

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon
Jäderberg

Sammanträdesdatum
2024-03-25

Beteckning
Dnr: 24RS524

Er beteckning:
LI2023/03919

Regeringskansliet
781 89 Stockholm
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Svar på remiss avseende Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Region Örebro län vill inleda med att tacka regeringen för möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen. Vidare vill vi även tacka Trafikverket för möjligheten att göra inspel till arbetet med framtagande av inriktningsunderlaget tidigt i processen.

Örebro län är lokaliserat centralt i Mellansverige och genomkorsas av flera viktiga nationella stråk som Västra stambanan, Godsstråket genom Bergslagen, E18, E20 och riksväg 50. Länet är också ändpunkt för flera regionaltågsbanor; Mäljarbanan, Svealandsbanan, Bergslagsbanan och Värmlandsbanan som alla fyller en funktion för pendling i Stockholm-Mäljarregionen. Med bakgrund av det är Region Örebro län medlemmar och engagerade i flera olika samarbeten kring transporter och infrastruktur. Därför har Region Örebro län medverkat i framtagande av och står bakom synpunkter som förs fram i yttranden från En Bättre Sits, Botniska korridoren och bolaget Oslo-Sthlm 2.55 AB. Region Örebro län yttrar sig inom det regionala utvecklingsuppdraget, som länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndighet.

Transportsystemet är i en omställningsfas. Mycket behöver göras för att uppnå mål och följa lagkrav för utsläpp av växthusgaser samt åtaganden inom EU. Samtidigt finns en växande underhållsskuld, en stor kapacitetsskuld och särskilda krav på transportsystemets funktion för totalförsvaret. Region Örebro län hoppas yttrandet kan bidra till insikter och kloka beslut.

Sammanfattning

Utsläppen av växthusgaser behöver minska snabbt och regeringen behöver använda Nationell plan som ett verktyg för detta. Det krävs ett bredare angreppssätt på klimatfrågorna på grund av att frågorna ställer ökade krav på samverkan mellan aktörer och större flexibilitet i både planering och utförande för att ställa om fordon, infrastruktur och beteenden.

Att öka anslagen med mindre än 20 procent och dessutom be regioner, kommuner och näringsliv medfinansiera infrastruktur kommer påverka Sveriges konkurrenskraft negativt och urholka kärnuppdragen. Samhällsekonomiskt lönsamma objekt bör prioriteras före kraftigt olönsamma objekt men det är viktigt att regionala nyttor synliggörs och att stråkperspektiv tas i beaktning vid omprioritering.

Vidmakthållandet behöver prioriteras och kostnadsstyrning behövs, som Trafikverket skriver. Åtgärder som effektiviserar byggande och användande av infrastrukturen behöver därför användas. Där inkluderas beteendeförändringar genom styrmedel, lag- och förordningsändringar, tydliggörande för planeringsansvar av luftrummet samt satsning på yt- och kostnadseffektiva samt kapacitetsstarka fordon som tåg och buss. Trimningsåtgärder för ökad kapacitet i kombination med vidmakthållande kan ge ett effektivare utförande men det kräver bättre samordning av Trafikverket.

Utöver underhållsskuld finns en stor kapacitetsskuld. Mer kapacitet behövs för och regeringen bör prioritera infrastruktur inom TEN-T och viktiga storregionala stråk för arbetspendling. Mäljarbanan och Nobelbanan avgörande för att knyta ihop Västerås, Örebro och Karlstad. Hallsberg avgörande för Sverige där 80 procent av godstransporterna passerar i nord-sydlig riktning.

För både städer och landsbygdernas bästa behöver länsplanernas ramar ökas för att kunna hantera avvecklade stadsmiljöavtal, ökade kostnader i stora objekt, mötesfria vägar, trafiksäkerhetsåtgärder i landsbygder och kollektivtrafikåtgärder.

Längre och tyngre fordon behöver kunna köras på både väg och järnväg på grund av kapacitetsbrist. Det krävs en jämnare spelplan för att skapa incitament för att flytta över gods från väg till andra trafikslag mer lämpliga för ändamålet. Dessutom behöver fordonsflottan bli fossilfri, men att enbart satsa på elektrifiering är dumt i ett inledande skede. En ökad tydlighet mot näringslivet om vad de ska satsa på och stöd för investeringar krävs.

Läsanvisning

Varje avsnitt inleds med synpunkter från Region Örebro län. Därefter följer en förklarande text med bakgrund till synpunkterna.

En Nationell plan för klimatomställning

Region Örebro län anser:

- Att regeringen behöver använda Nationell plan för att göra transportsystemet hållbart i linje med klimatlagar och klimatmål. Utsläppsnivåerna av växthusgaser måste minska i snabb takt.
- Att Trafikverkets förslag om breddat angreppssätt på transportpolitisk måluppfyllelse är bra.
- Att Trafikverket behöver räkna på framtida kostnad för klimatomställningsåtgärder och jämföra det med kostnaden för att investera idag.
- Att regeringen bör ta högre höjd i planramarna än tidigare för att ge Trafikverket möjlighet att genomföra klimatomställningsåtgärder.
- Att Trafikverkets förslag om att en buffert införs i Nationell plan är bra, men det krävs ett tydligt syfte om vad bufferten ska användas till. Fokus på klimatomställning av infrastrukturen rekommenderas.

Enligt de rapporter IPCC (The Intergovernmental Panel on Climate Change) publicerat de senaste åren kommer extremväder att öka i både kraft och antal framöver i takt med den globala uppvärmningen. Nuvarande transportplaner bidrar ytterligare till utsläpp och regeringen bör fokusera på att ställa om både fordonsflotta och resvanor för ett mer hållbart transportsystem som går i linje med klimatlagar och klimatmål. Trafikverkets redovisning av utsläppen fram till 2050 visar tydligt att regeringens avskaffande av reduktionsplikten påverkat utsläppsnivåerna negativt. Om inte reduktionsplikten återinförs krävs det att andra åtgärder tar igen de tappade framgångarna.

Det är positivt att även Trafikverket anser, precis som regionerna länge påpekat, att det finns möjligheter till att bättre bidra till transportpolitiska mål genom bredare ansatser kring lagar, regleringar, skatter och avgifter. Trafikverket skriver också att det finns behov av att stärka EU:s inriktning mot nollutsläppsfordon genom styrmedel som stöttar omställningen i Sverige, exempelvis genom ökad beskattning av nya förbränningsmotordrivna fordon. Region Örebro län delar Trafikverkets bild.

