

Tjänsteställe, handläggare  
Nämndadministration, Maja Eriksson och Alva  
Lundqvist

Sammanträdesdatum  
2025-12-09

Beteckning  
Dnr: 25RS10191

Er beteckning:  
LI2025/01587

## Svar på remiss avseende förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037

### Sammanfattning

Region Örebro län välkomnar Trafikverkets fokus på att stärka underhållet av transportinfrastrukturen, men konstaterar att planförslaget i nuvarande form inte tillräckligt svarar mot länets och Mellansveriges långsiktiga transportbehov.

Flera för regionen strategiskt avgörande åtgärder återfinns utanför grundramen eller saknas helt i planförslaget. Region Örebro län anser att planeringen behöver ta ett tydligare helhetsgrepp som kombinerar vidmakthållande med kapacitetsförstärkningar och utveckling av centrala stråk för både gods- och persontrafik.

Region Örebro län framhåller särskilt följande:

- Oslo-Stockholm via Örebro förbindelsen måste ges högre prioritet. Trafikverket bör få i uppdrag av Regeringen att följa upp sina egna utredningsrekommendationer för stråket.
- Mälarbanan, Järnvägen genom Örebro och Frövi bangård, är avgörande flaskhalsar som måste prioriteras inom planperioden, inte enbart vid en höjd investeringsram på +10 procent.
- +10 procents alternativet bör inte användas som verktyg för att skjuta nödvändiga investeringar på framtiden.
- Alternativ finansiering är i grunden positivt och ett bra komplement till snabbare utveckling av transportinfrastruktur men kräver statligt planeringsansvar och en tydlig nationell modell för hur sådana projekt initieras och samordnas.
- Godsstråket genom Bergslagen och Hallsbergs person-

och rangerbangård måste fortsatt prioriteras som centrala noder i Sveriges person-och godstransportsystem och utvecklas därefter.

- Vidmakthållande i kombination med kapacitetshöjande åtgärder behöver ske parallellt för att underhållsåtgärderna inte ska tappa sin effekt.
- Riksväg 50 mellan Nykyrka och Brattebro, samt förbättringar på E18/E20 genom Örebro, är viktiga för trafiksäkerhet, tillgänglighet och regional tillväxt.

Region Örebro län understryker att Mellansverige utgör ett nationellt nav för gods- och persontransporter. En långsiktigt hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur förutsätter att investeringar i Örebro län ses som en del av hela Sveriges utveckling.

## **Region Örebro läns synpunkter på förslag till nationell plan 2026-2037**

Region Örebro län är beläget i hjärtat av Sverige med ansvar för hälso- och sjukvård för våra drygt 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 robust, attraktivt och hållbart transportsystem vilket bland annat kan exemplifieras av satsningar på busskörfält i kollektivtrafikstarka stråk och egen initierade utredningar för att påskynda processen med ett kapacitetsstarkt järnvägssystem.

Region Örebro län tackar för möjligheten att svara på remiss om förslag till nationell plan för transportsystemet 2026-2037 och vill framföra följande synpunkter. Region Örebro län har även medverkat i framtagande av remissvar från Oslo-Sthlm 2.55 AB, samarbetena En Bättre Sits och Botniska korridorerna och ställer oss bakom synpunkterna som framförs i de respektive remissvaren. Region Örebro län ställer sig även bakom de synpunkter som framförts i remissvaret från RailCenter Hallsberg.

## **Generella synpunkter**

### **Huvudfokus - totalförsvaret**

Regeringen har i proposition och direktiv bland annat betonat vikten av underhåll av vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov beaktas och att investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga

samhällsnytta. Region Örebro län anser att planförslaget på omfattande vis har beaktat dessa perspektiv och att det återspeglas genom planförslagets olika delar. Vidare anser Region Örebro län att det är positivt att fokuset på totalförsvarets behov har stärkts och att det har legat med som ett kriterium i prioriteringen av åtgärder kopplat till investering, trimningsåtgärder samt drift och underhåll.

