



Handläggare

Daniel Pettersson

Enhetschef Översiktlig planering/Strategisk planering

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Remiss: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026– 2037

Inledning

Enköpings kommun har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

Enköping är en fortsatt expansiv kommun. Som en del av samarbetet Fyra Mälarstäder representeras tillsammans över 350 000 invånare. Enköping är verksamma i en dynamisk och expansiv region där innovativ forskning och spetskompetens blandas med sekellång industritradition. Som en del av Stockholm Mälardalsregionen utgör Fyra Mälarstäder en förutsättning för svensk tillväxt och nya arbetstillfällen. Men för att fullt ut kunna tillvarata den investeringspotential som finns i denna region behöver nödvändiga investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik göras där nationell infrastrukturplanering behöver medverka.

Förslaget till nationell plan i sin nuvarande form, möter inte alls den efterfrågan på infrastrukturinvesteringar som finns för den inre delen av Mälardalen.

Sammanfattning

Enköpings kommun anser att regeringen i sitt fastställelsebeslut om nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037 ska besluta om och ange förutsättningar för följande åtgärder:

- Transportsektorns kopplingar till klimatomställningen behöver förtydligas.
- Mälarbanan, Tomtebodavägen-Kallhäll – Objektets genomförande bör påskyndas. Enköpings kommun anser att behov och nytta i Mälarbanestråket ska betraktas i ett systemperspektiv. Kopplingen till Oslo-Stockholm 2.55 behöver förtydligas.
- Arosbanan mellan Enköping och Uppsala är en felande länk i transportsystemet som kräver insatser i form av utredningar för att kunna åtgärdas i framtiden.
- Hjulstabron – Anläggande av ny bro är väsentligt för sjöfartens framkomlighet. Vi önskar ett klargörande om hur åtgärden ska hanteras som OPS-objekt.
- Investeringar och nyttoberäkningar för åtgärder och objekt ska beräknas och redovisas utifrån ett stråk- och systemperspektiv.
- Länsplanerna har fått ett högre anslag och ansvar för trafiksäkerhet och åtgärder för hållbart resandet. Enköpings kommun anser att stadsmiljöavtalet bör återinföras.
- Arlandautredningens utpekade åtgärder bör adresseras i planen.

Transportsektorns medverkan i att nå klimatmålen

I uppdragsdirektivet har klimatfrågan tonats ner som utgångspunkt för transportpolitiken. Trots det konstateras det att klimatmålet om minst 70 procents minskning av utsläppen till 2030 jämfört med 2010 inte kommer att nås. Enköpings kommun har som en av kommunerna i Viable cities via klimatkontraktet förbundit oss till att uppnå klimatneutralitet till 2040. I det nödvändiga omställningsarbetet ser vi tydliga kopplingar till det transportpolitiska området.

Enköpings kommun anser att Trafikverket är en viktig aktör i arbetet med att främja ett hållbart samhälle och i omställningen mot minskat fossilberoende. Transportsektorns olika delar behöver bättre samverka för att uppnå de nationella klimatmålen. Sambanden mellan satsningar på exempelvis kollektivtrafik och cykelinfrastruktur behöver tydliggöras. Planens långsiktiga effekter på klimatet behöver närmare analyseras utifrån ett systemperspektiv.

Förutsägbarhet och samhällsekonomisk lönsamhet

Det är av stor vikt att nationella satsningar ges tydligt kommunicerade tidplaner som skapar förutsättningar för regional och kommunal planering.

Staten, regionen och kommunerna måste ha ömsesidigt förtroende för varandra och kunna lita på att alla parter fullföljer sina åtaganden.

Det är viktigt att objekt prioriteras och rangordnas. Det är därför positivt att planen vilar på samhällsekonomisk lönsamhet. Trafikverket behöver vara tydliga och transparenta med de kriterier som bedömningarna vilar på och lyhörda för förändringar och osäkerheter. Enköpings kommun anser också att de prognoser som används skulle behöva kompletteras med regionala och lokala underlag för att fånga den faktiska utvecklingen.

Enköping vill betona vikten av att nyttan för åtgärder och objekt ska beräknas och redovisas utifrån ett stråk- och systemperspektiv. För att minimera risken att åtgärder som tillsammans skapar stor nytta faller bort bör enskilda objekt ses utifrån ett sammanhang.

Vissa objekt är av särskild dignitet och förhandlas inom ramen för breda överenskommelser mellan stat, region och kommun. Dessa objekt bör lyftas ur den ordinarie planeringsprocessen och bedömas utifrån fler kriterier än samhällsekonomi eftersom de omfattas av ömsesidiga beroenden och motprestationer inkluderande flera avtalsparter.

Synpunkter på namngivna investeringar

Enköpings kommun vill belysa vikten av att bedöma infrastrukturens nyttor utifrån ett helhetsperspektiv. Åtgärder måste ses som en del av ett större system där stråk sträcker sig över länsgränserna.

Långsiktigt robusta och effektiva system kräver en ökad samordning av väg- och järnvägsinvesteringar över länsgränserna. Åtgärder bedöms i relation till hela transportsystemet och inte som isolerade projekt.