Det finns stor risk att framtida klimatpåverkan och kostnader för att bemöta de förändringar det innebär inte beräknas eller belyses tillräckligt. Detta kan medföra att insatser som leder till minskad klimatpåverkan inte prioriteras

tillräckligt högt om medel inte finns tillgängliga och åtgärder måste prioriteras bort. Klimatomställningsåtgärder behöver prioriteras.

Region Örebro län anser att det är en stor brist i inriktningsunderlaget att Trafikverket i inriktningsunderlaget inte tagit klimatrelaterade skador på infrastrukturen i särskild beaktning utan utgått från tidigare nivåer i Nationell plan. Att inte ta höjd för klimatkatastrofer och förebyggande arbete kopplat till klimatet kan få stora konsekvenser för genomförandet av Nationell plan 2026–2037. Det mer extrema vädret kommer att ge klimatrelaterade skador på infrastrukturen som följd, likt E6 sommaren 2023, bortspolade banvallar och snöstormar som till exempel förstör Malmbanan och förhindrar reparationsarbetet. Om liknande eller värre skador uppstår fler gånger per år än tidigare och i större omfattning kommer också en mycket större del av Nationell plan än idag att gå till att reparera infrastruktur och upprätthålla funktioner. Det får i sin tur konsekvenser på övrig utveckling, vidmakthållande och upprätthållande av infrastruktur.

Trafikverket föreslår en form av buffert för att hantera plötsliga kostnadsförändringar och hantering av risker och katastrofer. Detta är ett bra förslag för att säkerställa genomförandet av planen. Däremot måste regeringen och Trafikverket säkerställa att potten utformas så den inte ger entreprenörer incitament till fördyrande ÄTA-jobb (Ändringar, Tillägg och Avgående arbeten som står i omedelbart samband med kontraktarbetena men inte ingår i kontraktssumman).

Åtgärder som effektiviserar användandet av infrastrukturen

Region Örebro län anser

- Att regeringen bör styra utvecklingen mot ett mer effektivt användande av infrastrukturen.
- Att regeringen underlättar resandet med kollektivtrafik genom robust infrastruktur som är viktig för arbetspendling med främst tåg.
- Att regeringen bör främja regionalt tågresande med statligt stöd, subventioner och lägre banavgifter.
- Att ett skifte till fossilfria drivmedel inte räcker för omställning till ett hållbart transportsystem. Det krävs åtgärder som förändrar resandet, effektiviserar godstransporterna och minskar antalet fordon på vägarna.
- Regeringen behöver satsa på yt- och kostnadseffektiva färdmedel som tåg och buss.
- Regeringen bör gå vidare med de förslag Trafikverket föreslår som ligger utanför Trafikverkets rådighet och Nationell plans ramar, och ge

andra myndigheter i uppdrag att utreda och genomföra nödvändiga regeländringar.

- Regeringen bör möjliggöra finansiering av steg 1- och 2 åtgärder med länsplanerna.
- Att regeringen bör satsa storskaligt på ITS för att uppnå systemeffekter.

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 precis som förra planomgången framhålla att det är viktigt att arbeta med att styra utvecklingen snarare än att acceptera den utveckling som pågår, om utvecklingen går emot önskad riktning. Det som pågår nu är en omställningsperiod för transportsystemet där osäkerheterna är mycket stora. Genom att öka Trafikverkets flexibilitet kan osäkerheter hanteras och ge bättre förutsättning för att snabbt implementera det som fungerar för att få snabb effekt.

Trafikverket skriver att arbets- och skolpendling med tåg i hög grad utgörs av korta resor på mindre än tio mil från bostaden. Den största andelen av personresande på järnväg i personkilometer utgörs av trafik som regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) står för och att ökningen av redande med regiontåg ökat kraftigt. För att inte bromsa denna goda utveckling behöver regeringen främja RKM-resandet med lägre banavgifter för RKM-tåg, satsning på robust infrastruktur och statligt stöd för trafikering där det krävs för att hålla biljettpriserna nere.

Elektrifiering av fordon är bra men även ineffektivt. För frakt av gods finns en redan elektrifierad järnväg att använda. Elbilar tar inte bort trängselproblematiken utan leder till att folk kör bil eller fraktar gods i lastbilar i högre utsträckning än tidigare, främst på grund av lägre driftkostnader. Fler fordon leder ofta till ökad kapacitet. Att bygga ut mer kapacitet på väg kostar samhället mycket samtidigt som det sällan får önskad effekt. Eldrivna personbilar ökar dessutom risken för oskyddade trafikanter att omkomma vid påkörning på grund av att fordon nu är tyngre än förut och att en del bilmodeller i vissa fall skymmer barn på grund av försämrade siktlinje. Elektrifiering av fordon är bra men inte hela lösningen.

Region Örebro län anser att det krävs stor satsning på yteffektiva och kapacitetsstarka färdmedel som tåg och buss samt beteendepåverkande åtgärder för att använda transportsystemet mer effektivt, oavsett utvecklingen av drivmedel. Finansiering av beteendepåverkande åtgärder ligger fortfarande i en gråzon och det är ofta oklart vem som är ansvarig för utförandet av dessa.

Regeringen bör verka för att regionerna ska kunna använda medel i länsplanerna för att utföra dessa åtgärder eftersom de gynnar transportsystemets utveckling i sin helhet.

EU har inom Fit for 55 siktat in sig på ITS (Intelligenta Transport System). Det innehåller en palett av åtgärder och vissa åtgärder har införts på i Sverige på vägar i de största städerna, till exempel skyltar med variabel hastighet. 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 ofta inträffar. Exempelvis Karlskoga, Örebro, Västerås, Eskilstuna och Karlstad där E18 och E20 skär genom städerna och lokal trafik stoppar upp interregional och nationell trafik.

Öka anslagen till infrastrukturåtgärder

Region Örebro län anser:

- Att anslagen till infrastrukturplanerna måste öka i sådan omfattning att funktionen i befintlig infrastruktur kan återupprättas och vidmakthållas samtidigt som behov av investeringar för att utveckla infrastrukturen kan prioriteras i stråk av stor betydelse för storregionala resor och för gods.
- Att infrapropositionen bör utgå från planalternativ ”+20 procent” eller ett av regeringen föreslaget alternativ som överskrider 20 procent.
- Att regeringen bör prioritera järnvägssatsningar i utvecklingsanslaget och säkerställa att ERTMS införs i full skala.
- Att regeringen behöver säkra upp kapaciteten i elsystemet för att möjliggöra omställning till elektrifiering.
- Elektrifiera rätt trafikslag i rätt tid och sprid riskerna till andra fossilfria drivmedel än el för ett mindre sårbart transportsystem.
- Det behöver skapas en ny form av samordnad planering mellan elbolag och energiplanering.

