

Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.sen.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande gällande förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Dnr N2017/05430/TIF

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

Laxå kommun i samråd med Region Örebro län anser att planförslaget generellt sett saknar ett gränsöverskridande perspektiv och systemsyn på internationella transportstråk som t.ex. TEN-T-nätet. Regeringen måste aktivt arbeta för att stärka de internationella transportkorridorerna i landet, inte minst måste stråket Stockholm-Oslo bli en del av CEF-korridoren ScanMed.

Namngivna investeringar i Örebro län

Planförslaget innehåller flera välkomna satsningar på infrastrukturen i Örebro län. Laxå kommun i samråd med Region Örebro län vill dock framföra följande kommentarer och förslag på ändringar:

Dubbelspår Hallsberg-Degerön och Hallsbergs rangerbangård

Färdigställandet av dubbelspår på sträckan Hallsberg-Degerön är i planförslaget försenat i jämförelse med nu gällande plan. Sträckan utgör en mycket viktig länk i den nationellt och internationellt betydelsefulla ScanMed-korridoren. Det är därför angeläget att man även planerar utbyggnaden utifrån detta stråkperspektiv. Eftersom full effekt av dubbelspårsutbyggnaden uppstår först när helheten är genomförd bör de sista etappernas byggstart tidigareläggas.

Hallsberg är Sveriges största rangerbangård som hanterar nästintill lika många rangeringar per år som Göteborgs och Malmös rangerbangårdar tillsammans enligt siffror från 2013. Hallsberg är en viktig nod för hållbara godstransporter i hela Sverige. Utbyggnad av Hallsbergs rangerbangård måste därför ske sammanhållet och med ett systemperspektiv. De åtgärder som föreslås inom ramen för TEN-T nätet, att kunna köra längre (750 meter) och tyngre tåg fram till 2030, är en bra start men inte tillräckligt för att gå i takt med övriga Europa. Danmark bygger numera för 1000 meter långa tåg, Sverige bör göra detsamma. Vi efterfrågar ett ökat helhetsperspektiv för Hallsberg som ett nav för godstransporter i Skandinavien där utbyggnad av kapacitet på rangerbangården och på omgivande banor görs samlat och långsiktigt. Den försening av byggstart på de tre sista etapperna av dubbelspåret

Hallsberg-Degerön som Trafikverkets planförslag innebär försenar också dubbelspåret nyttor och effekter. Vi efterfrågar därför en tydlig plan för hur utvecklingen av Hallsberg ska fullföljas även efter planperioden.

Riksväg 50/Bergslagsdiagonalen

Planförslaget innehåller investeringar på flera viktiga sträckor på riksväg 50 vilket är välkommet. När dessa är genomförda kommer riksväg 50 vara mittseparerad från Motala i söder till Lindesberg i norr, ett lyft för ett av Sveriges tyngsta godsstråk på väg. Det måste dock tydligt framgå av den nationella planen att det långsiktiga syftet med investeringarna är att skapa ett nationellt stråk med genomgående god standard. Syftet med investeringarna kan rimligen inte vara att skapa god standard på enskilda delsträckor, medan andra brister på vägen kvarstår utan plan för när det ska åtgärdas. Brister kvarstår nu bland annat på riksväg 50 mellan Lindesberg och Ludvika. Denna sträcka bör finnas med som en utpekad brist i förslaget till nationell plan.

Laxå bangård

En ombyggnation av Laxå bangård har varit nödvändig i många år ur ett trafiksäkerhets- och kapacitetsperspektiv därför är det välkommet att åtgärden nu finns med i förslaget till nationell plan. Det är dock olyckligt att åtgärden ligger sent under planperioden både ur ett trafiksäkerhetsperspektiv för resande till och från Laxå och ur ett kapacitetsperspektiv då åtgärden är en av de effektivaste för att höja kapaciteten på Västra Stambanan. Region Örebro län efterfrågar en dialog med Trafikverket om att med gemensamma ansträngningar åstadkomma ett tidigare genomförande av åtgärden.

