

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Karin
Wallin, Dino Keljalic, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-02-02

Beteckning
Dnr: 21RS11592

Er beteckning:
I2021/02884

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Svar på remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Region Örebro län är beläget i hjärtat av Sverige med ansvar för hälso- och sjukvård för våra 300 000 medborgare. Region Örebro län ansvarar även för kollektivtrafik, infrastrukturplanering, logistik och regional tillväxt. I länet finns ett aktivt arbete för att ställa om till ett hållbart transportsystem vilket bland annat kan exemplifieras av vårt regionala elektrifieringslöfte där genomförandet av elvägpilot Hallsberg-Örebro är en viktig del.

Region Örebro län tackar för möjligheten att svara på remiss om förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033 (ert ärendenummer I2021/02884) och vill framföra nedan synpunkter. Region Örebro län har även medverkat i framtagande av remissvar från Oslo-Sthlm 2.55 AB, samarbetena En Bättre Sits och Botniska korridoren och ställer oss bakom synpunkterna som framförs i de respektive remissvaren.

Region Örebro läns synpunkter i sammanfattning

- Ett helhetsgrepp behövs för att åstadkomma ett planeringssystem som leder till en omställning av transportsystemet i linje med klimatmålen.
- Regeringen bör inför kommande planeringsomgångar formulera tydliga nationella mål för infrastrukturens funktion och tydliga målår för när dessa funktioner ska vara uppnådda, till exempel mål om ett 250 km/h järnvägsnät i hela Sverige.
- Trafikverket har baserat sin planering på antagandet om ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn, dessa politiska beslut och åtgärder måste

regeringen genomföra. Regeringen måste också aktivt agera inom andra politikområden för att möjliggöra omställning till ett hållbart transportsystem i tid för att nå klimatmålen.

- Trafikverkets skrivning om att finansiera de nya stambanorna i särskild ordning utanför anslaget till nationell plan bör höras.
- Det behövs mer utrymme för att prioritera kostnadseffektiva åtgärder som höjer kapaciteten i alla delar av järnvägssystemet, inte minst på Mälardalen och järnvägen genom Örebro.
- Ytterligare medel bör prioriteras till vidmakthållande.
- Länsplanernas ramar måste öka.
- Finansiering av steg 1- och 2-åtgärder med medel från länsplaner och nationell plan måste möjliggöras.
- Uppdrag om fortsatt utredning av bristen Oslo-Sthlm bör formuleras på sådant sätt att det går i linje med åtgärdsvalsstudien från 2017.

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 stambanor, 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. Inför kommande planperiod och kommande nationella planer anser Region Örebro län att regeringen bör överväga att i sina direktiv formulera funktionella krav och tydliga målår för infrastrukturen som Trafikverket får i uppdrag att uppnå, till exempel ett mål om ett 250km/h järnvägsnät i hela Sverige. Detta skulle kunna skapa bättre förutsättningar för en långsiktig men flexibel planering för utveckling av landets infrastruktur.

Om de nya stambanorna skulle finansieras utanför den nationella planen frigörs medel 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. Förutom det skulle en finansiering av de nya stambanorna utanför nationell plan underlätta genomförandet av andra åtgärder i planen. Region Örebro län anser därför att Trafikverkets skrivning om att finansiera de nya stambanorna i särskild ordning utanför anslaget till nationell plan bör höras.

Region Örebro län är bekymrade över att redan beslutade åtgärder fördras och försenas. Detta innebär en försening av effekter och nyttor av nu gällande plan och stora svårigheter att prioritera nya åtgärder för att fortsätta utveckla transportinfrastrukturen. Långsiktiga och stabila planeringsförutsättningar är bra och ger förutsättningar för regional och kommunal planering av bland annat kollektivtrafik och bebyggelse men Trafikverket måste åstadkomma en bättre kostnadskontroll och snabbare framdrift av objekten i nationell plan.

Svårigheten att prioritera nya namngivna åtgärder får negativa effekter för möjligheterna till fortsatt regional utveckling. Detta då potentiella restidsminskningar och möjligheter till bland annat ökad arbets- och studiependling samt integrering av bostadsmarknader uteblir.

