

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
Kopia [li.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellplan@regeringskansliet.se)

## Yttrande över remiss gällande Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Er beteckning: LI2023/03919

### Sammanfattning

Länsstyrelsen i Örebro län, härnäst Länsstyrelsen, instämmer med Trafikverkets ställningstagande i inriktningsunderlaget att det mest avgörande för transportsystemets funktion är att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt i kombination med satsningar på ökad kapacitet på järnväg och ökad trafiksäkerhet på väg. Länsstyrelsen anser dock att följande synpunkter och brister bör tas i beaktande för att underlaget ska kunna utgöra en bra grund för den transportpolitiska propositionen:

- Elektrifiering är inte tillräckligt i sig för att nå klimatmålen och minska utsläppen, det är trafiken som måste minskas. I inriktningsunderlaget beskrivs att automatiserade och elektrifierade fordon kan leda till en ökad transportefterfrågan vilket är en problematik.
- Inriktningsunderlaget saknar fokus på klimatomställning inom transportsektorn samt tar inte tillräckligt hänsyn till klimatkatastrofer och förebyggande arbete kopplat till klimatet.
- Länsstyrelsen vill belysa vikten av en förbättring för möjlighet för gång och cykel samt en pålitlig, trygg och konkurrenskraftig kollektivtrafik även i mindre tätorter där det kan vara svårt att ta sig fram utan bil och kollektivtrafik.

- Länsstyrelsen vill lyfta problematiken med att det inte finns utrymme för nya projekt eller satsningar i inriktningsunderlaget utan endast kostnadsökningar för redan påbörjade projekt.
- Länsstyrelsen vill belysa vikten av att ta hänsyn till regionala och lokala behov när den nationella transportplanen utarbetas. Det behövs insatser för att förbättra infrastrukturen och möjligheterna till rörlighet i hela landet, inte bara i storstadsområdena.

## Infrastruktur i Örebro län

Örebro län är en viktig logistiknod för hela landet där länets logistiska läge lockar till sig ett stort antal logistikföretag och branschen växer ständigt. Länet tillhandahåller en välutvecklad infrastruktur med goda förutsättningarna för etablering av logistikverksamhet. Järnvägsknuten Hallsberg är ett nav i transportsverige där Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen möts. Med norra Europas största rangerbangård i Hallsberg och Örebro Truckstop finns i regionen Nordens mest kompletta område för tunga fordon. Hallsbergsterminalen och Örebroterminalen utgör två av landets viktigaste intermodala omlastningsterminaler. Genom regionen går även E18, E20 och riksväg 50 som alla hör till landets viktigaste vägar. Örebro Airport är även en av Sveriges största fraktflygplatser.

Örebroregionen har således goda förutsättningar för att vara en betydelsefull logistikregion genom sitt centrala och logistiskt strategiska läge i Skandinavien. Utveckling av ett skandinaviskt logistiskt nav i Örebroregionen minskar de totala transportavstånden och bidrar till att effektiviteten i godssektorn ökar<sup>1</sup> Att utveckla och erbjuda energieffektiva och gröna logistiktjänster som bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser ingår i Örebroregionens utvecklingsstrategi samt den nationella klimatpolitiska handlingsplanen.

## Länsstyrelsens synpunkter på inriktningsunderlaget

I Trafikverkets inriktningsunderlag framgår ett tydligt fokus på tillgänglighet, teknikutveckling och underhållsbehov.

---

<sup>1</sup> Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 (2021). Region Örebro län

Länsstyrelsen delar synen att det mest avgörande för transportsystemets funktion är att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt och vidare satsa på en ökad kapacitet på järnväg samt ökad trafiksäkerhet på väg.

För att inriktningsunderlaget bättre ska bidra till det transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, anser Länsstyrelsen att följande bör beaktas och inkluderas underlaget.

### Elektrifiering, digitalisering och automatisering

I underlaget framgår Trafikverkets bedömning att en elektrifiering, digitalisering och automatisering leder till att infrastrukturen inom alla trafikslag kan nyttjas effektivare samt att en elektrifiering av transportsystemet är den långsiktigt viktigaste inriktningen för att minska växthusutsläppen ner till noll. Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket problematiserar kring elbilar och bilarnas externa effekter, så som slitage och buller.

Samtidigt uppger Trafikverket att automatiserade och elektrifierade fordon kan leda till en ökad transportefterfrågan och incitamenten att resa mer. Länsstyrelsen påtalade i sitt yttrande över inriktningsunderlaget för perioden 2022–2033 och 2022–2037, att elektrifiering inte är tillräcklig i sig för att nå klimatmålen och minska utsläppen, det är trafiken som måste minskas. Trafikverket bedömer att *"införa styrmedel för att minska trafiken i tillräcklig omfattning för att nå klimatmålen skulle ge kraftigt minskad tillgänglighet och snedvridande fördelningseffekter"*. Länsstyrelsen anser det problematiskt att basera detta på antaganden. Att elektrifieringen inte räcker och att den leder till ökad trafik problematiseras inte i inriktningsunderlaget utan enbart konstateras.