Trafikverket har i inriktningsunderlaget analyserat olika alternativa inriktningar för den nationella infrastrukturplaneringen. I samtliga alternativ utom ”+20 procent” saknas medel till nya namngivna investeringar på grund av det eftersatta underhållet. Funktionen i anläggningarna måste återställas och vidmakthållas, det är mycket viktigt för ett pålitligt transportsystem.

Det är en brist att Trafikverket inte bedömt vad åtgärder kommer kosta under planperioden för att uppfylla krav och åtaganden inom TEN-T. En uppskattning av kostnader utifrån redan genomförda utredningar i de berörda stråken hade kunnat ge regering och riksdag en fingervisning av vad Sverige

åtagit sig att genomföra till 2030 respektive 2050. Det som är uppenbart är att det kommer krävas mer än +20 procent för att genomföra TEN-T redan till 2030 vilket gör att planramarna som föreslås inte är tillräckliga.

Trafikverket skriver att de oavsett ramnivåer inte kommer att kunna arbeta i kapp mer än 10–15 procent av järnvägsunderhållet då det skulle innebära för omfattande störningar. Det är därför viktigt att regeringen prioriterar utveckling av järnvägen och bygger ny infrastruktur för förbättrad funktion och underlättande av underhåll med till exempel dubbelspår. ERTMS är den viktigaste satsningen för ökad kapacitet och på lång sikt fungerande och konkurrenskraftig järnväg och Region Örebro län delar Trafikverkets bild att detta måste prioriteras.

Transporter och el är nu sammanlänkade vilket kräver en omställning i planeringen av elsystemets kapacitet. Elektrifieringen pågår för fullt och det handlar om både tunga och lätta fordon för både persontrafik, godstrafik och arbetsmaskiner. Kollektivtrafikmyndigheter byter ut hela flottor av bussar redan idag och åkerier byter ut lastbilarna till eldrivna. All elektrifiering av fordonsflottan tar kapacitet från det redan ansträngda elsystemet. Regeringen behöver storsatsa på infrastruktur för både transport- och elsystem eftersom de numera hör samman. För snabb och mindre sårbar omställning behöver regeringen elektrifiera rätt trafikslag och i rätt ordning. Kan det som inte behöver elektrifieras ställas om med andra medel bör regeringen underlätta för detta. Ett helhetsperspektiv på fossilfria drivmedel behövs.

Omprioritering av objekt och medel

Region Örebro län anser:

- Att alternativ finansiering är bra men varken näringsliv, regioner eller kommuner ska förväntas ta kostnader när staten inte hänger med i planeringen. Regeringen behöver hitta en lösning på detta.
- Att regeringen och Trafikverket i högre utsträckning behöver använda stråkplanering för maximal effekt av redan utförda investeringar.
- Att Trafikverket och regeringen bör ha ett stråkperspektiv till samhällsnyttor när objekt utvärderas, omprövas och prioriteras för att se nyttan i hela stråket snarare än enskilda objekt.
- Att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda vilka finansieringsformer som är lämpligast för olika objekt.

Nuvarande Nationell plan är övertecknad med cirka 100 miljarder. Utanför planen finns en lång rad med nyttiga åtgärder som står sist i kön för att genomföras, trots att de behövs redan idag utifrån trafikbolagens behov och

den stora kapacitetsbrist som finns. Medel behöver frigöras för genomförande av ytterligare samhällsekonomiskt positiva investeringar och investeringar med stora regionala nyttor. Region Örebro län är därför positiva till att använda planeringsprocessen mer som den är tänkt och ompröva objekt vid framtagande av Nationell plan samt använda alternativ finansiering. Det kräver dock noggrann eftertanke från regeringen och Trafikverket.

Ett sätt att frigöra medel är att, enligt förslag i inriktningsunderlaget, finansiera investeringar på alternativt sätt än i den nationella planen. Region Örebro län är positiv till alternativ finansiering. En ny bana över gränsen till Norge i stråket Oslo-Stockholm är ett sådant lönsamt objekt som skulle kunna finansieras utanför nationell plan. Region Örebro län uppmanar regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att utreda vilka objekt och vilka finansieringsformer som är lämpligast. Det kan vara olika finansieringsformer för olika objekt.

Region Örebro län anser att det är viktigt att regeringen inte antar att näringslivet ska ta kostnader för att deras investeringar kräver åtgärder i infrastrukturen. Andra stater betalar för att stora bolag ska etablera sig i deras länder och om regeringen börjar ta ut kostnader för infrastrukturinvesteringar lär näringslivet söka sig någon annanstans. Finns behovet måste det gå att hitta flexibilitet i finansieringen och en möjlighet för Trafikverket att göra investeringen även om det inte är ett objekt i Nationell plan, till exempel för åtgärder kopplade till gruvindustrin.

Det är också viktigt att kostnader finansieras av respektive part på ett klokt sätt. Regioner och kommuner har dålig ekonomi just nu och kommer fortsätta ha det framöver. Om staten börjar förvänta sig att regioner och kommuner samfinansierar åtgärder i statlig infrastruktur med egna skattemedel påverkar det kärnuppdraget för regioner och kommuner negativt. Dessutom är kostnaden samma för en liten som en stor kommun, men summan är densamma vilket gör det svårare för små kommuner att medfinansiera.

Trafikverket har i inriktningsunderlaget svarat otydligt på regeringens fråga om behoven av sammanhängande stråk i stället för fragmentisering. Regeringen och Trafikverket behöver i högre utsträckning använda ett stråkperspektiv när man talar samhällsnytta. När objekt utvärderas inom åtgärdsplaneringen är det viktigt att objektet sätts in i en kontext snarare än att jämföras enskilt mot andra objekt. Objekten är delar av ett stråk där nyttan på en plats kan vara stor och på en annan plats mindre, men att flera objekt i ett stråk tillsammans utgör en helhetslösning som är samhällsekonomiskt lönsam eller bidrar till andra nyttor som inte går att beräkna. Till exempel vore det dumt att inte fullfölja investeringar i Hallsberg efter byggnation av dubbelspår

Hallsberg-Degerön, eftersom nyttan då inte maximeras utifrån de investerade medlen.

