



Handläggare

Daniel Artaeus
Tel. 0152-293 84

Regeringskansliet

Yttrande över remiss, Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Strängnäs kommun samverkar i yttrandet med kommunerna Enköping, Eskilstuna och Västerås, se vidare under rubrik "Yttrande Fyra Mälärstäder." Vi delar också yttrande beträffande brister och behov på järnvägen Järna-Flemingsberg med Region Sörmland samt med övriga kommuner i Sörmlands län. Se vidare rubrik "Nya spår på sträckan Järna-Flemingsberg via Södertälje Syd – yttrandesamverkan inom Region Sörmland".

Här nedan följer först Strängnäs kommuns viktigaste synpunkter i korthet:

Svealandsbanan samt sträckan Järna – Stockholm och stickspår till verksamhetsområden

För att möjliggöra attraktiva och hållbara pendlingsresor behövs kapacitetsförstärkningar på den i huvudsak enkelspåriga Svealandsbanan samt vidare till Stockholm. De mest angelägna prioriteringar som kommunen ser är investeringar på Svealandsbanan samt på dess fortsättning "Grödingebanan", i form av spårutbyggnad för att möjliggöra för Mälärtrafik AB:s trafikplaner, på

- *Sträckan Järna- Stockholm:* Att den genomförda åtgärdsvalsstudien för Järna-Stockholm tas vidare till åtgärdsplanering är mest angeläget, utifrån Strängnäs kommuns behov, då sträckans kapacitetsbrister redan idag helt begränsar möjligheterna till utökad regionalstågtrafik in till Stockholm söderifrån i rusningstid.
- *Sträckan Strängnäs – Södertälje Syd:* Behöver utökad kapacitet i form av dubbelspår på hela sträckan.

Åtgärdena ovan behövs för att fortsättningsvis kunna dra fördel av gjorda investeringar/medfinansiering i Svealandsbanan och resecentrum i Strängnäs stad och i Läggesta/Mariefred samt av gjord medfinansiering i Citybanan och i förlängningen för att nå en högre funktionell sammanlänkning av bostads- och arbetsmarknaderna i Stockholm- Mälärregionen.

- En kapacitetsförstärkning på *sträckan Folkesta-Rekarne*, ger effekter på sträckan Eskilstuna-Västerås och stråket Örebro-Eskilstuna-Strängnäs - Stockholm.



Stöd för dessa åtgärder finns bland annat i Mälardalstrafiks och En Bättre Sits kapacitets- och trafikeringsutredningar, vilka visar på behov av kraftigt utökad trafikering på Svealandsbanan. Förslaget till nationell plan konstaterar också att mellankommunal pendling bedöms öka under perioden, i synnerhet i Mälarreionen, varför behov av dessa angelägna åtgärder utökas över tid.

- Stickspår på Svealandsbanan behöver bevaras och nya behöver tillkomma för att möjliggöra för hållbara godstransporter.

Kommunen ser det som mycket angeläget att industrispår på järnväg bevaras och utvecklas i Strängnäs kommun (Åker styckebruks-spåret och nytt spår vid Storängen/Malmby)

Industrispåren ger anslutning för hållbar spårbunden godstrafik till omfattande nya verksamhets- och logistikområdet, vid Svealandsbanan och E20, i Strängnäs kommun. Med närhet till det nationellt utpekade stråket för godstrafik Rv 55 i nord-sydlig riktning.

Kommunen noterar att förslaget, linje med nationella mål, understödjer ökad användning av hållbara elektrifierade godstransporter, i synnerhet på järnväg. Samtidigt har kommunen nåtts av Trafikverkets remiss om nedläggning av stickspår mot Åkers styckebruk, vilket kommunen således ifrågasätter och motsätter sig.

Riksväg 55 – strategisk länk för vägtransportssystemet

Riksväg 55 har stor strategisk betydelse regionalt, storregionalt och nationellt som en väsentlig förbifart till Stockholm. Rv. 55 är en förbifart över Mälaren direkt väster om Stockholms län. Även om det är klassat som regionalt stråk har riksvägen en stor nationell betydelse, såsom prioriterat nationellt stråk för tung trafik. En utveckling av stråket gynnar Sydöstra Sveriges kopplingar mot Arlanda flygplats, Uppsala samt vidare mot Gävle och Norrland. Det är därför av vikt att riksväg 55 klassas som en nationell väg alternativt får en hög prioritet för åtgärder i Länstransportplanerna för Sörmlands län och Uppsala län. Hela riksvägen bör få en standard som mötesfri väg och en hastighet om 100 km/h., där 2+1 körfält är angeläget mellan Strängnäs och Enköpings centralorter.