### Klimatomställning

Länsstyrelsen vill även belysa avsaknaden av fokus på en klimatomställning inom transportsektorn som avser att en omställning till ett hållbart transportsystem krävs för att uppnå hänsynsmålet. Grundproblemet är att inriktningsunderlaget inte bygger på hållbarhetens ramar eller beteendeförändringar.

Vidare anser Länsstyrelsen att Trafikverket inte tar höjd för klimatkatastrofer och förebyggande arbete kopplat till klimatet i

planramarna. Att inte planera proaktivt för det mer extrema vädret och klimatrelaterade skador på infrastruktur kan få stora konsekvenser för genomförandet av Nationell plan 2026–2037.

### Styrmedel

Länsstyrelsen i Örebro län önskar också ett tydligare ställningstagande om vilka styrmedel som behövs, och hur transportplaneringen kan bidra till att nå klimatmålen. Nu konstaterar Trafikverket enbart att nuvarande styrmedel inte styr mot klimatmålet, och därmed styr inte heller detta inriktningsunderlag mot målet.

### Tillgängligt hållbara transportsystem

Länsstyrelsen i Örebro vill belysa skrivningen om att förbättringar av gång- och cykelrestider har god potential att minska de generaliserade reskostnaderna och därmed öka tillgängligheten. Det kommer att minska den prognostiserade kraftigt ökade trängseln i biltrafiken (framför allt i storstadsområdena) och förbättra folkhälsan. Aktiva transporter i gröna, trygga och inkluderande miljöer främjar inte bara fysisk hälsa utan bygger social hållbarhet på bredden, särskilt när behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer uppmärksammas, i enlighet med Agenda 2030s mål 11.2, *Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla*.

Inriktningsunderlaget saknar förslag om större investeringar för cykeltrafikens långsiktiga lösningar för att skapa tillgänglighet och mobilitet på landsbygden. Samtidigt framgår det tydligt att det finns ekonomiska nyttor med gång- och cykelinvesteringar. Länsstyrelsen i Örebro län anser att det är viktigt att man förbättrar möjligheten för gång och cykel även i mindre tätorter och på landsbygd, där det kan vara svårt att ta sig fram utan bil.

Prognosen visar på en kraftigt ökad trängsel i storstadsregionerna. Samhällsplaneringen behöver få ett stort utrymme att arbeta för att föra över biltrafik till gång, cykel och olika former av kollektivt resande. Trafikverket skriver att en prognos beskriver trolig utveckling givet kända beslut. Länsstyrelsen i Örebro län skulle ha önskat tydligare ställningstagande från Trafikverket i fråga om vilka åtgärder som bör vidtas för att ändra utfallet när prognosen inte pekar i den riktning man önskar. Länsstyrelsen i Örebro län åsyftar bland annat att Trafikverket inte tar hänsyn till den strukturerande inverkan som infrastrukturen har för annan fysisk planering på lokal

och regional nivå. Det försvårar kommuners och regioners arbete med ett mer transporteffektivt samhälle.

### ASEK- arbetet

I underlaget använder Trafikverket ASEK (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden) för att räkna på vilka åtgärder som är lönsamma. Med en diskonteringsränta på 3,5 procent (som används i ASEK) är kostnader och nyttor som inträffar om 100 år borträknade från kalkylen. Länsstyrelsen i Örebro län anser att detta inte är förenligt med generationsmålet och även i konflikt med en hållbar utveckling eftersom en sådan enligt de mest använda definitionerna betonar även framtida generationers behov.

Länsstyrelsen i Örebro län tycker att man bör se över slutsatsen i underlaget att vägunderhåll är lönsamt men järnvägsunderhåll olönsamt (tabell 29). Basprognosen med förväntade trafikökningar på vägsidan ger planeringen en inriktning som inte styr mot de transportpolitiska målen, det blir en cirkelbevisning (med ökad vägtrafik blir vägunderhåll lönsamt, vilket leder till ökad vägtrafik med högre farter vilket leder till ökad lönsamhet).

### Civil beredskap

Regeringen beslutade i maj 2022 om en ny struktur för det civila försvaret och krisberedskapen i Sverige. Den nya strukturen ska minska sårbarheten i samhället och göra det enklare för aktörerna att förstå varandras roller och mandat. Strukturen består av 60 beredskapsmyndigheter uppdelade i 10 beredskapssektorer och 6 civilområden. Beredskapssektor Transporter bildades när förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap trädde i kraft. Det är 61 myndigheter sedan 1 januari med Utbetalningsmyndigheten.

