

Näringsdepartementet

[n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se)

Remissvar – NTP 2018-2029

N2017/05430/TIF

Örebro kommun

## Remissvar - Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Örebro kommun lämnar härmed nedanstående synpunkter på Trafikverkets Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

### Ärende

Trafikverket har lagt fram förslag till ny nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Arbetet har skett på uppdrag av och enligt direktiv från regeringen och omfattar åtgärder för att underhålla landets statliga infrastruktur och utveckla statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. De åtgärder som föreslås ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden. Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor.

Av direktiven framgår att planeringsramen ska fördelas på följande sätt:

- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner.
- 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Det finns inga nya stora namngivna objekt (över 100 miljoner kronor och 200 miljoner kronor för reinvesteringsåtgärder) i Örebro kommun i denna plan jämfört med förra planen (2014-2025). Däremot finns flera brister, trimningsåtgärder och andra förslag på åtgärder kopplat till brister och behov i Örebro kommun. Bland annat finns uppställningsspår och plankorsningsåtgärder vid Örebro Södra nämnd. Stråket Oslo – Stockholm nämns utifrån restider och kapacitetsproblem som en brist. Dock finns i denna plan inga åtgärder utifrån dessa brister, utan är utpekade som troliga att hanteras i nästa nationella plan. Åtgärder på E18 i Västmanland samt

dubbelspår Hallsberg-Mjölby är utpekade åtgärder helt eller delvis utanför Örebro län som ändå är av stor vikt för Örebro kommun.

## Synpunkter

Grunddragen och flera av tankesätten/utgångspunkterna känns betydligt mer tidsenliga och inriktade mot hållbara transporter i denna nationella plan jämfört med föregående. I denna plan anser Örebro kommun att tillvägagångssättet och resonemangen är mer målinriktade än tidigare. Bland annat är analyserna av klimatpåverkan och samhällsekonomi bättre och troligtvis mer realistiska än i förra planen. Till exempel klargörs det att miljö- och klimatmål med största sannolikhet inte kommer ha uppfyllts efter planperioden med detta planförslag. I remisshandlingarna antyds att miljö- och klimatmål inte kan nås enbart med åtgärder i denna plan, utan andra styrmedel är nödvändiga. Men då vore det också intressant att veta mer i detalj vilka olika alternativ som finns utifrån olika mål kopplat till denna plan.

I grunden ser Örebro kommun många positiva drag i det nya förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Att denna plan har en tyngdpunkt på underhåll och investeringar i järnväg är positivt för klimatomställningen. Dels är det också positivt att Stadsmiljöavtalen numera inkluderar cykel, som planen tar upp. Örebro kommun är en av Sveriges ledande cykelkommuner och cykel står för en dryg fjärdedel av resorna i Örebro kommun. Det är också bra att Trafikverket numera testar om objekten fortfarande är samhällsekonomiskt lönsamma även om trafiken minskar. Liksom att det är positivt att informations- och kunskapshöjande åtgärder nu åtminstone nämns i den nationella planen. Örebro kommun ser det dock som oklart hur detta arbete är tänkt att ske, framförallt inom ämnet medborgar- och trafikantinformation. Detta borde vara en självklar del för vår nationella trafikmyndighet att jobba med för att bland annat maximera nyttor av fysiska investeringar och för att bättre påverka omställningen mot ett hållbart transportsystem. Trafikverket borde alltid jobba utifrån hela fyrstegsprincipen, inte bara i redan beslutade steg 3-och-4-projekt.