Prioritera återupprättande och vidmakthållande av funktionalitet och samordna med trimningsåtgärder

Region Örebro län anser:

- Att Trafikverkets prioritering av vidmakthållande och återupprättande av funktionalitet i den befintliga infrastrukturen är korrekt och rimlig. Att vårda den infrastruktur som redan finns är både kostnadseffektivt och absolut nödvändigt för att upprätthålla dagens tillgänglighet, särskilt på landsbygden där det ofta finns få alternativ till vägtransporter.
- Att den totala planramen bör utökas för att utöver vidmakthållande av funktionalitet också kunna genomföra andra viktiga åtgärder i gällande nationell plan samt möjliggöra prioritering av nya investeringar.
- Att regeringen bör uppdraga till Trafikverket att tydligt samordna underhållsåtgärder med trimningsåtgärder för effektiv uppdatering av infrastrukturen, i samverkan med regioner och kommuner.
- Regeringen bör underlätta för Trafikverket att genomföra trimningsåtgärder som i slutändan kan kosta mer än 100 miljoner kronor, eller höja nivån för namngivna objekt.

I Trafikverkets inriktningsunderlag framgår det tydligt att medel i gällande nationell plan inte räcker till för att täcka behov av vare sig vidmakthållande av funktionalitet eller nya investeringar för att utveckla infrastrukturen.

Trafikverket hänvisar också till att trimnings- och miljöåtgärder enligt forskning kan skapa hög samhällsnytta per krona och bör ha hög prioritet. Trimningsåtgärder är effektiva och så även vidmakthållande. Men Trafikverket arbetar alldeles för lite med att samordna dessa åtgärder. Det är dessutom svårt för utomstående att få inblick i planering av underhållsarbetet och det är därför oftast för sent att lägga till en funktion som hade kunnat modernisera anläggningen. Till exempel att vid byte av en bro lägga till en cykelväg i ett samhälle som sedan bron byggdes för 70 år sedan växt kraftigt.

Det finns ganska många trimningsåtgärder som kostar cirka 100 miljoner kronor, broar, trafikplatser, järnvägsväxlar etcetera. På grund av denna gräns blir vissa åtgärder inte genomförbara eftersom Trafikverket ofta utgår från vad som är ett namngivet objekt i Nationell plan och inte. Om objektet inte är det anser Trafikverket att de inte har i uppdrag att arbeta med objektet. Det behövs en större flexibilitet kring gränsvärdet för effektivt genomförande av effektiva

åtgärder. Alternativet är att höja nivån för namngivna åtgärder, vilket Region Örebro län är positiva till.

TEN-T

Region Örebro län anser:

- Att regeringen bör ge Trafikverket förutsättningar att nå krav i TEN-T till målären 2030 respektive 2050.
- Att regeringen och Trafikverket både praktiskt och kommunikativt bör använda TEN-T som en vision för transportsystemets utveckling.
- Att regeringen bör instruera Trafikverket att planera och genomföra åtgärder för att uppnå en standardhöjning av järnvägssystemet med mål om längre och tyngre tåg samt 250 km/tim på banor som är viktiga ur nationellt och storregionalt perspektiv.
- Att regeringen börjar arbeta för att Mäljarbanan ska inkluderas i nästa revidering av TEN-T.
- Att regeringen tar ansvar och ser till att kommunerna kan leva upp till kraven för urbana noder.
- Att regeringen bör arbeta för även nästa EU-budget innehåller ett finansieringsverktyg (CEF3) med fokus på gränsöverskridande förbindelser för genomförandet av TEN-T.

Det är en stor brist att Trafikverket inte har redovisat gapet mellan befintlig infrastruktur och kraven i TEN-T. Sverige har inom EU åtagit sig att leva upp till de krav som ställs på infrastrukturens standard till 2030 respektive 2050 samt för urbana noder. Dessa krav kan användas som en vision för det svenska transportnätet vilket skulle skapa en tydlighet för både offentliga aktörer och näringsliv om hur stråk kommer att utvecklas över tid.

Regeringen bör i direktiven till Trafikverkets framtagande av nationell plan peka ut en tydlig riktning för utveckling av Sveriges infrastruktur. Längre och tyngre tåg är sett till kostnaden för införande låg jämfört med hastighetshöjande åtgärder. Trafikverket har dock visat att satsningar på ett järnvägsnät med hastigheter om 250 km/tim i hela landet skulle vara en kostnadseffektiv åtgärd med nyttor för hela Sverige. En kombination av dessa åtgärder med ERTMS bör Trafikverket kunna paketera för god samhällsnytta.

Det är ännu oklart vilka krav som kommer ställas på de urbana noderna. Det är viktigt att staten ger kommuner som blivit urbana noder förutsättningar att uppfylla kraven från EU.

Med tanke på det stora investeringsbehovet i både existerande och ny transportinfrastruktur, är det särskilt angeläget att Sverige arbetar ännu mer

strategiskt med CEF för medfinansiering till viktiga objekt och sträckor. Sverige har med CEF-ansökningar en möjlighet att maximera återflödet från EU, därför Region Örebro län att svenska nationella nivån måste möta upp de ökade kraven med ökat engagemang och stöd. Det gäller bland annat proaktivt arbete med CEF-ansökningar och att ansökningar görs på hela stråk och inte bara delsträckor.

Inför det kommande förslaget (våren 2025) för ny europeisk flerårig budgetram bör Sveriges regering arbeta för att EU-budgeten även i framtiden omfattar ett finansieringsverktyg (CEF3) för genomförandet av TEN-T. Finansieringsverktyget bör särskilt fokusera på gränsöverskridande förbindelser, eftersom dessa har ett starkt europeiskt mervärde och att dessa sträckor generellt är underfinansierade från nationell nivå.

Inför framtida revidering av TEN-T bör Mäljarbanan ingå i stråket Oslo-Stockholm som prioriterad bana för persontrafik. Detta bör regeringen fortsättningsvis arbeta för.

ScanMed-korridoren – Stockholm-Oslo

Region Örebro län anser:

- Att regeringen bör arbeta för att knyta ihop arbetsmarknadsregionerna Karlstad, Örebro och Västerås via spårbunden kollektivtrafik.
- Att regeringen bör prioritera medel i Nationell plan för dubbelspår på Mäljarbanan och Värmlandsbanan samt kapacitetsökning genom Örebro.
- Att Nobelbanans sträckning och finansieringsform bör utredas inför nästa planperiod 2030–2041.
- Att en ny bana över gränsen till Norge bör byggas i samarbete med norska staten med alternativ finansiering.