### **Omprövning av objekt**

Region Örebro län har tidigare lyft problematiken med att objekt som får ändrade kostnads- och innehållsförändringar fortsatt ligger kvar i plan trots att de innebär att de tar upp en större del medel än beräknat och som dessutom skjuts över tid och hindrar nya objekt från att komma in i plan. Det är därför välkomnat att Trafikverket nu hanterar planeringsprocessen som tänkt och att de tar mod till sig att lyfta ut projekt ur plan för omprövning. Önskvärt i denna situation hade dock varit en tydligare dialog mot de parter som berörs av objekt som lyfts ut. I många fall investeras en stor mängd medel från kommuner och regioner i utredningar och infrastrukturobjekt lokalt för att förbereda och förbättra för de åtgärder som planeras att genomföras från nationell plan. För att kommuner och regioner inte ska prioritera sina medel till fel åtgärder och i värsta fall helt förgäves behövs det en tydligare dialog för vilket framtida arbete Trafikverket avser att genomföra eller inte samt att det behövs en tydlig struktur för när det är lämpligt eller inte att lyfta ut ett befintligt objekt ur plan.

### **European Rail Traffic Management System (ERTMS)**

Region Örebro län välkomnar Trafikverkets prioritering att öka takten i införandet av signalsystemet ERTMS och att det ska finnas på alla högtrafikerade sträckor år 2040. Det är angeläget att använda ERTMS som ett verktyg för att höja infrastrukturens kapacitet. En tydlig plan för ERTMS-utrullningen är viktigt eftersom osäkra prognoser för införandet påverkar tågforetagens installationsplanering. Under utrullningen är det nödvändigt att reinvesteringar i Automatic Train control (ATC) tillåts så att arbetet med tågtrafikens utveckling och ökad robusthet inte pausas i väntan på det nya signalsystemet.

Trafikverket föreslår att ERTMS inte ska införas på Mälarbanan förrän efter 2042 och är en omsvängning med stora konsekvenser. Att banan ska kvarstå med signalsystemet ATC innebär i stort sett obefintliga utvecklingsmöjligheter och stora risker kopplat både till brist på reservdelar och kompetens. Att storstadsområdena är mer komplexa är inte en tillräcklig ursäkt för att Trafikverket ska vänta med Stockholmsområdet.

Det är positivt att en subventionering införs för ERTMS ombordutrustning. Subventioneringen måste vara långsiktig då inköp av tåg och ombyggnationer av befintliga tåg innebär omfattande processer och satsningar. Region Örebro län önskar ett förtydligande om anslagna medel även avser projektering av ombordutrustning eller enbart investering i själva utrustningen. Planering och projektering för att klara av utbyten på tåg är förknippad med högre kostnader och bedöms inte motsvara avsatta medel i planförslaget. Region Örebro län önskar ett förtydligande om anslagna medel även avser projektering av ombordutrustning eller enbart investering i själva utrustningen. Planering och projektering för att klara av utbyten på tåg är förknippad med högre kostnader och bedöms inte motsvara avsatta medel i planförslaget. Region Örebro län vill även betona att planering och projektering bör subventioneras av den nationella planen för de fall där utrustning behöver bytas ut i ett tidigare skede än vid nyanskaffning av fordon.

#### **Uppklassning till bärighetsklass 4**

Inom potten för vidmakthållande har de tilldelade medlen för bärighet och tjälsäkring nästan fördubblats från föregående planperiod. Ökningen innebär att arbetet med uppklassning av vägar från bärighetsklass 1 (BK1) till bärighetsklass 4 (BK4) påskyndas. Enligt planförslaget kommer denna ökning att leda till att större delen av det statliga vägnätet som idag innehar BK1 upplåtas till BK4. Att prioriteringar görs på uppklassning anser Region Örebro län vara positivt då det bidrar till ökad robusthet, stärkt totalförsvar och möjliggör synergier med längre fordon. Vidare är det positivt för näringslivets transporter och kan bidra i utvecklingen till att nå hållbarhetsmål.

