

Sydnärkekommunernas och Hallsbergs svar på LTP

Inledning och koppling till Regional utvecklingsplan

Sydnärkekommunerna har tagit fram ett gemensamt remissvar för länstransportplanen. Den text som är gråmarkerad är i yttrandet Hallsbergs kommuns egna synpunkter.

Region Örebro län har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur som ska bidra till att uppfylla mål på såväl nationell och regional nivå. Förslaget till Länstransportplan gör avstamp i strukturbilder med mera i den regionala utvecklingsplanen (RUS) som är under framtagande. Utvecklingsplanen har varit ute på remiss och vi vet därför inte i dagsläget vilka inkomna synpunkter som kommer att beaktas. Den regionala utvecklingsplanen borde ha varit fastställd innan länstransportplanen gick ut på remiss.

En ny samlingskarta ur strukturbilderna i RUS:en har upprättats med rosa tvärförbindelser i länstransportplanen. När det gäller samlingskarta för region Örebro län anser vi att även stråket Hallsberg-Stockholm via Västra Stambanan ska klassas som ett primärt transportstråk både för persontrafik och godstrafik. Stråkets betydelse beskrivs även i kapitel 5.4.5 i länstransportplanen. En framtida satsning på nya järnvägsstråk mellan Oslo-Stockholm eller nya Ostlänken ligger längre fram i tiden än planperioden, dvs efter 2029 och kan i nuläget inte ersätta Hallsberg som primärt transportstråk. Därutöver bör även stråket mellan Örebro och Hallsberg ses som ett primärt transportstråk.

Avseende potten för nya större åtgärder

Länstransportplanen ska vara trafikövergripande och gälla för perioden 2018-2029 och har en tilldelad preliminär planeringsram på 1 030 Mkr. 501 Mkr för större åtgärder är redan beslutade eller påbörjade åtgärder och i förslaget finns ytterligare 195 Mkr avsatta för större åtgärder i Örebro tätort. Därför är det bekymmersamt att nästan 20% av hela planperiodens budget, går till kommunal infrastruktur i Örebro och då finns inte utrymme till nya satsningar på den regionala infrastrukturen. En bedömning kring finansieringsmöjligheter, tex via nationella planer eller stadsmiljöavtal, och prioritering av större nya objekt bör därför diskuteras vidare.

Prioriterade vägar

Regionen har haft framgång i arbetet med infrastrukturinvesteringar tack vare förmågan att enas i prioriteringarna av vilka objekt som det skall satsas på. Vi anser att satsningar på riksväg 51, riksväg 52 och länsväg 205 är angelägna i länstransportplanen enligt argumenten nedan. Vi anser också att man även i länstransportplanen bör lyfta fram vikten av fortsatta satsningar på Rv 50 och E20, som mycket angelägna i den nationella planen.

Riksväg 51

Vi är positiva till satsningar på Riksväg 51 är prioriterade i förslaget, vilket i samrådsmaterialet beskrivits som åtgärder ”som betraktas som redan beslutade”. Detta utgörs av dels sträckan Svennevad-Kvarntorp och dels sträckan Kvarntorp-Almbro. I förslag till Länstransportplan bedöms kostnaden för dessa två sträckor till 320 miljoner kronor, vilket är drygt 30% av hela planens budget för de kommande tolv åren. När dessa sträckor har åtgärdats så finns utbyggt stråk från E20 till Svennevad enligt målstandard mittseparerad 100-väg.

Utöver detta så har Riksväg 51 söder om Svennevad givets högsta prioritet inom Åtgärder för trafiksäkerhet och effektivare godstransporter. I underlaget framhålls att ”en inriktning för arbetet är att vägstråk som bedöms viktiga för godstransporter ska ha 80 km/h som minimum”. Vi stödjer både denna argumentering och prioritering till fullo.