I nationella planen 2018–2029 liksom i planen 2014–2025 pekades stråket Oslo-Stockholm ut som en prioriterad brist och i planen 2022–2033 var det en prioriterad sträcka för utredning. I den åtgärdsvalsstudie för stråket som gjordes 2017 fattade Trafikverket beslut om mål för restid mellan ändpunkterna på under tre timmar. Sedan dess har ytterligare studier och utredningar gjorts av såväl Trafikverket och Norges Jernbanedirektorat¹ som andra aktörer i stråket för att utreda nyttor med en minskad restid i stråket mellan de två huvudstäderna samt identifiera behov av åtgärder främst på befintliga banor för att åstadkomma en restid på under tre timmar.

¹ Mulighetsstudie Oslo-Stockholm. 2022. Trafikverket och Jernbanedirektoratet.

För att åstadkomma en restid under tre timmar i stråket Oslo-Stockholm krävs två nya länkar i järnvägssystemet, Nobelbanan (Örebro-Kristinehamn) samt en ny bana över gränsen till Norge. Regioner och nodstäder i stråket samarbetar inom ramen för det gemensamma bolaget Oslo-Sthlm 2.55 AB. Bolaget har i sitt arbete visat att

- De nya länkarna och investeringarna på Mäljarbanan och Värmlandsbanan är samhällsekonomiskt lönsamma både enskilt och sammanvägt (NNK +0,75), vilket är ovanligt för järnvägsobjekt.
- De nya länkarna skulle kunna byggas på kommersiell grund och finansieras med infrastrukturavgifter. Region Örebro län uppmanar regeringen att gå vidare med utredningar för att hitta alternativa finansieringsformer för Gränsbanan och Nobelbanan.

Regeringen har tydligt pekat på arbets- och skolpendling som en viktig del i infrastrukturplaneringen. Arbetsmarknadsområdena Karlstad, Örebro och Västerås är idag åtskilda på grund av alldeles för långa restider mellan städerna. Kompetensbristen är i många branscher stor, särskilt inom vapen- och gruvindustrin i stråket. Flertalet studier har visat att det finns stora regionala nyttor med att investera i järnvägsinfrastruktur som minskar restiderna mellan städerna och knyter ihop arbetsmarknadsområdena. Den avgörande delen för att uppnå detta är en ny järnväg mellan Örebro och Kristinehamn och dubbelspår på Mäljarbanan, med en sammanlänkning i Örebro. Enligt de två funktionsutredningar som gjorts för Mäljarbanan (Trafikverket 2021) kostar det 3 miljarder kronor att få fullständigt dubbelspår på Mäljarbanan mellan Stockholm och Örebro/Hallsberg.

Regeringen behöver till den här Nationella planen avsätta medel för dubbelspår på Mäljarbanan och kapacitetsökning genom Örebro, samt en utredning av Nobelbanan för att i nästkommande Nationell plan 2030–2041 kunna prioritera in åtgärder mellan Örebro och Kristinehamn.

Region Örebro län välkomnar att regeringen godkännt CEF-ansökan för en lokaliseringstudie av Nobelbanan och inväntar nu beslut från EU.

ScanMed-korridoren nord-syd

Region Örebro län anser:

- Att regeringen behöver säkerställa genomförandet av kapacitetshöjande järnvägsåtgärder i nord-sydliga stråket inom TEN-T.
- Att regeringen bör säkerställa att Trafikverket kan fortsätta att utveckla Hallsberg, som är Sveriges viktigaste knutpunkt för järnvägen.
- Att regeringen säkerställer Västra stambanans kapacitet för godstransporter till och från Göteborgs hamn samt Göteborg-Alingsås.

Region Örebro län är mycket oroade över kapaciteten i det nord-sydliga stråket. I nord-sydlig riktning fraktas 80 procent av Sveriges järnvägs-transporter till/via Hallsberg för rangering och genom Örebro, Sveriges sjunde största stad. Det är 16 procent av det totala transportarbetet i Sverige. Den gröna industrins utveckling i norr kommer att kraftigt öka järnvägs-transporterna i hela det nord-sydliga stråket mellan norra Norrland och Tyskland och sedan vidare i Europa. Här möter de internationella och nationella godstransporterna Stockholm-Mälarenregionens storregionala arbetspendling och den interregionala persontågstrafiken vilket skapar konflikter i stråket redan idag.

När Fehmarn Belt-förbindelsen öppnar 2030 är också Northvolts batterifabrik i Skellefteå i fullt bruk det väntas, utöver en generellt kraftig ökning av godståg, också mängder med godståg som norrut fraktar kemikalier till batteritillverkningen från Tyskland och söderut fraktar batterier till fordonsfabrikerna i Tyskland. Och då har vi inte ens nämnt skog- och ståltransporter från norr eller kombitågen från Göteborg som använder samma bana eller Hitachi i Ludvika som också skickar gods söderut denna väg. Hela stråket från Malmö och Göteborg i söder till Narvik i norr behöver vara färdigt inom redan befintlig planperiod.

Hallsberg har också ett ömsesidigt beroende med Göteborgs hamn, vilket gör kapaciteten mellan Göteborg och Alingsås en viktig pusselbit för att transporterna till och från hamnen ska fungera. Hallsberg är ur ett systemperspektiv en oerhört viktig punkt i transportsystemet och därför behöver staten fortsätta att prioritera utveckling av järnvägsfunktionerna i Hallsberg. Tidigare kända åtgärder är en utbyggd rangerbangård, ny personbangård, nya uppställningsplatser samt anpassning för minst 740 meter långa tåg.

Öka andelen medel till länsplanerna

Region Örebro län anser:

- Att den totala andelen av utvecklingsanslaget och medelstilledningen till de regionala planerna bör öka för att kunna möta behov av såväl trafiksäkerhetshöjande åtgärder som satsningar på hållbara transporter i form av cykelvägar och anläggningar för kollektivtrafiken.
- Att även länsplanerna behöver långsiktiga och stabila förutsättningar. Undvik kortsiktiga och tidsbegränsade potter för medfinansiering av mittseparering av regionala vägar och regionala cykelvägar. Potterna är oförutsägbara, orättvisa och medför problem i genomförandet av länsplanerna. En ökad medelstilledning till länsplanerna är att föredra.

