



Kommunstyrelsen
Henrik Olofsson
Utvecklingschef
Dnr: 24KS163
Datum: 2025-12-05

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastruktur-
departementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Ange D.nr LI2025/01587

Svar på remiss av Nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037 D.nr LI2025/01587

Samhällsekonomisk lönsamhet i stråk

Vi ser positivt på att Trafikverket använder sig av begreppen "nettonuvärdeskvot" och "samhällsekonomisk lönsamhet" vid prioritering av projekt. Figur 45 och 46 i den nationella planen visar tydligt hur detta kan leda till god vägledning vid användning av begränsade skattemedel. Vi vill dock framhålla vikten av att "systemeffekter" tillmäts stor vikt, då projekt i den nationella planen ofta utgör delprojekt i större sammanhang, som väg- eller järnvägsstråk. Ett delprojekt kan därmed te sig som mindre samhällsekonomiskt lönsamt jämfört med andra delprojekt i samma stråk. Samtidigt blir förstås lönsamheten i de högre värderade delprojekten sämre om inte hela stråket genomförs. Ett tydligt exempel i vår egen närhet är riksväg 50, sträckan Medevi-Brattebro, där hela sträckan från E4 vid Mjölby via Motalabron, till E20 vid Brändåsen är byggd, bortsett från detta delprojekt. Kedjan blir aldrig starkare än den svagaste länken och situationen på vägen är idag ohållbar, se även under egen rubrik nedan.

Förändringar i projekt måste ta lokala hänsyn

Den nationella planen för transportinfrastruktur har ett naturligt fokus på att binda ihop stråk genom landet för att långväga transporter ska fungera på ett effektivt och hållbart sätt. Samtidigt utgör framför allt vägarna livsavgörande förbindelser även i lokalsamhällen och kommuner.

Vi tycker oss se en tendens, att projekt i den nationella planen alltmer utsätts för ett hårt besparingstryck och att det då är de lokala behoven då får stryka på foten. Korsningslösningar görs sämre än vad nuvarande trafikmängd egentligen motiverar. Kommuners utvecklingsplaner för områden som kommer att nyttja redan underdimensionerade trafikplatser innebär senare krav på att kommunen bekostar en standardökning i Trafikverkets korsning till den nivå som skulle ha byggts från början. Planskilda gångpassager tas bort ur beslutade vägplaner så att en sedan länge bebyggd bygd byggs så att den plötsligt delas av en högtrafikerad väg, där det enda sättet för barn att träffa kompisar utan att vuxna med motorfordon är inblandade är att barnen springer över den nya vägen. Självfallet kommer förändringar i beteenden att behöva accepteras. En parallellväg till en trafikplats med access till en ny nationell väg kan innebära en omväg för en boende. Detta är inte ett problem, utan snarare en fråga om minskad bekvämlighet. Rena barriäreffekter där en sammanhållen bygd delas upp av en ny trafikanläggning måste dock stävjas redan på ritningsstadiet, till exempel genom planskilda passager som möjliggör lokalsamhällets fortlevnad.

I de fall undermåliga lösningar ändå skapas uppstår stora problem. När den nya anläggningen tas i bruk förs den över till Trafikverkets driftorganisation som hänvisar till att ett investeringsprojekt behöver initieras för att få bukt med inbyggda problem. Det kan inte vara rimligt att relativt små



besparingar i byggskedet får sätta denna typ av avtryck för en mycket lång framtid. Det är dessutom mycket kostsamt och innebär stora trafikstörningar att tillföra funktioner i efterhand. Uttrycket ”det är dyrt att bygga billigt” är sällan mer relevant än i dessa fall.

Den nationella planen för transportinfrastruktur bör kompletteras med skrivningar om hur stora nationella transportstråk även ska skapa förutsättningar för att lokalsamhällen ska fungera. Behovet av transporter mellan större noder får inte lösas på bekostnad av en fungerande landsbygd.