Frövi bangård

En ombyggnation av Frövi bangård är nödvändig för att kunna ta emot och hantera transporter till och från Förvifors bruk på järnväg istället för lastbil när de ökar sin produktion år 2018. Region Örebro län medfinansierar ombyggnationen med länsplanemedel och även Lindesbergs kommun är med och finansierar åtgärden. Det är därför positivt att Trafikverket tagit med Frövi bangård i planförslaget, men olyckligt att byggstarten sker först under 2024-2029 eftersom tillkommande transporter fram tills bangården är klar måste ske med lastbil. Utbyggnaden av Frövi bangård är förutom en avlastning av Hallsberg och en möjlighet att bygga godståg utan att ta upp kapacitet på huvudspåret en förutsättning för att tillkommande transporter till Frövifors pappersbruk i samband med deras expansion ska kunna ske med tåg. Från och med 2018 till dess bangårdsombyggnaden är klar kommer lastbilstrafiken öka med ca 500-700 lastbilar per vecka, vilket kommer öka belastningen på regionala vägar samt de nationella vägarna riksväg 50 och E20 från Örebro till Hallsberg. Redan idag görs också åtgärder i omkringliggande infrastruktur, även här uppstår dock full effekt först när helheten är färdigställd. Region Örebro län efterfrågar en dialog med Trafikverket om att med gemensamma ansträngningar åstadkomma ett tidigare genomförande av åtgärden.

Övriga investeringar av vikt för Örebro län

Örebro län ligger mitt i Sverige, mitt emellan huvudstadsregionerna Stockholm och Oslo och genomkorsas av några av landets största och tyngsta transportstråk för såväl persontransporter som godstransporter. Genom länet passerar E18, E20 och Riksväg 50, Västra Stambanan och Godsstråket genom Bergslagen. Här har Mälarbanan sin ändpunkt, tågen på Svealandsbanan sträcker sig ofta ända till Örebro län och Bergslagsbanan går genom länets norra del. Här finns också Hallsberg som är Sveriges största rangerbangård med cirka 300 000 rangerade vagnar per år. Att infrastrukturen fungerar i Örebro är därför viktigt för hela landet, men det är också viktigt för Örebro att infrastrukturen fungerar utanför det egna länet. Region Örebro län vill därför framföra följande kommentarer angående namngivna åtgärder i resten av landet:

Värmlandsbanan

Planförslaget innehåller flera åtgärder på Värmlandsbanan från Laxå och västerut. Värmlandsbanan utgör en viktig länk såväl mellan Stockholm-Mälarregionen och landets västra delar som för att skapa snabba tågförbindelser mellan Oslo och Stockholm. Det pågår nu en åtgärdsvalsstudie för stråket Oslo-Stockholm där det anges att restiden med tåg bör komma ner under tre timmar för att vara konkurrenskraftigt mot flyget samt att målar för detta är 2040. I åtgärdsvalsstudien pekas ny järnväg mellan Örebro och Kristinehamn (den så kallade Nobelbanan) ut som en central åtgärd för att nå målet. De föreslagna åtgärderna på Värmlandsbanan är viktiga för att skapa mer kapacitet och kortare restider fram till dess Nobelbanan är klar, och kommer därefter skapa redundans och kapacitet för ökade godstransporter. De åtgärder som görs nu på Värmlandsbanan såväl som bortom denna planperiod måste ske i beaktande av att en Nobelbanan kommer att behöva vara färdig till 2040.

E18 Köping-Västjädra

E18 är en viktig länk från norra Storstockholm och norra Mälardalen till sydvästra Sverige och Osloreionen. Sträckan Köping-Västjädra har länge varit en saknad länk på en i övrigt funktionell väg, därför är det mycket välkommet att denna är prioriterad i förslaget till nationell plan.

Västra Stambanan

Västra stambanan är den enda spårbundna länken mellan Stockholm-Mälarregionen och Göteborgsregionen, och är för överskådlig tid ett nationellt intresse som Sveriges viktigaste järnväg för person- och godstransporter i stråket. Västra stambanan förbinder Hallsberg, Sveriges största rangerbangård, med Göteborgs hamn och är ett viktigt stråk för hela Sveriges näringsliv. Västra stambanan har redan med dagens trafik betydande begränsningar. Samtidigt visar prognoserna för nationen tydligt på en årlig ökning för såväl person- och godstransporter till 2040.

Trots de förslag till åtgärder som redovisats konstateras att Västra stambanan kommer att ha kvarstående betydande brister avseende kapacitet, robusthet och användbarhet.