- Att stadsmiljöavtalens roll med stöd och motkrav är viktig för att stötta städernas klimatomställning och modernisering av gaturum. Om stadsmiljöavtalen försvinner bör ytterligare medel tillföras via länsplanerna.

Det blir svårare och svårare för regioner att prioritera in stora objekt i länsplanerna eftersom det ekonomiska utrymmet krymper för varje planperiod. Trafikverket anger i inriktningsunderlaget en proportionerlig minskning respektive ökning av länsplanerna i relation till de totala planramarna vilket inte är tillräckligt. Länsplanernas totala andel har kontinuerligt minskat de senaste planperioderna samtidigt som behoven ökat även på statlig regional infrastruktur. Därutöver har länsplanerna i stor utsträckning ansvar för de delar av det regionala statliga vägnätet där störst behov finns av cykelvägar och anläggningar för kollektivtrafik samt vägar med de största trafiksäkerhetsproblemen och därmed behov av utbyggnad till mötesfria vägar.

Trafikverket skriver att investeringar via länsplanerna generellt är samhälls-ekonomiskt lönsamma samt att mycket investeringar krävs i det regionala vägnätet för att nå trafiksäkerhetsmålen, framför allt via mötesfria vägar. Mötesfria vägar är mycket dyra och de flesta länsplaner är så pass små att de inte kan inrymma objekt med mötesfria vägar. Som exempel invigdes Örebro läns senaste mötesfria sträcka i december 2023, där sju kilometer väg byggdes av Trafikverket så effektivt som möjligt i befintlig sträckning och det kostade cirka 300 miljoner kronor, 26 procent av Örebro läns planramar. Det är svårt för Region Örebro län att prioritera dessa investeringar, särskilt när kommunerna i Örebro län uttryckt att de inte vill ha stora objekt som låser upp stora delar av länsplanen.

Omställningen till längre och tyngre fordon på väg kommer inte bara kräva anpassning av broar, cirkulationsplatser och trafikplatser. Tyngre och längre fordon blir en högre trafiksäkerhetsrisk för oskyddade trafikanter på grund av ökat vinddrag, längre bromssträckor och upplevt trängre utrymme. Det kräver ökade satsningar på så väl cykelvägar som korsningspunkter främst i tätorter i landsbygderna. Dessa satsningar görs med fördel tillsammans med kollektivtrafikåtgärder för att skapa förutsättningar för ökade färdmedelsandelar för dessa trafikslag även utanför tätbebyggda områden.

Under hösten 2023 valde regeringen att påbörja en avveckling av stadsmiljöavtalen. Trafikverket ska utvärdera dess effekt och framtid inför åtgärdsplaneringen men det är en brist att de inte gjort det inom ramen för inriktningsunderlaget eftersom det kan påverka budgetramarna.

Stadsmiljöavtalen är en viktig pusselbit för klimatomställningen för att genomföra fysiska åtgärder i främst stadsomvandlingar med syfte att stärka den inom- och storregionala arbetspendlingen med bättre förutsättningar för hållbart resande. Dessa typer av åtgärder uppfyller mål i regionala utvecklingsstrategier, översiktsplaner och storregionala systemanalyser och är därför väl motiverade. Om stadsmiljöavtalen försvinner helt kommer länsplanerna att behöva fylla rollen som stöd åt kommunernas investeringar. Det kan göra att de av Trafikverket efterfrågade mötessepareringarna på regionalt vägnät prioriteras bort eftersom det ger ökad vägkapacitet, vilket generellt är i konflikt med mål om ökad kollektivtrafik och hållbart resande. Tas stadsmiljöavtalen bort skapas också ett tomrum när det inte längre finns krav på kommuner att göra motprestationer för att få statligt stöd, till exempel fler bostäder eller åtgärder för ökat hållbart resande.

Transporter i landsbygderna

Region Örebro län anser:

- Att det krävs större satsningar från offentliga aktörer för mer jämlika transporter på landsbygden där särskilt sårbara områden stöttas av staten även om åtgärderna inte är samhällsekonomiskt lönsamma.
- Att staten, regioner och kommuner måste arbeta för att säkra bland annat livsmedelsförsörjningen genom utveckling av transportinfrastrukturen.
- Att mer medel behövs till länsplanerna för investering i det statliga regionala vägnätet.
- Att regeringen bör främja sänkt hastighet i tätorter till 30–40 km/tim.
- Att regeringen bör underlätta byggandet av regionala cykelvägar för minskade kostnader och ett effektivare planskede.
- Att regeringen bör ändra väglagen och tar bort kravet på funktionellt samband mellan väg och cykelväg.
- Att Trafikverket behöver teckna avtal med enskilda väghållare för utveckling av regionala cykelstråk.

Landsbygderna ser väldigt olika ut och det finns mycket välmående landsbygd. Men generellt finns stora utmaningar kopplat till de som har lägre utbildningsnivå, sämre ekonomi och högre ohälsotal. De har tillgång till färre arbetstillfällen och närmaste service är ganska långt från hemmet. Samtidigt är transportinfrastrukturen dåligt utvecklad, underhållet av vägar bristfälligt och det är dålig tillgång till kollektivtrafik.

Landsbygden är beroende av statligt regionalt vägnät som byggdes för längesedan. Oftast saknas vägrenar, trottoarer och cykelbanor vilket gör att en stor del av befolkningen i Sverige drabbas av ett strukturellt bilberoende där

barn måste åka skolskjuts och där hemtjänst kräver bil och körkort för att kunna utföras. Det är helt enkelt för farligt att gå eller cykla till bussen vilket också tvingar folk att köpa en bil, de som har råd. När bilen används är det också på de farligaste vägarna i landet, enligt Trafikverket.

Trafikverket föreslår sänkt hastighet i tätorterna, något Region Örebro län ser positivt på för att öka trafiksäkerheten främst i tätorter i länets landsbygder. Det finns också andra bra åtgärder som ökar säkerheten och samtidigt ökar attraktiviteten för effektivare transporter och att leva på landsbygden generellt, till exempel cykelvägar och säkra passager.

Trafikverket föreslår också mötesfria vägar för ökad trafiksäkerhet, främst på det regionala vägnätet. Detta är en åtgärd som kostar mycket och skulle kräva mer medel till länsplanerna för att kunna genomföras.

