

Kils kommuns yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 - Nationell transportplan (TRV 2021/79143)

1. Kils kommun ställer sig bakom Region Värmlands yttrande.
2. Kils kommun yrkar i enlighet med regeringens direktiv att den gällande planen ska fullföljas, i och med det ska investeringen om 500 Mkr till Fryksdalsbanan ligga kvar i plan.

Kommunikationer i form av E45 och Fryksdalsbanan är vitalt för Värmlands utveckling; kommunikationer, kompetensförsörjning, gods- och persontransport, platsbunden besöksnäring, arbets- och bostadsmarknad och kollektivtrafik..

Kils kommun yrkar vidare på ett dubbelspår på Värmlandsbanan mellan Kil, Karlstad och Kristinehamn i stråket Oslo-Stockholm för att minska kapacitetsbristerna på Sveriges mest belastade enkelspår. Åtgärden är tillsammans med åtgärder på Mäljarbanan ett första steg i utvecklingen av stråket Oslo-Stockholm, till nytta för regional utveckling, klimat och förbättrad tillgänglighet.

Kils kommun anser också det helt nödvändigt att kvarvarande mötesspår på Sveriges högst trafikerade enkelspår – Värmlandsbanan – byggs ut och att mellanblocksignaler mellan Kil och Arvika tillskapas. Det underlättar dagens situation men räcker dessvärre varken till för nuvarande eller framtida kapacitetsbehov på banan.

Mer medel bör tillföras länstransportplanerna istället för riktade stadsbidrag som stadsmiljöavtalen. Regionerna har större kunskap om vilka prioriteringar som behöver göras.

FAKTA I ÄRENDET

Regeringens direktiv säger att den gällande planen ska fullföljas. Den gällande planen har tex objektet helsvetsad räls/spårbyte på Fryksdalsbanan. Att plocka ur detta objekt ur planen är motstridigt regeringens direktiv. Objekt som internt hos Trafikverket redan börjat resoneras om. Trafikverket skriver att planförslaget bidrar till god tillgänglighet och ökade arbetsmarknader. Detta är direkt motsägende ovanstående agerande. Värmlands näringsliv, platsbundna besöksnäring, arbetsmarknader och bostadsmarknader är i behov av dessa investeringar för att överleva. I enlighet med regeringens strategi för hållbar turism och växande besöksnäring är tillgänglighet i form av transporter och speciellt hållbara transporter en grundförutsättning för turism.

Trafikverket skriver även att övergripande prioritering är att i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som finns. Fryksdalsbanan finns med i befintlig nationell plan, det är i vår mening helt i linje med prioriteringen. Trafikverket pekar ut, ändock har den tagits ur nationell plan. I befintlig nationell plan har Fryksdalsbanan 500 Mkr. I remissförslaget finns inte Fryksdalsbanan med. Kils kommun har tillsammans med Sunne och Torsby, Region Värmland och Trafikverket gått in med stora medel för att förbättra Fryksdalsbanan och möjliggöra ytterligare satsning.

Trafikverket påpekar att utrymmet är begränsat för nya projekt. Dock tillkommer nya investeringar i Norrbotten och Västerbotten, samt på Ostkustbanan och Väst kustbanan. Trafikverket skriver att med anledning av de stora industrisatsningarna i Norrbotten och Västerbotten föreslås åtgärder för ökad kapacitet. Värmland har länge haft Sveriges mest trafikerade enkelspåriga järnväg, det hämmar utvecklingsmöjligheterna. Det är Värmlands tur att prioriteras. Trafikverket har i sina ÅVS Värmlandsbanan pekat på de stora bristerna dubbelspår Kil-Kristinehamn och mötespår Kil-Arvika. Detta för att kunna flytta gods från Väg till Järnväg och Sjötrafik men också för persontrafik.