Riksväg 51 Örebro-Norrköping är strategiskt stråk utifrån att det sammanknyter två betydande städer och regioner som saknar järnvägsalternativ. Det ger Örebroregionen närhet till Norrköpings hamn. Denna är utpekad som viktig infrastruktur i EU:s TEN-T övergripande nät. I Norrköping har stor del av hamnverksamheten utflyttats till Pampushamnen och stora satsningar har där gjorts på hamnfaciliteter. Utökad djupgående möjliggör att Norrköpings hamn kan motta de största fartyg som trafikerar Östersjön. Norrköpings hamn har idag stadig linjetrafik på Östersjön. Satsningarna på Riksväg 51 kombinerat med sjöfart från Norrköping skapar rationella trafikupplägg som sammantaget ger god miljö- och klimatprofil. Dessa miljö- och klimatvinster borde bättre kunna beskrivas i bilagan Effektbeskrivning av länstransportplan 2018-2029.

I Norrköping planeras för ny kombiterminal i närområdet till Riksväg 51:s angoring till E4:an. Man planerar också för att förlänga Riksväg 51 ut till Norrköpings hamn via stråket Händelöleden. Dessa satsningar stärker Örebro regionens möjligheter att nyttja Norrköping för framförallt sjötransporter i Östersjöområdet. De planer och diskussioner om att landvägen transportera från Asien till Europa via den så kallade Sidenvägen förstärker ytterligare Örebroregionens intresse av trafik på Östersjön via Norrköping.

Satsningarna på Riksväg 51 kommer också möjliggöra en arbetsmarknadsförstoring mellan Norrköping-Finnspång- Örebro och ett framtida bättre kollektivtrafikstråk. Idag vänder kollektivtrafiken vid länsgränsen i bägge länen.

Riksväg 52

Riksväg 52 sträcker sig från E20 mellan Hallsberg och Kumla till Nyköping i sydöstra delen av Sörmland. Riksväg 52 har stor regional betydelse genom att den sammanbinder länets östra delar söder om Hjälmaran med regioncentrum. Redan idag är det en av länets absolut mest trafikerade vägar utanför de nationella vägarna.

Riksväg 52 har också stor interregional och nationell betydelse då det är en viktig led till för Örebro län och utbyte med exempelvis Katrineholm, Nyköping med Skavsta flygplats samt Oxelösund med dess betydelsefulla östersjöhamn. Stråket har också strategisk betydelse för tillfartstrafik via andra viktiga vägar som E20, E18 och Bergslagsdiagonalen. Riksväg har stor betydelse för regionens satsningar inom logistik och denna betydelse bedöms bli ännu viktigare i framtiden.

Målstandard för Riksväg 52 har utpekats till s k mittseparerad 100-väg med prioritet sträckan E20-Odensbacken. I samrådsversionen har det påtalats stora brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet vilket vi till fullo kan instämma i. I samrådsversionens avsnittet 6.2.3 ”Åtgärder för trafiksäkerhet och effektivare godstransporter” utpekats att Riksväg 52 E20-Odensbacken som det viktigaste stråket för åtgärder efter Riksväg 51. Vi stödjer denna prioritering och vi förutsätter att planering för Riksväg 52 sker för att möjliggöra investeringar på Riksväg 52 under planperioden.

Länsväg 205

Länsväg 205 är ett vältrafikerat stråk. Den sträcker sig från Askersund till Grythyttan via Laxå, Degerfors och Karlskoga. Delar av stråket är viktiga ur pendlingsynpunkt, delen mellan Degerfors och Karlskoga är i mycket gott skick och numera även med säker cykelväg. Delen mellan Askersund och Laxå är också viktig ur pendlingsynpunkt. Dels mellan kommunerna men också för de bostadsområden som växt fram vid framförallt Östra Laxsjön de senaste åren. På Laxåsidan av sjön finns bl.a. fritidshusområdet Brunnsnäs med 80 fritidshus som efter planändring med ökad bygggrätt får fler och fler fastboende. Det samma gäller för Sikudden på Askersundssidan där fler och fler blir

fastboende. Kommunerna märker detta tydligt eftersom kravet på bredbandsutbyggnad och även flera medborgarförslag på behovet av säker cykelväg till Laxå och Askersund. Områdena ligger mitt emellan Laxå och Askersund med dryga 10 km åt båda hållen.

