

## **Remissvar - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 - I2021/02884**

Fagersta kommun ser med oro på att inte någon av Stockholm-Mälardalens sju prioriterade åtgärder från systemanalysen är finansierade i förslaget till ny nationell plan 2022–2033. Det finns en stor regional samsyn om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalens transportinfrastruktur, som får anses som djupt förankrade och väl motiverade.

För Fagersta kommun liksom hela Västmanland är en grundläggande del för att vara en del i en större tillväxt- och arbetsmarknadsregion en väl utbyggd infrastruktur som möjliggör goda möjligheter till omfattande person- och godstrafik. För arbetspendling är restider avgörande.

Fagersta kommun ser därför anledning att särskilt lyfta följande synpunkter:

- Utbyggnaden av nya stambanor måste finansieras utanför nationell plan för inte tränga undan andra nödvändiga satsningar
- Utökad kapacitet på Mälardalensbanan och Svealandensbanan måste prioriteras
- Ett nytt resecentrum i Västerås är nödvändigt för att möta resandebehovet
- En ny Hjulstabro är en förutsättning för en utvecklad Mälarsjöfart
- Länsplanernas ramar behöver utökas och även inkludera statliga potter

Stockholm-Mälardalensregionen har tagit stort ansvar när det gäller utvecklingen av den regionala kollektivtrafiken. Genom satsningar på kraftigt utökad trafik och finansiering av nya, moderna och för regionaltågstrafik ändamålsenliga fordon, är Stockholm-Mälardalensregionen starkt bidragande till den positiva utvecklingen för regionaltågstrafiken som lyfts fram i planförslaget. Det är en satsning som anstränger befintlig infrastruktur till gränsen och därför har tät dialog förts med Trafikverket i syfte att säkerställa att de mest relevanta åtgärderna inkluderats i systemanalysens prioriterade behov.

Konsekvensen av att dessa åtgärder nu fullständigt saknas i planförslaget och således inte kommer att finnas på plats före år 2040, innebär att den satsning som har inletts riskerar att stanna av och i värsta fall till viss del dras tillbaka.

### *Nationell planram*

Utökade transporter på järnväg är en förutsättning för att nå de transportpolitiska målen. Efterfrågan på en utökad järnvägstrafik är hög och detta behov planeras att mötas genom stora investeringar i nya stambanor. Investeringar i nya stambanor är dock oerhört kostsamt och om finansiering sker inom ramen för nationell plan innebär det att mindre, men mer lönsamma, åtgärder trängs undan samt att underhållsskulden på befintlig infrastruktur ökar allt mer. Med eventuella ytterligare kostnadsökningar för stambanorna ger detta att nya investeringar får mycket litet utrymme i nationell plan de kommande decennierna. Redan nu pekar Trafikverket på att nya stambanor kommer att innebära övertecknade planramar för en lång tid framöver. Trafikverket skriver i planförslaget att om en oförändrad ram för utvecklingsanslaget antas för nästkommande plan (2026–2037) kommer den redan att vara övertecknad med omkring 40 miljarder kronor. Vidare skriver Trafikverket att dessa kostnader härrör sig framförallt till nya stambanor och införandet av ERTMS. Detta är ett oroväckande scenario som kan innebära stora konsekvenser för utvecklingen i landet. Möjligheten att prioritera in nya objekt kommer att vara kraftigt begränsad.

De nya stambanorna får inte heller leda till en försämrad tillgänglighet i Stockholm-Mälardalenregionen. Ett tydligt problem som inte nämns i förslaget till nationell plan är den kapacitetsbrist som de nya stambanorna kommer ge på sträckan Järna-Flemingsberg vilket riskerar ge stora konflikter mellan behov för den långväga trafiken och regionaltågstrafiken, som är en förutsättning för människors dagliga arbets- och studiependling.

Fagersta kommun anser därför att nya stambanor måste finansieras utanför nationell plan vilket även kan innebära ett mer sammanhållet, effektivt och tidsbesparande genomförande. Ett förslag kring alternativ finansiering av nya stambanor är nödvändigt och mycket angeläget att det presenteras.

Gällande införandet av ERTMS anses förslaget om en mer långsiktig tidplan som ett väl genomtänkt förslag, då det är viktigt att nödvändiga angränsande åtgärder hinns med att genomföra.

### *Kostnadsstyrning*

Trafikverket redovisar i planförslaget att kostnadsökningar framförallt sker i de projekt som ännu inte har påbörjats och som bygger på tidiga kalkyler. Sedan gällande plans fastställelse har ej påbörjade investeringar i vägar och banor ökat med i snitt 50 procent. Detta visar tydligt att Trafikverket måste utveckla kostnadsstyrningen. Fagersta kommun välkomnar det arbete som pågår med att stärka kostnadskontrollen och som beskrivs i förslaget till nationell plan. Det finns ett stort behov av säkrare och effektivare kostnadsbedömningar i tidiga skeden. Det är viktigt med mer tillförlitliga kalkyler, arbetsätt och styrformer både för nationell plan och länsplaner, för att respektive aktör ska kunna planera framtidens infrastruktur på effektivt sätt.

### *Mälarsjöfartens utveckling*

Utvecklingen av Mälarsjöfarten är starkt beroende av att en ny Hjulstabro byggs. Hjulstabron finns namngivet i planförslaget i det fall den nationella planens anslag för namngivna objekt utökas med 10 procent. Det framgår också av planförslaget att Trafikverket ska utreda alternativ finansiering av Hjulstabron. Det är oerhört viktigt att finansieringen av en ny bro säkerställs för att kunna få effekt av övriga satsningar. Via Mälarfarleden och Mälarhamnarna når sjöfarten långt in i landet i den befolkningstätaste delen av Sverige. Tack vare satsningar i Mälarhamnarna och i Mälarfarleden kan behovet av landtransporter hållas nere, vilket gynnar miljön, trafiksäkerheten och kapaciteten. Mälarhamnarna i Västerås och Köping är viktiga knutpunkter i godstransportsystemet. En central del i möjligheten att öka kapaciteten i Mälarfarleden och i Mälarhamnarna är att kunna transportera gods med större fartyg, så kallat Mälarmax. För att uppnå detta har stora investeringar gjorts i Västerås hamn och Köpings hamn. Sjöfartsverket och Trafikverket har samtidigt genomfört det storskaliga Mälarprojektet som innefattar muddring av Mälarfarleden, breddning och muddring av Södertälje kanal samt ombyggnation av Södertälje sluss.

Det är nu av yttersta vikt att även den sista pusselbiten i denna stora satsning färdigställs, vilket är en ny Hjulstabro som tillåter större fartyg att passera. Den stora nyttan av en ny bro tillsammans med det faktum att dagens Hjulstabro redan har uppnått sin tekniska livslängd, är skäl för att en ny Hjulstabro måste prioriteras i nationell plan 2022–2033. Att Trafikverket har en färdig vägplan redo för granskning så snart finansiering finns säkerställd, innebär att projektet har en hög mognadsgrad vilket ger förutsättningar för ett snabbt genomförande.

### **Förslag till beslut**

1. Kommunstyrelsen antar yttrandet som sitt eget och tillställer det till infrastrukturdepartementet



Marino Wallsten  
Kommunstyrelsens ordförande

Karolina Berglund  
Kommunchef