### **Nygamla spelregler för nationella infrastrukturplaneringen**

Nationella planen omtalar kommande investeringar i bland annat Stockholms tunnelbana som del av den så kallade Sverigeförhandlingen. I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne. Förhandlingen uppges svara mot åtaganden från kommuner i storstadsområdena om att bygga bostäder, vilket hittills har gällt för ett kommunalt planeringsområde. Örebro finner ingen grund för att de tre största städernas lokala trafikförsörjningsproblem ska hanteras som en nationell angelägenhet. Den uppgivna nationella nyttan av tillväxt i storstäderna utgör ett självuppfyllande resonemang eftersom infrastruktur oberoende av

lokalisering skapar tillväxt. Förhandlingarna för de tre storstadsområdena innebär ett avsteg från rådande principer om lokalt och regionalt ansvar för motsvarande infrastruktur. Tunnelbaneinvesteringar omfattar åtskilliga miljarder kronor som riskerar att undantränga verkligt nationella och internationella intressen som till exempel snabb spårtrafik mellan Oslo - Stockholm. Örebro kommun har tidigare invänt starkt mot den omorientering beträffande spelreglerna för den nationella infrastrukturplaneringen som finns och det finns fortfarande frågetecken, även om de delvis har raderats i och med Stadsmiljöavtalens nuvarande syfte.

### **Reinvesteringar**

Planförslagets fokus på underhåll och upprustning av järnvägen är positivt. Järnvägens funktionalitet måste återställas för att pågående och nya åtgärder på järnvägen ska få sin fulla effekt. Att gränsen för när en reinvestering ska vara namngiven i nationell plan innebär både möjligheter och utmaningar. Möjlighet för Trafikverket att vara en flexiblare samhällsutvecklingsaktör och utmaningar i att åstadkomma en transparent planering. Även reinvesteringar kan vara av vikt för den regionala utvecklingen, det är därför viktigt att Trafikverket har en öppen och tidig dialog även under genomförandet av den nationella planen och att de genomförandeplaner som ska redovisa denna typ av åtgärder kommuniceras tidigt och tydligt.

### **Trimnings- och miljöåtgärder**

Planförslaget redovisar endast exempel på trimnings- och miljöåtgärder som planeras under planperioden. I likhet med reinvesteringsåtgärder kan även dessa åtgärder vara av intresse för den lokala och regionala utvecklingen. Detta ökar än mer betydelsen av öppen och tidig dialog under genomförandet av planen samt tydlig och tidig kommunikation av de aviserade genomförandeplanerna.

## **Brister av vikt för Örebro kommun**

### **Snabb spårtrafik mellan Oslo - Stockholm**

Sträckan Stockholm - Oslo pekas i förslaget till nationell plan för transportsystemet ut som en brist, vilket Örebro kommun ser som positivt. Dock lyfts sträckan som något att främst åtgärda under kommande planperioder även om det i planen framgår att det dessutom måste vidtas åtgärder inom planperioden. Det senare vill Örebro kommun understryka. Samtidigt finns mycket få åtgärder med i planförslaget. Förbindelse mellan Sverige och Norge behöver förstärkas liksom den nationellt viktiga öst-västliga axeln. Region Örebro och flera av dess enskilda kommuner tar just nu både enskilt och tillsammans med norska motsvarigheter fram ett starkt planeringsunderlag för att möjliggöra tågförbindelse mellan huvudstäderna på under 2 timmar och 55 minuter. Svenska staten behöver möta upp det starka regionala och mellannationella engagemanget. Förutom att åtgärda Mäljarbanan

är det även vitalt att Värmlandsbanan rustas upp och att lokalisering av järnvägskopplingen över riksgränsen snarast möjligt utreds.

### **Andra viktiga objekt för Örebro kommun som regional tillväxtmotor**

Flera av Örebro kommuns prioriteringar har kommit med. Men det saknas vissa åtgärder av betydelse för den regionala utvecklingen, för ett ökat kollektivt resande, fortsatt regionförstoring och arbetsmarknadsintegrering och förbättrad trafiksäkerhet. Örebro kommun önskar därför att nedanstående brister pekas ut tydligare i förslaget till nationell plan, med fördel med en större tydlighet om att bristerna ska åtgärdas inom planperioden.