Även stråket mellan Laxå och Karlskoga är viktigt. Sträckan används dagligen av många för besök på Karlskoga lasarett. Vägen är mycket smal och krokig mellan Laxå och Svartå och andelen tung trafik är stor och behöver ses över för en möjlig breddning. Vid Ågrena ca 4 km väster om Laxå finns även en ridskola som innebär att många ungdomar cyklar på den smala och krokiga delen av 205:an. Här bör säker cykelväg byggas snarast innan olyckor sker med oskyddade unga cyklister.

Länsväg 529

Länsväg 529 från Riksväg 52 och söderut mot Hallsberg fram till och med Samzeliibron i söder är Hallsbergs huvudinfart och har ett fordonsflöde mellan 7200 och 8501 årsmedeldygnstrafik (ÅDT) beroende på mätpunktens läge. Detta kan jämföras med Riksväg 50 som har fordonsflöde på knappt 9000 ÅDT väster om Hallsberg. Lv 529 har allvarliga brister på den aktuella sträckan med köbildningar, smal väg utan väggrenar och utan att på ett trafiksäkert sätt till exempel cykelpendla mellan Hallsberg och Kumla. Vidare avslutas sträckan med Samzeliibron över järnvägen i Hallsberg. Bron har ett stort renoveringsbehov. Det finns även brofundament mitt ibland järnvägsspåren som är en stor säkerhetsrisk och skulle innebära extremt stora störningar vid en urspårning som skadar fundamenten eller vid långvarigt underhåll av bron. Detta kommer att påverka transportflödena för gods och persontrafik ur ett europeiskt, nationellt, regionalt och kommunalt perspektiv då bron är den enda fullgoda överfarten över järnvägen i Hallsberg. Därför är det angeläget att en utredning prioriteras i länstransportplanen och tillsammans med trafikverket för att hitta långsiktiga lösningar samt investeringsmedel för åtgärder.

Järnväg

Under kapitel 5.4.5 beskrivs Örebro/Hallsberg med Västra Stambanan som en viktig länk för persontrafik till Stockholm samt Norrköping och vidare söderut. Hallsberg är en knutpunkt för den interregionala persontrafiken, framför allt genom byten till och från Göteborg, Stockholm och Mjölby samt genom att flera regionala tågssystem når Hallsberg. Västra Stambanan beskrivs också som det enda betydande stråket på Järnväg för godstransporter mellan Stockholm och landets västra delar. Även stora delar av godsflöden mellan Centraleuropa och Stockholm går via Hallsberg.

Hallsberg är utpekad som i TEN-T stomnätet samt ScanMed korridoren en europeisk viktig nod med stor omlastningsterminal och många utvecklingsmöjligheter. Trafikverket förstärker godsstråket genom att bygga dubbelspår mellan Hallsberg-Degerön.

Regionen satsar på tillsammans med Lindesbergs kommun och Trafikverket av en ombyggnad av Frövis bangård som ger möjligheter till förstärkningar av godsstråket genom Bergslagen.

Vi anser därför att Länstransportplanen inte ska finansiera Törsjöterminalens utredning av ytterligare järnvägsanslutningar samt för ytterligare terminalutbyggnad.

Cykelvägar

Vi anser att man i planen bör prioritera etablering av cykelväg i sträckningar där man bygger ihop längre stråk genom att fylla en lucka mellan befintliga cykelvägar. Detta främjar både cykelpendling och turistisk cykling. Detta bör prioriteras även längs vägar som ingår i den nationella planen.

I samband med Trafikverkets byggnation av ny järnväg på sträckan Hallsberg-Stenkumla kommer Lv 529 mellan Östansjö och Rv 50 delvis att byggas om och kommer att kunna inrymma en cykelväg på den sträckan som byggs om. En förenklad ÅVS har gjorts för en regional cykelväg längs Lv 529 på

hela sträckan mellan Östansjö och Hallsberg och byggnation av resterande sträcka bör prioriteras under planperioden. Cykelvägen kommer att främja både arbetspendling och skolväg.

