

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

(kopia till i.nationellplan@regeringskansliet.se)

Örebro kommuns remissyttrande på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037

*Anges diarienummer I2020/02739 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.
Remissinstansens namn ska även anges i dokumentnamnet.*

Örebro kommun anser att Trafikverket på den korta tid som stått till buds sedan regeringsuppdraget presenterades har sammanställt ett imponerande och gediget inriktningsunderlag, men vill ta tillfället i akt att framföra följande synpunkter.

Planperiodens längd

Trafikverket har fått i uppdrag att beskriva konsekvenserna av en planperiod på 12 respektive 16 år.

Örebro kommun delar Trafikverkets bedömning att en planperiod på tolv år är att föredra. Enda fördelen med en period på 16 år är att det går att peka ut fler nya objekt, men nackdelarna överväger. Redan idag är det problematiskt att så många tunga objekt ”hängar över kanten” och äter stort utrymme i den nya planperioden. Med tanke på att omgivningsförutsättningarna ändras allt snabbare är det olämpligt att låsa medel för en ännu längre tid. Dessutom bör tunga objekt som spiller över på nästa plan undvikas.

Ekonomiska ramar

Vi delar uppfattningen att det eftersatta underhållet av vägar och järnvägar

förtjänar hög prioritet eftersom vidmakthållande är mer kostnadseffektivt än nyinvesteringar. För landsbygdens del är höjda anslag för detta ändamål särskilt viktigt eftersom det möjliggör att upprätthålla en god standard på infrastruktur även i områden där trafiken inte är så omfattande.

Inriktningsunderlaget visar dock tydligt att den angivna ekonomiska ramen för planperioden, 622,5 miljarder kronor fördelat på tolv år, inte räcker för att genomföra alla objekt i gällande plan (2018–2029) om funktionaliteten i befintlig infrastruktur samtidigt ska kunna upprätthållas. Inte ens om de nya stambanorna för höghastighetståg lyfts ut räcker den angivna ramen för nya satsningar utöver de redan beslutade.

Detta talar för att nya stambanor för höghastighetståg behöver finansieras på annat sätt än genom nationell plan. Det har flera fördelar som inriktningsunderlaget tydligt synliggör, bland annat bättre kontinuitet i processen och därmed kortare tid för genomförande. Dessutom frigörs medel (omkring 70 miljarder kr) i den kommande planperioden som kan användas till åtgärder som skapar betydligt större samhällsnytta. Regeringen bör även överväga att lyfta ut eller pausa redan beslutade objekt till förmån för underhålls- och trimningsåtgärder i nationell och regionala planer, om den totala budgetramen inte utökas.

Örebro kommun anser det angeläget att, i fyrstegsprincipens anda, reservera minst lika mycket medel som i nuvarande plan till trimnings- och miljöåtgärder (objekt som kostar mindre än 100 miljoner kr) eftersom dessa i regel uppvisar klart högre kostnadseffektivitet än stora nyinvesteringar. Inom denna budgetpost ryms även satsningar som gynnar aktiv mobilitet, ökar trafiksäkerheten och minskar bullret, vilket har stora positiva effekter på folkhälsan.

Finansierande infrastrukturavgifter

En konsekvens av det mycket begränsade ekonomiska utrymmet i den kommande planomgången är att alternativa finansieringslösningar måste prövas. Utredningar som gjorts av bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB visar att de felande länkar som finns på denna sträcka – en ny Gränsbana Arvika-Oslo och Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn – inte bara är samhällsekonomiskt lönsamma utan också företagsekonomiskt lönsamma. Båda går att finansiera helt med infrastrukturavgifter.

Vi ser mycket positivt på att Trafikverket i inriktningsunderlaget pekar på att dessa möjligheter till finansiering behöver utredas ytterligare. I fallet Stockholm-Oslo har det blivit än viktigare efter besked från den norska regeringen i november 2020 att man önskar att Jernbanedirektoratet

undersöker möjligheten till alternativ finansiering av en ny Gränsbana och därtill Jernbanedirektoratets rekommendation till regeringen att ge uppdrag om att påbörja utredningen av en ny Gränsbana.

Det är mycket viktigt att Trafikverket deltar i ett sådant planarbete och att Sverige och Norge tillsammans utreder finansieringen av gränsöverskridande projekt. Vi tycker även att inriktningsunderlaget mycket tydligare borde lyfta det gränsöverskridande perspektivet och nyttan av att knyta samman Sverige och Norge med en modern och effektiv infrastruktur.

