



Yttrande förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 202KS6-2037

Ärendebeskrivning

På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Kommunstyrelsen fattade beslut den 2 december, KS § 125 2025, att lämna följande yttrande.

Ställningstagande

Hallsbergs kommun anser att förslag till Nationell plan är framtagen på ett väldigt strukturerat och bra sätt med tydliga målsättningar, motiveringar till arbetsgången och där tuffa prioriteringar beskrivs. Även alla möjligheter att ta del av bra informationstillfälle med digitala och områdesriktade webinarier där möjlighet att ställa frågor och få skriftliga svar upplevs som positivt. Vidare finns väldigt mycket underlag och rapporter lättillgängliga på webbsidan samt med länkar i handlingar i samrådsunderlaget som gör kunskapssökandet lättare.

Kompetensförsörjning

Hallsbergs kommun delar uppfattningen att kompetensförsörjning är en nyckelfaktor för att framgångsrikt realisera målen i den nationella planen. Bristen på rätt och tillräcklig kompetens riskerar att få långtgående konsekvenser, inte bara i form av förseningar, ökade kostnader och säkerhetsrisker, utan även för samhällets långsiktiga utveckling, motståndskraft och konkurrenskraft. Kompetens behövs i alla led, från strategisk planering till operativ drift och kontinuerligt underhåll. Därför krävs ett proaktivt och långsiktigt arbete för att säkerställa att rätt kompetens finns tillgänglig i rätt tid. Insatserna måste planeras strategiskt redan idag för att möta både dagens behov och framtidens utmaningar.

Västra stambanan

Västra stambanan är vårt viktigaste nationella stråk för att sammanbinda Stockholm och Göteborg med avgörande betydelse för både person- och godstrafik. Den förbinder landets två största arbetsmarknadsregioner, Stockholm/Mälardalen och Göteborgsregionen och är samtidigt en livlina för godstransporter till och från Skandinavien största hamn, Göteborgs hamn. Trots dess centrala roll lider sträckan av allvarliga 11 (15) kapacitetsproblem, vilket påverkar både pendling, näringslivets logistikflöden och möjligheten till regional tillväxt.

Underhållsbehovet är omfattande och påverkar trafiken negativt, vilket understryker behovet av långsiktig och robust planering.

Hallsbergs kommun anser att hela sträckan Göteborg – Alingsås ska hållas samman i en och samma lokaliseringsutredning och inte delas upp. Vidare är det mycket positivt att Laxå bangårdsbyggnation föreslås få byggstart år 1-3 i planförslaget. Fler åtgärder på Västra stambanan är dock önskvärt från Hallsbergs kommun för att banans funktion ska matcha de behov som finns. Bland annat behövs kapacitetsåtgärder på Hallsbergs person- och rangerbangård som beskrivs mer i avsnittet nedan om Hallsberg. Utbyggnaden av Västra stambanan har stor nationell betydelse. Sträckan har flest kapacitetskonflikter i hela järnvägsnätet, och dess funktion måste säkerställas för att möta framtidens transportbehov. Investeringar här bidrar till ökad tillgänglighet, hållbarhet och konkurrenskraft för hela Sverige.



På Västra stambanan finns ett flertal kvarstående plankorsningar. Hallsbergs kommun anser att Trafikverket fortsatt ska arbeta för att bygga bort trafikfarliga järnvägs korsningar.

Hallsberg person- och rangerbangård

Hallsberg utgör ett nav i transportsverige där Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen möts. I Hallsberg finns Skandinavians största rangerbangård som är en viktig nod för hållbara godstransporter i hela Sverige. Här rangeras tåg på väg till och från Göteborgs hamn samt övriga Europa.

Hallsbergs rangerbangård pekas ut i planförslaget som en av två viktiga terminaler i Sverige. Att då inga åtgärder för att utveckla kapacitet och robusthet vid Hallsbergs person- eller rangerbangård är prioriterade i planförslaget är förvånande, detta innebär att Hallsberg under kommande planperiod inte kommer att fortsätta utvecklas som en viktig nod längs Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen. Det finns stora risker i att inte prioritera åtgärder i Hallsberg eftersom det kan leda till att denna del av järnvägssystemet i allt större utsträckning blir en flaskhals i transportsystemet.

Det är dock positivt att infartsgruppen byggs om i samband med i järnvägsetappen Hallsberg-Stenkumla med finansiering från LTS-projektet och anpassas för långa tåg. Däremot är behovet stort att även övriga delar i Hallsbergs järnvägsanläggning anpassas för minst 750 meter långa tåg. Trafikverket planeras att bygga riktningssgruppen under planperioden, preliminärt 2031-2032, där de södra spåren ska anpassas till 750 meter långa tåg. Det som sen återstår är framför allt utfartsgruppen och personbangården. Kommunen anser därför att dessa ska tas upp som namngivna objekt redan denna planperiod. Det beskrivs missvisande i förslaget till NTP att Västra stambanan genom Hallsberg uppfyller kraven för 740 meter långa tåg.

Figur 2.8 TEN-T-nät med rödmarkerade sträckor som ej bedöms uppfylla kraven för 740 meter långa godståg 2050 med antagande att objekten i nationell plan 2022-33 genomförs.



Figur 2.8 i förslaget

I nationella planen har medel avsatts för klimatanpassningsåtgärder, robusthet och för riskminimering. Hallsbergs kommun arbetar mycket med klimatanpassningsåtgärder och har gjort en ny modell för översvämningssimuleringar och beräknat högsta flöde över Hallsbergs tätort. Det visar sig att både Långängsspåret (som ska tas ur drift) men även Västra stambanan har en dämmande effekt och påverkar översvämningarna i Hallsberg väldigt mycket. Det finns troligen även risker för järnvägsanläggningen på Västra stambanan. Kommunen välkomnar och efterfrågar därför dialog kring eventuella konsekvenser och åtgärder som måste prioriteras.

Riksväg 50



Under tidigare planperioder har stora investeringar genomförts för att utveckla riksväg 50 mellan Mjölby och Lindesberg. Det finns dock en återstående länk över länsgränsen till Östergötland, Nykyrka-Brattebro backe. Det är positivt att denna sträcka fortsatt finns med som ett namngivet objekt i planförslaget. Däremot behöver projektet tidigareläggas och få ett byggstartbeslut innan antagen vägplan går ut i december 2028. Projektet är en del av stråket E4-Mjölby till E20-Brändåsen, där samtliga övriga delprojekt redan är byggda med mittseparering och 100 km/h-standard. Vägen är hårt belastad, har en av landets högsta andelar av tung trafik och är idag olycksdrabbad.

Byggnation av järnvägsetappen Hallsberg-Stenkumla pågår och i projektet har en temporär cirkulationsplats byggts på riksväg 50 i höjd med Länsväg 629 /Tälleleden som är avfarten till Hallsbergs stora logistikområde. Denna och tidigare lösning upplevs som otrygg och trafikfarlig för alla trafikanter. En bättre och optimal permanent trafiklösning med angöringar för kollektivtrafik bör därför utredas och eventuellt byggas om. Hallsbergs kommun anser därför att trafikverket ska utreda frågan tillsammans med regionen och berörda kommuner.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund

Kommundirektör

Marianne Christiansen

Samhällsbyggnadschef