Trafikverket föreslår i inriktningsunderlaget att underhåll av lågtrafikerade statliga vägar är viktigt, även när det rent samhällsekonomiskt inte är lönsamt. Region Örebro län ser positivt på förslaget eftersom det kan bidra till minskade skillnad mellan stad, tätbefolkad landsbygd och glesbefolkad landsbygd. När underhåll prioriteras gör Trafikverket det generellt utifrån hur många fordon som brukar använda vägen. Det gör att vinterväghållning och asfaltering kan dröja alltför länge i geografiska områden där få alternativa vägar finns. Ibland kan en asfaltering på landsbygden vara som att få en helt ny väg, eftersom det på vissa håll dröjer 40–50 år mellan åtgärderna.

Det finns också ett stort enskilt vägnät som används av näringar som övriga Sverige är beroende av, särskilt livsmedelsförsörjning men också skogsindustri och besöksnäring. Större jord- och skogsbruk kräver idag större maskiner än förut vilket kräver anpassning av infrastrukturen vilket kräver stöd från staten.

Idag ställs samma lagkrav på planläggning av en regional cykelväg som en motorväg. Det gör att minst 25 procent av kostnaden för en regional cykelväg går till Trafikverkets planeringsarbete i vägplaneskede. Det belastar en alldeles för stor del av länsplanerna och regeringen behöver förenkla kraven på att bygga statliga cykelvägar för att möjliggöra fler meter cykelväg per krona.

För att spara kostnader använder Trafikverket enskilt vägnät som del i de regionala cykelstråken. Dock skriver de sällan avtal med enskilda väghållare vilket gör att det regionala cykelvägnätets funktionella stråk hänger på enskilda väghållares fria vilja att ha cyklister på deras vägar. Byts en ägare, eller att viljan ändras så kan enskild väghållare sätta dit en bom eller byta vägens beläggning. Trafikverket behöver ha krav på sig om att skriva avtal om

cyklisters framkomlighet med enskilda väghållare om de ska använda enskilda vägar som del av de regionala cykelstråken.

En steg 1-åtgärd som regionerna efterfrågat länge är att förändra väglagen. Idag krävs ett funktionellt samband mellan en väg och en cykelväg vilket gör att regionala cykelvägar byggs där folk inte bor eller där cyklisterna får långa omvägar. Det leder till höga kostnader för liten nytta i flertalet fall. Region Örebro län vill att kravet på funktionellt samband tas bort. Dagens väglag begränsar byggandet av cykelväg i hela Sverige.

Intermodala transporter

Region Örebro län anser:

- Att regeringen behöver satsa stort på robusthet och järnvägskapacitet för gods för att kunna frakta mer gods med sjöfart.
- Att regeringen använder styrmedel för att trafikslagen ska konkurrera med varandra på lika villkor. Uppnå marginalkostnadsprincipen.

De senaste åren har både offentliga och privata aktörer arbetat för en ökad intermodalitet där rätt gods ska gå på rätt trafikslag. Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att väldigt lite överflyttning sker mellan trafikslagen och det kan bero på flera saker.

Inom det storregionala samarbetet En Bättre Sats har vi konstaterat att den begränsade järnvägskapaciteten hämmar både järnvägstransporter och sjöfartstransporter, vilket främjar mindre effektiva godstransporter med lastbil på väg. Det finns stor potential i sjöfarten men den kan inte utnyttjas till max delvis för att landinfrastrukturen är för dålig. Störningarna i järnvägssystemet gör att företag inte litar på järnvägen och i stället skickar flertalet lastbilar som tar upp kapacitet, sliter på vägarna och bidrar med stora växthusgasutsläpp.

Det senaste året har banavgifter och farledsavgifter höjts och ökat klyftorna i konkurrenskraft mellan hållbara järnvägs- och sjötransporter och vägtransporter. Det krävs ett helhetsgrepp där målet bör vara att marginalkostnadsprincipen gäller och ger trafikslagen lika förutsättningar, då kan investeringarna i hamnar och kombiterminaler utnyttjas till max.

Bristen på lokförare och annan kompetens kopplat till infrastruktur och främst järnvägen har en inverkan på överflyttningen. Finns inga lokförare kan inte överflyttningen till järnväg ske. Trafikverkets förslag om järnvägsscollegie är bra och Region Örebro län ser gärna att medel avsätts för att bygga övningsanläggningar för järnväg i Hallsberg för vissa utbildningar.

Godstransporter på väg

Region Örebro län anser:

- Att regeringen bör hörsamma Trafikverket om att gå vidare med åtgärder för tyngre och längre fordon.
- Att regeringen bör instruera Trafikverket att stärka vinterväghållningen på särskilda sträckor, eller göra fysiska åtgärder vid behov.
- Att befintliga rastplatser i Örebro län bör få ökad kapacitet och regeringen bör underlätta utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga fordon enligt Trafikverkets förslag i inriktningsunderlaget.
- Att det krävs tydlighet av staten i vad som ska gälla på lång sikt gällande elektrifiering av tunga fordon.
- Att staten bör subventionera företags inköp av fossilfria tunga fordon samt byggnation av laddinfrastruktur.

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att anpassning av vägnätet för längre och tyngre fordon är kraftigt samhällsekonomiskt lönsamt. Region Örebro län är positiva till utvecklingen av infrastrukturen för mer effektiva godstransporter. Det är dock viktigt att framkomligheten säkras i sammanhållna stråk via investeringar. Idag går det inte att köra BK4 mellan vare sig Värmland eller Dalarna till Örebro län på grund av två broar på E18 respektive väg 50, vilket leder till flera mil långa omvägar för fordonen.

Det finns flera platser i Örebro län där trafiken fastnar i timal under vintern på grund av att lastbilar kört fast i snö eller inte kommer uppför backar. Detta trots att Trafikverket har den högsta möjliga klassningen på vinterväghållning där. Platserna som sticker ut är E20 söder om Laxå, väg 50 söder om Askersund och norr om Lindesberg samt E18 mellan Örebro och Karlskoga.

I Örebro län finns stor problematik med att rastplatser för tunga fordon är fullbelagda. Lastbilschaufförer måste enligt lag stanna i 45 minuter efter 4,5 timmars körning och det är cirka 4,5 timmars körning från både Malmö, Helsingborg, Trelleborg/Ystad, Karlskrona och Oslo. Det gör att alla norska, tyska, danska, polska och tjeckiska chaufförer som passerar genom Örebro län stannar här. Utöver att vägkapaciteten är ansträngd får det konsekvensen att rastplatserna konstant är fulla och då parkerar chaufförerna på busshållplatser i stället, vilket gör att Region Örebro läns bussar inte kan plocka upp resenärer.

