

KOMMUNSTYRELSEN  
Anders Wigelsbo

## Yttrande över remiss gällande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

### Bakgrund

Trafikverket har på regeringens uppdrag skickat ut förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 på remiss. Sala kommun är, med sitt geografiska läge, mycket berörd av den nationella planen avseende såväl det nationella väg- som järnvägsnätet. Sala kommun är därför tacksam för möjligheten att yttra sig över planen.

### Ärendet

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar i huvudsak:

- drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal)
- medel till forskning och innovation.

Sala kommun samarbetar med andra aktörer i infrastrukturfrågor, men har också ett antal perspektiv som vi särskilt beaktar.

Kommunen ställer sig bakom de remissvar som lämnats av InFram, där Sala kommun sedan många år är aktivt genom samarbetet i Dalabanans Intressenter, och av Region Västmanland.

### Investeringar i statliga vägar:

Sala kommun genomkorsas av två vägar som ingår i det nationella vägnätet; riksväg 56 och riksväg 70. Investeringar i dessa vägar är av största vikt för Sala kommun utveckling, och vi välkomnar därför den kommande investeringen i riksväg 56 mellan Sala och Heby. Det är mycket bra att Trafikverket väljer att investera i åtgärder som både är trafiksäkerhetshöjande och minskar restider – i stället för att bara sänka hastighetsbegränsningar.

## Kommunstyrelsen

Gällande riksväg 70 mellan Sala och Enköping är det av största vikt att sträckan mellan Sala och Fjärdhundra åtgärdas. Idag är sträckan både olycksdrabbad och har låg framkomlighet. En ombyggnad av vägen har diskuterats i många år, men nu är det dags att den åtgärdas.

Trafiksäkerhets- miljö- och framkomlighetsproblemen med riksväg 70 accentueras för varje år i takt med ett ökat resande på vägen för såväl arbetspendling till och från Stockholm som turistresor till Dalafjällen, som ökar såväl sommar- som vintertid.

Vi vill dock belysa vikten av att de åtgärder som vidtas är anpassade för den verksamhet som bedrivs längs vägens sträckning. Sala kommun har många jord- och skogsbrukare, och att sätta upp mitt- och/eller sidoräcken som skapar smala filer gör vägen till såväl svårframkomlig för lantbruksmaskiner som mycket osäker ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Två specifika åtgärder som Sala kommun vill lyfta är behovet av åtgärder vid Salas östra infart på riksväg 56, och planeringen för nästa del av Förbifart Sala.

Gällande den östra infarten välkomnar vi det goda samarbete vi har med Trafikverket idag, men vill understryka vikten av att arbetet får effekt. Den östra infarten till Sala är ett av de största infrastrukturhindren för Sala kommuns tillväxt.

Nästa steg av förbifart Sala har idag låg eller ingen prioritering hos Trafikverket. På lång sikt behöver dock frågan om att få bort ADR-transporter från Salas centrum lösas.

Sala kommun vill också lyfta investeringarna i det statliga nätet av mindre vägar. Många av dessa vägar har idag ett kraftigt eftersatt underhåll. Det blir slutligen en rättvisefråga; landsbygdens befolkning förtjänar också ett modernt vägnät.

Dessutom vill vi lyfta stödet till enskilda vägar. Inom Sala kommun finns 52 mil enskilda vägar, som underhålls av samfälligheter med statligt stöd. Dessa vägar utgör den största delen av den infrastruktur som landsbygdens befolkning nyttjar, större än det statliga vägnätet.

De enskilda vägarna är också av största betydelse för produktionen inom jord- och skogsbruket. De allra flesta av lantbrukets transporter börjar eller slutar på enskilda vägar, som i många fall har låg bärighet och skulle behöva rustas.

Stödet till de enskilda vägarna måste därför öka.

Kommunstyrelsen

### **Investeringar i järnvägar:**

Sala är en järnvägsknut. Tillgången till goda spårbundna kommunikationer är också en av kommunens största styrkor ur ett tillväxtperspektiv. Det är därför av största vikt att de planerade investeringarna i Dalabanan genomförs utan dröjsmål.

Dalabanans kopplingar i ett större perspektiv, till exempel fyrspar mellan Uppsala och Stockholm, belyses i det remissvar från InFram som Sala kommun står bakom.

Hela sträckan Uppsala-Mora måste ha dubbelspar, för att kunna hantera en ökad trafikering av såväl gods- som persontransporter. En investering i dubbelspar på hela sträckan är långsiktig, men arbetet med att planera för detta måste snarast inledas.

På kort sikt måste Dalabanan rustas för att klara 89 minuters transporttid Uppsala-Borlänge. Stråket måste också kunna hantera 20% mer gods, och klara ett tåg i timmen/styv tidtabell.

För att kunna nå de kortsiktiga förbättringarna av Dalabanan behövs fortsatta hastighetshöjande åtgärder på banans södra delar, rustning av banans norra delar och fler mötesstationer.

Det är också viktigt att fortsätta investera i järnvägen Sala – Ransta-Västerås- Eskilstuna – Katrineholm – Norrköping.

Kopplat till investeringar i statlig järnväg och för att främja hållbara stadsmiljöer vill vi från Sala kommun lyfta investeringen i stationsområdet i Sala, inklusive den planskilda korsningen vid Strömsbacka.

Att investera i stationsområdet i Sala är den enskilda investering som för kommunens del kan ge allra störst effekt för såväl Sala kommuns tillväxtpotential som för en mer hållbar mobilitet genom ökad andel kollektivt resande. Dessa investeringar måste därför genomföras i närtid, och sinte skjutas på framtiden.

Den planerade nya stadsdelen Norrmalm bygger till stor del på de förutsättningar som ges genom att stationsområdet i Sala rustas upp enligt plan. Det skapar alltså förutsättningar för mer än 1000 nya bostäder, varav de första börjar byggas redan 2022.

Sala kommuns procentuellt sett snabbast växande tätort är Ransta, som till stor del växer i kraft av sitt gynnsamma läge mellan Sala och Västerås, samt sin goda tillgång till kollektivtrafik genom det järnvägsstopp som finns. För att ytterligare förbättra Ranstas tillväxtpotential behöver ytterligare en

## Kommunstyrelsen

plattform byggas vid järnvägsstationen, och vägen mellan Ransta och Tomta vägskal behöver breddas och rustas upp.

Sala kommun har ett gott och nära samarbete med Region Västmanland i dessa frågor, men behöver också Trafikverkets stöd för att skapa de bästa förutsättningarna för de cirka 150 bostäder som inom kort kan börja byggas i Ransta.

Sala kommun ser också med oro på den generella finansieringen av den statliga järnvägsinfrastrukturen de kommande trettio åren. Att bygga nya stambanor är både bra och välbehövligt, men om dessa finansieras inom ram är risken påtaglig att de omöjliggör eller kraftigt försenar de viktiga investeringar som behövs i den befintliga, och i många fall kraftigt eftersatta, infrastrukturen.

Anders Wigelsbo (C)  
Kommunstyrelsens ordförande