Samtidigt vill Region Örebro län framhålla vikten av sammanhållna stråk, där upplåtandet av kommunala vägar för BK4 för att länka samman det statliga nätet med logistiknoder på det kommunala vägnätet idag är en utmaning. När lastbilarna blir längre och tyngre krävs färre transporter för att transportera samma mängd gods vilket skulle kunna minska det totala antalet fordon på vägarna. Detta beräknas i sin tur kunna minska utsläppen från den tunga trafiken, samt minska transportkostnaderna. Med en elektrifierad lastbilsflotta kan klimatnyttorna öka ytterligare.

#### **Trans-European Transport Network (TEN-T)**

För att säkerställa ett effektivt genomförande av TEN-T krävs att prioriterade infrastrukturprojekt får tillgång till EU-finansiering. Medel från exempelvis Connecting Europe Facility (CEF) bör därför kopplas direkt till specifika projekt som ett tillskott till nationell finansiering. Detta möjliggör ett snabbare genomförande, större projektomfattning eller högre standard i linje med förordningens syfte. Region Örebro län vill i frågor rörande TEN-T-nätet och

CEF-finansiering av infrastrukturobjekt hänvisa till yttrande som lämnats avseende förslag till Europaparlamentets och rådets förordning och inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028-2034 (diarienummer LI2025/01628I2025/01628)

### **Kompetensförsörjning**

Region Örebro län delar uppfattningen att kompetensförsörjning är en nyckelfaktor för att framgångsrikt realisera målen i den nationella planen. Bristen på rätt och tillräcklig kompetens riskerar att få långtgående konsekvenser, inte bara i form av förseningar, ökade kostnader och säkerhetsrisker, utan även för samhällets långsiktiga utveckling, motståndskraft och konkurrenskraft. Kompetens behövs i alla led, från strategisk planering till operativ drift och kontinuerligt underhåll. Därför krävs ett proaktivt och långsiktigt arbete för att säkerställa att rätt kompetens finns tillgänglig i rätt tid. Insatserna måste planeras strategiskt redan idag för att möta både dagens behov och framtidens utmaningar. Samtidigt konstaterar Region Örebro län att det i förslaget till nationell plan saknas tillräcklig konkretion kring hur detta ska genomföras i praktiken.

Region Örebro län välkomnar regeringens ambition att stärka kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet. För att möta de utmaningar som järnvägssektorn står inför krävs en tydlig strategi, konkreta åtgärder och ett mer proaktivt ansvarstagande från Trafikverket – i nära samverkan med branschen samt offentliga och privata aktörer. Vidare understryker Region Örebro län vikten av ett helhetsperspektiv i kompetensförsörjningsfrågan i dialog och planering, där kompetensförsörjningsfrågan inte enbart begränsas till infrastrukturen, utan även tillgodoser angränsande områden som exempelvis samhällsplanering, fordon och krisberedskap.

### **Alternativ finansiering**

Region Örebro län noterar att Trafikverket i planförslaget nämner förbindelsen Oslo-Stockholm som ett projekt där alternativ finansiering, så som offentlig-privat samverkan (OPS), kan vara möjlig. Regionen välkomnar att Trafikverket öppnar för nya finansieringsformer men konstaterar att planeringsansvaret för gränsöverskridande infrastruktur alltid måste ligga på staten. OPS-lösningar kan vara ett viktigt komplement för att påskynda stora infrastruktursatsningar, men de kan aldrig ersätta behovet av statligt initierad planering och beslutsmandat. För att privata aktörer ska kunna bidra på ett rättssäkert och effektivt sätt krävs att Trafikverket först tar fram lokaliseringsunderlag och tillståndsprövade placeringsbeslut.

