

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Er beteckning: I2021/02884 TRV 2021/79143

Länsstyrelsen i Örebro län, hädanefter Länsstyrelsen, yttrar sig nedan över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Länsstyrelsens sammanfattande synpunkter

- Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att de nya stambanorna kan finansieras utanför den nationella planen. Därmed skulle medel frigöras till fler samhällsekonomiskt lönsamma satsningar för att åtgärda omedelbara brister under planperioden.
- Länsstyrelsen anser att ytterligare medel bör prioriteras till vidmakthållande av landets väg- och järnväg, annars riskerar funktionen i infrastrukturen och därmed tillgängligheten i delar av landet att försämrans under planperioden.
- Begreppet transporteffektivitet är ett aktuellt och viktigt begrepp. Länsstyrelsen vill påtala vikten av att begreppet transporteffektivitet inkluderar transporteffektivt samhälle. Länsstyrelsen anser att planförslaget saknar resonemang och perspektiv kring hur prioriteringar utifrån ett transporteffektivt samhälle kan bidra till undanträngningseffekter på landsbygden.
- Länsstyrelsen anser att planförslagens effekter är svårbedömda i nuläget eftersom den samlade effektbedömningen publiceras den 31 januari 2022.
- Genom att prioritera fyra forsknings- och innovationsområden bidrar den nationella planen till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, kan nås. Det är dock viktigt att de prioriterade områdena inte står i konflikt med varandra.

- Länsstyrelsen välkomnar den fördjupade utredningen om Oslo –Stockholm med förväntan att projektet kommer få mer utrymme i nästkommande förslag till nationell transportinfrastrukturplan. Däremot anser Länsstyrelsen att avgränsningen i utredningen som inriktar sig på stråket mellan Karlstad och riksgränsen bör korrigeras till att omfatta hela förbindelsen som knyter samman Oslo och Stockholm.
- De klimatpolitiska verktygen är av stor vikt vid en klimatomställning inom transportsektorn. Länsstyrelsen saknar ett fokus på en klimatomställning inom transportsektorn som avser att en omställning till ett hållbart transportsystem krävs för att uppnå hänsynsmålet.
- I den nationella planen saknas flera perspektiv utifrån socialhållbarhet som bör kompletteras.
- Länsstyrelsen ser positivt på de åtgärder i planförslaget som bidrar till god tillgänglighet för medborgare och näringsliv i hela landet på flera sätt. Länsstyrelsen välkomnar åtgärder som planerats inom Region Östra Mellansverige och särskilt Örebro län, men hade önskat större satsningar så som utökning till 2+1 väg längs väg 50 genom bland annat Lindesbergs kommun, finansiering till utveckling av kapacitet och robusthet för personbangården i Hallsbergs kommun samt utveckling av dubbelspår för Mäljarbanan.
- Länsstyrelsen anser att de brister som pekas ut i funktionsutredningen för järnvägen genom Örebro behöver lyftas in och åtgärdas i nationell plan för transportinfrastruktur.
- Länsstyrelsen anser att förslaget om maximala ersättningsnivåer och avgränsning av de arbetsinsatser som ska vara ersättningsberättigade bör ifrågasättas. Länsstyrelsen anser att ett bredare spektrum av nödvändiga myndighetsinsatser ska vägas in.
- Trafikverket ska inrätta ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor inom infrastrukturbranschen, utveckla samarbetet med kommuner och regioner för utbildning samt verka för arbete med jämställdhet och mångfald. Länsstyrelsen ställer sig positiv till de föreslagna åtgärderna.

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. Hallsbergs terminalen 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. I Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan för perioden 2022-2033 föreslås en fördjupad utredning av stråket Oslo-Stockholm. 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 ökar¹. Att utveckla och erbjuda energieffektiva och gröna logistik tjänster 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. I den nationella planen avsätts medel för planering och bebyggelse av Sveriges första permanenta elväg längs E 20 på sträckan Hallsberg–Örebro. Elvägen förväntas vara i drift årsskiftet 2025–2026.

Länsstyrelsens synpunkter

Utgångspunkten för Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen är de transportpolitiska målen, klimatmålen och etappmålen, liksom fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt. Planförslaget ska baseras på ett scenario som innehåller beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn.

