

Tjänsteställe, handläggare  
Nämndadministration, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum  
2023-09-27

Beteckning  
Dnr: 23RS7607

Er beteckning:  
TRV 2023/59743

Trafikverket

781 89 Borlänge

## Synpunkter till Trafikverkets arbete med inriktningsplanering inför Nationell plan 2026-2037

Region Örebro län har mottagit ovanstående remiss för synpunkter. Region Örebro län är regionalt utvecklingsansvarig, länsplaneupprättare, delägare i bolaget Oslo-Sthlm 2.55 samt en del av samarbetena En Bättre Sits och Botniska korridoren och ställer sig bakom yttranden från dessa aktörer. Utöver det vill Region Örebro län också framföra inspelen nedan.

### Klimatomställning

Regeringen skriver att Trafikverket ska beakta de krav som klimatomställningen ställer på transportinfrastrukturen. Detta bör inte bara gälla minskade utsläpp av fordon. Trafikverket bör i inriktningsplaneringen beskriva samhällsekonomiska konsekvenser av att

- genomföra transportinfrastrukturplaneringen som idag, som ett nollalternativ och
- inte genomföra särskilda åtgärder som förebygger skador i samhället kopplade till klimatförändringarna, som lerskred, höga flöden av vatten, bränder och liknande
- växla upp arbetet med att genomföra särskilda åtgärder kopplade till klimatförändringar

Enligt de rapporter IPCC (The Intergovernmental Panel on Climate Change) publicerat de senaste åren kommer extremväder att öka i antal framöver i takt med den globala uppvärmningen. Om liknande eller värre skador uppstår flertalet gånger per år kommer troligtvis en mycket större del av Nationell plan än idag att gå till att reparera och upprätthålla funktioner. Det får i sin tur konsekvenser på, bland annat, övrig utveckling, vidmakthållande och

upprätthållande av infrastruktur. Därför ber Region Örebro län Trafikverket att redovisa i inriktningsunderlaget vad dessa ökade kostnader kan få för konsekvenser för samhället och transportinfrastrukturplaneringen.

### **Transeuropeiska transportnätet**

Trafikverket ska enligt direktivet från regeringen beakta uppdatering av TEN-T som formaliseras vintern 2023/2024. Sedan Nationell plan 2018-2029 togs fram har ScanMed-korridoren förlängts från Hallsberg längs med hela Norrlandskusten och kan snart sträcka sig till Norge och Oslo, efter beslut kommande vinter. De tekniska krav och målår som finns beslutade för transportkorridorerna i EU behöver konsekvensbeskrivas av Trafikverket. Trafikverket bör svara på om det finns utrymme i Nationell plan för utveckling av nationell transportinfrastruktur i annat än just ScanMed-korridoren.

Sträckningen Stockholm-Oslo väntas bli taget i EU precis när inriktningsunderlaget ska vara färdigt. Detta bör Trafikverket ta med i beaktning vid framtagande av inriktningsunderlag.

### **Gränsöverskridande transportplanering**

Den gränsöverskridande transportplaneringen blir allt viktigare för transport av varor, persontransporter och nu även transport av försvarsmateriel och personal. Region Örebro län håller med regeringen om att totalförsvarets krav ska kunna påverka den långsiktiga planeringen av transportsystemet och vidmakthållande av den befintliga. För Sveriges del är kopplingen till Norge mycket viktig och detta framhåller även Försvarsmyndigheten. Region Örebro län, som ingår i Oslo-Stockholm samarbetet, samverkar gärna med Trafikverket för att utveckla kopplingen mellan Stockholm och Oslo för både interregional arbetspendling, internationellt resande, godstransporter och transporter kopplade till totalförsvaret.

Region Örebro län är positivt inställda till att Trafikverket fått uppdraget att redovisa förutsättningar för att finansiera transportinfrastruktur på annat sätt än med Nationell plan. Stockholm-Oslo som helhet och i synnerhet Gränsbanan, en ny förbindelse över gränsen mellan Sverige och Norge, har förutsättningar att vara både samhällsekonomiskt lönsam och att generera intäkter som gör att den kan finansieras utanför traditionell ram. Detta bör beaktas när Trafikverket går vidare med åtgärdsplaneringen och att det är viktigt att Trafikverket tar fram nödvändiga underlag för att detta ska kunna bedömas när riksdagen fastställer ekonomiska ramar. Sverige har sedan tidigare visat en öppenhet för att gränsöverskridande infrastruktur finansieras på annat sätt. Oavsett om det sker med avgifter i offentlig regi eller om det sker med hjälp av de näringslivaktörer som uttryckt ett stort intresse för att bidra till finansieringen,

behöver det bedömas inför åtgärdsplaneringen. Den föreslagna nya förordningen för TEN-T och Sveriges ansökan om medlemskap i NATO borde dessutom ytterligare underlätta möjligheten till annan finansiering i stråket Stockholm-Oslo. Intäkter och finansiering som inte kan överföras till andra objekt. Frågan om en ny Gränsbana mellan Sverige och Norge är alltså både en fråga för åtgärdsplaneringen och inriktningsplaneringen.