Förbindelsen Oslo-Stockholm

Järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm beskrivs som en brist i inriktningsunderlaget, vilket är bra, men det måste också omsättas i prioriteringar – stråket har redan pekats ut som brist i två nationella planer. Bristerna borde ha preciserats och objekt pekats ut. De två nya länkarna i stråket Oslo-Stockholm kan finansieras utanför ram (se ovan) och stå klara redan 2035. Det är viktigt att merparten av åtgärderna på Värmlandsbanan och Mäljarbanan genomförs med samma tidsperspektiv och målbild, i linje med den åtgärdsvalsstudie för stråket som Trafikverket fastställde i november 2017.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth deklarerade i samband med presentationen av nuvarande nationella plan att utredningen av sträckan Oslo-Stockholm ska påskyndas. På en fråga i riksdagen nyligen (fråga 2020/21:314) svarade infrastrukturministern att Trafikverket enligt regeringsbeslut har i uppdrag att utreda, ”med målsättningen att stråket är så pass utrett att det kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering”. En liknande skrivning återfinns även i fastställelsebeslutet av nuvarande nationell plan.

Även om Trafikverket gjort en hel del ser vi att centrala delar för att kunna bedöma stråket fortfarande saknas. Utöver finansieringsfrågan handlar det framförallt om lokaliseringstudier för nya länkar Arvika-Oslo och Örebro-Kristinehamn, och åtgärder på västra delen av Mäljarbanan. Vår bedömning är att uppdraget att ta fram alla de underlag som möjliggör en helhetsbedömning av stråket inför kommande åtgärdsplanering måste förtydligas.

Ökade anslag till länstransportplanerna

Trafikverket föreslår att anslagen till länsplanerna bibehålls på dagens nivå och att de ökar eller minskar proportionellt med den totala budgetramen i de båda beräkningsalternativen plus respektive minus 20 procent.

Örebro kommun anser det angeläget att tilldelningen av medel till länstransportplanerna ökar, även om budgetramen inte gör det. Länsplanerna

gör det möjligt att utveckla den regionala infrastrukturen i hållbar riktning och skapar även utrymme för kommunerna att få medfinansiering för åtgärder som annars inte skulle kommit till stånd. Det handlar om satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik, men också om att åtgärda brister i trafiksäkerheten, i samtliga fall till stor nytta för folkhälsan.

Stadsmiljöavtalen

Liksom i fallet med länstransportplanerna föreslår Trafikverket att anslagen till stadsmiljöavtal bibehålls på oförändrad nivå och justeras i proportion till budgetramen.

Örebro kommun är mycket positiv till att stadsmiljöavtalen bibehålls 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. Trafikverket och regeringen 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 inriktningsunderlaget, i linje med regeringsuppdraget, tar klimatmålet på mycket stort allvar.

Trafikverket har stor tilltro till elektrifiering som ett sätt att lösa klimatfrågan, men det kräver också att medel avsätts till satsningar på utbyggnad av laddinfrastruktur (både dynamisk och stationär) och elnätskapacitet.

Trafikverket pekar på en kraftigt ökad användning av biodrivmedel – från dagens 20 till 30 TWh/år 2030 – som en brygga över till ett elektrifierat transportsystem. Redan idag är dock närmare 90 procent av de biodrivmedel som förbrukas i Sverige importerade och de dras i många fall med svåra hållbarhetsbrister. En ökad import är därför knappast önskvärd. Även en kraftigt ökad användning av inhemska råvaror kan vara problematisk utifrån användningen av skogen som en kolsänka och bevarandet av biologisk mångfald.

Den tredje möjligheten att klara trafikens klimatmål är åtgärder och styrmedel som påverkar efterfrågan på transporter. Åtgärder för ett transporteffektivt samhälle – som gör att tillgängligheten kan öka samtidigt som mängden trafik minskar – borde få en mer framträdande roll. Planeringen bör även i högre utsträckning vara målstyrd. Med prognoser som grund för investeringar finns stor risk att de blir självuppfyllande. Att bara se dämpad efterfrågan på transporter som ett sätt att uppnå klimatnytta är dessutom alltför snävt,

sidovinsterna är omfattande och troligen större än klimatnyttan – det handlar om allt från minskat slitage på infrastrukturen och färre trafikolyckor till fler fysiskt aktiva resor och attraktivare städer.

För att dämpa efterfrågan på transporter finns huvuddelen av verktygslådan utanför infrastrukturplaneringen i form av andra styrmedel.

Det är också viktigt att såväl nationella som regionala planer, i linje med regeringsuppdraget (2020-06-25), har ekonomiskt utrymme för fyrstegsprincipens steg 1- och 2-åtgärder. Dessa är ofta mer kostnadseffektiva än att bygga ny infrastruktur men idag saknar 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

Kommunalråd,
ordförande i Programnämnd samhällsbyggnad, Örebro kommun