



Kungsörs kommun

Vår handläggare
stefan.lejerdahl@kungsor.se
Utvecklingsenheten
Kommunstyrelsens förvaltning

Dokumenttyp
Tjänsteskrivelse

Datum
2022-01-20

Ert datum

Diarienummer
KS 2021/546

Er beteckning

Sida
1 (7)

Adressat
Kommunstyrelsen

Svar på remiss - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta yttrandet som sitt eget.

Sammanfattning

Kungsörs kommun har erbjudits att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Kommunen anser att det är djupt oroande att det saknas viktiga åtgärder för att utveckla transportinfrastrukturen i Mälardalenregionen. Utifrån Trafikverkets förslag till nationell plan vill Kungsörs kommun särskilt lyfta följande synpunkter:

- Utökad kapacitet på Svealandsbanan och Mälardalenbanan måste prioriteras
- Utbyggnaden av nya stambanor måste finansieras utanför nationell plan för inte tränga undan andra nödvändiga satsningar
- En ny Hjulstabro är en förutsättning för en utvecklad Mälarsjöfart
- Länsplanernas ramar behöver utökas
- I planen saknas det åtgärder för E20 och riksväg 56

Beslutsunderlag

Kommunstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse
Remissversion (länk) - [Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/Forslag-til-transportinfrastrukturen-2022-2033)

Claes-Urban Boström
Kommundirektör

Stefan Lejerdahl
Utvecklingsstrateg



Kungsörs kommun

Dokumenttyp
Tjänsteskrivelse

Datum
2022-01-20

Ert datum

Diarienummer
KS 2021/546

Er beteckning

Sida
2 (7)

Skickas till

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

siv.living@regionvastmanland.se

Utvecklingsstrateg



Ärendebeskrivning

Kungsörs kommun har erbjudits att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Inledningsvis vill Kungsörs kommun framhålla att vi är positiva till de åtgärder som genomförs för förbättrad kapacitet och trafiksäkerhet på E18, sträckan Köping-Västjädra och på RV 56, sträckan Kvikksund-Västjädra samt Katrineholm-Bie.

Övergripande

Trafikverkets förslag till nationell transportplan visar att de ekonomiska ramarna är så pass snäva att man tvingats välja mellan underhåll, objekt i planen och investeringar inför framtiden. Den totala ramen måste ökas på ett sådant sätt att det finns utrymme både för underhåll och för nya satsningar för framtiden.

Stockholm-Mälarenregionen är en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Här bor 40 procent av landets befolkning och nära hälften av Sveriges BNP skapas här. Stockholm-Mälarenregionen är en expansiv region som möjliggör resor och tillväxt i hela landet.

Stockholm-Mälarenregionen 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-Mälarenregionen 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 är det anmärkningsvärt att åtgärder fullständigt saknas i planförslaget och således inte kommer att finnas på plats före år 2040.

Utvecklingen i Mälardalen ger goda förutsättningar för tillväxt men den snabba utvecklingen måste mötas med samordnade hållbara satsningar på en god infrastruktur. För att skapa kraft i Mälardalens och länets utveckling är det avgörande att redan beslutade åtgärder i den nationella planen genomförs och att de prioriterade behoven som identifierats för regionen omfattas av satsningarna inom den nationella planen.

Stockholm-Mälarenregionens behov av utbyggda transportsystem utanför Stockholms län bör, mot bakgrund av den kraftiga befolkningstillväxten, ges ytterligare resurser med avseende på en välbalanserad regional utveckling.



Det ger positiva effekter för bostads- och kompetensförsörjning och förbättrar arbetsmarknadernas funktion.

Svealandsbanan

Kungsörs kommun anser att kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne som är ett av sju prioriterade åtgärder av regionerna i Stockholm-Mälardalen måste inkluderas i nationell plan. Sträckan är idag hårt belastad och trafikeras av såväl godstrafik som persontrafik på Svealandsbanan och den så kallade UVEN-linjen. Kostnaden för denna åtgärd är mindre än 200 miljoner kronor, vilket inte är mycket i förhållande till de stora nyttorna som genereras. Det är en sträcka som är central för såväl persontrafik mellan Örebro-Stockholm och Eskilstuna-Västerås som godstrafiken mellan exempelvis Borlänge och Oxelösund. Kommunen anser även att det är nödvändigt att det genomförs trimningsåtgärder för att säkerställa Mälardalstrafiks regionaltågssystem under planperiodens första del.