Gränsöverskridande transportplanering innebär även åtgärder inom Sverige i ScanMed-korridoren eftersom transporterna i sig är internationella. Trafikverket bör i åtgärdsplaneringen maximera effekten av redan investerade medel och koncentrera framtida åtgärder till de stråk och noder inom Sverige som har starkast koppling till de internationella handelsvägarna. En sådan princip kan hjälpa till att hantera den trafikökning som väntas när Fehmarn Belt-tunneln öppnar.

### **Ekonomiska planramar**

I direktivet nämns att Trafikverket ska redovisa fyra alternativa ramnivåer där nuvarande ram ökas respektive minskas med 10 och 20 procent. Region Örebro län anser att en minskning inte borde vara ett alternativ med tanke på kostnadsökningar, inflation och behov av infrastrukturinvesteringar.

Länsplanerna har de senaste fem planperioderna fått ökade anslag i rena kronor men procentuellt har anslagen inte följt samma procentuella ökning som för Nationell plan. Behovet av att utveckla regional och kommunal infrastruktur är stor och detta måste synas i kommande inriktningsunderlag med rejält ökade planramar. Helst ser Region Örebro län att stöden som idag finns i Nationell plan för bygge av mötesfria vägar och regionala cykelvägar helt överförs till länsplanernas ramar redan från början.

### **Regionala cykelvägar**

När en regional cykelväg byggs i Örebro län går minst 25 procent av kostnaderna till Trafikverkets planeringsarbete i en vägplan och det belastar en alldeles för stor del av länsplanen än vad som är rimligt. Trafikverket behöver i inriktningsunderlaget öppna för lag- och förordningsändringar som förenklar vägplanerna så länsplanens medel räcker till fler kilometer cykelväg. Bara i Örebro län har kommunerna identifierat behovet av cykelväg till ett värde av åtta miljarder och det var innan Rysslands invasion av Ukraina, inflation och energikris.

Trafikverket behöver i inriktningsunderlaget också skriva om behovet av en förordningsändring i väglagen som gör att kravet på ett funktionellt samband

mellan en väg och en cykelväg tas bort. Dagens väglag begränsar byggandet av cykelväg i hela Sverige.

### **Omprövning av objekt**

Trafikverket ska enligt direktivet kunna ompröva objekt som inte hunnit så långt i planeringsskedet och som ökat i kostnad eller fått markant ändrat innehåll. Region Örebro län ställer sig positiva till denna nya inriktning utifrån perspektivet att samhällsplaneringen över tid får nya utmaningar att lösa och därmed bör använda nya metoder och åtgärder för att hantera utmaningarna. Region Örebro län vill dock framföra att en omprioritering behöver ske med varsamhet. Det kan nämligen bli mycket problematiskt om gällande avtal om medfinansiering med regioner, kommuner och näringsliv rivs upp helt plötsligt. Kommuner kan redan ha sålt mark till privata aktörer och näringsliv kan redan ha utvecklat sina verksamheter för hundratals miljoner baserat på löfte om att ett nationellt objekt ska byggas. Om ett objekt tas bort kan en stor del av nyttan med både planering och investering försvinna och statens relation med andra aktörer kan skadas.

Trafikverket bör i en process med omprioritering väga in hur långt berörda regioner, kommuner och näringsliv kommit med sin planering kopplat till aktuella objekt. Den största anledningen till detta är att den regionala och kommunala planeringen sällan taktar med Trafikverkets och har kortare ledtider. Om Trafikverket föreslår att ett objekt plockas ur Nationell plan bör detta ges till kännas för berörda parter så snart det blir aktuellt och det bör beredas i dialog med de parter som ingått avtalet från början. Ett beslut om omprioritering ska inte tas utan att berörda parter fått möjlighet att svara på förslaget.

### **Målstyrd planering**

Sverige saknar visioner och det hämmar Sveriges utveckling. Hade det funnits en väl förankrad vision om att bygga nya stambanor hade projektet troligen inte avbrutits och det hade sparats Sverige mycket resurser. Den enda tydliga vision kopplad till målen som finns är Nollvisionen och den är bra. Trafikverket borde efterfråga tydligare mål och visioner från regering och oppositionspartier i Riksdagen eftersom Nationell plan sträcker sig långt över en mandatperiod och stora projekt kan planeras och byggas i tio, tjugo år. Tillsvidare hänvisar Region Örebro län till visionen som medlemmarna inom Botniska korridoren formulerat om 250 km/tim med tåg i de viktigaste stråken i Sverige.

Trafikverket ska enligt direktivet titta på måluppfyllelser för icke prissatta effekter, till exempel tillväxt, regional utveckling, landsbygdsutveckling och

bostadsbyggandet samt redovisa synergier och målkonflikter. Detta är ett mycket bra steg för att komplettera en prognosstyrd planering och rikta in sig på en mer målstyrd planering, vilket Region Örebro län i tidigare remissvar förespråkade.