Mälarbanan

Utbyggnaden till fyrspar genom Sundbyberg identifierades som samhällskritisk redan på 1990-talet. Utifrån det slöts Citybaneavtalet 2007 där utbyggnaden till fyrspar genom Sundbyberg ingick. Citybanan medfinansierades av kommuner och regioner i berörda län med totalt två miljarder kronor.

Enköpings kommun anser att ansträngningarna för att skynda på tidsplanen för utbyggnaden av Mälarbanan genom Sundbyberg måste öka. Det är dessutom avgörande att samtidigt arbeta med andra flaskhalsar på

Mälarbanan, som dubbelspår mellan Västerås och Örebro och ökad kapacitet mellan Stockholm och Västerås.

Enköpings kommun anser att bristen på helhetssyn syns i Mälarbanans behandling i den nationella planen. I dagsläget saknas det åtgärder för att stärka kapaciteten för helheten på banan trots att investeringar i två nya spår mellan Tomtebodavägen och Kallhäll pågår.

Satsningen på Oslo–Stockholm 2.55 bör vara grundläggande i investeringsplaneringen för att möta det ökade kapacitetsbehovet. Det förändrade omvärldsläget gör dessutom öst–västliga förbindelser viktigare än någonsin – något som inte speglas i det aktuella planförslaget.

Arosbanan

Arosbanan är framlyft som prioriterat behov efter 2045 i En Bättre Sits storregionala systemanalys. Därför verkar Region Uppsala för att påbörja en utredning av en saknad järnvägslink mellan Enköping och Uppsala med arbetsnamnet Arosbanan. Väg 55 som går i samma snitt är idag hårt belastad och kapaciteten i stråket behöver öka. En Arosbana bidrar både till regionförstoring och flerkärnighet och omnämns inom ramen för den så kallade Arlandautredningen som en viktig länk som tydligt kan påverka Arlandas framtida upptagningsområde positivt varför den också har en framtida storregional betydelse. Arosbanan bidrar också till bättre beredskap. Den nya järnvägen förstärker redundansen i systemet i Mälardalen och underlättar logistiken för totalförsvaret.

Tillgänglighetsförbättringen kan även underlätta rekrytering till verksamheterna vid flygflottiljen i Uppsala och ledningsregementet i Enköping. På motsvarande sätt ökar Arosbanan redundansen också för persontrafik- och godstrafik då den ger alternativa resvägar om järnvägen söder om Stockholm Central av olika anledningar är ur bruk. Därför anser Region Uppsala att Arosbanan bör omnämnas som en intressant framtida utredning.

Hjulstabron

En ny Hjulstabro är en nödvändighet för att stärka väg 55 som har en viktig funktion som västlig förbifart genom Stockholmsregionen. En ny högbro krävs också för att få full effekt på satsningarna som gjorts för att större lastfartyg ska kunna trafikera farleden på Mälaren. Det är således mycket

positiv att objektet är med i nationell plan. Vi anser att det krävs ett förtydligande kring brons eventuella finansiering genom offentligt privat samarbete (OPS).

I och med Energimyndighetens föreslagna utpekande av hamnarna i Västerås och Köping som riksintressen för drivmedelsdepåer blir en fullt utbyggd Hjulstabron central.

Samlat systemperspektiv

Region Uppsala förespråkar att investeringar så långt som möjligt bör göras i ett samlat systemperspektiv. Det är viktigt att olika satsningar som funktionellt hänger samman med varandra genomförs samlat under en så kort tidsperiod som möjligt. Det är först när alla större brister inom ett helt stråk är åtgärdade som den fulla nyttan av satsningarna uppnås.

Länsplanerna har en central roll i trafiksäkerhetsarbetet och det hållbara resandet men anslaget räcker inte till

Stadsmiljöavtalen har haft en viktig roll i att skapa förutsättningar för hållbart och aktivt resande. Kommunen är positiv till att återinföra någon form av statligt stöd till kommuner i syfte att driva på denna utveckling.

Länsplanerna är ett viktigt verktyg som kan komplettera satsningar i nationell plan, särskilt kopplat kring bland annat trafiksäkerhet, tillgänglighet och klimatomställning som alla kan ha stor lokal, regional och nationell nytta. Länsplanerna bör därför ha ett anslag som speglar detta uppdrag så att regionerna får reella möjligheter att bidra till helheten i transportsystemet. En välfinansierad länsplan är en förutsättning för att den nationella planen ska bli både effektiv och rättvis i hela landet.

Arlandautredningen

Det är väsentligt för Sverige att tillgängligheten till Arlanda förbättras. I den så kallade Arlandautredningen konstateras det att den internationell tillgängligheten är avgörande för att upprätthålla Mälarregionens och Sveriges konkurrenskraft.

Planförslaget berör i viss utsträckning åtgärder som föreslås i utredningen. Enköpings kommun saknar ett konkret ställningstagande kring hur de

föreslagna åtgärderna i utredningen ska genomföras. I dessa frågor förutsätter vi en tät dialog mellan staten, kommunerna och berörda regioner.