

Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

## Remissyttrande på förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Örebro kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen (NTP) för perioden 2022 till 2033 (ert diarienummer I2021/02884).

### Generella synpunkter

Som framgår av remissförslaget har regeringens direktiv starkt begränsat Trafikverkets möjligheter att föreslå en samhällsekonomiskt effektiv fördelning av tillgängliga medel. Den främsta orsaken är satsningen på nya höghastighetsbanor, i kombination med kostnadsfördyringar, som omöjliggör tillräckligt stora anslag till vidmakthållande och därtill tränger ut ett stort antal samhällsekonomiskt mycket lönsamma investeringar. Flera redan beslutade objekt skjuts dessutom framåt i tiden.

### Höghastighetsbanorna

Om höghastighetsbanorna finansieras utanför NTP frigörs 104 miljarder kr inom den nuvarande ramen, som kan användas till en lång rad mer samhällsekonomiskt lönsamma satsningar för att åtgärda omedelbara brister under planperioden – några av dem beskrivs i remissvaret nedan. Därtill möjliggör det ett snabbare färdigställande av de nya stambanorna, som då skulle kunna vara klara vid 2030-talets början, istället för att som nu belasta framtida NTP långt in på 2040-talet. Örebro kommun anser att höghastighetsbanorna behöver finansieras utanför NTP.

### Trimnings- och miljöåtgärder

Trafikverket föreslår en ram för trimnings- och miljöåtgärder på 42 miljarder kr. I detta ingår avsättningar till särskilda trafiksäkerhets-, cykel- och näringslivspotter. Även om detta är en ökning med 5 miljarder kr jämfört med gällande plan är det ändå avsevärt mindre än de behov som Trafikverket

beräknade i inriktningsplaneringen. I avsnitt 7 skriver Trafikverket att man ”eftersom dessa åtgärder ofta är effektiva och ligger i linje med fyrstegsprincipen” skulle vilja avsätta en större ram, men att planeringsförutsättningarna inte medger det. Örebro kommun anser att ramen för trimnings- och miljöåtgärder behöver utökas.

Trafikverket har, i linje med regeringens direktiv, inrättat en särskild pott för cykelåtgärder utmed det statliga vägnätet. Det är positivt att medel öronmärks för detta ändamål, men sett till behovet att ställa om transportsystemet i hållbar riktning (klimat, folkhälsa, olyckor) är 1,7 miljarder kr alldeles för lite pengar.

### **Vidmakthållande**

Trafikverket bedömer att medlen för vidmakthållande av järnvägsinfrastrukturen ligger på en rimlig nivå, men att anslagen för vägar är för låga och innebär en fortsatt kapitalförstöring och risk för försämrad framkomlighet, framför allt på det lågtrafikerade vägnätet. Örebro kommun anser att anslagen till vidmakthållande behöver öka ytterligare.

### **Förbindelsen Oslo-Stockholm**

Örebro kommun ser mycket positivt på att Trafikverket föreslår en fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo, och att denna ska göras tillsammans med Norge (där regeringen redan givit Jernbanedirektoratet i uppdrag att utreda tillsammans med Sverige). Det är även positivt att uppdraget innebär att studera alternativa finansieringsformer.

Det är dock negativt att utredningens fokus föreslås ligga på delen mellan Karlstad och riksgränsen och inte omfatta hela den sträckning som ingick i den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som färdigställdes 2017 och som sedan följdes av en avsiktsförklaring mellan Trafikverket och berörda regioner.

Örebro kommun förutsätter att de prioriteringar som finns i ÅVSen fortfarande är utgångspunkten för arbetet med att utveckla stråket, i enlighet med den överenskommelse som Trafikverket gjorde med regionerna och det beslut Trafikverket fattade om fortsatt hantering 2018-05-31. Uppdraget till Trafikverket behöver därför formuleras annorlunda än i förslaget.