Det är av största vikt att infrastrukturen på Svealandsbanan rustas upp när Mälartåg/Mälardalstrafiken utvecklar tågtrafiken på sträckan. Det finns en stor potential att utveckla resandet och arbetsmarknaderna längs hela Svealandsbanan.

Om gruvbrytningen i Bergslagen blir av ställer det nya krav på kapacitet för malmtransporter och insatsvaror i ett redan hårt belastat godstransportsystem. Konkurrens mellan persontrafik och godstrafik på järnväg riskerar att bli en begränsande faktor för arbetspendling i längs Svealandbanan och Mälärbanan.

Mälärbanan

Mälärbanans kapacitet är hårt ansträngd vilket påverkar både persontrafik och godstrafik. Personresandet kommer enligt Trafikverkets prognoser att öka med 25–30 procent fram till år 2040 och det är av stor vikt att den ökningen sker med hållbara transporter. Sett till järnvägsresandet beräknas ökningen vara över 50 procent till 2040 jämfört med idag. Det är därför en stor brist att planförslaget helt saknar utbyggnaden till dubbelspår på sträckorna Arboga-Hovsta och Kolbäck-Valskog vilket Trafikverket själva rekommenderat i en nyligen genomförd funktionsutredning. Relativt små åtgärder som tillsammans med kommande fyrsparsträcka Kallhäll-Tomtebodas skulle minska restiden mellan Örebro och Stockholm med cirka 20 minuter samt öka kapaciteten på sträckan.

Åtgärden behövs även för en fortsatt integrering av arbets-, bostads- och studiemarknaderna och är en förutsättning för att uppnå en snabbare tågförbindelse mellan Stockholm och Oslo. Kungsörs kommun är mycket kritiska till att bristerna på Mäljarbanan inte planeras att åtgärdas under planperioden.

Stockholm-Oslo

Huvudstäderna Stockholm och Oslo behöver få en järnvägsförbindelse med kort restid som konkurrerar med flyget. I dag flyger cirka 1,4 miljoner resenärer mellan Stockholm-Oslo varje år, resor som med fördel skulle kunna ske med tåg. Korta restider skulle innebära en bättre tillgänglighet till de två huvudstäderna men även till de övriga målpunkterna längs sträckan.

Kungsörs kommun är positiva till att stråket Stockholm-Oslo pekas ut som viktigt i planförslaget och att det är önskvärt att påbörja en gemensam utredning tillsammans med Norska Jernbanedirektoratet.

Finansieringen av nya stambanor/regionaltågstrafik

Utökade transporter på järnväg är positivt och 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 innefattar stora osäkerheter. Om finansiering sker inom ramen för nationell plan innebär det en stor risk att eventuella fördyringar relaterade till de nya stambanorna tränger ut möjligheterna att finansiera andra viktiga åtgärder för många kommande planer framöver. De flesta resorna är inomregionala och det är viktigt att förutsättningarna för regionaltågstrafiken utvecklas. För det inomregionala resandet är det relativt sett små åtgärder behöver göras och som får stor effekt. De nya stambanorna som föreslås finansieras via nationell plan riskerar att tränga undan andra viktiga investeringar. Trafikverket pekar 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. Det kommer innebära kraftigt begränsade möjligheter att prioritera in nya objekt i kommande planer.



De nya stambanorna får inte heller leda till en försämrad tillgänglighet i Stockholm-Mälarenregionen. 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 regionalstågtrafiken, som är en förutsättning för människors dagliga arbets- och studiependling.

Kungsörs kommun anser att finansieringen av de nya stambanorna bör lyftas ur nationell plan.