Region Örebro län anser därför att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att:

- utveckla en nationell modell för hur OPS-projekt prövas, prioriteras och integreras i den ordinarie planeringsprocessen,
- samt särskilt utreda hur en sådan modell kan tillämpas för gränsöverskridande stråk som Oslo–Stockholm, där gemensam svensk–norsk planering är en förutsättning.

Genom en tydlig statlig struktur för OPS-projekt kan Sverige säkerställa att alternativa finansieringslösningar blir ett verktyg för framdrift, inte en ursäkt för att skjuta planeringen på framtiden.

### **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 2022-2033 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.

Regeringen har betonat fyrstegsprincipens betydelse, men i nationell plan saknas fortfarande verktyg för att finansiera dess två första steg. Dagens regelverk begränsar finansieringen till steg 3 och steg 4-åtgärder, vilket leder till dyrare och mindre flexibla lösningar samt att åtgärdsvalsstudier resulterar i kostnadsdrivande steg 3- och steg 4-åtgärder. För att länsplaneupprättarna ska kunna säkerställa en modern och effektiv transportplanering ser Region Örebro län behov av att regelverket uppdateras så att länsplanerna kan finansiera åtgärder i fyrstegsprincipens samtliga fyra steg.

### **Vidmakthållande av infrastruktur**

Region Örebro län ställer sig bakom den tydliga prioriteringen av vidmakthållande av infrastruktur som presenterats. Det är positivt att planen presenterar att allt eftersatt underhåll på väg ska kunna återtas inom planperioden, något som kommer vara gynnsamt för både det större och mindre vägnätet. Med de begränsade medel som funnits till vidmakthållande

tidigare planperioder har enbart en liten del av underhållet kunnat återtas och att nu även de mindre vägarna kommer få ta del av underhållsarbetet är mycket lyckosamt för att få ett robust och tillförlitligt vägnät i hela Sverige. I planerandet med att återta det eftersatta underhållet på väg blir det av stor vikt att Trafikverket för en tidig och tydlig dialog kring var och när underhållsarbeten kommer att genomföras. Till följd av ett intensivt underhållsarbete kommer det bli mycket trafikstörningar som i god tid behöver kunna kommuniceras till de som vistas i trafiken och för att inte sammanträffa med större vägbyggnationer på de kommunala vägnäten.

Vidare anser Region Örebro län att det är positivt att Trafikverket nu har presenterat ett slutår för när det eftersatta underhållet på järnväg ska vara hanterat. Det presenteras en vision hur underhållet på järnväg ska återtas utan att inkräkta på dess funktion under tiden. Regionen anser dock att Trafikverket har en optimistisk syn på hur underhållet på järnväg ska kunna återtas, främst kopplat till den vision som finns efter 2037. I det presenterade förslaget till nationell plan finns medel avsatta för att kunna återta 13 procent av det eftersatta underhållet fram till år 2037, det innebär att resterande 87 procent ska återtas mellan 2037-2050.

Trots denna positiva inställning till vidmakthållande konstaterar Region Örebro län att planförslaget i sin nuvarande form inte tillräckligt svarar mot länets och Mellansveriges långsiktiga transportbehov. Region Örebro län vill understryka vikten av att vidmakthållande och kapacitetsökning i transportinfrastrukturen måste ske parallellt. I dagsläget är det många stråk genom Örebro län som är hårt belastade och utan investeringar i nya kapacitetslösningar riskerar underhållsinsatserna att snabbt tappa effekt. Flera för länets strategiskt avgörande åtgärder återfinns utanför grundramen eller saknas helt i planförslaget. Region Örebro län anser att det behövs ta ett tydligare helhetsgrepp som kombinerar vidmakthållande med kapacitetsförstärkningar och utveckling av centrala stråk både för gods- och persontrafik. Vill Regeringen ha ett kapacitetsstarkt och robust järnvägssystem kan detta inte förbises och utvecklingen behöver påskyndas.

