

§ 17

KS/2021:379 399

Remissyttrande till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom samhällsbyggnadsförvaltningens yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2022 – 2033 och lämna yttrandet vidare till Regeringskansliet och Infrastrukturdepartementet.

Särskilt yttrande

Styrelsen medger att Nicklas Adamsson (MP) får foga ett särskilt yttrande till protokollet. Det särskilda yttrandet redovisas som bilaga E.

Sammanfattning av ärendet

Regeringen gav den 23 juni 2021 uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Katrineholms kommun har fått möjlighet att yttra sig i Trafikverkets förslag till nationell plan.

Ärendets handlingar

- Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2022-01-27
- [Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

Kommunstyrelsens överläggning

Under kommunstyrelsens överläggning yttrar sig Nicklas Adamsson (MP), Inger Fredriksson (C), Johan Söderberg (S) och Christer Sundqvist (M).

Särskilt yttrande

Nicklas Adamsson (MP) framför till kommunstyrelsen att han önskar få foga ett särskilt yttrande till protokollet vilket styrelsen medger.

Beslutet skickas till:

Regeringskansliet – Infrastrukturdepartementet

Akten

miljöpartiet de gröna



KATRINEHOLM

Katrineholm 2022-02-23

Särskilt yttrande KS/2021:379

Ärende:

Remissyttrande till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Eftersom Miljöpartiet de gröna endast har en ersättarplats i kommunstyrelsen under innevarande mandatperiod kan vi inte yrka eller reservera oss. Vi önskar dock genom detta särskilda yttrande markera att vi inte står bakom den skrivning (se citatet nedan) i remissvaret som rör etapp 2 av den Östra förbifarten i Katrineholm, mellan Heden och Strängstorp.

”Katrineholms kommun framhäver också behovet att bygga etapp 2 av den Östra Förbifarten i Katrineholm, delen mellan Heden och Strängstorp. För att få ett sammanhållet vägsystem för trafiken på väg 56 är det angeläget att denna sträcka planeras och byggs inom en inte allt för avlägsen tidshorisont.”

Det finns många bra skrivningar i remissvaret, inte minst där järnvägstrafikens fördelar lyfts fram. Det är helt rätt att satsa på en upprustning och utveckling av det befintliga järnvägsnätet genom Katrineholm. Att däremot förespråka nya vägar är mot bakgrund av det allvarliga klimatläge vi befinner oss i en felprioritering.

När det gäller en eventuell ökning av godstransporter till och från Katrineholm ser vi en utveckling av järnvägsförbindelserna med Logistikcentrum som en både långsiktig och klok åtgärd. Gods som kommer till Katrineholm via järnvägen för omlastning bör även lämna Katrineholm via järnvägen.

För Miljöpartiet de gröna i Katrineholms kommun

Nicklas Adamsson

Remissyttrande till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom samhällsbyggnadsförvaltningens yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2022 – 2033 och lämna yttrandet vidare till Regeringskansliet och Infrastrukturdepartementet.

Sammanfattning av ärendet

Regeringen gav den 23 juni 2021 i uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Katrineholms kommun har fått möjlighet att yttra sig i Trafikverkets förslag till nationell plan.

Ärendets handlingar

- [Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

Ärendebeskrivning

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Syftet med planförslaget är att bidra till att de nationella transportpolitiska målen nås, samt att genom utveckling av infrastrukturen bidra till tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft.

Planförutsättningar

Förslaget på nationell plan omfattar åtgärder inom transportinfrastrukturen motsvarande totalt 799 miljarder kronor, för perioden 2022–2033. Jämte nu gällande plan innebär förslaget en ökning i potten vidmakthållande av vägar (13%) och järnvägar (25%). Anslaget till utveckling av transportinfrastrukturen föreslås öka med 25% jämte nu gällande plan.

De ökade ekonomiska ramarna för utveckling och vidmakthållande innebär dock i praktiken inte att nya satsningar inryms, eftersom regeringens direktiv är att gällande plan 2018–2029 ska fullföljas. Kostnaderna för objekt i gällande plan har ökat och objekt har försenats med påföljd att en kostnadsförskjutning som överstiger hela potten för utveckling av transportinfrastrukturen (437 miljarder kronor) belastar planförslaget. Osäkerheten i att uppskatta totalkostnader för åtgärder när de förs in i plan i ett tidigt skede kommenteras i planförslaget och är rimligt. Samtidigt är det svårt att mäta eller förutse effekterna på de transportpolitiska målen när viktiga investeringar i infrastrukturen senareläggs eller

försenas väsentligt. Utifrån detta resonemang är det positivt att Trafikverket under kommande planperiod förstärker sitt arbete med kostnadsstyrning av objekt för att i framtiden motverka den typ av kostnadsökningar som skett i nu gällande plan.

Katrineholms position och ställningstaganden

Katrineholms kommun ligger i korsningspunkten mellan den västra och södra stambanan på järnvägen, omgiven av ett stjärnmönster av nationella stamvägar där väg 56 (Norrköping- Gävle), väg 55 (Norrköping-Uppsala) samt väg 52 (Örebro-Nyköping) kan sägas ha extra tonvikt. Katrineholms logistikcentrum etablerades som en effekt av det gynnsamma logistiska läget och bidrar till regionens hållbara transporter framförallt via godstransporter på järnväg i södergående riktning samt till den regionala näringslivsutvecklingen och tillväxten.