Trafikverket ska redovisa hur planförslaget bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället och till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Ytterligare aspekter som infrastrukturen ska bidra till och som särskilt pekas ut i direktivet är

¹ Regional handlingsplan för klimateffektiva godstransporter (2015). Region Örebro län

tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft.

Generella synpunkter

I den nationella planen framgår det att Trafikverkets möjligheter att föreslå en samhällsekonomiskt effektiv fördelning av tillgängliga medel har begränsats. Den främsta orsaken är satsningen på nya stambanor, i kombination med kostnadsfördyringar, som omöjliggör tillräckligt stora anslag till vidmakthållande av befintlig infrastruktur och därmed tränger ut andra samhällsekonomiskt lönsamma investeringar. Inför kommande planperiod och kommande nationella planer anser Länsstyrelsen att regeringen bör överväga att i sina direktiv formulera funktionella krav och tydliga målår för infrastrukturen som Trafikverket får i uppdrag att uppnå, till exempel ett mål om ett 250km/h järnvägsnät i hela Sverige. Detta skulle kunna skapa bättre förutsättningar för en långsiktig men flexibel planering för utveckling av landets infrastruktur.

Om de nya stambanorna finansieras utanför den nationella planen frigörs medel inom den nuvarande ramen, som kan användas till fler samhällsnyttiga satsningar för att åtgärda omedelbara brister under planperioden. Förutom det skulle en finansiering av de nya stambanorna utanför nationell plan underlätta genomförandet av andra åtgärder i planen. Länsstyrelsen anser därför att Trafikverkets skrivning om att finansiera de nya stambanorna i särskild ordning utanför anslaget till nationell plan bör höras.

Transporteffektivitet och vidmakthållande

Begreppet transporteffektivitet betyder enligt regeringens infrastrukturproposition 2021 att det transportarbete som utförs ska vara så effektivt som möjligt utifrån energi- och miljömässiga perspektiv samt ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att den nationella planen lyfter upp begreppet och belyser de positiva aspekterna vid användning av transporteffektivitet för att skapa en större förståelse och bredare användningsområde utifrån begreppet. Länsstyrelsen vill även belysa vikten av att begreppet transporteffektivitet inkluderar transporteffektivt samhälle.

Genom användning av begreppet transporteffektivt samhälle får den nationella planen ett större fokus utifrån hur synergier kan uppstå mellan olika transportmedel och nyttan utifrån säkerhet, folkhälsa och klimatnytta. Länsstyrelsen anser att planförslaget saknar ett resonemang och perspektiv för hur ett mer transporteffektivt samhälle kan generera undanträngningseffekter på landsbygden. Som ovan nämnt anser Länsstyrelsen att planförslaget skulle få en ökad flexibilitet om finansieringen för de nya stambanorna läggs utanför den nationella planen. Planförslagets ekonomiska kalkyl är begränsad

vilket bidrar till prioriteringar av medlen för vidmakthållande av landets väg- och järnväg behöver göras. Trafikverket bedömer att medlen för vidmakthållande av järnvägsinfrastrukturen räcker till att bibehålla dagens funktion, men att anslagen för vägar är för låga och innebär en fortsatt risk för försämrad framkomlighet, framför allt på det lågtrafikerade vägnätet och vissa regionala järnvägar.

Då medlen till vidmakthållande inte räcker till att bibehålla dagens funktion i hela infrastrukturen kan de högre prioriterade investeringarna i planförslaget därmed leda till undanträngningseffekter. Länsstyrelsen vill uppmärksamma om att ett resonemang kring transporteffektivt samhälle inte har redovisats. Prioriteringen av investeringar kan komma att innebära en förstärkning av skillnaderna mellan stad och land och en negativ inverkan på landsbygdens attraktivitet för såväl näringsliv som medborgare. Att bibehålla och återställa funktionen i såväl väg- som järnvägsnät bör vara ett ingångsvärde och förutsättning i planeringen av infrastrukturåtgärder. Länsstyrelsen anser därför att ytterligare medel bör prioriteras till vidmakthållande eftersom funktionen i infrastrukturen och därmed tillgängligheten i delar av landet kan komma att försämrans under planperioden.

Planens allmänna bidrag till måluppfyllelse

Länsstyrelsen anser det svårt att bedöma planförslagets effekter då den samlade effektbedömningen publiceras först 31 januari 2022, vilket kommer i försent skede för att synpunkter på den samlade effektbedömningen ska kunna beaktas i det aktuella remissvaret.