Planens allmänna bidrag till måluppfyllelse och nytta med planen

Det är positivt att förslaget till nationell plan har en stark tyngdpunkt på vidmakthållande av befintlig infrastruktur och utveckling av järnvägen. Ett bekymmer är dock att de nya stambanorna tränger ut en lång rad investeringar som skapar mycket mer samhällsnytta totalt, något som Trafikverket förtjänstfullt beskriver i kapitlet om planförslagets effekter. Region Örebro län anser det dock svårt att bedöma planförslagets effekter totalt sett då den samlade effektbedömningen publiceras först 31 januari, vilket blir alltför sent för att synpunkter på den ska kunna tas med i detta remissvar.

Med tanke på det ytterst begränsade utrymme till nya prioriteringar som fanns i och med regeringens direktiv och med de förseningar och fördröjningar som skett för stora delar av de namngivna investeringarna i nu gällande plan bör skillnaden mellan detta planförslags effekter och nu gällande plan vara små. Snarare sker väl bara en försening av nu gällande plans nyttor och effekter till en minskad samhällsekonomisk effektivitet givet de ökade kostnaderna för att genomföra objekten.

Omställning av transportsystemet

Förslaget till nationell plan har endast små effekter på möjligheten att nå klimatmålet, eftersom huvuddelen av nödvändiga styrmedel finns inom andra politikområden, inte minst skattesystemet. Region Örebro län vill påpeka vikten av att regeringen genomför de politiska beslut och åtgärder som krävs för att omställningen till ett hållbart transportsystem ska ske i tid för att nå klimatmålen.

Regeringen betonar vikten av att nå klimatmål och att investeringar i järnväg och sjöfart bidrar till överflyttning av transporter till mer hållbara trafikslag. Samtidigt skriver Trafikverket i planförslaget att åtgärder i cykel och kollektivtrafik, tillsammans med höjda bränsleskatter och sänkta hastigheter har mycket liten påverkan på det totala trafikarbetet och att den största delen av utsläppen inte påverkas av det Trafikverket har ansvar för utan nås via elektrifiering och skatter, bland annat. Trafikverket påstår att de omfattande infrastrukturinvesteringarna i planförslaget har mycket liten påverkan på det totala trafikarbetet men också att planen bidrar till och passar in med klimatmålen. Region Örebro län delar inte den bilden. Många av Trafikverkets föreslagna åtgärder på väg bidrar snarare till en ökning av trafikarbetet och det är vida känt att ökad vägkapacitet skapar ny trafik. Trafikverket själva skriver att transportvolymen ökar efter förbättringsåtgärder på väg, men att huvuddelen av den ökade trafiken är ny trafik som genererats. Därför är det inte konstigt att Trafikverkets investeringar i vägar inte bidrar positivt till klimatmålen utan snarare bidrar till bilism och med det ökade utsläpp, sämre folkhälsa, stora ingrepp i lokala miljöer och motverkar regeringens målbild om ett fossilfritt välfärdsland med hållbara transporter. Trafikverkets

beskrivningar av infrastrukturåtgärders möjlighet att påverka val av färdssätt är också mycket generella och kan möjligen sägas gälla på en aggregerad nationell nivå. I delar av landet, särskilt mer tätbebyggda delar och städer, finns dock förutsättningarna att med infrastrukturinvesteringarna förbättra möjligheterna till resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Detta missar Trafikverket vilket också verkar påverka prioritering av medel.

Omställningen till ett hållbart transportsystem handlar främst om att åstadkomma energieffektivare fordon, byte av bränslen och ett transporteffektivt samhälle. Det transporteffektiva samhället uppnås när trafikvolymerna minskar och det kräver beteendeförändring. Trafikverket behandlar transporteffektivitet men snarare utifrån perspektivet att ha tillräcklig kapacitet och att optimera flöden snarare än att planera samhället på sådant sätt att trafikvolymerna minskar. Region Örebro län anser att det måste tas ett helhetsgrepp för att åstadkomma ett planeringssystem som leder till en omställning av transportsystemet i linje med klimatmålen. Planeringen bör utgå från visioner och sikta mot målbilder som leder till att framtida generationer har goda förutsättningar till liv. Grunden bör vara långsiktiga strategier snarare än förhandlingar och prognoser. Ett första steg skulle kunna vara en översyn av de transportpolitiska målen med bakgrund av det klimatpolitiska ramverket och Agenda 2030.