För Örebro kommuns del är det angeläget att även Nobelbanan (ny järnväg Kristinehamn-Örebro) studeras i detta skede, eftersom osäkerheten kring dess sträckning lägger en död hand över betydande markområden med hårt exploateringsstryck i kommunen och därför hindrar utvecklingen av verksamheter och bostäder.

Örebro kommun konstaterar vidare att inga nya objekt på vare sig

Värmlandsbanan eller Mäljarbanan rymms i förslaget till ny NTP, trots ett gediget utredningsarbete från Trafikverkets sida och trots att åtgärder på dessa banor varit högt prioriterade av Trafikverkets regioner Väst respektive Öst. Vi noterar också att objekten, trots stor samhällsnytta, inte rymms ens om ramanslaget skulle öka 10 procent, något som understryker vidden av höghastighetsbanornas undanträngningseffekt på mindre men mycket mer lönsamma satsningar i andra delar av landet. Som exempel kan nämnas att dubbelspår på hela Mäljarbanan enligt Trafikverkets funktionsutredningar skulle kosta ca 3 miljarder kr, vilket är mindre än 3 procent av höghastighetsbanornas kostnad under planperioden och mindre än 1 procent av banornas kostnad totalt.

### **Åtgärder på Mäljarbanan**

Åtgärder på Mäljarbanan är inte bara angelägna för att möjliggöra en snabb förbindelse mellan Oslo och Stockholm genom en befolkningstät del av Sverige. De ger också stor och omedelbar nytta för pendlare i hela Mälardalen. Dagens sträckor med enkelspår skapar stora störningar i trafiken som påverkar tusentals pendlare varje dag. Mellan Örebro och Arboga måste all regional trafik på Mäljarbanan och Svealandsbanan dela på ett enkelspår. Konsekvensen är brist på kapacitet och tillförlitlighet samt långa restider. I den systemanalys som Mälardalsrådet arbetat fram har åtgärder på Mäljarbanan högsta prioritet för att åstadkomma en fungerande trafik i Mälardalen och dessa investeringar var också bland de högst prioriterade av Trafikverkets region Öst i förarbetet till planen.

Örebro kommun har i samarbete med bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB låtit Sweco utreda nyttoeffekterna med ett dubbelspår på hela sträckan. Utredningen visar att utbyggnad till dubbelspår (till en kostnad av 3 miljarder kr) skulle minska restiden mellan Örebro och Stockholm via Västerås med 20 minuter. På köpet skulle kapaciteten på Godsstråket genom Bergslagen öka om man löser anslutningen mellan Mäljarbanan och Godsstråket i Hovsta. Örebro kommun anser att dubbelspår på hela Mäljarbanan måste prioriteras i kommande NTP.

Örebro kommun noterar också Trafikverkets förslag att senarelägga investeringarna i ERTMS-systemet och att Mälardalen dessutom kommer sist i denna utbyggnad, som är en förutsättning för att kunna köra tåg i 250 km/h. Detta är olyckligt eftersom Mäljarbanan tidigare pekats ut av Trafikverket som en av de banor där investeringar för den högre hastigheten skulle innebära allra störst samhällsnytta.

### **Järnvägen genom Örebro**

Ingen av de brister som lyfts fram i funktionsutredningen för järnvägen genom

Örebro (2019) åtgärdas i förslaget till ny NTP. Det handlar om åtgärder till en sammanlagd kostnad av ca 1 miljard kr för att bygga bort den getingmidja för person- och godstrafik som Örebro är (och framför allt riskerar att bli) i takt med att järnvägstrafiken ökar, samt att anpassa de båda stationerna för ett ökat resande och ökad trafiksäkerhet. Att åtgärda bristen vid Örebro C var högt prioriterat i inspelet från Trafikverket region Öst i förarbetet till NTP. Även bristen vid Örebro S är viktig att lösa ur trafiksäkerhets- och kapacitetsperspektiv, också här finns åtgärder utredda men saknas i förslaget till nationell plan. Bristen framstår som än mer angelägen att åtgärda mot bakgrund av att EU-kommissionen i förslaget till ny TEN-T-förordning föreslår att Örebro uppgraderas till urban nod i det europeiska transportnätverket (TEN-T). Örebro kommun anser att de brister som pekas ut i funktionsutredningen för järnvägen genom Örebro behöver lyftas in och åtgärdas i NTP.