Kapacitetsbristen medför att banan återkommande förklaras som överbelastad, men endast för kortare delsträckor. Orsaken till överbelastningen har dock sin grund i hög belastning och bristande kapacitet i hela stråket. Det saknas en samlad systemanalys och förslag till åtgärder i stråket som säkerställer en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Västra stambanan måste hanteras som ett sammanhållet stråk av vikt både nationellt och regionalt för såväl person- som godstransporter. Även Ostlänken kommer innebära avlastning finns betydande kapacitetsbrister från Flemingsberg in mot Stockholm som måste åtgärdas långt före 2035. Även kring Hallsberg krävs ytterligare kapacitetsförstärkande åtgärder.

Godsstråket genom Bergslagen

Förutom dubbelspår Hallsberg-Degerön innehåller planförslaget kapacitetshöjande åtgärder längs med stora delar av banan. Planförslaget redovisar också vissa reinvesteringar samt trimnings- och miljöåtgärder i stråket. De redovisade åtgärderna är välkomna och nödvändiga för att åstadkomma ökade godstransporter på järnväg men då inte alla icke namngivna åtgärder som planeras framgår är det svårt att bedöma den totala effekten av planerade åtgärder.

Svealandsbanan

Svealandsbanan utgör en av förbindelselänkarna från Örebro län till södra delen av Mälardalen och Stockholm. Folkesta-Rekarne är förutom en förstärkning av sambandet Eskilstuna-Västerås också en kapacitetsförstärkning som möjliggör förverkligandet av de inom Stockholm-Mälardalenregionen gemensamma ambitionerna om den storregionala kollektivtrafiken och en ökad arbetsmarknadsintegration mellan Örebro län och Sörmland. Det är därför olyckligt att stråket inte är prioriterat i planförslaget.

E20 genom Västra Götaland

E20 utgör en tvärförbindelse mellan Stockholm, norra Mälardalen och sydvästra Sverige. Att åtgärder på E20 genom Västra Götaland nu prioriteras förbättrar trafiksäkerheten och möjligheterna till både lokal och regional utveckling längs med stråket.

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, planförslaget bör dock kompletteras med en beskrivning av hur Trafikverket ska uppnå ett sådant återställande av funktionaliteten. Att gränsen för när en reinvestering ska vara namngiven i nationell plan innebär både möjligheter och utmaningar. Möjlighet för Trafikverket att vara en flexiblere 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 med regionala planupprättare, kollektivtrafikmyndigheter och tågoperatörer.

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 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. Genomförandeplanerna behöver vara väl förankrade och tydliga i sina prioriteringar och fastställas av Trafikverket för att ge förutsebarhet.

Brister i Örebro län

Planförslaget pekar ut Oslo-Stockholm som en brist avseende restid och kapacitet. Detta ger en bra grund till att fortsätta arbeta med en utveckling av stråket och att gå vidare med de åtgärder som föreslås i den åtgärdsvalsstudie som avslutas under hösten. Åtgärdsvalsstudien har formulerat att Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn ska vara klar till år 2040, detta är den saknade länken som möjliggör snabbtågstrafik Stockholm-Oslo, men även på befintliga banor behövs åtgärder för att ha kapacitet för denna trafik. Åtgärder på befintliga banor behövs dock i ännu högre utsträckning för att möjliggöra den storregionala kollektivtrafik som vi kommit överens om i Stockholm-Mälarenregionen i ett 2030-perspektiv. De sträckor som pekas ut i ÅVS för Stockholm-Oslo bör ingå som brister i den nationella planen, detta gäller bl.a. sträckor med kapacitetsbrister på Mälärbanan och Värmlandsbanan. Vidare bör regeringen ge Trafikverket i uppdrag att samarbeta med sin norska motsvarighet om fortsatt planering för restider under tre timmar mellan Oslo och Stockholm. Bland annat bör åtgärdsvalsstudien fördjupas i samband med att Norge gör en så kallad *konseptvalsutredning* så att ett gemensamt utpekade av lämpligt stråk kan göras.

Även om många av länets prioriteringar kommit med saknas vissa åtgärder av betydelse för den regionala utvecklingen, för ett ökat kollektivt resande, fortsatt regionförstoring och arbetsmarknadsintegrering samt förbättrad trafiksäkerhet. Bristerna nedan pekas, med undantag för Örebro Södra, ut som behov innan 2030 i den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälarenregionen. Denna storregionala kollektivtrafik möjliggör för fortsatt regionförstoring och arbetsmarknadsintegrering liksom ett ökat bostadsbyggande även utanför storstadsregionerna.