### **Länsplanernas roll i utvecklingen av transportinfrastrukturen**

Länsplanernas andel av den totala planramen har kontinuerlig minskat under de senaste planperioderna, det är därför välkomnat att det medlen som fördelas till länsplanerna i förslaget till nationell plan har ökat från nuvarande plan. Länsplanerna är 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.

Region Örebro län anser att ramarna för länsplanerna måste ökas ytterligare 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.

I planförslaget har de medfinansieringspotter som tidigare funnits till trafiksäkerhetshöjande åtgärder och utveckling av gång- och cykelvägar tagits bort och i stället tillfallit länsplanerna direkt. I grunden är det välkomnat och positivt men den blygsamma ökning av planramarna till länsplanerna ligger dock inte i paritet med de kostnader som finns för att bygga mötesseparerade vägar och byggnation av gång- och cykelvägar. Om Trafikverkets önskan är öka trafiksäkerhet i transportsystemet behöver regeringen tilldela de regionala ramarna mer medel för att regionerna ska kunna tillgodose detta behov.

Region Örebro län ser oroande på att länsplanerna längre inte ska finansiera utredningar på det statliga regionala vägnätet. Trafikverket har redan idag svårt att avsätta resurser för att genomföra utredningar och när länsplanerna inte längre själva kan finansiera utredningarna ser Region Örebro län en risk i att färre utredningar kommer att genomföras. Utan utredningar kan inte länsplanerna prioritera in åtgärder för genomförande och det minskar möjligheten för regionerna att utveckla den regionala infrastrukturen. I ett längre perspektiv kommer det innebära sämre framdrift av länsplanerna och att utvecklingen av den regionala infrastrukturen hämmas. För att undvika detta problem behöver Trafikverket få mer monetära och personella resurser för att kunna genomföra utredningar. Trafikverket behöver se till regionala utredningsbehov och vara transparenta kring prioriteringsarbetet avseende vilka utredningar som genomförs och inte.

### **Inkludering av interregional trafik i nationell plan**

Idag ges ofta besked från Trafikverket om finansiering med för kort tidsvarsel för den interregionala trafiken, vilket försvårar planeringen av denna. För att regionerna via Tåg i Bergslagen ska kunna hjälpa Trafikverket med planering av interregional trafik genom samverkansavtal krävs det att förutsättning av långsiktig och förutsägbar finansiering finns. Det uppmanas därför att en långsiktig finansiering för interregionala trafiken inkluderas i nationell plan.

## Specifika objekt och stråk

### Oslo – Stockholm

Förbindelsen mellan Oslo och Stockholm är en av Nordens mest betydelsefulla transportlänkar – både ur ett klimatperspektiv, för det svenska näringslivets konkurrenskraft, för ökad försvarsförmåga och för ökad arbetsmarknadsintegration. Trots detta saknas i Trafikverkets förslag till nationell plan konkreta steg för att ta arbetet vidare, fastän att myndighetens egna utredningar från 2017 och 2022 visat på mycket stora samhällsnyttor av en snabbare förbindelse mellan huvudstäderna.

Region Örebro län ser allvarligt på att Trafikverket inte följer upp rekommendationerna i sin egen Möjlighetsstudie (2022) med att utreda en ny gränsbana, detta med hänsyn till stora resenärs- och klimatnyttor. Att detta inte nämns eller prioriterats i planförslaget är en tydlig brist.

Vidare konstateras i planförslaget att förbindelsen Oslo–Stockholm nämns som möjlig för alternativ finansiering, men skrivningen är mycket passiv och saknar hänvisning till behovet av fördjupad planering. Enbart möjligheten till OPS-lösning är inte tillräckligt för att driva utvecklingen framåt. För att alternativa finansieringslösningar ska vara möjliga krävs först att Trafikverket ges ansvar för planeringsarbetet, så att förutsättningar och lokaliseringsalternativ finns på plats.