E 20

E20 ingår i det nationella stamvägnätet och är av särskild nationell betydelse. Sträckorna Malmö-Göteborg samt Örebro-Stockholm har även internationell betydelse och ingår i TEN-T och utgör en viktig förbindelse mellan Stockholm, Göteborg och vidare söderut till Malmö och Köpenhamn. Trafikverket har tidigare utrett frågan om en framtida koppling mellan E18 och E20 vid Reutersberg/Kungsör och Gräsnäs/Arboga, det finns ett reservat för sträckningen. Dock bedömdes att kostnaden var för hög i förhållande till restidsvinsten. Kungsörs kommun noterar att länken inte finns med i planen.

Kungsörs kommun anser att sträckan Kungsör-Eskilstuna bör byggas om till motorväg. Sträckan förbi Kungsör bör utifrån trafiksäkerhetsbrister prioriteras. Inom kommunen finns flera korsningar med bristande säkerhet som är i behov av åtgärder. Det har genomförts en åtgärdsvalstudie för den aktuella sträckan där Trafikverket i sitt ställningstagande förordar trafiksäkerhetsåtgärder i nämnda korsningar. Vidare bör sträckan Gröndal-Eskilstuna prioriteras och byggas om till 2+2 väg. Objektet är även en viktig förutsättning för utbyggnaden av dubbelspår då järnvägsviadukten över E20 behöver breddas vid spårutbyggnad. Utifrån den stora betydelsen för regionalstågtrafikens robusthet anser kommunen att objektet E20 Trafikplats Gröndal-Eskilstuna 2+2 måste utvidgas till att även inkludera dubbelspårutbyggnaden Folkesta-Rekarne och att dessa åtgärder genomförs samtidigt, inte minst av kostnadseffektivitetsskäl.

Riksväg 56

Det är mycket positivt att Trafikverket fortsätter att investera i väg 56. Vägen har en viktig roll för person- och godstransporter och går mellan flera större städer och hamnar. Den har även en viktig funktion som alternativväg till den högt belastade E4. Kungsörs kommun anser att samtliga sträckor



längs räta linjen ska vara mötesfri väg. Med tanke på den mycket goda samhällsekonomiska lönsamheten och de miljöfördelar som ett färdigställande av hela väg 56 till mötesfri väg resulterar i anser Kungsörs kommun att även resterande delar inkluderas i planen.

Hjulstabron

Mälarsjöfarten är viktig för möjligheten att avlasta landinfrastrukturen från gods och bidra till en klimatsmart transportinfrastruktur. En avgörande del i att förbättra möjligheten till sjöfrakt är att det byggs en ny Hjulstabro där större fartyg kan passera. Hjulstabron finns namngivet i planförslaget i det fall den nationella planens anslag skulle utökas med 10%. Det är mycket viktigt att ökningen av anslaget genomförs. Kommunen anser det anmärkningsvärt att åtgärden inte prioriteras av Trafikverket.

Stadsmiljöavtalens form är resurskrävande

Kungsörs kommun anser att motsvarande medel som finns avsatt för stadsmiljöavtal i stället bör fördelas till länsplanerna för att bidra till den regionala utvecklingen som finns i politiskt förankrade planer i regionen. Stadsmiljöavtalen kräver både stor kunskap och ett stort engagemang från kommunerna vilket gör att det inte kommer alla kommuner till gagn då det inte finns resurser att avsätta.

Utökad ram och länsplaner

Vid utökad ram ställer kommunen sig positiv till en ny eller ombyggnad av Hjulstabron samt utbyggnad av E20 sträckan Gröndal-Eskilstuna till 2+2 väg. Dessa två åtgärder anser kommunen ska vara med i ordinarie plan.

För att klara av de behov och målsättningar som är politiskt förankrade kopplat till den regionala utvecklingen behövs en höjning av ramen för länsplanerna. En höjd planram skulle ge möjligheter att bygga ut cykelvägnätet i större omfattning, skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafiken samt upprätthålla en acceptabel standard på vägnätet med god tillgänglighet och trafiksäkerhet. Det är inom länsplanerna regionerna kan skapa förutsättningar för ett hållbart resande som ger effekt på klimatarbetet.