Finansiering av steg 1- och 2-åtgärder

Region Örebro län anser det även fortsatt viktigt, något som påtalats i ett flertal tidigare remissvar på bland annat förslag till nationell plan 2018-2029 och inriktningsunderlaget inför detta planförslag, att möjliggöra finansiering av steg 1- och 2-åtgärder med medel från länsplaner och nationell plan. Det finns en stor potential att med denna typ av åtgärder förändra användandet av infrastrukturen och minska behovet av kostsamma fysiska åtgärder i infrastrukturen. 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. Genom att tydligt arbeta med och finansiera åtgärder i fyrstegsprincipens alla fyra steg skapar man också större förutsättningar att nå ett transporteffektivt samhälle och bättre användning av de begränsade medlen till infrastrukturåtgärder.

Vidmakthållande av infrastrukturen bör vara en förutsättning

Trafikverket bedömer att medlen för vidmakthållande av järnvägsinfrastrukturen räcker till att bibehålla dagens funktion, men att anslagen för vägar är för låga och innebär en fortsatt kapitalförstörelse och risk för försämrad framkomlighet, framför allt på det lågtrafikerade vägnätet och vissa regionala järnvägar där man inte kommer ikapp med eftersläpande underhåll och vissa reinvesteringar inte kan genomföras. Eftersom medlen till vidmakthållande inte räcker till att bibehålla dagens funktion i hela infrastrukturen är det givetvis rimligt att en prioritering av de mer högtrafikerade delarna görs, det kan dock inte anses vara acceptabelt att funktionen och därmed tillgängligheten i delar av landet försämras under planperioden. Förutom att detta skulle innebära en förstärkning av skillnaderna mellan stad och land och en negativ inverkan på landsbygdens attraktivitet för

såväl näringsliv som människor bör det också innebära en minskad nytta med de utvecklingsåtgärder som prioriteras. Bibehållen och i förekommande fall återställd funktion i såväl väg- som järnvägsnät bör anses vara ett ingångsvärde och förutsättning i planeringen av infrastrukturåtgärder. Region Örebro län anser därför att ytterligare medel bör prioriteras till vidmakthållande.

Region Örebro län välkomnar att Trafikverket uttrycker en ambition att höja drift- och underhållsstandarden på cykelstråk där det ger stor samhällsnytta. Cykeln i sig har potential att bidra till minskat bilresande, främst i tätorter. Underhåll av cykelvägar är en högt bidragande faktor till att minska antalet olyckor och öka attraktionsvärdet för cykling. Det är en viktig anledning till att medel till vidmakthållande bör ökas så att Trafikverkets ambitioner också kan förverkligas.

Länsplanernas roll i utveckling av transportinfrastrukturen

Länsplanernas andel av den totala planramen har kontinuerlig minskat under de senaste planperioderna, de är dock ensamt ansvariga för att finansiera utveckling av de regionala vägarna vilka utgör merparten av det statliga vägsystemet. Det är på de statliga regionala vägarna merparten av kvarstående trafiksäkerhetsproblem finns men också där det finns störst potentialen i investeringar för cykel- och kollektivtrafik utöver det kommunala vägnätet. Regeringens politik och den nyligen antagna nationella strategin för hållbar regional utveckling pekar tydligt på regionerna som de regionalt utvecklingsansvariga och de bäst lämpade för att i samverkan med kommuner och andra aktörer i respektive län avgöra vilka insatser som behövs för att bäst skapa förutsättningar till regional utveckling, det är också bakgrunden till att regionerna getts rollen som upprättare av länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Region Örebro län anser att ramarna för länsplanerna måste öka för att kunna möta behov av såväl trafiksäkerhetshöjande åtgärder som satsningar på hållbara transporter i form av cykelvägar och anläggningar för kollektivtrafiken men också för att den typ av trimningsåtgärder för kapacitet, robusthet och hållbarhet som planförslaget lyfter fram, ligger inom den infrastruktur som finansieras, eller kan medfinansieras, via de regionala planerna. Om medel ska avsättas till att genomföra denna typ av åtgärder bör de medlen tillfalla de regionala planerna snarare än att samlas i potter från vilka regionerna kan söka medfinansiering för åtgärder i länsplanerna så som Trafikverket föreslår i planförslaget.

Att samla medel i potter är, förutom att det går på tvärs med regeringens utpekande av regionerna som de mest lämpade att prioritera medel för utveckling av den regionala transportinfrastrukturen, inte en framgångsrik metod för att få till fler och mer ändamålsenliga investeringar för ökad trafiksäkerhet och mer cykelinfrastruktur.

- För det första skapar denna metod en osäkerhet och oförutsägbarhet för länsplanerna, det vore bättre att tilldela länsplanerna medlen direkt för att skapa stabila och långsiktiga planeringsförutsättningar.

- För det andra riskerar utfallet för pottarna att bli dåligt då det är beroende av framdriften i enskilda objekt, en försenad vägplan innebär att stödet uteblir för att man missar de år under vilka stödet finns.
- För det tredje utövar regionerna olika metoder för finansiering av cykelinfrastruktur där kommunal medfinansiering av regionala cykelvägar i vissa fall är en bärande princip, för dessa regioner blir då en möjlighet till samfinansiering från en pott i nationell plan mycket mindre givande än de län där länsplanen finansierar regionala cykelvägar till 100 procent.

I sammanhanget vill Region Örebro län också beröra Trafikverkets beskrivning om att behov av investeringar i regionala cykelvägar inte sammanställts och som inspel till detta framhålla att bara i Örebro län finns behov av regionala cykelvägar till värde av cirka åtta miljarder och det finns knappt 1,2 miljarder SEK totalt i Region Örebro län remissversion av länsplan enligt preliminära ramar för 2022-2033.

Ytterligare anledning att öka länsplanernas ramar finns med bakgrund av Trafikverkets konstaterande att det sker en snabbare nedbrytning av väginfrastrukturen och att medlen till vidmakthållande är otillräckliga för att bibehålla infrastrukturens funktion under planperioden. Detta kommer på längre sikt skapa behov av investeringsåtgärder för att komma till rätta med problem och brister, åtgärder som i de flesta fall kommer behövas på de regionala statliga vägarna och således falla an på länsplanerna att finansiera.

Utvärdering av stadsmiljöavtalen och finansiering under hela planperioden

Region Örebro län har tidigare framfört synpunkter på stadsmiljöavtalen i bland annat remissvar på inriktningsunderlaget, både egna svar och remissvar från samarbetet En Bättre Sits. Som tidigare framfört får stadsmiljöavtalen anses stå för en lovvärd ambition från staten att bidra till omställning till ett hållbart transportsystem i städerna. Region Örebro län har efterfrågat att den regionala planeringsnivån tydligare ska involveras i ansökningsförfarandet för stadsmiljöavtal för att undvika att den regionala planeringen av infrastruktur och kollektivtrafik förbigås. Därför välkomnar Region Örebro län den aviserade utvärderingen av stadsmiljöavtalen men vill understryka att inriktningen bör vara att stadsmiljöavtalen ska finnas kvar och finansieras till åtminstone samma nivå om 1 miljard/år under hela planperioden. Utvärderingen bör givetvis analysera stadsmiljöavtalens effekter men bör även ge förslag till eventuella förbättringar av avtalens utformning, ansökningsförfarande, uppföljning etcetera.

Förbindelsen Oslo-Stockholm

Region Örebro län ser mycket positivt på att Trafikverket föreslår en fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo, och att denna ska göras tillsammans med Norge (där den norska 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 olyckligt att utredningens fokus föreslås ligga på delen mellan Karlstad och riksgården 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. Region Örebro län förutsätter att de prioriteringar som finns i ÅVSen fortfarande är utgångspunkten för arbetet med att utveckla stråket, i enlighet med den överenskommelse som gjordes med regionerna och det beslut Trafikverket fattade om fortsatt hantering 2018-05-31. Uppdraget till Trafikverket behöver därför formuleras annorlunda än i planförslaget. Bland annat bör det tydliggöras att utredningen ska se till nyttor i hela stråket inklusive de regionala nyttor som kan uppstå för delmarknader längs med stråket och inte bara nyttor för ändpunktsmarknaderna. Att stråket Stockholm-Oslo går längs Mäljarbanan där det är tätbefolkat och det finns flera nodstäder är en självklarhet för att uppnå önskvärda nyttor längs stråket. Det skulle också vara en fördel ur ett systemperspektiv då en dragning norr om Mälaren inte skulle innebära ytterligare belastning på det idag starkt kapacitetsbegränsade snittet Järna-Stockholm.

För Örebro läns del är det också angeläget att även Nobelbanan (ny järnväg Kristinehamn-Örebro) studeras i detta skede, eftersom osäkerheten kring dess dragning lägger en död hand över betydande områden med hårt exploateringstryck i kommunerna i stråket. Att utreda denna nya länk samtidigt som andra åtgärder i stråket ger också förutsättningar för etappindelningar av hela stråket liksom förutsättningar till kommunal planering av bebyggelse och långsiktig planering av regional kollektivtrafik.

Region Örebro län konstaterar vidare att inga nya objekt på vare sig Värmlandsbanan eller Mäljarbanan ryms i förslaget till ny nationell plan, 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 ryms 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 ska 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 tagits fram av samarbetet En Bättre Sits 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.

Region Örebro län har i samarbete med bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB, Örebro kommun, Västerås stad och Region Västmanland 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 löste anslutningen mellan Mäljarbanan och Godsstråket i Hovsta. Region Örebro län anser att investeringarna på Mäljarbanan måste prioriteras i kommande NTP.

Region Örebro län 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.

Godsstråket genom Bergslagen

Godsstråket genom Bergslagen ska enligt planförslaget och regeringens byggstartbeslut utvecklas söder om Hallsberg. Norr om det finns Hallsberg som viktig nod och därefter kommer Örebro, som är en flaskhals för tågtrafiken. Hallsberg/Örebro är nyckeln att lösa för de långväga transportererna på järnväg från Norrland till Europa. Ökad kapacitet för järnväg och bättre förutsättningar för omlastning till andra trafikslag i Hallsberg kommer att gynna systemet i stort och bör ses som en hög prioritet från nationellt håll. Trafikverket har redan lyft detta men har inte nog med medel. Risken är att de stora satsningar som görs i norr kommer att hämmas av den bristande utvecklingen i Hallsberg och Örebro. Förutom mer utrymme till prioritering av åtgärder enligt nedan för järnvägen genom Örebro och i Hallsberg under planperioden efterfrågar Region Örebro län tydliga målformuleringar och målår som på sikt leder till dubbelspår på hela Godsstråket genom Bergslagen samt tillräcklig kapacitet genom noderna Örebro och Hallsberg.

Järnvägen genom Örebro

Ingen av de brister som lyfts fram i funktionsutredningen för järnvägen genom Örebro (2019) åtgärdas i förslaget till ny nationell plan. Det handlar om åtgärder till en sammanlagd kostnad av cirka 1 miljard kronor 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 nationell plan. Även bristen vid Örebro S är viktigt att lösa ur trafiksäkerhets- och kapacitetsperspektiv, också här finns åtgärder utredda men

saknas i förslaget till nationell plan. Bristerna framstår som än mer angelägna 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). Region Örebro län anser att de brister som finns för järnvägen genom Örebro, Örebro C och Örebro S behöver prioriteras in och åtgärdas i nationell plan 2022-2033.

Hallsberg

Hallsberg är Sveriges största rangerbangård och en viktig nod för hållbara godstransporter i hela Sverige. Här rangeras tåg på väg till och från Göteborgs hamn samt övriga Europa. Dubbelspårsutbyggnaden mellan Hallsberg och Motala möjliggör för ökad mängd godstransporter på järnväg och längre tåg på sträckan Hallsberg-Malmö. Sträckan är en del av ScanMed-korridoren och av stor betydelse för Sveriges näringsliv.

Enligt planförslaget är samtliga delsträckor av dubbelspårsutbyggnaden finansierade liksom investeringar i de olika spårgrupperna på Hallsbergs rangerbangård. Därtill planeras och genomförs vissa kapacitetshöjande åtgärder på Västra Stambanan. Inga åtgärder för att utveckla kapacitet och robusthet vid Hallsbergs personbangård är dock prioriterade i planförslaget, detta innebär att Hallsberg under kommande planperiod inte kommer att fortsätta utvecklas som en nod längs Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen. Det finns stora risker i att inte prioritera åtgärder i snittet Hallsberg-Örebro eftersom det kan leda till att denna del av järnvägssystemet i allt större utsträckning blir en flaskhals i transportsystemet. Åtgärder behöver göras för att höja kapaciteten- och trafiksäkerheten i syfte att upprätthålla framkomligheten i stråket och tryggheten vid stationerna. Att sådana åtgärder inte har prioriterats är mycket oroande för framtidens transporter.

Västra stambanan

Västra stambanan är vårt viktigaste nationella stråk för att sammanbinda Stockholm och Göteborg. Redan i dagsläget, och även i en framtid med nya stambanor, spelar banan en viktig roll för regionalstågtrafiken och för godstransporter till och från landets västra delar, inte minst Göteborgs hamn, och vidare ut på världsmarknaden. Även om de nya stambanorna kommer innebära ett kapacitetstillskott till järnvägssystemet som helhet behöver Västra stambanan fortsätta utvecklas på kort och lång sikt. Region Örebro län välkomnar den upprustning av stråket som enligt planförslaget ska ske under planperioden och ser fram emot den ombyggnation av Laxå bangård som finns med i planförslaget. Därutöver efterfrågar Region Örebro län prioritering av fler investeringar i stråket så som en bättre anslutning till Värmlandsbanan (Porlasvängen), och kapacitetshöjande åtgärder på sträckan Göteborg-Alingsås.

Bergslagsbanan och Kinnekullebanan

Planförslaget har en tydlig inriktning på järnvägsinvesteringar. Därför är det extra viktigt att vidmakthållandet för järnväg också tillgodoser de lågtrafikerade banornas behov, till exempel Bergslagsbanan och Kinnekullebanan, och kan säkerställa samt återupprätta dessa banors funktion under planperioden. Banorna är viktiga för den regionala utvecklingen både för personresor och för godstransporter till mindre omlastningsterminaler runt om i Sverige som är beroende av järnväg.

Åtgärder på det nationella stamvägnätet

Örebro län genomkorsas av tre nationella stamvägar, E18, E20 och riksväg 50. Genom Örebro tätort går samtliga av dessa nationella vägar i gemensam sträckning och utgör en av Sveriges högst trafikerade motorvägar utanför storstadsområdena. Därtill är andelen tung trafik på dessa vägar hög. Riksväg 50, även kallad Bergslagsdiagonalen, är ett viktigt stråk för godstransporter från Norrlandskusten och Bergslagen till landets södra och västra delar. Den sammanbinder industrier i norra Örebro län och Dalarna med de stora logistik-etableringarna och noder för omlastning för att nå vidare ut på marknaderna i södra Sverige, Europa och världen.

Riksväg 50

Stora investeringar har gjorts för att utveckla riksväg 50 mellan Mjölby och Lindesberg, med en saknad länk över länsgränsen till Östergötland, Nykyrka-Brattebro backe. Region Örebro län välkomnar att denna sträcka finns med i planförslaget men vill påtala vikten av att fortsätta utveckla riksväg 50 i hela dess sträckning. Näst efter de investeringar som finns för riksväg 50 i planförslaget bör genomförande av de åtgärder som rekommenderades i ÅVS *Lindesberg-Dalagränsen inkl. vägförbindelse till omlastningscentralen i Storå* prioriteras.

E18/E20 och riksväg 50 genom Örebro

Generellt sett håller E18 och E20 genom Örebro län hög standard och god framkomlighet med undantag för E18's genomfart i Karlskoga där åtgärder för att lösa trafiksäkerhetsbrister och öka framkomligheten pågår. En ÅVS för riksväg 50 omedelbart norr om Örebro tätort och E18/E20 genom staden färdigställdes 2020. Den påvisade behov av åtgärder för att förbättra framkomligheten för långväga trafik och kollektivtrafik som i dagsläget begränsas på grund av ett stort påslag av lokal trafik under rusningstid. Örebro kommun har aviserat att de avser att gå vidare med ett antal åtgärder från den åtgärdsvalsstudie som färdigställdes 2020 och Region Örebro län förutsätter att Trafikverket gör det samma. Åtgärder som förbättrar kollektivtrafikens framkomlighet på riksväg 50 norr om staden kommer att utredas av bland

andra Region Örebro län och vi är angelägna att genomföra åtgärder för att trafiksystemet ska utvecklas i linje med hållbarhetsmålen.

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. Trafikverket skriver 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. Region Örebro län anser att ramen för trimnings- och miljöåtgärder bör 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 kronor alldeles för lite pengar. En betydande del av denna pott bör dessutom tillföras länsplanerna direkt istället för att utgöra medel för vilka medfinansiering av regionala cykelvägar kan sökas, se avsnitt om länsplanernas roll.

Elväg och elektrifiering

Region Örebro län är glada över att Sveriges första permanenta elväg ska byggas på E20 sträckan Hallsberg-Örebro. Det är dock beklagligt att Trafikverket föreslår än lägre ambitionsnivån av utbyggnad av elvägar jämfört med tidigare planering. Den sänkta ambitionsnivån kan innebära ännu mer risktagande för näringslivet som vill delta i elvägpiloten. Osäkerheten kring elvägarnas framtid gör det ännu viktigare att staten förbereder ekonomiskt stöd till de aktörer som behöver köpa in fordon för att kunna delta i elvägpiloten och därmed kunna bidra med kunskap och information om hur elvägar fungerar i transportsystemet.

Region Örebro län delar Trafikverkets bild av att det behövs både elvägar, stationär laddinfrastruktur och vätgas för att elektrifiera transportsystemet men också att det händer mycket annat inom transportutvecklingen. Region Örebro län ser därför gärna att Trafikverket inte bara testar elvägar i Örebro län utan även andra typer av lösningar så som längre och tyngre fordon och/eller autonoma fordon som kan köras med koppling till elvägen, Hallsbergs rangerbangård och i förlängningen exempelvis Göteborgs hamn. Regeringen bör uppmuntra regioner, kommuner och företag till att ta ännu fler initiativ för att snabbare hitta hållbara lösningar för transportsystemet.

Försening av utbyggnad av stort elvägnät

Elvägen Hallsberg-Örebro ska vara färdigbyggd 2025-2026. Region Örebro län välkomnar Trafikverkets förslag att peka ut elvägssträckor som brister i kommande nationell plan. Däremot är det synd att det innebär att den elvägssträcka som byggs efter elvägpilot Hallsberg-Örebro byggs minst tio år

efteråt på grund av att medlen i nationell plan är intecknade till annat, även efter 2033. Trafikverket bör i översynen av tidigare utbyggnadsplan involvera näringslivet ytterligare för att få användarperspektivet på transportinfrastrukturen.

Nationella planen och den nya TEN-T förordningen

I planförslaget beskriver Trafikverket kortfattat viktiga internationella och nationella flöden och stråk för gods- respektive persontransporter. Dessa stråk sammanfaller till stora delar med utpekade europeiska transportkorridorer och det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Parallellt med remiss av nationell plan pågår också en översyn av förordningen för TEN-T. Denna översyn är ett viktigt arbete av stor betydelse för det kommande decenniets arbete med att utveckla framtidens infrastruktur. Sverige behöver ta en aktiv och tydlig roll i förhandlingarna och säkerställa att hela Sverige synliggörs i kommande förordning. Genom ett bredare utpekande av noder och sträckor med mera skapas möjligheter för att öka finansieringen från EU.

Sverige har också redan befintliga åtaganden inom den nuvarande förordningen för TEN-T, med målsättningar om att färdigställa stomnätet till 2030 och ett utbyggt övergripande nät till 2050. Detta innebär bland annat att flaskhalsar inom infrastrukturen skyndsamt behöver åtgärdas och den svenska regeringen behöver ta sitt ansvar för att bidra till genomförandet av TEN-T nationellt. I det förslag till nationell transportplan som nu remitteras saknas förutsättningar att nå de utpekade målen vilket Region Örebro län anser vara beklagligt. Vidare, när beslut om ny TEN-T-förordning är fattat bör Trafikverket ges i uppdrag att beskriva hur de avser arbeta för att nå målen i TEN-T utöver den beskrivning som finns för införandet av ERTMS. De bör i samband med beslutet om ny förordning också ges i uppdrag att utreda och redovisa vilka åtgärder som bör prioriteras för att nå de europeiska målen och kraven, bland annat gällande 740 meter långa tåg.

Region Örebro län anser även att Sverige tydligare bör arbeta strategiskt att söka bidrag ur EU-budgeten, framför allt från fonden CEF2, som kan delfinansiera vissa angelägna infrastrukturinvesteringar, inklusive förstudier och utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.

Region Örebro läns tankar om hur TEN-T bör utvecklas tydliggjordes via ett positionspapper under våren 2021 och även kommer att förtydligas inom Regeringskansliets remiss EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet under första kvartalet 2022.

Avslutande ord

Region Örebro län kan konstatera att Trafikverket inte har haft ett lätt uppdrag när de tagit fram sitt förslag till nationell plan och det är få som är nöjda med förslaget. Region Örebro län menar att Trafikverket har ett stort arbete framför sig med att få ordning på kostnader och effektiviteten i planeringen, både för den period planförslaget gäller och för kommande planperioder. Även regeringen står inför ett gediget arbete för att hitta fram till en utformning av

nationell plan som möjliggör ett vidmakthållande och utveckling av infrastrukturen som likvärdigt motsvarar transportbehoven i hela landet.

För Region Örebro län

Andreas Svahn
Ordförande regionstyrelsen

Rickard Simonsson
Regiondirektör