Trafiksituationen i Örebro

Ur ett pendlingsperspektiv är det avgörande att det är enkelt att ta sig in och ut ur Örebro med såväl den egna bilen, cykeln som vid kollektivt resande. Då en stor del av trafiken från övriga regionen in i Örebro är kanaliserad till E20/E18 så är mängden och utformningen av av- och påfarter avgörande för ett bra trafikflöde. Utöver trafik på europavägen så kommer huvuddelen av trafikflödet från andra delar av regionen längs v 50 och 51.

Under den tid på dygnet som pendlingen är som mest frekvent (vid arbetsdagens början och slut) upplevs trafikflödet vara betydligt större än vad infrastrukturen klarar av, detta gäller både på- och avfarter från E20/E18 och vägarna 50 och 51. Särskilda problem i framkomlighet och således ett stort utvecklingsbehov upplevs vid infarten v 50 vid trafikplatsen där v 50 möter E20/E18.

Detta bör särskilt beaktas i den nationella planen då det avser nationella vägar.

När det gäller målsättningen att öka det kollektiva resandet mellan orter i regionen beroende av att resandet in i och ut från Örebro upplevs som smidigt och enkelt. Att den längsta delen av restiden upplevs vara den inom Örebro, trots att man åkt från t ex Fjugesta eller Karlskoga, underlättar inte för måluppfyllelsen för kollektivt resande. En infrastruktur som möjliggör ett snabbt trafikflöde för kollektivt resande är därför en förutsättning för det regionala resandet.

Hur mindre kommuner framställs i regionala dokument

Region Örebro Län omfattar 12 kommuner, varav Örebro har ungefär hälften av invånarna och de andra elva den andra hälften. Gemensamt för dessa invånare är att de använder sig av hela regionen. Man vill ha både storstad, landsbygd, mindre orter, sjö, skog och olika typer av besöksmål. Man bor på en plats, jobbar på en annan och utövar sina fritidsintressen på en tredje. Hela regionen är alltså viktig för hela regionen.

Trots detta verkar viljan att polarisera den stora och de mindre kommunerna sitta djupt rotad i regionorganisationen. I remisshandling efter remisshandling framställs Örebro kommun som länets motor, vinnare, framgångsrik och framtidsorienterad medan de mindre kommunerna verkar dras med allt från kompetensbrist och utflyttning till sviktande näringsliv och allmän hopplöshet. Dessutom klumpas de mindre kommunerna ofta ihop till en helhet och alla tillskrivs de problem som finns i några av kommunerna. Vi känner inte igen oss! Två av kommunerna i Sydnärke har bättre procentuell tillväxt av arbetstillfällen än Örebro kommun de senaste tio åren. De mindre kommunerna har precis som Örebro stark framtidstro och en stor stolthet för sitt territorium, sin befolkning, sina företag, sitt föreningsliv och sin verksamhet. Ett citat från länstransportplanen visar på problemet:

”Örebro är en av Sveriges snabbast växande städer. I staden finns en stark branschbredd, och företagslivet är rikt. Övriga tätorter har emellertid inte samma förutsättningar. En åldrande befolkning, bristande tillgång på arbetskraft med rätt kompetens för att kunna skapa en grogrund för näringslivet och välfärdstjänster och ett ensidigt näringsliv är utmaningar som flera kommuner i länet står inför.”

Att hitta följande formulering i ett regionalt dokument torde inte vara lika troligt:

I elva av länets kommuner råder en balanserad utveckling där vissa kommuner har en tillväxt som till och med är bättre än i storstadsområden. I Örebro kommun dras man med stora svårigheter vad gäller trafikinfarkter, integrationsproblem, akut vattenbrist och risk för en växande bostadsbubbla.

Vi menar givetvis inte att den ena texten är bättre än den andra. Problemet är att de är lika dåliga och att den första faktiskt föreslår beskriva regionen i ett offentligt dokument som handlar om vår gemensamma utveckling medan den andra är en sarkastisk parodi. Vi efterlyser en balanserad helhetssyn på hela regionen, där alla dess delar behandlas lika när det kommer till beskrivning av möjligheter och hot.