Region Örebro län ifrågasätter även i vilken mån man tagit hänsyn till bristerna i stråkets nuvarande funktionalitet i prioriteringen av åtgärder. Det är inte bara eftersatt underhåll som skapar problem. Små åtgärder som skulle göra stor nytta i stråket redan nu, saknas nästan helt i förslaget till Nationell plan. Inte ens de lönsamma åtgärderna i Hovsta (124 miljoner kronor), Arboga (245 miljoner kronor) eller Örebro C (364 miljoner kronor) som adresserar problemen på Mälarbanan prioriteras. Lika allvarligt är att dubbelspåret mellan Karlstad och Kil helt saknas. Att över 100 tåg om dagen trängs på ett enkelspår bidrar till att Värmlandsbanan har störst förseningar i hela Sverige. Dessa problem kommer enligt förslag till nationell plan att öka. Trots politiska utfästelser föreslås inga åtgärder.

Region Örebro län anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att:

- Initiera en utredning för ny gränsbana enligt Trafikverkets tidigare rekommendationer.

- Fördjupa samarbetet med Norge genom att ta fram ett gemensamt Memorandum of Understanding (MoU) för fortsatt planering och finansiering av gränsöverskridande järnvägsinfrastruktur.
- Integrera stråket Oslo–Stockholm, vi Örebro, i den svenska systemanalysen för långväga järnvägstrafik och TEN-T-planeringen.

Förbindelsen Oslo–Stockholm har potential att fördubbla resandet med tåg mellan länderna, minska flygresandet kraftigt och samtidigt bidra till Sveriges klimatmål. Att avstå från att ta nästa planeringssteg riskerar att fördröja en av Nordens viktigaste satsningar på grön tillväxt och integration.

### **Mälarbanan**

Åtgärder på Mälarbanan 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 Mälarbanan 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 Sitts har åtgärder på Mälarbanan högsta prioritet för att åstadkomma en fungerande trafik i Mälardalen. Trots att Trafikverkets egna basprognoser visar kraftig överbelastning på Mälarbanan år 2045 saknas åtgärder för kapacitetsförstärkning i planförslaget.

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 Mälarbanan och Godsstråket i Hovsta. Region Örebro län anser att dubbelspår Arboga-Jädersbruk, förbigångsspår i Hovsta och åtgärder vid Örebro C bör prioriteras inom planperioden, inte enbart finnas med på 10 procents listan. Dessa åtgärder är avgörande för att stärka Mälardalens konkurrenskraft och möjliggöra kortare restider i stråket Oslo–Stockholm.

### **Västra stambanan**

Västra stambanan är vårt viktigaste nationella stråk för att sammanbinda Stockholm och Göteborg med avgörande betydelse för både person- och godstrafik. Den förbinder landets två största arbetsmarknadsregioner, Stockholm/Mälardalen och Göteborgsregionen och är samtidigt en livlina för godstransporter till och från Skandinaviens största

hamn, Göteborgs hamn. Trots dess centrala roll lider sträckan av allvarliga kapacitetsproblem, vilket påverkar både pendling, näringslivets logistikflöden och möjligheten till regional tillväxt. Underhållsbehovet är omfattande och påverkar trafiken negativt, vilket understryker behovet av långsiktig och robust planering.

Region Örebro län anser att hela sträckan Göteborg – Alingsås ska hållas samman i en och samma lokaliseringsutredning och inte delas upp. Vidare är det mycket positivt att Laxå bangårdsbyggnation föreslås få byggstart år 1-3 i planförslaget. Vidare åtgärder på Västra stambanan är dock önskvärt från Region Örebro län för att banans funktion ska matcha de behov som finns. Bland annat behövs kapacitetsåtgärder på Hallsbergs person- och rangerbangård som beskrivs mer i avsnittet nedan om Hallsberg.

Utbyggnaden av Västra stambanan har stor nationell betydelse. Sträckan har flest kapacitetskonflikter i hela järnvägsnätet, och dess funktion måste säkerställas för att möta framtidens transportbehov. Investeringar här bidrar till ökad tillgänglighet, hållbarhet och konkurrenskraft för hela Sverige.