Västra stambanan har akut kapacitetsbrist och är samtidigt en viktig del i arbetet för ett klimatsmartare och mer hållbart sätt att transportera människor och gods. Västra stambanans funktion måste upprätthållas och förstärkas för att klara nuvarande och framtida transportbehov av såväl personer som gods. Pendlingen på Västra stambanan har på grund av kapacitetsproblem inte kunnat öka i jämförelse med andra stråk. I det förslag som nu gått ut på remiss finns inga större kapacitetshöjande åtgärder för Västra stambanan. De mindre åtgärder som nämns för att förstärka banan är bra men otillräckliga. Det är anmärkningsvärt att Västra stambanan inte kommer att ha några större investeringar på lång sikt.

Stråket från Järna in mot Stockholm C utgör en trång sektor. I föregående nationella plan pekades den järnvägssträckan mellan ut som en brist. Trafikverket har därför genomfört en åtgärdsvalsstudie, där tre förslag på sträckningar för en ny järnväg mellan Järna-Flemingsberg redovisas. I förslaget till nationell plan nämns inte denna sträcka eller hur Trafikverket har för avsikt att arbeta vidare med stråket. Den negativa påverkan utgörs av begränsningar i antal tåg som kan köras på var och en av de tre banorna, Svealandsbanan, Västra stambanan, Södra stambanan och snart Ostlänken som löper samman till sträckan. "Nollambitionen" hämmar idag utvecklingsambitionerna för kommuner med stationer på västra stambanan. Trafikverket bör snarast få uppdraget att påbörja järnvägsplanearbete för ökad kapacitet i stråket.

Katrineholms kommun framhäver också behovet att bygga etapp 2 av den Östra Förbifarten i Katrineholm, delen mellan Heden och Strängstorp. För att få ett sammanhållet vägsystem för trafiken på väg 56 är det angeläget att denna sträcka planeras och byggs inom en inte allt för avlägsen tidshorisont.

Katrineholms kommun ser det mycket viktigt att Stadsmiljöavtal kan fortsätta att sökas i samma takt och nivå som tidigare, det har varit en viktig del i Katrineholms framgångsrika utveckling av hållbara stadsmiljöer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik.

Namngivna investeringar

För Katrineholms kommun är satsningar på Riksväg 56 (Katrineholm – Bie samt Bie- Stora Sundby) av extra vikt, inte minst eftersom de idag höga flödena av godstrafik förväntas öka i takt med tillväxt på logistikcentra i regionen och den prognosticerade ökningen av

godstransporter i riket generellt. Väg 56 har i tidigare utredningar pekats ut som en viktig nationell vägkorridor för godstransport, både gällande traditionella tunga basindustritransporter norr-söder och för varutransport söderifrån in mot stockholmsregionen. Satsningar längs denna sträcka är viktiga för att Katrineholm ska kunna utvecklas och nå sina mål för ortsutveckling och näringslivstillväxt.

För Katrineholms del är det satsningen på kapacitetshöjande åtgärder mellan Hallsberg och Järna som är positivt och då närmast pågående järnvägsplan att förlägga två förbigångsspår i anslutning till Katrineholms Logistikcentrum men också liknande spår i närheten av Högsjö i Vingåkers kommun. Med tanke på de redan nu kända kapacitetsproblemen för godstrafiken, samt Trafikverkets prognoser på ökning av både gods- och persontrafik under planperioden, anser Katrineholms kommun att det är av största vikt att dessa objekt genomförs och byggs enligt det förslag som nu gått ut på remiss, år 2025–2027.

I samband med detta vill Katrineholms kommun också framhålla möjligheten att ytterligare förbättra framkomligheten på Västra Stambanan genom utbyggnad av det planerade östra förbigångsspåret och anslutningsväxel vid Katrineholms Logistikcentrum, vilket påvisas lösningar i den funktionsutredning som färdigställdes i april 2019. Inom ramen för trimningsåtgärder finns i planförslaget medel för Kapacitet och kvalitet (inkl. näringslivspott) avsatt. Det ger näringslivet möjlighet att påverka prioriteringen för att med kort varsel få till stånd åtgärder i järnvägsinfrastrukturen för ökad kapacitet och effektivitet. Åtgärderna skulle minska störningarna vid transporter in och ut från kombiterminalen och skapa mer tid på tågspåren samtidigt som effektiviteten höjs för verksamheten i terminalen.

Ytterligare reinvesteringsåtgärder på både Västra- och Södra Stambanan som föreslås i planen, och som är positivt för Katrineholms del, är upprustning av kontaktledningssystemen mellan Mjölby – Katrineholm och Hallsberg -Järna vilket kommer att minska risken för driftstörningar

Samtliga ovan nämnda väg- och järnvägssatsningar är av mycket stor betydelse för Katrineholms kommun och en förutsättning för fortsatta etableringar i staden och kunna genomföras på ett så framgångsrikt sätt som möjligt.

Slutligen anser Katrineholms kommun att i förslaget till nationell plan utgör de tre nya stambanorna Järna-Linköping (Ostlänken), Göteborg-Borås, Hässleholm-Lund samt centrala delar (Linköping-Borås/Hässleholm) en betydande andel av det totala anslaget.

Det får till följd att regionala medel används till infrastruktur i anslutning till den nya banan och att angelägna väginvesteringar inte kan fullföljas enligt ursprungliga intensjoner.

De nuvarande beräknade kostnaderna 325 miljarder kronor ska dessutom i ett uppdrag till Trafikverket kostnadsreduceras till 260 miljarder kronor genom förenklingar och andra teknikval vilket redan är medräknat att klara i förslaget till nationell plan, det antar vi är en stor utmaning att klara.

Johnny Ljung
Chef avdelningen Infrastruktur, Samhällsbyggnadsförvaltningen

