



Landsbygds- och infrastruktur-
departementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Länsstyrelsens yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2025/37255, LI2025/01587

Länsstyrelsen i Örebro län, härnäst Länsstyrelsen, yttrar sig
nedan över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen
2026–2037.

Beskrivning av ärendet

Trafikverket har på uppdrag av regeringen remitterat förslag till
nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 med
tillhörande handlingar.

Länsstyrelsen i Örebro län är remissinstans. Nedan följer
Länsstyrelsens yttrande.

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
kompleta 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.

Örebro läns strategiska placering i Sverige utgör en knutpunkt mellan Oslo, Göteborg och Stockholm. Länets geografiska läge är därför optimalt för gods och persontrafik på väg och järnväg. En eventuell tågförbindelse mellan Oslo – Stockholm skulle ytterligare öka länets och landets möjligheter för gods och persontrafik. Örebro län har goda förutsättningar att även fortsättningsvis 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. 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. En viktig del av omställningen till fossilfrihet i transportsystemet är elektrifiering av vägtrafiken.

Sammanfattning

- Förbindelsen Oslo-Stockholm bör ges högre prioritet i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.
- Trafikverket bör få i uppdrag av Regeringen att utreda hur projekt som finansieras av alternativa investeringar ska hanteras och hur en sådan planprocess praktiskt ska fungera.
- Omprövning av projekt i planförslaget kan frigöra medel, men i de fall en omprövning leder till att projekt lyfts ut ur nationell plan bör en dialog föras mellan Trafikverket och berörda parter.
- Länsstyrelsen anser att bristerna på järnvägen behöver prioriteras och åtgärdas i planförslaget. Dessa bör inte vara avhängiga av en eventuell tioprocentig ökning av medel.
- Länsstyrelsen vill påtala att elektrifieringen inte nått full potential och övergången till fossilfria drivmedel behöver stöd från ansvariga myndigheter.
- Vidmakthållande åtgärder i kombination med kapacitetshöjande åtgärder behöver ske parallellt för att underhållsåtgärderna inte ska tappa sin effekt.

Länsstyrelsen i Örebro läns synpunkter

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen har i beredningen av yttrandet samrått med Region Örebro län. Länsstyrelsen delar Region Örebro läns synpunkter gällande brister på infrastrukturen inom Örebro län. Länsstyrelsen konstaterar liksom Region Örebro län att planförslaget i nuvarande form inte tillräckligt svarar mot länets och Mellansveriges långsiktiga transportbehov och anser att planeringen behöver ta ett tydligare helhetsgrepp som kombinerar vidmakthållande åtgärder med kapacitetsförstärkningar och utveckling av centrala stråk för både gods- och persontrafik.

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

Oslo Stockholm och alternativ finansiering

Länsstyrelsen ser det som en stor brist att förbindelsen mellan Oslo och Stockholm inte anges som ett namngivet projekt i planförslaget. Förbindelsen Oslo - Stockholm betraktas som en av Nordens mest betydelsefulla transportlänkar utifrån såväl näringslivets som arbetsmarknadens konkurrenskraft, klimatperspektiv och utifrån totalförsvaret. Även Trafikverkets utredningar från 2017 och 2022 visar på mycket stora samhällsnyttor av en snabbare förbindelse mellan huvudstäderna. Trots detta nämns eller prioriterats inte förbindelsen som ett statligt finansierat projekt i planförslaget.

I planförslaget nämns förbindelsen Oslo-Stockholm som ett projekt där alternativ finansiering, så som offentlig-privat samverkan (OPS) kan vara möjlig. Det är positivt att Trafikverket öppnar för nya finansieringsformer men Länsstyrelsen konstaterar att planeringsansvaret för gränsöverskridande infrastruktur bör ligga på staten. OPS-lösningar kan vara ett viktigt komplement för att påskynda stora infrastruktursatsningar, men de bör inte ersätta behovet av statligt initierad planering och beslutsmandat. Trafikverket bör därför 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 kan nyttjas som ett verktyg i planprocessen.

Ytterligare namngivna investeringar

I planförslaget anges på regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts ingå i planförslaget, under förutsättning att medlen för namngivna investeringar skulle öka med 10 procent.

I Örebro län omfattas tre projekt; Frövi bangård, förbigångsspår Hovsta och Örebro C förlängda plattformslängder. Dessa projekt kan endast bli aktuella vid en höjd investeringsram om 10 procent. Länsstyrelsen anser att bristerna på järnvägen behöver prioriteras och åtgärdas i planförslaget. Länsstyrelsen vill även poängtera att kapacitetsbristerna i Frövi är en av de största flaskhalsarna för godstrafiken genom Mellansverige.

Omprövning av projekt

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket föreslår en omprövning av objekt i planförslaget som fått ändrade kostnads- och innehållsförändringar, vilka tar upp en större del medel än beräknat och hindrar nya objekt från att ingå i planförslaget. Det är därför positivt att Trafikverket avser lyfta ut projekt för omprövning. Länsstyrelsen vill dock påtala behovet av tydligare dialog med berörda parter som berörs av objekt som lyft ut ur plan. I många fall investerar kommuner och regioner i utredningar och infrastrukturobjekt lokalt för att förbereda och förbättra för de åtgärder som planeras att genomföras i nationell plan. För att kommuner och regioner ska kunna prioritera sina medel behövs en tydligare dialog med Trafikverket, det behövs även en tydlig struktur för när det är lämpligt eller inte att lyfta ut ett befintligt objekt ur nationell transportplan.

Klimat och energi

Trafikverket skriver (s 62) att "Liksom i tidigare års planförslag ser vi även den här gången att nationell infrastrukturplanering endast kan påverka trafikens klimatpåverkan på marginalen i förhållande till de totala utsläppen från inrikes transporter". Detta utifrån att man tänker att transporterna kommer att elektrifieras till stor del, och gå på fossilfria drivmedel i övrigt.

Länsstyrelsen vill påtala att elektrifieringen inte nått full potential, delvis på grund av låga fossila drivmedelskostnader men även minskad reduktionsplikt. Detta visar att elektrifieringen och övergången till fossilfria drivmedel behöver stöd från ansvariga myndigheter.

Länsstyrelsen bedömer att Trafikverket behöver utveckla och ta ansvar för:

- Möjlighet att köra gods på järnväg, där spårens underhåll samt byggande av dubbelspår prioriteras ner och stryks i stora delar av norra Sverige, däribland Oslo – Stockholm.
- Möjlighet att ladda tunga transporter på säkert sätt, där Trafikverkets rastplatser med laddpunkter behöver tryggas och underhållas.
- Uppklassning av bärigheten för tung trafik ska påskyndas från bärighetsklass 1 (BK1) till bärighetsklass 4 (BK4). Det är dock viktigt att Trafikverket fortsatt underhåller BK4-vägnätet framgent.

Vidmakthållande

Inom potten för vidmakthållande åtgärder har de tilldelade medlen för bärighet och tjälsäkring nästan fördubblats från föregående planperiod. Länsstyrelsen ser positivt på denna förstärkning eftersom det bidrar till ökad robusthet, stärkt totalförsvaret och möjliggör synergier med längre fordon. Vidare är det positivt för näringslivets transporter och kan bidra i utvecklingen till att nå hållbarhetsmål.

Länsstyrelsen 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 Länsstyrelsen 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.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av vikarierande landshövding Anneli Hultén med samhällsplanerare Johanna Westerberg som föredragande. I handläggningen av ärendet har också samhällsplanerare Aila Kollenhag och klimatstrateg Åsa Ödman och Veronica Sund deltagit.