Örebro län är ett av sex civilområden inom totalförsvaret och innehar järnvägsknutpunkten Hallsberg, vilken är en viktig transportnod. Det är av stor betydelse att ha god förmåga att motstå hot och risker mot dessa transportnoder. Länsstyrelsen anser att det finns en bra beskrivning av Trafikverkets utmaningar inom civil beredskap och de otydligheter som finns i dagens system.

### Oslo-Stockholm stråket

Länsstyrelsen är införstådda med att hårda prioriteringar måste göras. Länsstyrelsen vill ändå framföra följande synpunkter avseende prioriteringar av nya investeringar.

I den nationella planen för transportsystem 2018–2029 liksom i planen 2014–2025 pekades stråket Oslo–Stockholm ut som en prioriterad brist. Trafikverket nämner förutsättningar för åtgärder i stråken Oslo–Stockholm i aktuella utredningar om tänkbara nysatsningar. Sedan dess har flertalet studier och utredningar gjorts av bland annat Trafikverket. Jernbanedirektoratet har i samband med Trafikverket tagit fram en Mulighetsstudie som visar på att genom att utveckla järnvägen mellan stråket Oslo–Stockholm ökar antalet avgångar och minskar restiden. Det anger också att investeringen kommer att bli klimatneutral efter ett fåtal år efter byggnation<sup>2</sup>. Örebro län, med rangerbangården i Hallsberg, är en viktig pusselbit för järnvägsnätet samt en viktig nodstad i sammanhanget för stråket Oslo–Stockholm.

Länsstyrelsen vill belysa vikten av att gå vidare med dessa utredningar och att Trafikverket deltar i planarbetet där Sverige och Norge tillsammans klarar att utreda finansiering av ett gränsöverskridande projekt. Länsstyrelsen önskar att Nobelbanans sträckning och finansieringsform utreds inför nästa planperiod 2030–2041.

Länsstyrelsen vill lyfta problematiken med att det inte finns utrymme för nya projekt eller satsningar i inriktningsunderlaget utan endast kostnadsökningar för redan påbörjade projekt. Stora delar av infrastrukturen har nått kapacitetstaket vilket gör att det finns ett litet utrymme för nya projekt såsom Oslo–Stockholm stråket.

### Transportinfrastruktur på landsbygden

Regeringen betonar vikten av att hela Sverige ska fungera, vilket ställer höga krav på tillgänglighet och hållbar utveckling i hela landet. Länsstyrelsen ställer sig positivt till att ett tillförlitligt järnvägsnät är avgörande för tillväxt genom sin vikt för en fungerande arbetsmarknad, näringslivets konkurrenskraft och en växande besöksnäring. Länsstyrelsen betonar vikten i att åtgärderna också bör fokusera på landsbygden och inte endast på tätorter.

I inriktningsunderlaget beskrivs att en grundläggande tillgänglighet är avgörande för att näringsliv och boende ska fungera på landsbygden. Landsbygden är i dagsläget beroende av ett föråldrat statligt regionalt vägnät med en generell avsaknad av cykelbanor och säkra vägar. Transportinfrastrukturen på landsbygden är inte sällan

---

<sup>2</sup> Mulighetsstudie Oslo–Stockholm (2022). Jernbanedirektoratet

2024-04-12

417-2024

dåligt utvecklad med bristfälligt underhåll och dålig tillgång till kollektivtrafik, vilket bidrar till att en stor del av befolkning i Sverige drabbas av ett strukturellt bilberoende. Länsstyrelsen ser därför positivt på att, även om det är svårt att motivera utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, satsa på underhåll av lågtrafikerade statliga vägar. Genom att utnyttja infrastrukturen effektivare kan tillgängligheten öka utan stora investeringar.

Länsstyrelsen vill belysa vikten av att ta hänsyn till regionala och lokala behov när den nationella transportplanen utarbetas. Det behövs insatser för att förbättra infrastrukturen och möjligheterna till rörlighet i hela landet, inte bara i storstadsområdena. Därför bör förslag om större och utökade ramar för länsplaneupprättarna, snarare än riktade insatser.

### Effektivare genomförande av åtgärder

Trafikverket föreslår att en mer flexibel planeringsprocess genom att möjliggör till planrevidering och enklare kunna ompröva projekt som tagits med i Nationell plan. Länsstyrelsen ställer sig positivt till att "lagt kort ligger" principen ses över, då kostnader för projekt som långt tidigare ansetts vara lönsamt, över tid riskerar kostnaderna för projekten att öka och då blir den samhällsekonomiska nyttan inte densamma som när den beslutades i planen. Därmed kan även prioritering av åtgärder vara möjlig. Länsstyrelsen vill ändå påtala vikten av samverkan vid en eventuell planrevidering, där kommuner, regioner, länsstyrelser och andra berörda myndigheter får chansen att yttra sig.