Länsstyrelsen vill även upplysa om otydlighet i samband med remissutskicket av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033. I remissutskicket samt missivet som sändes den 30 november 2021 bifogades inte eller informerades det om den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Det är av stor vikt att MKB:n är integrerad i planförslaget då MKB:n är väsentlig för bedömning av bland annat planens energi- och klimatpåverkan. Av den anledningen avstår Länsstyrelsen från att lämna yttrande över MKB:n ur ett energi- och klimatperspektiv.

Länsstyrelsen har uppmärksammat och ifrågasätter att potten för stadsmiljöavtal föreslås minska med 3 miljarder till 9 miljarder kronor. Syftet med stadsmiljöavtal är enligt förordning 2015:579 att främja hållbara stadsmiljöer. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga växthusgasutsläpp, vilket innebär att de bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle. I Örebro län har stadsmiljöavtal bland annat möjliggjort cykelinfrastruktur och ökad tillgänglighet för gående. Länsstyrelsen välkomnar den föreslagna utvärderingen av stadsmiljöavtalen och att fokus bör ligga på fortsatt utveckling av avtalen och dess utformning.

Transportpolitiska målen

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Den nationella planen lyfter att *en analys av de senaste årens utveckling och pågående trender i kombination med de transportpolitiska målen samt en utblick mot framtiden leder fram till fyra förslag på prioriterade forsknings- och innovationsområden under planperioden:*

- *ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur*
- *ökad produktivitet i infrastrukturen*
- *ett effektivt och inkluderande transportsystem i hela landet*
- *digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle.*

Genom att prioritera dessa bidrar den nationella planen till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås.

Länsstyrelsen anser att de prioriterade områdena för *ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur* och *digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle*, kan komma att stå i konflikt med varandra utifrån elektrifierings konsekvenser i form av miljöbelastning. Trafikverket har ett stort fokus på elektrifiering i den nationella planen, dock finns det lokala begränsningar som t.ex. kapacitetsbrist i elnätet som sätter gränser för användningen av batterifordon. Länsstyrelsen saknar ett bredare perspektiv kopplat till elektrifiering och kapacitetsbrist. Länsstyrelsen anser även att Trafikverket inte ger en tillfredsställande nulägesbild av marknaden och utbygganden av laddinfrastruktur. Utbyggnad av laddinfrastruktur, både för lätta och tunga fordon, bör gå i takt med utvecklingen av fordonsmarknaden och teknikutvecklingen. Det är viktigt att utbyggnaden bygger på ett marknadsbehov och att det finns en hållbar affärsmodell för att äga och driva laddstationen. Utan detta riskerar drift och underhåll att utebli och tillförlitligheten på laddstationens funktionalitet bli låg.

Den nationella planen belyser den snabba utvecklingen inom batterikapacitet och möjligheter att nyttja vätgas. Länsstyrelsen anser att det är bra att andra fossilmåla drivmedel omnämns som alternativ. Genom länsöverskridande överenskommelser för fler förnyelsebara drivmedelsprioriteringar skulle infrastrukturutvecklingen och transportsektorns omställning kunna påskyndas till att bli koldioxidneutrala till år 2050.

Oslo - Stockholm

Örebro län utgör en knutpunkt mellan Oslo, Göteborg och Stockholm, länets geografiska läge är därför optimalt för gods och persontrafik på väg och järnväg. I förslag till nationell transportinfrastrukturplan för perioden 2022-2033 föreslås en fördjupad utredning av stråket Oslo-Stockholm. Länsstyrelsen välkomnar den fördjupade utredningen om Oslo – Stockholm med förväntan att projektet kommer få mer utrymme i nästkommande förslag till nationell transportinfrastrukturplan. Däremot anser Länsstyrelsen att avgränsningen i utredningen som inriktar sig på stråket mellan Karlstad och riksgränsen bör korrigeras till att omfatta hela förbindelsen som knyter samman Oslo och Stockholm. Då avgränsningen kan bidra till svårigheter att bedöma nyttor, marknadspotential och finansiering för projektet. För Örebro läns del är det angeläget att Nobelbanan (ny järnväg Kristinehamn-Örebro) studeras i detta skede, eftersom osäkerheten kring dess dragning begränsar utveckling inom områden med hårt exploateringsstryck i kommunerna längs stråket. Att utreda denna nya länk samtidigt som andra åtgärder i stråket bidrar till förutsättningar för etappindelningar av hela stråket samt förutsättningar till kommunal planering av bebyggelse och långsiktig planering av regional kollektivtrafik. Länsstyrelsen anser att inriktningen till utredningen för projektet Oslo – Stockholm är av stor vikt då projekten kan bidra till stora nyttor för Sverige. Om 1,4 miljoner flygresor mellan Oslo och Stockholm istället sker via tåg, kan det resultera i att vi uppnår klimatmålen. De positiva klimatteffekterna skulle bli betydande; utsläppsminskningen från personbilar uppskattas till 1,3 ton koldioxid per år och motsvarande för flyget på sträckan till mer än 60 tusen ton koldioxid per år². Ökad kapacitet och hastighet skulle medföra stora positiva effekter för möjligheten att erbjuda ett bra alternativ till väg- eller flygtransport för såväl människor som gods, både regionalt, nationellt och internationellt.

