

**KARLSTADS KOMMUN****KOMMUNLEDNINGSKONTORET**

Remissvar 2022-01-28

Ulf Rosenqvist,

ulf.rosenqvist@karlstad.se

Till

i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till:

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Dnr KS/2021:569 Dpl 05

Sammanfattning

Karlstads kommun anser att det är positivt att en fördjupad utredning föreslås för en del av stråket Oslo-Stockholm och att Trafikverket öppnar upp för att se över möjlig finansiering för en ny gränsöverskridande förbindelse. Men de i övrigt helt uteblivna satsningarna på Värmlandsbanan är inget annat än oacceptabla. Kommunen förväntar sig att planförslaget revideras till förmån för objekt med tydlig samhällsekonomisk nytta och som bidrar till att hela landet kan utvecklas och ett ökat internationellt utbyte med Sveriges främsta handelspartner Norge.

Vidare ansluter sig Karlstads kommun till Region Värmlands yttrande avseende förslaget till nationell plan för infrastrukturen 2022–2033.

Karlstads kommuns kommentarer*Värmlandsbanan*

Värmlandsbanan är Sveriges mest trafikerade enkelspår. Den höga belastningen har lett till usel punktlighet och stor sårbarhet. Idag görs mindre åtgärder i form av mötesstationer med mera som kommer att göra banan lite mindre känslig. Detta är dock inte på långa vägar tillräckligt. Banan och dess brister har utretts under årtionden med samma resultat; det måste till dubbelspår på stråket.

Dubbelspår är också en förutsättning för förverkligandet av Oslo-Stockholm 2.55, Karlstads i särklass viktigaste långsiktiga tillväxtprojekt. Sträckan mellan de båda huvudstäderna är idag världens 20:e mest trafikerade flygsträcka. En restid under tre timmar mellan Oslo och Stockholm skulle innebära att många av de nu 1,4 miljoner flygresorna mellan städerna skulle minska dramatiskt till förmån för ett mer hållbart resande.

Det bor 3,4 miljoner människor längst sträckan vilket innebär ett större potentiellt underlag än för någon av de föreslagna nya stambanorna. De korta restiderna skulle också innebära en enorm potential för nodstäder som Karlstad som, förutom Osloområdet, även skulle få Mälardalen som en del av arbetsmarknadsregionen. Det skulle innebära stora vinster för såväl näringsliv som för vardags- och besöksresor och skapa helt nya förutsättningar för den regionala kompetensförsörjningen.

Vid förra planrevideringen försvann finansieringen för det objekt som avsåg att flytta godshanteringen från Karlstad C till Välsviken. Då denna fråga nu saknar svar kvarstår problematiken för lång tid framöver vilket ytterligare bidrar till problematiken på Värmlandsbanan. Likaledes saknar kommunen garantier för de redan beslutade åtgärderna som ligger i nuvarande plan får utlovad finansiering på grund av de fullkomligt skenande kostnaderna i Trafikverkets projekt. Värmlandsbanan klarar inte fler uteblivna satsningar och tummande på innehåll och utformning i redan beslutade åtgärder. Den långsiktiga funktionen av systemet måste säkerställas och finansieras till fullo.

Karlstads kommun är synnerligen trötta på ständiga bortprioriteringar och brutna löften om investeringar i kommunen och länet. Vi arbetar vidare enligt de avtal vi ingått med Trafikverket och satsar miljardbelopp på att möta upp de nödvändiga investeringar i banan som Trafikverket själva gång på gång har påpekat behovet av. Kommunen har bland annat behövt finansiera en planskildhet i Väse och en större passage under Karlstad C för att kunna ansluta mot mittplattform. Åtgärder som enligt Trafikverkets egna styrande dokument normalt åligger staten. Utöver att delfinansiera statliga anläggningar investerar vi hundratals miljoner kronor i ett nytt recentrum med tillhörande infrastruktur, ett nav för inte bara staden utan för hela regionen.

Nu förväntar vi oss att staten tar sitt ansvar och gör de investeringar som Värmlandsbanan är i så desperat behov av. Bristen på investeringar och underhåll under den kommande tolvårsperioden kommer att resultera i en ännu sämre banstandard än i nuläget. Konsekvenserna av att inte åtgärda de utpekade bristerna måste belysas på ett tydligare sätt. De statliga medlen måste användas på ett mer resurseffektivt och samhällsnyttigt sätt än vad som nu föreslagits. Vårda och utveckla de eftersatta stråken och säkerställ en långsiktigt god funktion och kapacitet först. Norge har genom aktuella beslut uppmärksammat vikten av att en bättre järnväg blir till. Nu måste även Sverige göra detsamma.

För värmlänningen, karlstadsbon och vårt näringsliv är satsningar på Värmlandsbanan inte bara önskvärda. De är absolut nödvändiga.

Sjöfarten

Kommunen är positiva till att nya slussar i Trollhättan förverkligas. Det är ett absolut måste för att inte helt avveckla Vänersjöfarten och för att kunna nå de nationella målen om en fördubbling av sjögodset. Men en fördubbling av Vänersjöfarten ställer nya krav på Vänerns hamnanläggningar, vilket innebär ett ökat investeringsbehov för hamnägande kommuner.

För att kunna dra nytta av de skalfördelar som en ombyggnation av slussar i Trollhättan innebär, där större fartyg kan trafikera Vänern, måste de investeringar som krävs i hamnanläggningarna kunna bäras kommunekonomiskt. Staten behöver möjliggöra investeringsstöd för hamnägande kommuner att investera i sina kommunala hamnanläggningar genom att möjliggöra statlig medfinansiering av kommunalägda hamnanläggningar via en breddad ekobonus. Vidare motverkar Sjöfartsverkets avgifter möjligheterna till att göra sjöfarten konkurrenskraftig i förhållande till andra mindre miljöanpassade transportslag.

Per-Samuel Nisser
kommunstyrelsens ordförande

Ulf Nyqvist
kommundirektör