till ett sammanhängande BK4-nät anser Gnesta kommun att kommunerna bör få någon form av medfinansiering.

[Förnamn_Efternamn]

[Titel]