Klimatomställning

I förslaget till nationell plan framgår det att de klimatpolitiska verktygen ligger utanför planen. Länsstyrelsen vill dock belysa att de klimatpolitiska verktygen är av stor vikt vid en klimatomställning inom transportsektorn. Länsstyrelsen saknar ett fokus på en klimatomställning inom transportsektorn som avser att en omställning till ett hållbart transportsystem krävs för att uppnå hänsynsmålet.

Klimatpolitiska rådet uttrycker en oro över den nationella transportplaneringen³, Länsstyrelsen instämmer i denna oro. Växthusgasutsläppen från transportsektorn behöver minska med 8 procent per år för att nå målet för inrikes transporter till 2030. Men

² Klimatanalys (oslo-sthlm.se)

³ Rapport 2021 | Klimatpolitiska Rådet (klimatpolitiskaradet.se)

planförslaget innebär endast 0,1 procent minskning. Länsstyrelsen vill belysa att minskningen är långt ifrån tillräcklig för att bidra till en grön omställning av transportsektorn. Trafikverket framför att de mycket omfattande infrastrukturinvesteringarna har en liten påverkan på det totala trafikarbetet samt att planförslaget bidrar till och går i linje med klimatmålen. Länsstyrelsen ifrågasätter detta då fler av Trafikverkets föreslagna åtgärder på väginfrastrukturen bidrar till en ökning av trafikarbete och en ökad vägkapacitet som genererar ökad bilism och i sin tur ökade utsläpp.

Socialhållbarhet

I planförslaget anges att *Planförslaget kan bidra till social hållbarhet genom att bidra till god tillgänglighet för alla medborgare och utjämna orättvisa skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden*. Länsstyrelsen saknar en begreppsbeskrivning för vilka *alla* är samt hur planförslaget avser utjämna ojämlikheten mellan grupper, och för vem. Länsstyrelsen noterar även att begreppet jämställdhet förekommer vid enbart två tillfällen i planförslaget varav ett är följande: *Det behövs ökad kunskap om hur jämställdhet, jämlikhet och barnperspektivet kan stärkas vid planering och utveckling av transportsystemet*. Länsstyrelsen anser att den nationella planen saknar flera perspektiv utifrån sociala aspekter och därmed behöver kompletteras och förtydligas.

Jämställdhetsperspektivet belyses delvis i planförslaget med utgångspunkt i mäns och kvinnors olika resvanor. Länsstyrelsen saknar dock en djupare analys av hur de sex nationella jämställdhetsmålen kan och bör påverka infrastrukturplaneringen. Enligt avsnitt 4.2.5 i *Planförslagets samlade effekter* anges att: *I det nationella planförslaget diskuteras inte möjligheter till ökade satsningar på något område som skulle kunna innebära betydande påverkan på måluppfyllelse avseende jämställdhet*. Länsstyrelsen anser att om planen i sin helhet bedöms tveksamt bidra till bättre förutsättningar att leva jämställt, har inte direktivet till framtagande av planen följts.

Vidare saknar Länsstyrelsen en analys kring barnperspektivet i relation till infrastrukturplaneringen, vilket starkt kan kopplas till trafiksäkerhet och tillgänglighet. I januari 2020 blev Barnkonventionen lag i Sverige. Barnkonventionen innebär att prövningar av barnets bästa ska göras i vid utarbetande av policyer, budgetar, riktlinjer, planer, strategier mm. Beslutsfattare ska ha kunskap om barnets rättigheter och omsätta den i verksamheten där kunskap om barns levnadsvillkor ska ligga till grund för beslut och prioriteringar som rör barn. Länsstyrelsen anser att det krävs ett särskilt beaktande i planförslaget av barns behov att kunna röra sig på egen hand.