Boende och infrastruktursatsningar

Vi anser att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och bostadsbyggande är för långsökt för att bli relevant i de flesta sammanhang. I stället för att beskriva effekterna på bostadsbyggandet i form av en bedömning av antal nybyggda villor eller lägenheter bör man beskriva infrastruktursatsningens influensområde och vad som ingår i detta. I en sådan beskrivning kan man ta upp befintliga bostäder och verksamheter, planerade bostäder och verksamheter samt vilken målpunkter som finns för de transporter som sker i området. Direkta effekter för bostadsbyggande torde endast uppkomma i storstadsområden där trafiksystemen är så överbelastade att infrastruktursatsningar är helt nödvändiga för att kunna pressa in mer folk i området. Att ha detta som en parameter för att fatta beslut om satsningar i mer normalbefolkade områden kommer obönhörligen att styra över investeringsmedel till mycket tätbefolkade områden, vilket inte är av godo för vår region.

Synsättet att kommuner bör planlägga för nya bostäder vid kollektivtrafikpunkter bör tonas ned. Det finns många andra aspekter som är mycket viktigare för den som är på väg att bygga ett nytt hus, i synnerhet i mindre orter och på landsbygd. Det vore lämpligare att tala om att man skall beakta kollektivtrafiken i planläggningen så att man skapar bra tillgänglighet genom till exempel gång- och cykelvägar eller pendlarparkeringar.

Hållbarhet

Vi anser att den föreslagna planen är bättre än den förra utifrån klimatperspektiv, då klimatarbetet är högre prioriterat nu. Cykelvägar får nu större andel av total budget (6% istället för 5%) och kollektivtrafik 5 gånger större nu, vilket är bra. Dessa åtgärder ger samhällsvinster i form av bättre livskvalitet: hälsa, mindre buller, lägre kostnader för sjukvård. Järnväg, kollektivtrafik och cykel tilldelades i förra planen cirka 26%, nu 44 %, vilket leder i rätt riktning. Åtgärderna är dock inte tillräckliga för att hållbar utveckling ska nås. Uppdelningen mellan satsningarna är det viktigaste styrningssättet planen har och infrastrukturen kan beräknas ha en livslängd på 60 år. Det är alltså viktigt med satsningar på hållbara transporter som cykelvägar och utökad kollektivtrafik om vi ska bli klimatneutrala till 2045. De vägar som byggs nu håller till 2077.

Det måste finnas incitament att resa hållbart. Man bör öka attraktiviteten för resor med kollektivtrafik och cykel. Ur ett hållbarhetsperspektiv bör man satsa på att minska transportbehovet och utifrån det visa vilka aktörer som berörs och hur dessa kan bidra till detta eftersom mycket inte beskrivs i planen.

Den tidigare planens beslutade åtgärder ledde till mer trafik på väg vilket gav ökade klimatgasutsläpp. Historiskt hållbara resors effekt har ätits upp av större trafikmängder. Hållbarhetspotentialen i planen bedöms vara god på lång sikt, men man lägger sig inte i framkant!

Ur ett hållbarhetsperspektiv behövs mer satsningar på cykelvägar för att ge möjlighet att välja fossilfria färdssätt. Det är också viktigt att påpeka att vissa trafiksäkerhetsåtgärder, som sidoräcken, motverkar cykling. I dessa fall bör man parallellt satsa på separata cykelmöjligheter.

Ett effektivt sätt att arbeta för hållbart resande är att effektivisera lejonparten av resorna. Exempelvis är hälften av alla bilresor kortare än 5 km. Hur kan man ändra förutsättningarna för att dessa istället sker på annat sätt? Det behövs nya strukturella förutsättningar för att få bort dessa bilresor. I de ekonomiska kalkylerna för planen bör ett tydligare helhetstänkande redovisas. Om till exempel cykelpendlingen ökar får detta effekter på folkhälsan och ger i sin tur mindre vårdbehov. Detta ger en stor samhällsnytta och lägre kostnader.