I inriktningsunderlaget framkommer det att väg- och banhållarnas entreprenörer bör ha ekonomiska incitament att minska trafikstörningars omfattning och varaktighet när väg- och banarbeten utförs. Länsstyrelsen i Örebro län instämmer i detta, men vill också framhålla att man bör se över kontraktsskrivningar så att de inte bara fokuserar på att det ska gå fort att laga exempelvis tågväxlar när de har gått sönder, utan att fokus måste ligga på att byta det som vid inventering befunnits ha utbytesbehov innan det går sönder. Att ligga steget före i reparation och underhåll underlättar planering och minskar olägenheter för resande.

### Kompetensförsörjning i infrastrukturen

I inriktningsunderlaget benämns bristen på kompetens generellt inom infrastrukturen. Ett ökat behov av resurser och kompetens inom transportområdet krävs då flertalet aktörer upplever en brist på kompetens i stora delar av processen från

2024-04-12

417-2024

planering via projektering till utförande. Det sker förändringar i arbetssätt som gör att antalet utbildningsplatser inte ligger i linje med efterfrågan på arbetsmarknaden.

Kompetensförsörjningsfrågan är därför av stor vikt både för sektorn i sig så som samhällsekonomin i helhet. Länsstyrelsen ställer sig positiva till det förslag som remissen innehåller avseende ett arbete med ökad jämställdhet och mångfald som ett exempel på ett viktigt verktyg för att förbättra kompetensförsörjningen samt skapa attraktivt arbete. Dagens utmaningar med kompetensförsörjning gör utveckling av infrastrukturen avgörande för att folk ska hitta jobb och arbetsgivare ska hitta personal. Arbetsmarknadsregionerna behöver knytas samman och med rätt investeringar kan regeringen knyta ihop Västerås, Örebro och Karlstads arbetsmarknadsregioner, där försvars- och verkstadsindustrin är starkt närvarande.

### Transporteffektivt samhälle

Prognoserna som ligger till grund för rekommenderade åtgärder i inriktningsunderlaget baseras på en referensutveckling från tidigare år. Detta resulterar i att åtgärderna enbart passar in där trafiken ökar. Länsstyrelsen anser att utgångspunkten bör vara utifrån Agenda 2030 och de Globala målen. Genom att skapa ett transporteffektivt samhälle kan bidra till 16 av de 17 globala målen genom att minska användandet av bil-, lastbil- och flygtrafik. Länsstyrelsen bedömer att utredningen saknar tilltro till ett transporteffektivt samhälle. Genom att skapa synergieffekter av att kombinera ekonomiska incitament med åtgärder i samhällsplaneringen, kan det skapa acceptans och förståelse för förändringar i infrastrukturen.

I underlaget framgår det att väldigt lite överflyttning sker mellan trafikslagen och stor tillit har getts järnvägssystemen. Dock begränsar den nuvarande järnvägskapaciteten för att godstrafiken ska fungera effektivt. Detta leder till att mycket godstransporter sker med lastbil på väg, vilket är varken klimatvänligt eller effektivt. Länsstyrelsen efterfrågar fler förslag för att öka andra trafikslag så som sjöfart och öka intermodaliteten av godstrafiken. Ett intermodalt transportnätverk är nödvändigt men kräver även god samordning av aktörerna med så många aktörer inblandade.

I Inriktningsunderlaget använder Trafikverket en definition på transporteffektivitet som skiljer sig från den definition på transporteffektivitet som regeringen presenterade i slutet på 2023. Trafikverket hänvisar till senaste infrastrukturpropositionen.



Länsstyrelsen i Örebro län anser att det är problematiskt att staten använder samma begrepp men olika definitioner, och särskilt när det är så nära i tid. Den definition som finns i klimathandlingsplanen är samma som i Klimaträttsutredningen, och i det så kallade SOFT-samarbetet där Trafikverket deltog.

### Övriga synpunkter

Arbetet med att ta fram en vägplan för E20 Elväg Hallsberg- Örebro har under 2023 avbrutits. Elvägen är ett pilotprojekt, de vill säga den första permanenta elvägen som planeras att byggas i Sverige. På grund av det förändrade omvärldsläget har kostnaderna ökat och upphandlingen har avbrutits. Länsstyrelsen ser positivt på att fortsätta arbetet med att se över kostnaderna för elvägen samt ta fram en ny tidsplan för att i framtiden kunna fortsätta projektet<sup>3</sup>.

### De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsråd Anna Olofsson med samhällsplanerare Wilma Klar som föredragande. I handläggningen av ärendet har även enhetschef Jonas Jansson, samhällsplanerare Aila Kollenhag och klimatstrateg Åsa Ödman medverkat.

---

<sup>3</sup> Sveriges första permanenta elväg (2024). Trafikverket