

Kommunstyrelsen

Yttrande över remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037

Sammanfattning

Trafikverket har på regeringens uppdrag tagit fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Föreliggande förslag ligger till grund för beslut i regeringen under första halvåret 2026.

I förslaget till remissyttrande framför kommunen en rad synpunkter, med tyngdpunkt på förutsättningarna att få till stånd en järnvägsförbindelse Oslo–Stockholm med restid under tre timmar och nödvändiga förbättringar på Mälarbanan. Kommunen stödjer inriktningen att satsa mycket på underhålls- och trimningsåtgärder, men anser att järnvägsunderhållet behöver hämtas igen snabbare än vad som föreslås.

Beslutsunderlag

- Yttrande från Örebro kommun över remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.
- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, Trafikverket 2025.

Förslag till beslut

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens förslag till Kommunstyrelsen:

- Förslaget till remissyttrande godkänns och delges Regeringskansliet.

Ärendet

Bakgrund

Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan (NTP) omfattar närmare 1 200 miljarder kr under perioden 2026–2037. Planen ansluter till den etablerade modellen med tolvåriga planer som förnyas vart fjärde år. Beslut om föreliggande förslag väntas i riksdagen före sommaruppehållet 2026.

Av de medel som finns i planen är närmare hälften öronmärkta för vidmakthållande. Det eftersatta underhållet på vägnätet väntas komma i kapp under planperioden, och innefattar även bärighetshöjande insatser, klimatanpassningsåtgärder och ökade bidrag till enskilda vägar.

Det eftersatta underhållet på järnvägsnätet ska vara inhämtat först år 2050, varav 10 procent förväntas kunna åtgärdas mellan 2026 och 2037 och resterande 90 procent på de efterföljande 13 åren.

När det kommer till investeringar i ny infrastruktur innebär Trafikverkets förslag, i linje med regeringens direktiv, en påtaglig nyorientering. Det vanliga

under många decennier har varit att så snart ett objekt har hamnat bland de namnsatta i planen så ligger det kvar för genomförande, även om ny kunskap visar på högre kostnader och lägre samhällsnytta än först beräknat. I och med denna plan sker dock en återgång till processens egentliga funktion där objekt som ligger långt fram i tiden ska kunna omprövas. I planen föreslår Trafikverket omprövning av tio olönsamma objekt som ersätts med 27 nya där samhällsnyttan per investerad krona är betydligt högre.

Utöver denna förändring är det få nya objekt som tar sig in i planen och inga av betydelse i Örebrotrakten. Flera objekt har, trots hög beräknad samhällsekonomisk lönsamhet, hamnat strax utanför planen på den så kallade +10%-listan, som anger vilka objekt Trafikverket skulle prioritera om tillgången på medel ökade med 10 procent.

Planförslaget väger in totalförsvarets intressen, som i stor utsträckning sammanfaller med de civila prioriteringarna, inte minst när det kommer till robusthet och bärighetsfrågor. Önskemål från det militära försvaret inte med i planen och sådana åtgärder ska finansieras i särskild ordning.

Kommunens synpunkter

I förslaget till remissyttrande framför kommunen en rad synpunkter (se yttrandet för fler detaljer):

- Det är positivt med ökad transparens kring Trafikverkets prioriteringsgrunder.
- Det bör bli möjligt att finansiera steg 1 och 2-åtgärder i fyrstegsprincipen med statliga medel.¹
- Det är positivt med ett stort fokus på vidmakthållande och att eftersatt underhåll ska tas igen, dock tar detta alltför lång tid på järnvägssidan.
- Mälarbanan är i stort behov av investeringar för att komma till rätta med nuvarande störningar i tågtrafiken och hämta hem de restidsvinster som följer av de samhällsekonomiskt lönsamma investeringar som idag står på reservplats.
- Stråket Oslo-Stockholm via Örebro är en systemutvecklande järnvägssatsning som behöver adresseras tydligare i planen. För gränsbanan över till Norge krävs gemensamma ansträngningar länderna emellan.
- Det är positivt att objekt med låg beräknad samhällsnytta omprövas. Här bör regeringen även granska sådana som Trafikverket uppfattar som låsta för att frigöra medel till mer lönsamma objekt.
- Länsplanerna ger mycket nytta för pengarna och bör utvidgas.
- Alternativ finansiering är ett sätt att tidigarelägga investeringar i stråket Oslo-Stockholm och välkomnas av kommunen – dock behöver en tydlig modell utvecklas för ändamålet.

¹ Fyrstegsprincipen används av Trafikverket för att prioritera ett effektivt resursutnyttjande och innebär 1) Tänk om, 2) Optimera, 3) Bygg om, 4) Bygg nytt.

Beredning

Förslag till remissvar har tagits fram vid Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen, i samråd med Region Örebro län och Oslo-Stockholm 2.55 AB. Synpunkterna är i linje med den storregionala systemanalys som utarbetats inom samarbetet *En bättre sats*.

Konsekvenser

En förändring av den nationella transportpolitiken i linje med de synpunkter kommunen framför i remissyttrandet kommer göra det lättare att nå kommunens mål i program för hållbar utveckling, översiktsplan och trafikstrategi.

Med en annan finansiering av nya järnvägsänkar på stråket Oslo-Stockholm ökar möjligheterna till regionförstoring, med positiv effekt på framtida kompetensförsörjning, något som kommer hela regionen till nytta.

Expediering

Remissvaret ska vara infrastrukturdepartementet tillhanda senast 30 december 2025. Önskemål om format och rubricering ges i remissmissivet.

Peter Larsson
Kommundirektör

Per Elvingson
Samhällsplanerare Stadsmiljö
och trafik, Miljö- och
stadsbyggnadsförvaltningen

Andreas Ahlstrom
Enhetschef Stadsmiljö och
trafik, Miljö- och
stadsbyggnadsförvaltningen