Förbättrade möjligheter till pendling och resande inom Örebro län

Länsstyrelsen ser positivt på de åtgärder i planförslaget som bidrar till god tillgänglighet för medborgare och näringsliv i hela landet på flera sätt. Genom förbättrade pendlingsmöjligheter vidgas arbets- och bostadsmarknader så att matchningen mellan jobb och arbetstagare förbättras. Det bidrar till regional utveckling, ökad sysselsättning och till att fler kan hitta passande arbeten. Bättre tillgänglighet till service, kultur och fritidsaktiviteter bidrar också till regional utveckling och ökad livskvalitet. Länsstyrelsen hade i planförslaget önskat medel under *trimnings- och miljöåtgärder* för åtgärder till cykel- och gångtrafikanter längs med statliga vägar i Örebro län. Länsstyrelsen välkomnar dock att en del av Trafikverkets pott föreslås gå till länsplanernas renodlade cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga allmänna vägar. Det är dock tydligt att ramarna för länsplanerna måste öka för att kunna möta behov av såväl trafiksäkerhetshöjande åtgärder som satsningar på hållbara transporter i form av cykelvägar och anläggningar för kollektivtrafiken samt trimningsåtgärder för kapacitet, robusthet och hållbarhet. Ovannämnda investeringar som planförslaget lyfter fram finansieras och kan medfinansieras via de regionala planerna. Om medel ska avsättas till att genomföra dessa typer av åtgärder bör medlen tillfalla de regionala planerna snarare än att samlas i pott från vilka regionerna kan söka medfinansiering för åtgärder i länsplanerna så som Trafikverket föreslår i planförslaget. Länsstyrelsen vill även påpeka att länsplanernas andelspott över tid har minskat vilket ytterligare påverkar den regionala planeringen och därför bör medelsfördelningen i planen ses över.

Länsstyrelsen ser positivt på att Sveriges första permanenta elväg längs med E20 räknas upp som förslag på namngivna investeringar i den nationella planen. De åtgärder som anges för Region Östra Mellansverige och specifikt Örebro län är främst mindre projekt och trafiksäkerhetsåtgärder. Länsstyrelsen välkomnar dessa åtgärder men hade dock önskat större satsningar så som utökning till 2+1 väg längs väg 50 genom bland annat Lindesbergs kommun, finansiering till utveckling av kapacitet och robusthet för personbangården i Hallsbergs kommun samt utveckling av dubbelspår för Mäljarbanan.

Vad gäller Mäljarbanan pekar Trafikverkets åtgärdsvalstudie ut påtagliga brister avseende tillgänglighet, kapacitet och restid i stråket. Länsstyrelsen är kritisk till att inte nya åtgärder föreslås för att hantera de brister som påtalats. Åtgärder på Mäljarbanan är inte bara angelägna för att möjliggöra en snabb förbindelse mellan Oslo och Stockholm genom en befolkningstät del av Sverige. De ger även stor och omedelbar nytta för pendlare i hela Mälardalen. Dagens sträckor med enkelspår skapar stora störningar i trafiken som påverkar tusentals pendlare varje dag. Mellan Örebro och Arboga ska all regional trafik på Mäljarbanan och Svealandsbanan dela på ett enkelspår.

Konsekvensen är brist på kapacitet och tillförlitlighet samt långa restider. I den systemanalys som tagits fram i samarbetet *En Bättre Sits* har åtgärder på Mäljarbanan högsta prioritet för att åstadkomma en fungerande trafik i Mälardalen och dessa investeringar var också bland de högst prioriterade av Trafikverkets region Öst i förarbetet till planen. Region Örebro län har i samarbete med bland annat bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB låtit Sweco utreda nyttoeffekterna med ett dubbelspår på hela sträckan. Utredningen visar att utbyggnad till dubbelspår (till en kostnad av 3 miljarder kronor) skulle minska restiden mellan Örebro och Stockholm via Västerås med 20 minuter. Därutöver skulle kapaciteten på Godsstråket genom Bergslagen öka om man förbättrade anslutningen mellan Mäljarbanan och Godsstråket i Hovsta. Länsstyrelsen är kritisk till att Mäljarbanan inte har prioriterats i planförslaget och anser att Mäljarbanan bör prioriteras i kommande nationell plan för transportinfrastruktur.