Utifrån Trafikverkets arbete med Nollvisionen blir statliga vägar som inte är 2+1-väg sänkt till 80 km/h. Stora sträckor av E45, genom Värmland saknar 2+1 och förslag till nationell plan har inte tillsatt tillräckligt med medel för att stävja denna utmaning och omfattande hastighetssänkningar med försämrad framkomlighet till följd väntar. En mycket negativ utveckling för Kil och Värmland. Näringslivet i Kil lyfter även att E 18 Valnäs- Töcksfors behöver åtgärdas och det bevitnar att vi har kopplingar till näringslivet i Norge. Norge är viktigt för Kil, Värmland men också Sverige. Vårt exportvärde från Sverige är det största exportvärde vi har till något annat land.

Varför lägga 9 miljarder kronor på hållbara stadsmiljöavtal, något landsbygdskommuner har mycket svårt att söka och få beviljat. Samtidigt plocka bort utpekade objekt på landsbygden. Klyftan stad och land ökar desto mer med denna typ av prioritering. Trafikverket minskar sin budget för höghastighetsbanorna med ca 3 % medan de flesta av Värmlands objekt lyfts ur talar för en skevhet i prioriteringen.

Vi noterar positivt dock att det ska ske mindre reinvesteringar i; kontaktledning Åmål – Kil samt reinvestering spår- och växelbyte Laxå – Kil. Signalåtgärder Kil – Charlottenberg. Ny passage jvg Edane. Värmlandsbanan, Kil – Laxå, mötesstationer. Laxå-Arvika, ökad kapacitet.

Argumentationen om trimningsåtgärders kostnadseffektivitet resulterar i ökat anslag med 5 miljarder väger i våra ögon knappast tyngre än att tackla krisen hos Värmlands infrastruktur. En pott som inte garanterat landar hos Värmland.

9 investeringar (kostnad 11 miljarder) förskjuts i tid till efter planperioden. Det har utgått från bl.a. antal omkomna. Att utföra prioriteringar sonika efter ÅDT, befolkningstäthet och STRADA skapar en konkurrenssituation landsbygden sällan kan mäta med jämte städerna. Trafikverket bör i sina prioriteringar lyfta in ett resonemang kring landsbygdsutveckling för att inte helt utesluta utvecklingen där. Cirka åttio procent av investeringsmedlen har under lång tid gått till storstadsområdena trots att femtio procent av befolkningen fortfarande bor och verkar i andra delar av Sverige. Det är vid ökad budgetram som åtgärder för ökad trafiksäkerhet utförs på landsbygden. Med andra ord, det kommer i andra hand, om mer medel finns. Att lyfta ur de värmländska objekten på statlig infrastruktur hämmar utvecklingen och t.o.m. vidmakthållandet av befintlig infrastruktur. Infrastruktur som samhället och näringslivet i många avseenden står och faller på.

Trafikverkets kontinuerligt ökande kravbild på infrastrukturen går inte i paritet med regeringens ökade anslag till nationell och regional plan. Utpekade objekt ökar i kostnad och till följd mäktar budgeten med färre investeringar. Trafikverket bör här ha en bättre dialog med regeringen och länen i förhållande till deras interna utvecklande av infrastrukturens kravspecifikationer. Att införa nya och hårdare krav är ofta bra men riskerar att haverera stora delar av ett budgetarbete om det inte sker i linje med ökade anslag. ”De beräknade kostnaderna för ännu ej påbörjade investeringar i väg och banor har i genomsnitt ökat med 50 % sedan gällande plans fastställelse” (ur nationell plan). På fyra år, från 2017 till 2021, har samma vägobjekt i Värmland ökat i kostnader med genomsnitt 174 procent.

Det är tydligt att Trafikverket bör se över hur de resonerar kring dess prioriteringar när redan namngivna objekt plockas ur planen. Vilket strider mot regeringens direktiv om att gällande plan ska följas. Det är också tydligt att landsbygden får fortsatt sitta i baksätet när Sverige utvecklas framåt. De transportpolitiska målen kommer med nuvarande förslag till plan inte kunna mötas för Värmlands län.