Ny Hjulstabro - en nationell åtgärd på Riksväg 55

I den nationella planen saknas i huvudförslaget en satsning på Hjulstabron och det är högst osäkert när åtgärd kan bli aktuell. Bron utgör en viktig komponent för trafik över Mälaren på berörd väg, Rv 55. Hjulstabron samt Rv. 55 behöver upprustas samtidigt.

Behov av utökad ram

Slutligen förordar Strängnäs kommun en utökning av ramen i kommande planeringsperiod. Fördelningen av medel i den nationella planen måste än mer



stödja och bidra till en positiv utveckling inom den funktionella arbetsmarknadsregionen "Stockholm- Mälarenregionen". En större andel av den totala ramen behöver även avsättas till den regionala Länstransportplanen för Sörmland. Detta för att inrymma en bredare finansiering av fler angelägna objekt och trimningsåtgärder.

Nya spår på sträckan Järna-Flemingsberg via Södertälje Syd – Yttrandesamverkan inom Region Sörmland

Järnväg Järna – Stockholm C. via Södertälje Syd

I föregående nationella plan pekades järnvägssträckan mellan Järna - Stockholm 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.

Stråket från Järna in mot Stockholm C utgör en trång sektor som inte bara påverkar Sörmland negativt utan också området söder om Mälaren samt västra och södra Sverige. 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, vilka löper samman på sträckan.

Begränsningarna påverkar möjligheten för tillräcklig framtida regionaltågstrafikering till och från Stockholm. Fjärrtrafiken påverkas inte i lika stor utsträckning på grund av prioriteringsreglerna i de årliga tågplanerna. Utvecklingen idag hämmar utvecklingsambitionerna i Sörmland. Därför är det av stor vikt att sträckan Järna-Flemingsberg åtgärdas snarast.

Trafikverket bör snarast påbörja järnvägsplanearbete för ökad kapacitet i stråket. Utan åtgärder på sträckan finns en risk att kommande investeringar inte kommer att kunna utnyttjas på ett effektivt sätt och att nya flaskhalsar snarare förhindrar både ambitioner för regional-, gods- och fjärrtågtrafik. Planarbetet måste förhålla sig till att ökad kapacitet ska utnyttja Södertälje Syd och utveckla dess funktionalitet.

Yttrande Fyra Mälarstäder

Stockholm-Mälarenregionen växer och blir allt viktigare för hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. Kommunerna i "Fyra Mälarstäder", bestående av Enköping, Eskilstuna, Strängnäs och Västerås kommuner, utgör en stor del av Mälarenregionen. Fyra Mälarstäder växer dessutom mer tillsammans än riksgenomsnittet och år 2050 beräknas det bo fler än 450 000 här. Inom Fyra



Mälarstäder finns även en hög bostadsproduktion och fram till 2030 är planen att bygga runt 50 000 nya bostäder i attraktiva lägen. Kommunerna i Fyra Mälarstäder ingår även i den större organisationen Mälardalsrådet och står bakom den gemensamt framtagna Storregionala Systemanalysen 2020.

Fyra Mälarstäder, verkar bland annat för ökad integration avseende arbeten, bostäder och utbildning mellan kommunerna och med omgivande regionala noder. Kommunerna har goda förutsättningar för en ökad funktionell sammanlänkning sinsemellan och inom Mälarregionen, inte minst då avstånds-, täthets- och storleksförhållanden är mycket gynnsamma:

- Centralorterna ligger på enbart 3-4 mils avstånd
- Befolkningen överstiger 400 000 invånare vid den nationella planens utgångsår
- Mälardalens universitet fördelar sig mellan de två största kommunerna
- Världsledande industrier med lokal förankring kraftsamlar för utveckling och nyetableringar tillkommer
- Större logistikområden finns, planeras och byggs ut i området
- Eskilstuna kombiterminal är Sveriges tredje största inlandsterminal sett till omlastad volym efter Malmö och Göteborg, men har den starkaste utvecklingen av de tre. Eskilstuna kombiterminal levererar gods till och från hela Stockholm-Mälarregionen.
- Västerås hamn är Nordens största insjöhamn
- Strängnäs och Enköping tar stora initiativ för bostadsförsörjning i Mälarregionen. Tätorterna Strängnäs stad och Mariefred planeras för minst fördubblat antal hushåll i stationsnära lägen.

En gemensam utvecklingsplan understödjer en planeringsmässig samsyn och ökad samverkan. Långsiktig hållbarhet nås bland annat genom en gemensam målbild om:

- Den kollektiva resan ska ta maximalt 20 minuter med en turtäthet om 20 minuter mellan de närmaste centralorterna inom Fyra Mälarstäder
- God tillgänglighet till Stockholm, Uppsala och Arlanda med restider ner mot 45 minuter och en turtäthet om 20 minuter
- Ett infrastruktursystem där sjöfarten får spela en mycket större roll för godstransporterna

Vad som förenar oss är även en alltjämt pågående sammanlänkning med Stockholmsregionen, via huvudstråken "Mälarbanan-E18" samt "Svealandsbanan-E20". Arbets- och bostadsmarknaderna blir allt mer sammanvävda i dessa sammanhang. Vi ser oss som en part i den gemensamma utvecklingen av Stockholm-Mälardalen, med bidrag till hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft.