Flexibilitet när projekt försenas

Projekt i den nationella planen är olika långt gångna i fråga om förberedande arbeten som vägplan, projektering och liknande. Det är angeläget att långt gångna projekt som bara väntar på medelstilldelning enkelt kan identifieras och därmed tidigareläggas ifall andra projekt stöter på problem och därmed försenas. Tabellen i den nationella planens bilaga 1 visar förvisso ”Kalkyl-Skede”, men det kan göras ännu tydligare vilka projekt som ”bara” behöver tilldelas medel för att kunna starta. Det är även av stor vikt att beslutade vägplaners ”bäst före-datum” inte passeras och därmed riskerar att det inledande, administrativa arbetet måste tas om från början.

Återställning av mark vid rivning av järnväg

Vi vill framhålla vikten av att projektmedel avsätts för återställning av mark där befintlig järnväg rivs, så att mottagaren av marken inte drabbas av framtida problem. Dagens princip, att återställa till MKM, (mindre känslig markanvändning) oavsett vilken typ av markanvändning som omger den nuvarande järnvägen är ett okänsligt sätt att se på ett lokalsamhälles möjlighet till utveckling. Över tid ser processen ut som följer:

- Trafikverket bygger järnväg på jungfrulig mark
- Trafikverket använder marken som då smutsas ned
- Trafikverket river spåret, sanerar till MKM och lämnar således kvar föroreningar så att byggnation av bostäder och liknande omöjliggörs utan fortsatt sanering

Vi anser att det är rimligt att principen om sanering till MKM-standard tillämpas generellt. Vid rivning av spår i anslutning till bostadsområden ska dock marken saneras till KM (känslig markanvändning) om kommunen kan motivera detta genom exempelvis översiktlig planering av sådan användning som kräver KM i det aktuella området.

Riksväg 50, Medevi-Brattebro (med Nykyrka)

Vi ser mycket positivt på att riksväg 50, projektet Medevi-Brattebro (VMN096, kallat *Nykyrka-Brattebro backe* på Trafikverkets webbplats), finns med i den nationella planen. Det är dock bekymmersamt att den åter försenas. I dagsläget är det totalt cirka 30 år sedan den först skulle byggas. Projektet är en del av stråket E4-Mjölby till E20-Brändåsen, där samtliga övriga delprojekt redan är byggda med mittseparering och 100 km/h-standard. Vägen är hårt belastad, har en av landets högsta andelar tung trafik och är olycksdrabbad, inte minst vintertid. Vägen ligger i direkt närhet till Vättern, dessutom inom vattenskyddsområde, och blir regelbundet föremål för hårda väderfenomen med så kallade ”snökanoner” från Vättern.

Detta projekt finns i den nationella planen tidsatt för byggstart 2029–2031, vilket som sagt är positivt. Vi vill dock peka på att riksväg 50 söder om E20 har blivit mer och mer attraktiv då resterande delar



av stråket redan är klara. Vägplanens bäst före-datum närmar sig oroväckande snabbt och vi vill med starkt betona framhålla vikten av att vägen byggs mycket snart. Med tanke på att vägplanen är fastställd och med hänsyn till de ovan nämnda argumenten anser vi att det vore rimligt att planera projektet för byggstart redan 2026–2028.

Vi anser även att Trafikverkets driftorganisation bör tilldelas extra medel för att upprätthålla en godtagbar standard på den aktuella vägen och dess snöröjning i väntan på att sträckan byggs om. Den nationella planen bör generellt utformas på ett sådant sätt att ekonomisk kompensation ges till ökade driftkostnader på dåliga vägar vars ombyggnationer skjuts på framtiden.

Dubbelspår Hallsberg-Degerön

Vi ser även mycket positivt på att projektet dubbelspår Hallsberg- Degerön (delprojektet BVST030c) har en stabil förankring i den nationella planen och att arbetet fortsätter enligt tidigare planering.

Askersunds kommun

Caroline Dieker (M)
Kommunstyrelsens ordförande