Det är absolut nödvändigt att planeringen för att åtgärda nedan brister fortsätter eller påbörjas under planperiodens år 1-3 för att åtgärder ska kunna prioriteras i nästa åtgärdsplanering.

Örebro C

Brist avseende kapacitet och tillgänglighet. Åtgärder behövs i ett 2030 perspektiv för att möjliggöra den överenskomna storregionala kollektivtrafiken. Åtgärder bör också ta höjd för en framtida snabbtågstrafik Oslo-Stockholm.

Örebro S	Brist avseende trafiksäkerhet och kapacitet. Åtgärder behövs i ett 2030 perspektiv utöver de trimnings- och miljöåtgärder som exemplifieras i planförslaget för att möjliggöra den överenskomna storregionala kollektivtrafiken. Åtgärder bör också ta höjd för en framtida snabbtågstrafik Oslo-Stockholm samt för etablering av tågdepå på Aspholmen i Örebro.
Hovsta-Arboga	Brist avseende kapacitet. Mälarbanan är här enkelspårig och åtgärder för ökad kapacitet behövs för att möjliggöra utökad trafik och kortare restider Örebro-Västerås-Stockholm. Åtgärder behövs i ett 2030 perspektiv för att möjliggöra den överenskomna storregionala kollektivtrafiken, dessa åtgärder bör också ta höjd för snabbtågstrafik Oslo-Stockholm.
Korsning Mälarbanan-Godsstråket	Den nuvarande plankorsningen mellan Mälarbanan och Godsstråket genom Bergslagen inskränker idag kraftigt på kapaciteten och skapar lång väntetid för tågen på Godsstråket.
E18/E20 genom Örebro	Genom Örebro går E18 och E20 i gemensam sträckning. Brist avseende framkomlighet och trafiksäkerhet.
Riksväg 50 Lindesberg-Ludvika	Brist avseende trafiksäkerhet och framkomlighet för godstransporter.

Om planramen ökar med 10 procent

Trafikverket redovisar i planförslaget möjliga åtgärder om planramen skulle utökas med 10 procent. Region Örebro län vill understryka att Trafikverket prioriterat rätt åtgärder och att om en utökning av planramen med 10 procent blir aktuell bör dessa medel gå till snabbare färdigställande av redan prioriterade åtgärder snarare än tillägg av nya.

De regionala planramarna

Stadsmiljöavtalen och deras omfattning visar på en mycket lovvärd ambition från regeringen att satsa mer på kollektivtrafik och cykel i våra städer. Vi framförde dock redan under inriktningsplaneringen att dessa pengar istället bör läggas till i de regionala planramarna. Att lägga stadsmiljöavtalens medel i de regionala planerna skulle minska mängden parallella system och skapa förutsättningar för kontinuitet och helhetssyn i planeringen. Det blir också tydligare för kommunerna avseende ansökningsförfarande och regelverk.

I våra regionala planer har vi åtgärdsområden för att medfinansiera bland annat kollektivtrafik- och cykelåtgärder i den kommunala infrastrukturen. Vi önskar större möjlighet att med helhetssyn och systemperspektiv kunna arbeta med denna typ av åtgärder

samt steg 1 och 2 åtgärder, därför bör stadsmiljöavtalens medel läggas i de regionala planerna.

Även inom trafiksäkerhetsområdet är regeringens ambitioner lovvärda med en förnyad nollvision. I planförslaget föreslås en pott för att medfinansiera mittseparering av regionala vägar. Vi önskar att dessa medel istället tillfördes den regionala planen.

Planförslaget innehåller också en pott för cykelåtgärder längs med det nationella vägnätet. Även detta visar på en lovvärd ambition om att möjliggöra ökad och säkrare cykling. Den stora potentialen till ökad cykling finns dock över korta avstånd och inom tätbebyggda områden, dvs. på sträckor som oftast är längst regionala och kommunala vägar och gator. En majoritet av de regionala planupprättarna har ambitioner om att utöka satsningen på cykelvägar, åtminstone en del av potten bör därför tillföras de regionala planerna.

Kopplat till trafiksäkerhet och ökat cyklande bör Trafikverket och staten också tänka över sin hållning gällande cykling längs med mittseparerade vägar. Att oskyddade trafikanter vid avsaknad av parallell cykelväg hänvisas till att färdas längs mittseparerade vägar med liten eller ingen vägren är helt förkastligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Inte heller är det acceptabelt att Trafikverket vid mittseparering av vägar enbart bygger saknade länkar mellan parallella enskilda vägnät utan att säkra upp vare sig underhåll, vinterväghållning eller skyltning av dessa parallella vägnät, något som ofta sker på landsbygden idag.