För att understödja tillväxten i Fyra Mälarstäder och tidsmässigt koppla Mälardalsregionen närmare Stockholmsregionen, behöver den nationella



transportplanen möjliggöra nödvändiga satsningar för att bygga bort flaskhalsar i transportinfrastrukturen för person- och godstransporter. Våra teknik- och industristäder har en viktig roll i klimatomställningen av den tunga industrin i landet med till exempel utveckling och tillverkning av batterier. Våra världsledande företag, som exempelvis ABB, Northvolt och Senior, har valt sin strategiska lokalisering inom vårt geografiska område och har stort behov av kompetensförsörjning. Detsamma gäller myndigheten Försvarsmakten i Enköping. Större logistikområden planeras och byggs ut i området, där kan nämnas Gorsingskogen, tätortsnära i Strängnäs stad, med 300 hektar tillgänglig industrimark som även kan inrymma tyngre industrier.

Personal- och gods behövs, utifrån detta, kunna transporteras snabbt och smidigt till och från vår region, vilket ökar behovet på tillgänglighet i transportsystemet.

Synpunkter på remissförslaget

Tyvärr ser vi en frånvaro av högst angelägna åtgärder i vår del av Sverige, varför det är mycket nödvändigt att finansieringsramen för nationell plan utökas för att kunna inrymma dessa. Genom att nationell plan investerar i vår del av Mälardalsregionen, så investeras det samtidigt för hela Sveriges utveckling. Här finns en betydande del av Sveriges produktion och konsumtion samt import och export.

Vi vill därför särskilt lyfta att Nationell transportplan 2022-2033 behöver innehålla följande högst angelägna objekt, vilka även återfinns inom Mälardalsrådets framarbetade Storregionala Systemanalys 2020.

Prioriterade infrastrukturobjekt som saknas i remissversionen

Fyra Mälarstäder har gemensamt pekat ut de infrastrukturobjekt som är högst prioriterade inom regionen. För att nå vår gemensamma målbild vill Fyra Mälarstäder särskilt belysa följande investeringsobjekt som saknas i remissversionen av Nationell transportplan 2022-2033.

- **Svealandsbanan – utökad kapacitet för en sammanlänkning av Mälardalen!**

För att möjliggöra attraktiva resor i båda riktningar runt Mälaren behövs kapacitetsförstärkningar på den i huvudsak enkelspåriga Svealandsbanan och vidare in till Stockholm. Att den genomförda åtgärdsvalsstudien för Järna-Stockholm tas vidare till åtgärdsplanering är mycket viktigt, då sträckans kapacitetsbrister redan idag helt begränsar möjligheterna till utökad regionaltågstrafik in till Stockholm söderifrån i rusningstid. En kapacitetsförstärkning på sträckan Folkesta-Rekarne, den enkelspåriga 4 kilometer långa sträckan som delas av Svealandsbanan med banan Sala-Oxelösund ger effekter både på sträckan Eskilstuna-Västerås som för stråket Örebro-Eskilstuna-Strängnäs-Stockholm. Stöd för båda dessa åtgärder finns



bland annat i Mälardalstrafiks och En Bättre Sits kapacitets- och trafikeringsutredningar, vilka visar på behov av kraftigt utökad trafikering på Svealandsbanan.

- **Riksväg 55 – strategisk länk för vägtransportsystemet!**

Riksväg 55 från Norrköping till Uppsala har en viktig roll i det nationella vägnätet för gods samt som länk för näringslivet och arbetsmarknaderna i Sörmland och Uppland län. Det är därför av vikt att riksväg 55 klassas som en nationell väg. Hela riksväg 55 bör få en standard som mötesfri väg och en hastighet om 100 km/h, synnerhet mellan Strängnäs och Enköpings centralorter. Detta är inte minst viktigt för att kunna utveckla kollektivtrafiken med buss då det inte finns något sammanhängande tågssystem i stråket, men även för att minska olyckorna på denna mycket olycksdrabbade väg. Riksväg 55 har en viktig funktion som alternativ till E4:an för att ta sig från södra Mellansverige till Arlanda och Uppsala och vidare mot Norrland, utan att behöva passera genom Stockholm. Vägen fungerar som redundans till stråken till och genom Stockholm. Riksväg 55 säkerställer på så sätt storregionala transporter mellan de större städerna med mål- och bytespunkt i Stockholm–Mälarenregionen, Arlanda och norra Storstockholm. Riksväg 55 bör ha anpassats till ovan nämnda mål före år 2030.

- **Hjulstabron – anpassning till större fartyg för smarta godstransporter!**

Hjulstabron måste inom planperioden ha en utformning som medger att de fartyg som Mälärprojektet medger (160*24*7m) kan passera bron och anlöpa Västerås och Köpings hamnar. Utan en anpassad bro fyller inte Mälärprojektet sina tillgänglighetsmål och enorma investeringar görs i sluss, farled och hamnar utan att kunna nyttjas fullt ut, så som projektmål och avtal stipulerar. Vi vill poängtera att en satsning på Hjulstabron är en satsning på sjöfarten och Sveriges internationella samarbeten. Västerås kommun har redan investerat 1,2 miljarder i hamnutvecklingen och totalt ligger parternas investeringsnivåer för Västerås och Köpings hamnar, muddring av Mälärfarleden och Södertälje sluss och kanal på 5,4 miljarder. Investering av ny bro beräknas till ca 800 miljoner kr och är den sista investeringsdelen för projektet som helhet och avgörande för att få ut nyttan av den totala investeringsvolymen. Det är därför anmärkningsvärt att remissversionen av Nationell transportplan 2022-2033 inte pekar ut finansiering av ny Hjulstabro i annat fall än om ramen höjs.

- **Järnväg Eskilstuna-Västerås – utökad kapacitet för hållbar tillväxt!**

För Mälardalen är det viktigt med fungerande arbets- och studiependling mellan de två storregionala kärnorna Eskilstuna och Västerås. Städerna delar på Mälardalens Universitet. För att öka tillgängligheten och utveckla möjligheter till större utbyte och en gemensam arbetsmarknad mellan städerna är det mycket viktigt med bra tågförbindelser, vilket det av Mälardalens regioner ägda Mälardalstrafik också genomfört med kraftigt utökad utbud från 2021. En tät



tågtrafik underlättar också för byten mellan tåg på Svealandsbanan och Mälardalen, vilket gör att restiderna mellan t ex Strängnäs-Västerås och Enköping-Eskilstuna kan bli attraktiva för arbetspendling och studier. Den mest angelägna åtgärden är dubbelspårsutbyggnad på sträckan Folkesta-Rekarne. Åtgärden ger högre kapacitet och robusthet för såväl persontågs- som godstrafik. Dubbelspårsutbyggnaden avser en sträcka på ca 4 km och är av Trafikverket kalkylerat till 370 miljoner kronor, vilket i sammanhanget kan ses som ett ringa belopp för en angelägen åtgärd.

- **Arosstråket – ny järnväg för regionförstoring!**

För Mälardalen är det viktigt med fungerande arbets- och studiependling mellan de storregionala kärnorna. En ny järnväg möjliggör effektivare förbindelser i öst-västlig riktning norr om Mälaren för såväl gods- som persontransporter. Ur ett storregionalt perspektiv är en ny järnväg viktig som en alternativ väg att ta sig från Mellansverige till Uppsala och vidare mot Norrland eller Arlanda utan att behöva passera Stockholm. Regionalt skulle en ny järnväg bidra till att kollektivtrafiken får en stärkt konkurrenskraft gentemot bilen. Att länka ihop Mälardalens noder ger mycket större möjligheter och ger en avsevärt större valfrihet vad gäller boende, arbete och fritid vilket är faktorer som ger ytterligare möjlighet till bostäder i attraktiva och kollektivtrafiknära lägen för att bostadsförsörja den växande Mälardalsbefolkningen.

- **Västerås resecentrum – utökad kapacitet för trafikförsörjning av norra Mälardalen!**

För att trygga kapaciteten i den regionala nod som Västerås utgör behöver Västerås centrala bangård vara ombyggd före 2027. Stöd för detta finns i åtgärdsvalsstudier och efterföljande utredningar kopplade till järnvägens behov. Utredningarna visar att den ökning av tågtrafiken som fyrspårsutbyggnaden medför tillsammans med befolkningsökning och trafikoperatörernas bedömda behov av trafikering inte kan hanteras efter 2027 i den utformning som bangården har idag. Detaljplanering pågår och beräknas klar under 2022 för att förverkliga ombyggnation av resecentrum och bangård. Parallellt pågår planering som ger 6 000 bostäder inom en 500 meters radie från resecentrum och ytterligare 4 000 bostäder inom en radie av 1 kilometer. Utifrån detta är det anmärkningsvärt att remissversionen av Nationell transportplan 2022-2033 inte pekar ut finansiering av den statliga infrastrukturen av bangård och bro över spår som beräknas uppgår till ca 600 miljoner och är nödvändiga investeringar för ökad kapacitet.

Daniel Artaeus
Utredare