### **Örebro C**

Brist avseende kapacitet och tillgänglighet. ÅVS genomfördes 2014. Åtgärder behövs för att möjliggöra den överenskomna storregionala kollektivtrafiken. Åtgärder bör också ta höjd för en framtida trafik Oslo-Stockholm. Finns troligtvis fler brister på och kring Örebro C än vad genomförd ÅVS nämner. Örebro kommun har till exempel länge arbetat med att omvandla Holmens industriområde, strax norr om Örebro C, och då sett en planfri koppling under järnvägen som vital för den omvandlade stadsdelens utveckling och integrering med övriga staden. Kopplingen är planerad i närheten av Virkesvägen/Mannatorpsvägen. Örebro kommun förutsätter att denna åtgärd lyfts i ÅVS Örebro C – Västerås C men sätter frågetecken kring när åtgärden kan bli av om den inte namnsätts i den nationella planen.

### **Örebro Södra**

Brist avseende trafiksäkerhet och kapacitet. Ingick i samma ÅVS som för Örebro C från 2014. Åtgärder behövs utöver de trimnings- och miljöåtgärder som exemplifieras i planförslaget (mer än enbart uppställningsspår). Åtgärder bör också ta höjd för en framtida trafik Oslo-Stockholm samt för etablering av tågdepå på Aspholmen i Örebro. Viktigt att Örebro S blir den regionala bytespunkt som både Örebro kommun och Region Örebro Län önskar. Kommande tågupplägg från Mälardalen har Örebro S som utgångspunkt, vilket ytterligare befäster stationens storregionala betydelse. Utöver Södra station finns många andra viktiga eller potentiella passager över järnvägen som är viktiga för att Örebro ska kunna växa på ett hållbart sätt. Bland annat kommer behovet av passager till och från Aspholmen att öka och vid Södra ladugårdsskogen planerar Örebro kommun för att bygga många nya bostäder som ska kunna kopplas samman med befintliga och planerade stadsdelar väster om järnvägen.

### **Hovsta-Arboga**

Brist avseende kapacitet. Mälardalen är här enkelspårig och åtgärder för ökad kapacitet (dubbspår) behövs för att möjliggöra utökad trafik och kortare restider Örebro-Västerås-Stockholm (och på sikt mellan Oslo – Stockholm). Örebro kommun önskar se åtgärder på sträckan under planperioden. Örebro

kommun vill även lyfta att en pendeltågsstation i Hovsta är viktigt för den lokala- och regionala arbetsmarknadsregionen och för möjligheten att bygga attraktiva och någorlunda billiga bostäder strax utanför Örebro.

### **E18/E20 genom Örebro**

Genom Örebro går E18 och E20 i gemensam sträckning. Brist avseende framkomlighet och trafiksäkerhet. Positivt att E20 mellan Örebro och Göteborg lyfts, men åtgärder i Örebro tätort är också nödvändiga – vilket Örebro kommun antar kommer kunna göras utan att objektet är namnsatt.

### **Synpunkter på åtgärder helt eller delvis utanför Örebro län**

Örebro kommun ser standardhöjningen på E18 mellan Köping och Västjärda som positiv. Men här, liksom i många andra fall/stråk, hade det varit önskvärt om järnvägen byggdes ut till dubbelspår längs hela Mäljarbanan först för att ge de mer hållbara transportalternativen ett större försprång. Idag är restiden mellan Örebro – Stockholm ungefär den samma med bil som med tåg. Satsningen på E18 är viktig för bland annat trafiksäkerheten, men ger bilresor bättre konkurrensförutsättningar mot tåget än idag.

Örebro kommun ser positivt på kapacitetsförstärkning på västra stambanan mellan Göteborg och Laxå. Åtgärderna bör minska störningskänslighet och förbättra framkomlighet både nationellt och regionalt på banan. Likaså är dubbelspår mellan Hallsberg och Mjölby en viktig satsning, inte minst för godstransporter. Godsstråket genom Bergslagen är också namngivet, vilket Örebro kommun ser som positivt.

Ulrika Sandberg (S)  
Ordförande Programnämnd samhällsbyggnad  
Örebro kommun