Behovet av ändrade transportbeteenden

Vi tar vårt ansvar och arbetar för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Vid val av åtgärder är fyrstegsprincipen ett bra stöd som lägger grunden för att kloka åtgärder väljs. I dagsläget genomförs dock fyrstegsprincipen baklänges där steg 1- och 2-åtgärder enbart genomförs i samband med steg 3- och 4-åtgärder. De steg 1- och 2-åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier bör i större utsträckning finansieras och genomföras, inte minst när de minskar behovet av fysiska åtgärder, något vi och Trafikverket idag saknar möjlighet till.

Region Örebro län vill kunna medverka till att steg 1 och 2 åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier genomförs, detta för att kunna ändra transportbeteenden och minska behovet av steg 3 och 4 åtgärder, därför efterfrågar vi ändringar i aktuella förordningar. Vi tolkar tredje punkten § 3 i förordning 1997:263 som att länsplanen kan finansiera åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt. Trafikverket däremot gör en annan tolkning och därför vill vi ha nödvändiga förtydliganden som möjliggör för oss att arbeta med steg 1 och 2 åtgärder. Vidare vill vi kunna medfinansiera steg 1 och 2 åtgärder som genomförs av andra aktörer, framförallt kommuner och kollektivtrafikmyndigheter, detta kräver dock ändringar av förordningen 2009:237 om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m..

Bostadsbyggande och infrastrukturåtgärder

Ett av regeringens prioriterade områden är att åstadkomma ett ökat bostadsbyggande i Sverige och framförallt i storstadsregionerna. Region Örebro län vill framföra att potential till ökat bostadsbyggande finns även utanför storstadslänen, särskilt längs med de storregionala kollektivtrafikstråken. Den statliga utredning om nya städer som leds av Johan Edstav bör få i uppdrag att förhandla även med de kommuner och län vars arbetsmarknader mer och mer integreras med storstädernas. Den storregionala kollektivtrafik som Stockholm-Mälarenregionen kommit överens om har till syfte att öka arbetsmarknadsintegrationen i regionen, vilket då innebär större möjlighet att bo i en del av regionen men arbeta i en annan. Att skapa förutsättningar för ökat kollektivt resande förbättrar förutsättningarna till ökat bostadsbyggande även längs med de storregionala stråken, vilket sannolikt också skapar förutsättningar att avlasta de ansträngda bostadsmarknaderna och infrastrukturen i storstadslänen.

Utöver dessa, i samråd med Region Örebro län, förförda synpunkter vill Laxå även lyfta fram följande brister i Laxå kommun

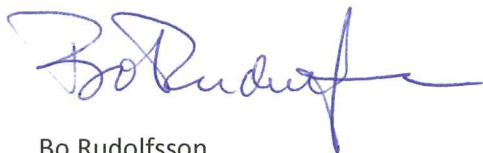
Tågstopp i Finnerödja och Hasselfors

Flera politiska partier har länge drivit frågan om att få tågstopp i Finnerödja och Hasselfors. Trafikverket och även Länstrafiken har varit tveksamt inställda till tågstopp i båda orterna. Man menar att det inte finns en tillräckligt stor marknad på orterna för att det ska motivera de kostnader som ombyggnader och tågstopp innebär. Dessutom hänvisar man till kapacitetsbrist på framförallt västra stambanan.

I Finnerödja finns dock en lämplig plats som har utrymme för spår. En gammal plattform finns, även om den måste byggas om och höjas. Här går också Kinnekulletåget som redan stannar på många mindre platser och skulle kunna vara det tåg som har bäst möjligheter att göra ett extra stopp.

I Hasselfors har stationsområdet byggts om till timmerterminal för Setras transporter. En ny lämplig plats måste därför lokaliseras som ger utrymme för både plattform och nytt spår.

Marknaden för tågpendling från Hasselfors och Finnerödja bedöms av Trafikverket som osäker och kanske allt för liten. För att komma vidare i detta ärende så behövs en grundlig utredning av marknaden för tågresande i både Finnerödja och Hasselfors samt vilka kostnader det skulle innebära. Utredningen bör göras av expertis, dvs. en konsult som opartiskt kan utreda både marknad och kostnader.



Bo Rudolfsson
Kommunstyrelsens ordförande