Länsstyrelsen noterar även att Trafikverkets förslag innebär en senareläggning av investeringarna i ERTMS-systemet på grund av det begränsade budgetutrymmet och att Mälardalen dessutom kommer sist i denna utbyggnad, som är en förutsättning för att kunna köra tåg i 250 km/h. Länsstyrelsen ifrågasätter prioriteringen eftersom Mäljarbanan tidigare pekats ut av Trafikverket som en av de banor där investeringar för den högre hastigheten skulle innebära allra störst samhällsnytta.

Länsstyrelsen vill påpeka att ingen av de brister som lyfts fram i funktionsutredningen för järnvägen genom Örebro (2019) åtgärdas i förslaget till ny nationell plan för transportinfrastruktur. Det handlar om åtgärder till en sammanlagd kostnad av ca 1 miljard kronor för att bygga bort den getingmidja för person- och godstrafik som Örebro riskerar att bli i takt med att järnvägstrafiken ökar, samt att anpassa de båda stationerna för ett ökat resande och ökad trafiksäkerhet. Att åtgärda bristen vid Örebro C var högt prioriterat i inspelet från Trafikverket region Öst i förarbetet till planförslaget. Bristen framstår som än mer angelägen att åtgärda mot bakgrund av att EU-kommissionen i förslaget till ny TEN-T-förordning föreslår att Örebro uppgraderas till urban nod i det europeiska transportnätverket (TEN-T). Länsstyrelsen anser att de brister som pekats ut i funktionsutredningen för järnvägen genom Örebro behöver lyftas in och åtgärdas i nationell plan för transportinfrastruktur.

Länsstyrelsernas resursbehov gällande finansiering av omfattande infrastrukturprojekt inom Nationell plan

Länsstyrelsen välkomnar att det i direktivet till nationell transportinfrastrukturplan finns med punkten *Om objektet bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och till vilket belopp*. Under våren 2021 svarade länsstyrelserna på Trafikverkets rapport *Uppdrag att analysera resursbehov för*

länsstyrelserna vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar.
Länsstyrelsen kan konstatera att de synpunkter som inkommit från landets länsstyrelser inte har hörtsammats eller bemötts i samband med att förslaget till den nationella planen presenterats. Bland synpunkterna återfinns, bland andra, uppmärksammande om otydlighet kring omfattning och nivåer för ersättningar som föreslås och ifrågasättande om ersättning endast kopplad till Miljöbalken. Länsstyrelsen anser att ett bredare spektrum av nödvändiga myndighetsinsatser ska vägas in. Krav som utgår från miljöbalken utgör onekligen grunden för en stor del av Länsstyrelsens arbete med ett infrastrukturprojekt men det täcker långtifrån alla de myndighetsuppgifter som Länsstyrelsen har att ombesörja i samband med att ett infrastrukturprojekt ska planläggas och genomföras. Länsstyrelsen befarar att en otillräcklig eller utebliven ersättningsnivå till länsstyrelsen för vissa objekt riskerar att fördröja genomförandet av dessa.

Kompetensförsörjning

I den nationella planen påvisas behovet av resurser och kompetensökning inom infrastrukturbranschen och hänvisar till den underlagsrapport som tagits fram gällande kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen. Rapporten belyser avsaknaden av ett helhetsgrepp för att säkerställa kompetensförsörjningen och öka attraktiviteten inom infrastrukturbranschen. Vidare så redovisar rapporten bland annat att Trafikverket ska inrätta ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor inom infrastrukturbranschen, utveckla samarbetet med kommuner och regioner för utbildning för yrkesrollen inom infrastrukturbranschen med gymnasie- eller YH-utbildning samt verka för att arbete med jämställdhet och mångfald ingår i samarbetsforum som bedrivs inom ramen för infrastrukturbranschen.

Länsstyrelsen ställer sig positiv till underlagsrapporten och de föreslagna åtgärderna.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Maria Larsson med samhällsplanerare Johanna Hygerth som föredragande. I handläggningen av ärendet har även samhällsplanerare Aila Nilsson och klimatstrateg Carin Råberger deltagit.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd