

Remissvar avseende Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Region Örebro län har mottagit ovanstående remiss för synpunkter. Region Örebro län är en del av samarbetet En Bättre Sits och ställer sig i helhet bakom yttrandet från En Bättre Sits genom Mälardalsrådet. Utöver det vill Region Örebro län också framföra synpunkterna nedan.

Regeringen har tillsatt en utredning, Indelningskommittén, som ska föreslå en ny regional indelning av Sverige. Förändringen ska enligt vad som aviserats träda i kraft senast 1 januari 2023. Detta bör betraktas som av regeringen aviserad politik och bör tas hänsyn till i infrastrukturplaneringen. Bland annat bör färre och större regioner föranleda än större regionalt ansvar för investeringar i infrastruktur på de regionala planeringsorganen. Detta eftersom de regionala organen har bättre kunskap och koppling med lokal och regional utveckling och tillväxt.

Trafikverket föreslår i inriktningsunderlaget att gränsen för när ett objekt ska anses vara ett så kallat namngivet objekt höjs till 100Mkr. Region Örebro län välkomnar en sådan höjning då det skapar möjligheter för Trafikverket att vara mer flexibla i sin planering och snabbare svara på upp mot behov av investeringar från näringslivet framförallt i järnvägssystemet.

I inriktningsunderlaget uttrycks att stor potential ligger i att jobba med åtgärder för kollektivtrafik, gång och cykel samt övriga så kallade trimningsåtgärder, åtgärder som till stora delar finansieras via de regionala planerna. Detta i kombination med att det för underhållet eventuellt kommer ske en prioritering av trafikstarka stråk till nackdel för vägar och järnväg med lite trafik, delar av infrastrukturen som till stora delar kan antas falla under de regionala planerna, skapar ett behov av ökade ramar i de regionala planerna. Medel för investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik, gång och cykel samt för reinvesteringar i vägar och vissa fall järnvägar utanför de trafikstarka stråken bör finnas i de regionala planerna och inte i den nationella planen.

För att kunna nå målen om minskade utsläpp från transportsystemet anser Region Örebro län att åtgärder för att förändra resande- och transportbeteenden måste till. En ökad regionförstoring och fortsatt tillväxt som är hållbar kräver att överflyttning sker från bilism till ökat kollektivt resande och från lastbilar till järnväg och sjöfart. Ett sätt att uppnå detta är såklart styrmedel och implementering av ny teknik, men även åtgärder för beteendeförändring behövs. Sådana åtgärder kan ofta göras till relativt låg kostnad med goda effekter och minska behovet av investeringar i infrastrukturen, något som bör ligga i Trafikverkets intresse för att på så sätt minska anspråken på investeringar från nationella planens utvecklingsmedel. Region Örebro län efterfrågar därför förordningsändringar som medger finansiering och medfinansiering av steg 1 och 2 åtgärder samt mobility management åtgärder med medel från såväl de regionala planerna som nationella planen.

Tjänsteställe, handläggare
Regional utveckling, Karin Wallin

Datum
2016-01-21

Beteckning
15RS6381
N2015/4305/TIF

Vidare efterfrågar Region Örebro län tydliga signaler till Trafikverket att de aktivt bör arbeta med sådana åtgärder och medverka till att de genomförs.

I inriktningsunderlaget anges att åtgärder i nu gällande plan ska anses vara "låsta", vi vill påminna om vikten av att säkerställa att även åtgärder som inte har full finansiering i nu gällande plan slutförs samt att långt planerade åtgärder fullföljs för att inte gjorda investeringar och arbete ska få reducerad effekt eller gå förlorat. En sådan åtgärd är dubbelspåret Hallsberg-Degerön som inte har full finansiering i gällande nationell plan. För att denna investering ska få sin fulla effekt är det viktigt att den slutförs i sin helhet. I regionen är också planeringen av två sträckor på riksväg 50 långt gången, dels sträckan Nykyrka-Brattebro backe och dels sträckan Axbergshammar-Lilla Mon. Det är viktigt att dessa åtgärder genomförs och inte, återigen, försenas.

De planerade höghastighetsbanorna kommer att få stora effekter för regioner och kommuner längs med stråken, men det kommer även påverka de regioner som ligger utanför dessa stråk. En viktig framtidsfråga för Region Örebro län är tillgången till dessa banor. Hur befintlig infrastruktur anknyter till höghastighetsbanorna och vilket resande det medger är viktigt inte bara för de regioner och kommuner som ligger närmast geografiskt, utan även för de som har intresse av att nå höghastighetsbanorna för vidare resande. Det är därför viktigt att i prioriteringar se inte bara till de stråk som är trafikstarka idag utan också till vilka som kan bli starka och strategiskt viktiga i framtiden. I beslut om höghastighetsbanorna måste därför effekter på omgivande infrastruktur och behov av investeringar i omgivande infrastruktur analyseras och beaktas. I inriktningsunderlaget görs ett antagande om att höghastighetsbanorna ska finansieras på annat sätt än genom medel från nationella planen, exempelvis genom lånefinansiering. Effekterna för infrastrukturutvecklingen av en sådan lösning bör ytterligare analyseras, särskilt med tanke på att analysen i inriktningsunderlaget baseras på inaktuella kostnader för höghastighetsbanorna.

I Region Örebro län tillsammans med bland andra Region Värmland finns en vilja och vision om en järnvägsförbindelse Oslo-Stockholm som medger resor mellan de två huvudstäderna på under tre timmar, delvis på den nya bana som brukar kallas Nobelbanan. Detta skulle möjliggöra reell konkurrens med flyget som idag är dominerande färdssätt på sträckan samt utveckling och integrering av de mellanliggande arbets- och bostadsmarknaderna i bland annat Örebro, Karlstad och Västerås. Studier, bland annat av infrakommissionen, visar att en sådan satsning skulle vara lönsam och att delvis privat finansiering skulle vara möjligt. Region Örebro län välkomnar därför möjligheter till alternativ finansiering av infrastruktur och uppmanar regeringen och Trafikverket att fortsätta utreda möjligheterna även med andra finansieringsmodeller så som OPS-lösningar etcetera.

I Region Örebro län finns Hallsberg, Sveriges största rangerbangård. Av alla de tåg som rangerades i Sverige 2013 rangerades 23 procent¹ i Hallsberg, vilket är störst andel av alla rangerbangårdar i landet, och här har gjorts och planeras stora investeringar. I inriktningsunderlaget konstateras att det finns stora behov av reinvesteringar på landets rangerbangårdar, även om endast ett fåtal av de som finns idag skulle behållas. Region Örebro län uppmanar Trafikverket, och regeringen, att noggrant analysera effekterna även

¹ KTH Järnvägsgruppen. Centrum för forskning och utbildning i järnvägsteknik.



Tjänsteställe, handläggare
Regional utveckling, Karin Wallin

Datum
2016-01-21

Beteckning
15RS6381
N2015/4305/TIF

för kvarvarande rangerbangårdar och påverkan på kapaciteten på banorna mellan rangerbangårdarna och större terminaler om några rangerbangårdar läggs ned. En effekt som bör analyseras extra noga är riskerna för överflyttning av gods från järnväg till lastbil och de effekter det kan tänkas ha på bland annat utsläpp och vägslitage.

I övrigt ser Region Örebro län fram mot att i samverkan med Trafikverket och länets kommuner ta fram en regional plan, och medverka i framtagandet av den nationella planen, för perioden 2018-2029.

För Region Örebro län

Mats Gunnarsson (MP)
Ordförande nämnden för samhällsbyggnad