

Regeringen

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Yttrande över Trafikverkets rapport Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen

Trafikverket överlämnade den 15 januari 2024 ett regeringsuppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag för den långsiktiga planeringen av transportsystemet. Huvudsyftet med inriktningsunderlaget är att ge regeringen ett underlag till en kommande infrastrukturproposition. Inriktningsplaneringen omfattar bedömning av ekonomiska ramar och ger vägledning för prioritering av åtgärder i den nationella planen för transportinfrastrukturen.

Underlaget har i samband med överlämnandet gått ut på extern remiss. Enköpings kommun har valt att svara på remissen i form av detta yttrande.

Övergripande synpunkter

Enköpings kommun är en tillväxtkommun i en expansiv och kunskapsintensiv del av Mälardalen. Det är vår bestämda uppfattning att stora samhällsnyttor och potentiell tillväxt riskerar att gå förlorad om de stora planerade infrastrukturinvesteringarna i vår del av landet inte kommer till stånd.

Medlen i den nationella planen måste än mer, än i tidigare planer, stödja och bidra till en positiv utveckling i Stockholm-Mälardalenregionen. En större andel av den totala ramen behöver också avsättas till våra regionala Länstransportplaner. Detta för att öka genomförandet av planerade åtgärder och samtidigt komma vidare med viktiga och för samhällsutvecklingen nödvändiga objekt.

Ramarna för länsplanerna har räknats upp med 2023 års priser. Utvecklingen av priset på infrastruktur har dock varit betydligt högre, vilket innebär att ramarna reellt är avsevärt mindre och därmed underfinansierade. Förutsättningarna för regionerna, i egenskap av länsplaneupprättare, och kommunerna att medverka och bidra i det nationella trafiksäkerhetsarbetet är därmed ytterst begränsat.

Vi välkomnar en kommande dialog med Regeringen och Trafikverket kring hur vi bäst samverkar i dessa frågor.

Beslut om satsningar när kostnader och nyttor är väl utredda

Trafikverket föreslår mot bakgrund av kostnadsutvecklingen att objekt bör omprövas om kostnaderna visar sig högre eller nyttorna lägre än vad som bedömts inledningsvis. Vi ställer oss bakom principen att kostnader och nyttor bör vara väl utredda för att kunna motivera de omfattande infrastrukturinvesteringar som är nödvändiga inte minst i Mälardalen. Vi förstår att det riskerar att få stora undanträngningseffekter om projekt kvarstår i planerna under lång tid utan att få framdrift.

Samtidigt ser vi en uppenbar risk att de mest svårbedömda, men samtidigt mest angelägna projekten, är just de i Mälardalen, eftersom det är omfattande och i många fall berör flera aktörer och politiska nivåer. Det är vår uppfattning att om dessa investeringar inte slutförs så riskerar det att få mycket allvarliga konsekvenser för tillväxt och utvecklingskraft i vår del av landet.

Vi vill också framhålla att staten inte får göra avkall på den långsiktighet som andra aktörer, såsom regioner, kommuner och näringsliv, behöver för att våga genomföra direkta eller indirekta investeringar med koppling till de aktuella projekten. Detta är särskilt av vikt vid större förhandlingar och ingångna avtal. Ett sådant exempel är avtalet om Mäljarbanans kapacitetsökning som riskerar att försenas ytterligare. Vi ser en uppenbar risk att kommuner och andra aktörer gör investeringar som går om intet till följd av att projekt senareläggs eller ändras. Ett sådant exempel är de muddringar som har gjorts inför utbyggnaden av Hjulstabron.

Det är avgörande med ett större systemtänk vid bedömningen av samhällsnytta för infrastrukturinvesteringar. Enskilda etapper eller objekt kan bedömas ha låg lönsamhet men hög lönsamhet när dessa sätts in i ett storregionalt sammanhang. Ett större fokus på samhällsnytta gör också att prognoser och värdering av tid blir viktigare. Enköpings kommun efterfrågar en större transparens i nyttoberäkningar och prioritering av och mellan olika objekt.

Regionövergripande samband

Det behöver läggas ett medvetet fokus på utveckling av regionöverskridande samband i Mälardalen i kommande nationell plan och i medelstildelning för berörda länstransportplaner. Detta inte minst utifrån inriktningsunderlagets delfokus på förbättrad tillgänglighet till Arlanda flygplats för vägtransporter och att sådana regionsöverskridande kopplingar har varit haltande i nuvarande länstransportplaner.

Det behövs en ökad samsyn i den mellanregionala planeringen och i medelstilleddning för sådana objekt. Vi ser också ett ökat behov av att förbättra synkroniseringen mellan objekt som berör både nationell plan och länsplaner. I detta sammanhang vill vi särskilt lyfta fram viktiga satsningar på **Hjulstabron** som är viktig för att dra nytta av de stora ekonomiska investeringar som gjorts för bland annat Södertälje sluss och hamnarna i Västerås och Köping. Bron är även viktig för framkomligheten på riksväg 55. Frågan om Hjulstabron är viktig då det är en förutsättning för att större/bredare lastfartyg ska kunna trafikera till Mälarhusarna.

Riksväg 55 är en såväl nationellt som regionalt viktig förbindelse mellan Norrköping och Uppsala. I det nationella vägnätet är vägen viktig för gods och fungerar som en yttre alternativ vägsträckning mellan norra och södra delarna av stor-Stockholmsområdena. Vägen är även en viktig regional länk för näringslivet och arbetsmarknaderna i Södermanland och Uppsala län. För sträckan mellan Enköping och Uppsala pågår ett aktivt planeringsarbete och ombyggnationen ska genomföras under 2026–2028.

Aroslänken är en ny järnväg som 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 och gynna många dagliga pendlingsresenärer. Vi vill också framhålla tillgången för gods till Norra Stockholmsområdet via terminalen i Rosersberg.

Av stor betydelse är också den framtida förbindelsen mellan Oslo och Stockholm med målsättningen under 3 timmar. En sådan förbindelse förutsätter i sin tur en planeringsbild som sträcker sig över flera olika projekt där behovet av en gemensam målbild är avgörande för att kunna säkerställa samhällsekonomisk nytta.

Vi vill även lyfta fram betydelsen av att säkerställa investeringar i infrastruktur i östra Mälardalen utifrån ett beredskaps- och säkerhetsperspektiv. Exempelvis är Ledningsregementet i Enköping och Civilområdeskansli Mitt i Örebro båda beroende av stabila och väl fungerande kommunikationer på bland annat E18 och Mälarhusarna. Tillgången till flygbasen på Ärna är beroende av framkomligheten på riksväg 55 med Hjulstabron och i förlängningen Aroslänken.

Lokala förhållandens inverkan på den storskaliga kollektivtrafiken

Enköpings kommun vill särskilt uppmärksamma regeringen på frågan om utbyggnaden till fyra spår genom Sundbyberg. Trafikverket har signalerat att omständigheterna gör att projektet riskerar att skjutas långt på framtiden, det har talats om genomförande först 2042. Vi anser att detta är orimligt med hänsyn till den betydelse som svårigheten med framkomligheten har för hela tågsystemet och inte minst kommunerna längs Mälarsebanan.

Vi avser under 2024 att uppvakta regeringen i denna för oss centrala fråga med förhoppning om ett snabbare framåtskridande.

Från Enköpings del vill vi också framhålla att vi i en framtida utbyggnad av regiontågstrafiken i Stockholms län ser en möjlighet att planera för och investera i ett **tågstopp i Grillby**.

Enköpings kommun vill också framföra att vi ser fördelar med ett framtida tågstopp på Finnsletten i Västerås utifrån ett vidgat arbetsmarknadsperspektiv där möjligheten till pendling till stora och växande arbetsplatser säkerställs.

Hållbara transporter och hållbart resande

I Inriktningsunderlaget framhåller Trafikverket att man vill se en utveckling där kollektivtrafikåtgärder fortsatt kommer att finansieras via länsplanerna i de fall då systemet med stadsmiljöavtalen tas bort.

Det innebär att länsplanerna förväntas finansiera en större del av investeringarna kopplat till hållbara transporter och hållbart resande utan en motsvarande ökning av de tilldelade medlen. Enköpings kommun menar att detta är orimligt och kommer få stora konsekvenser för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, kommunerna och invånarna. Det kommer att få en mycket negativ inverkan på den nödvändiga omställningen till hållbara transporter och i förlängningen på möjligheten att nå uppsatta klimatmål.

Vi anser sammantaget att stadsmiljöavtalen fyller en avgörande funktion i kommuner och regioners arbete med att genomföra större investeringar i samhällsviktig kollektivtrafik.

Styrmedel och alternativ finansiering

Alternativa finansieringsformer bör prioriteras utifrån de transportpolitiska målen och inte utifrån regioner eller kommuners möjligheter att bidra till alternativ finansiering. Vi

ser en risk att alternativ finansiering inte används som ett styrmedel för ett ökat hållbart resande utan istället blir ett sätt att utöka de ekonomiska ramarna. Vi ställer oss positiva till att Trafikverket ges i uppdrag att titta närmare på andra typer av styrmedel för att kunna hantera olika transportslags externa effekter, i synnerhet effekter till följd av trängsel i större svenska städer.

För Enköpings kommun

Peter Book
Kommunstyrelsens ordförande
Enköpings kommun