De indikatorer som presenteras i direktivet skulle kunna kompletteras med sociala faktorer som ålder, kön, ursprung och utbildningsnivå för att nyansera de möjliga effekterna på en aggregerad nivå. Anledningen till det är att effekten i sig varierar beroende på individuella förutsättningar, var personer bor i landet och vilka möjligheter till arbete, utbildning och service som finns tillgänglig.

### **Vidmakthållande**

Region Örebro län anser att Trafikverket bör ta hänsyn till regionala utmaningar inte bara vid prioritering av investeringar i transportinfrastruktur utan även vid vidmakthållande av transportinfrastruktur. Vidmakthållandet av transportinfrastrukturen är vitalt i stora delar av Sverige där befolkningsunderlaget eller trafikmängden inte motiverar en utveckling av transportinfrastrukturen. Samarbeta gärna med Sveriges regioner och SKR (Sveriges Regioner och Kommuner) i denna fråga.

En viktig prioritering för Trafikverket bör vara att upprätthålla funktionaliteten på järnvägen som de senaste åren tappat i tillförlitlighet och funktionalitet till förmån för transporter på väg.

Trafikverket har tidigare tydligt uttryckt att de större vägarna prioriteras eftersom underhållsbudgeten inte räcker till. Den största delen av Sveriges livsmedels- och skogsproduktion är dock helt beroende av mindre statliga vägar och enskilt vägnät, något som alltså inte prioriteras nationellt. Utan livsmedel- och skogsproduktion blir Sverige mycket känsligt. För ett robust Sverige i både fred och kris bör särskilda satsningar för näringslivets transporter på landsbygden inrymmas i Nationell plan.

### **Steg 1- och 2 åtgärder**

Trafikverket har tidigare konstaterat att det främst är typen av drivmedel som kan minska utsläppen av växthusgaser och att beteendeförändring på systemnivå får marginell effekt. Region Örebro län vill återigen framhålla att det är viktigt att arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att använda transportsystemet mer effektivt, oavsett drivmedel. Finansieringen av dessa åtgärder ligger fortfarande i en gråzon och det är ofta oklart vem som är ansvarig för utförandet av dessa. Förslagen i Rätt för klimatet (SOU 2022:21)

är bra och Trafikverket bör verka för dessa förändringsförslag eftersom de gynnar transportsystemets utveckling i sin helhet.

ITS-system (Intelligenta Transport System) har införts på vissa vägar i Sverige i de största städerna. På systemnivå bör Trafikverket se över kostnad och möjlighet för att införa systemen också i medelstora städer som ofta blir flaskhalsar olika tider om dygnet, eller där olyckor med jämna mellanrum inträffar. Exempelvis Örebro, Västerås, Eskilstuna och Karlstad där E18 och E20 skär genom städerna och lokal trafik stoppar upp interregional och nationell trafik.

### **Drönare**

Drönare är ett transportslag som utvecklas och som inom överskådlig tid kommer erbjuda möjlighet till såväl gods- som persontransporter. Redan idag används drönare bland annat i kommunal verksamhet för inventering och bevakning av skick på byggnader och infrastruktur, ett flertal tester har också gjorts av transporter av medicinsk utrustning, leverans av blodprover och livsmedel till avlägsna platser. EU's drönarstrategi 2.0 och gemensamma regelverk och U-Space ska nu implementeras i medlemsländerna. Regeringen gav i augusti 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågeställningar som aktualiseras av användandet av drönare och dess roll i transportsystemet i Sverige. Detta uppdrag ska inte slutredovisas förrän 31 augusti 2024, dvs efter inriktningsplaneringen färdigställts. Med bakgrund av detta vill Region Örebro län uppmana Trafikverket att i dialog med Transportstyrelsen ta fram en beskrivning av hur användandet av drönare kan komma att påverka transportsystemet under planperioden samt hur det kan komma att påverka infrastrukturplaneringen.

### **Elektrifiering**

Region Örebro län är positiva till att Trafikverket ska fortsätta arbeta med att utveckla ett elvägssystem med en nationell utbyggnadsplan. Samtidigt behöver investeringstakten i både energisystem och laddinfrastruktur ökas, trots att det nyligen syns ett tapp i elbilsförsäljningar, något som förmodas vara tillfälligt.

Det är lätt att prata om elektrifiering som en lösning som ska lösa alla de problem som finns med transportsystemet idag. Men exempelvis löses inte problemet med trängsel på vägarna, eftersom elektrifieringen inte minskar antalet fordon. Därför är det viktigt att Trafikverket också tittar på beteendeförändringar hos både privatpersoner och företag för att transportinfrastrukturen ska användas på ett effektivt sätt. Region Örebro län bidrar gärna till detta arbetet.

Region Örebro län tackar för att Trafikverket involverar regioner i planeringsarbetet och möjligheten att få ge detta inspel i tidigt skede.

För Region Örebro län

Andreas Svahn  
Ordförande i regionstyrelsen

Rickard Simonsson  
Regiondirektör