### **Åtgärder på det nationella vägnätet**

Den nationella vägnätet genom Örebro kommun håller generellt en hög standard med god framkomlighet. Undantag är dock riksväg 50 omedelbart norr om Örebro och E18/E20 genom staden, där ett stort påslag av lokal trafik under rusningstid gör att framkomlighet för långväga trafik och kollektivtrafik riskerar att begränsas.

Örebro kommun avser att gå vidare med ett antal åtgärder från den åtgärdsvalsstudie som färdigställdes 2020 och förutsätter att Trafikverket gör det samma. Åtgärder som förbättrar kollektivtrafikens framkomlighet på riksväg 50 norr om staden kommer att utredas och är angelägna att åtgärda för att trafiksystemet ska utvecklas i linje med hållbarhetsmålen.

Det är positivt att trafikplats Marieberg norra nämns bland prioriterade trimningsåtgärder.

### **Elvägen Hallsberg-Örebro**

Örebro kommun noterar med tillfredsställelse att byggandet av Sveriges första permanenta elväg på E20 sträckan Brändåsen–Adolfsberg fullföljs, och den förväntas vara i drift kring årsskiftet 2025–2026.

### **Stadsmiljöavtalen**

Trafikverket föreslår att 1 miljard kronor per år avsätts till stadsmiljöavtal fram till 2030, men att man sedan vill utvärdera avtalen inför en kommande planrevidering och att medel därför inte avsätts för perioden 2031–2033.

Örebro kommun är mycket positiv till stadsmiljöavtalen och ser gärna att de

utökas. Liksom i fallet med länstransportplanerna innebär medfinansieringen att fler investeringar kan komma till stånd. Även motprestationer, såsom olika steg 1- och steg 2-åtgärder, har större sannolikhet att bli genomförda om de ingår i stadsmiljöavtal.

Örebro kommun ser det som angeläget att avsätta medel i NTP även för de sista åren i planperioden. Regeringen och Trafikverket bör dock överväga stadsmiljöavtal enligt norsk modell, där Trafikverket tillsammans med städerna arbetar för att biltrafiken inte ska öka.

## **Omställning av transportsystemet**

Det är positivt att förslaget till NTP har en stark tyngdpunkt på vidmakthållande av befintlig infrastruktur och utveckling av järnvägen. Det är dock problematiskt att höghastighetsbanorna tränger ut en lång rad investeringar som skapar mycket mer samhällsnytta totalt, något som Trafikverket förtjänstfullt beskriver i kapitlet om planförslagets effekter.

Förslaget till NTP har endast små effekter på möjligheten att nå klimatmålet, eftersom huvuddelen av nödvändiga styrmedel finns inom andra politikområden, inte minst skattesystemet. Vi kan dock konstatera att även om anslagen till nya vägar kraftigt minskar över tid så innehåller förslaget fortfarande objekt som kommer att generera ny trafik och ökade utsläpp, bland annat Tvärförbindelse Södertörn (15 miljarder kr), och andra motorvägsprojekt, bland annat E22 i Blekinge, vilket kommer göra det svårare att nå klimatmålen.

Örebro kommun anser det viktigt att såväl nationella som regionala planer har ekonomiskt utrymme för fyrstegsprincipens steg 1- och 2-åtgärder. Dessa är ofta mer kostnadseffektiva än att bygga ny infrastruktur men saknar idag ordentlig finansiering. Att behandla infrastrukturfrågorna och övrig transportpolitik i två separata spår bäddar för en suboptimal användning av samhällets resurser och försvårar möjligheten att skapa ett hållbart transportsystem.

Ullis Sandberg

Ordförande i Programnämnd samhällsbyggnad, Örebro kommun