Elektrifiering av tunga vägtransporter går framåt snabbt och näringslivet efterfrågar tre saker av staten.

1. Tydlighet i vilka lösningar man långsiktigt ska satsa på, eftersom ottydlighet ger ännu större risk för företagen.
2. Stöd för inköp av fordon och utbyggnad av privat laddinfrastruktur.

3. Utbyggd laddinfrastruktur längs allmänna vägar vid både vanliga rastplatser och rastplatser för högvärdigt gods.

Trafikverket skriver att staten kan underlätta utbyggnad av laddningsstationer i hela landet genom att upplåta rastplatser där marknaden kan erbjuda laddning. Region Örebro län är positiva till detta.

Luffart

Region Örebro län anser

- Att regeringen bör tydliggöra planeringsansvaret för luftrummet.
- Att regionala flygplatser bör få skälig ersättning för det utpekade beredskapsuppdraget.
- Att regeringen arbetar för att införa drönare i den fysiska planeringen.
- Att regeringen säkrar elkapaciteten för omställning till elflyg och drönare.
- Att regeringen underlättar resandet med kollektivtrafik till Arlanda och tar bort avgiften på Arlandabanan.

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att staten behöver tydliggöra planeringsansvaret för luftrummet, bland annat för införandet av drönare. Detta är ett mycket bra förslag som Region Örebro län stöttar. Drönare har stor potential för framför allt godstransporter mellan viktiga målpunkter där transporten behöver gå snabbt och säkert. Drönare är ett viktigt komplement till landgående transporter som staten behöver ta ett större grepp om. Drönare är eldrivna och för att möjliggöra drönare och elflyg behöver elkapaciteten vid flygplatser säkras.

Under 2023 svarade Region Örebro län på remissen om ”Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet”. Därefter har posten för ersättning till regionala flygplatser tagits bort från länsplanerna och lagts i Nationell plan. Region Örebro län framför nu, precis som under 2023, att de regionala flygplatserna som får stöd måste få ett skäligt stöd. Stödet har historiskt varit alldeles för lågt och det krävs en förbättring för att upprätthålla önskade funktioner. Örebro flygplats är en mycket viktig flygplats främst för fraktflyg och som del av totalförsvaret och Sveriges krisberedskap.

Från Örebro län är det rent tidsmässigt långt till Arlanda eftersom det inte finns något inrikesflyg till Örebro flygplats. Landinfrastrukturen till och från Arlanda behöver utvecklas för att invånare i Örebro län ska kunna ta sig till Arlanda enkelt och smidigt. Region Örebro län ingår i En bättre Sits och förespråkar därför också tågförbindelser till och från Arlanda och vill att regeringen tar bort den extra avgift som tas för användandet av Arlandabanan.

Planeringsprocessen

Region Örebro län anser

- Att planeringssystemet behöver användas som det var tänkt från början.
- Att förändringar i infrastrukturplaner bör ske inom ramen för planeringsprocessen.
- Att planeringssystemet inte kan förändras utan ordentlig förankring med regioner och kommuner.
- Att ett ökat fokus på kostnadseffektivitet är bra men det finns stor risk att nyttor tappas om man inte tydligt redovisar för dessa.
- Att bättre metoder för nyttoanalyser som komplement till samhällsekonomiska effektbedömningar (SEB) bör tas fram av Trafikverket med hjälp av regionerna till nästa planrevidering.
- Att regeringen bör titta på möjligheten att koppla planramarna för Nationell plan till BNP, till exempel två procent.

Infrastruktursatsningar behöver långsiktiga planeringsförutsättningar där det finns en tydlig riktning mot bestämda mål, men med utrymme för en del förändringar. Större svängningar kopplade till politiska omprioriteringar har stor risk att riskera att mångmiljardbelopp går upp i rök. Därför är det viktigt att förändringar sker motiverat och inom planeringsprocessen. Region Örebro län är därför positiva till Trafikverkets uppmaning om att använda planeringssystemet som det var tänkt från början.

Det är bra att Trafikverket föreslår tydliggöranden kring stegen i planeringsprocessen, tydligare prioriteringskriterier för namngivna objekt, systematisk avvikelshantering och redovisning av alternativkostnader och alternativnyttor.

Trafikverket föreslår också att inriktningsplaneringen flyttas till slutet av en mandatperiod i stället för att mandatperioden inleds med detta. Det är bra att planeringssystemet utvecklas men detta förslag behöver beredas och förankras med både regioner och kommuner innan beslut kan fattas.

Det är bra att Trafikverket tar tag i kostnadsökningar och inför kontrollmekanismer. Det finns dock en risk för överslag om man enbart jagar kostnader. I början vet man väldigt lite om vad som behövs och det är svårt att uppskatta kostnader. När planerings- och utredningsarbete kommit längre kan kostnaderna ha skenat, om man jämför med första prognoserna. Det är viktigt att kostnadskalkyler kompletteras med bättre nyttoanalyser än vad som finns

idag. Metoder för nyttoanalys bör tas fram av Trafikverket tillsammans med regioner och kommuner så inte staten har tolkningsföreträde på vad som är gemensamma nyttor.

För ett mer pålitligt system för investering i infrastruktur bör regeringen undersöka möjligheterna att sätta ett mål eller införa styrning för att planramarna för Nationell plan ska kunna styras av utvecklingen av BNP.

Alternativt utförande

Region Örebro län anser:

- Att regeringen bör instruera Trafikverket att testa nya lösningar för vidmakthållande och utveckling av infrastruktur för att minska kostnader och kapa ledtider.

Region Örebro län är positivt inställda till att staten hittar nya lösningar för snabbare och mer kostnadseffektivt utförande. Trafikverket använder beprövade metoder i Sverige för vidmakthållande och utveckling av infrastruktur, men omställning till nya metoder går för långsamt. Det finns andra metoder från andra länder som kan prövas för ett mer effektivt genomförande av både utveckling och vidmakthållande, till exempel prefabricerade delar till järnvägsbroar.

Trafikverket föreslår att gå vidare med förenklade versioner av mötesfria vägar på sträckor med låg trafik men där hastigheten behöver vara hög för god tillgänglighet. Detta är positivt och Region Örebro län inväntar resultat från pilotprojektet för att se om det är lösningar som är godtagbara.

För Region Örebro län

Andreas Svahn
Regionstyrelsens ordförande

Rickard Simonsson
Regiondirektör