### **Godsstråket genom Bergslagen**

Godsstråket genom Bergslagen är ett av landets viktigaste godstågsstråk. Regionen ser positivt på att åtgärder för längre tåg (750 meter) planeras, men betonar att kapaciteten på hela stråket måste säkras. Mitt i stråket finns viktiga noder i form av Hallsbergs person- och rangerbangård, Örebro och Frövi. Dessa är centrala knutpunkter där bristande kapacitet påverkar hela flödet mellan norra Sverige, Mälardalen och södra Sverige. I dagsläget blir dessa knutpunkter flaskhalsar i tågsystemet och kapacitetshöjande åtgärder är en nyckel som måste lösas för de långväga transporterna från norra Sverige 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 lyft behov av bibehållen funktion på rangerbangården men även utveckling och anpassning till den efterfrågan som finns behövs. Risken är att de stora satsningar som görs i norr kommer att hämmas av den bristande utvecklingen i Hallsberg, Frövi 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 mål år som på sikt leder till dubbelspår på hela Godsstråket genom Bergslagen.

### **Järnvägen genom Örebro**

Kapacitetsförstärkning genom Örebro är nödvändigt för att hela det Mellansvenska järnvägsnätet ska fungera effektivt. Ingen av de brister som lyfts fram i funktionsutredningen för järnvägen genom Örebro (2019) åtgärdas i förslaget till ny nationell plan. Sammantaget handlar det om åtgärder 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 bristerna vid Örebro C var högt prioriterat i inspelet från Trafikverket region Mellersta i förarbetet till nationell plan. Bristerna som finns på järnvägen genom Örebro framstår som än mer angelägna att åtgärda mot bakgrund av att EU-kommissionen uppgraderat Örebro till urban nod i det europeiska transportnätverket, TEN-T.

Region Örebro län anser att de brister som finns för järnvägen genom Örebro och på Örebro C behöver prioriteras in och åtgärdas i nationell plan 2026-2037. Att objekten förbigångsspår Hovsta och Örebro C förlängda plattformslängder enbart lyfts på +10 procents listan behöver omvärderas.

### **Hallsberg person- och rangerbangård**

Hallsberg utgör ett nav i transportsverige där Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen möts. I Hallsberg finns Skandiniaviens största rangerbangård som är en viktig nod för hållbara godstransporter i hela Sverige. Här rangeras tåg på väg till och från Göteborgs hamn samt övriga Europa. Att rangerbangården pekas ut i planförslaget som en av två terminaler som prioriteras för bibehållen funktion är i grunden positivt men den behöver också anpassas för den utveckling som sker.

Inga åtgärder för att utveckla kapacitet och robusthet vid Hallsbergs person- eller rangerbangård 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 i nationell plan är mycket oroande för framtidens transporter.

### **Frövi bangård**

Frövi bangård är en strategisk viktig knutpunkt för både gods- och persontrafik i Bergslagen. Här möts Godsstråket genom Bergslagen, Bergslagsbanan och järnvägen mot Örebro och Mälardalen, vilket gör platsen strategiskt avgörande för hela Mellansveriges järnvägsflöden.

Region Örebro län konstaterar att objektet Frövi bangårdsombyggnad (YO002) ersätts med Frövi, kapacitetshöjande åtgärder (JMR2606) och inte finns med som finansierat objekt i Trafikverkets planförslag, utan endast kan bli aktuellt vid en höjd investeringsram om 10 procent. Det är anmärkningsvärt, eftersom kapacitetsbristerna i Frövi sedan länge är en av de största flaskhalsarna för godstrafiken genom Mellansverige.

Kapacitetsbegränsningarna i Frövi påverkar i dag hela stråket från norra till södra Sverige och orsakar förseningar och kapacitetskonflikter mellan gods- och persontrafik. Region Örebro län anser att åtgärder i Frövi bör prioriteras inom planperioden oavsett budgetram, då de ger mycket hög samhällsnytta i förhållande till kostnad.

Åtgärderna bör omfatta:

- Utbyggnad och ombyggnad av spårsystemet för att möjliggöra 750 meter långa tåg,
- Att Frövi bangård prioriteras för byggnation till en överlämningsbangård med nytt överlämningspår som innebär ett signalreglerat ankomstspår.
- Effektivare anslutning mellan Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen.
- Förbättrad signal- och växelteknik för att öka kapacitet och minska störningar.

Frövi är dessutom en förutsättning för att åtgärder på Mälarbanan, Västra stambana, Godsstråket genom Bergslagen och Oslo–Stockholm-stråket ska få full effekt. Utan en fungerande kapacitetslösning i Frövi riskerar flera större investeringar att tappa sin avsedda nytta.

Region Örebro län anser därför att Frövi kapacitetshöjande åtgärder ska lyftas upp som ett prioriterat objekt inom nationell plan, inte som ett reservobjekt beroende av höjd budgetram. Det är en av de mest samhällsekonomiskt motiverade åtgärderna i Mellansverige.

### **Bergslagsbanan och Kinnekullebanan**

Planförslaget har en tydlig inriktning på järnvägsunderhåll. 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. De åtgärder som finns med i planförslaget i flödet mellan Gävle hamn och Göteborgs hamn bör genomföras enligt plan och det måste ses som en helhet.

### **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 logistiketableringarna och noderna för omlastning i Örebro och Hallsberg för att nå vidare ut på marknaderna i södra Sverige, Europa och världen.

### **Riksväg 50**

Under tidigare planperioder har stora investeringar genomförts 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 fortsatt finns med i planförslaget, men vill påtala vikten av att projektet får byggstartbeslut innan antagen vägplan går ut i december 2028. Projektet är en del av stråket E4-Mjölby till E20-Brändåsen, där samtliga övriga delprojekt redan är byggda med mittseparering och 100 km/h-standard. Vägen är hårt belastad, har en av landets högsta andelar av tung trafik och är idag olycksdrabbad. Dessutom har stråkets attraktivitet ökat i och med de förbättringar som redan genomförts på riksväg 50 söder om E20 vilket leder till ännu högre belastning av vägen. Vägplanens bäst före-datum närmar sig oroväckande snabbt och Region Örebro län vill framhålla vikten av att vägen byggs mycket snart. Med tanke på att vägplanen är fastställd och med hänsyn till de ovan nämnda argumenten är det rimligt att planera projektet för byggstart redan 2026–2028. Ytterligare ett orosmoment för objektet är hur Trafikverket hanterar de kostnadsfördyringar som drabbat projektet. Det är oroande att de besparingar som förväntas bli påverkar lokala funktioner negativt. De delar av objektet som finns med i vägplanen behöver genomföras och det är inte lämpligt att dra ner på trafiksäkerhetsåtgärder eller åtgärder för ökad framkomlighet. Standarden bör vara likvärdig på hela riksväg 50.

Vidare vill Region Örebro län poängtera att det är av fortsatt vikt att 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 åtgärdsvalsstudie *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. En åtgärdsvalsstudie 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 under nuvarande planperiod gått vidare med ett antal åtgärder bland annat genomfördes en gemensam uppföljning. Region Örebro län förutsätter att Trafikverket avser att gå vidare med de identifierade ännu icke genomförda åtgärderna under kommande planperiod.

Åtgärder som förbättrar kollektivtrafikens framkomlighet på riksväg 50 norr om staden är fortsatt högt aktuella och en fördjupad åtgärdsvalsstudie bör genomföras.

### **Avslutande ord**

Avslutningsvis ser Region Örebro län framemot fortsatt dialog och Region Örebro län avser att fortsätta bidra i arbete med att utveckla transportsystemet.

För Region Örebro län

Jenny Steen  
Regionstyrelsens ordförande

Rickard Simonsson  
Regiondirektör

