

Tjänsteställe, handläggare	Sammanträdesdatum	Beteckning	Er beteckning
Samhällsplanering och Infrastruktur, Karin Wallin	2021-01-21	Dnr: 20RS7245	I2020/02739

Infrastrukturminister Tomas Eneroth
Energi- och digitaliseringsminister Anders Ygeman
Infrastrukturdepartementet

Svar på remiss avseende Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037, rapport 2020:186

Region Örebro län vill inleda med att tacka för möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen. Vidare vill vi även tacka för möjligheten att göra inspel till arbetet med framtagande av inriktningsunderlaget tidigt i processen samt för möjligheten att redogöra för våra övergripande synpunkter vid infrastrukturministerns remissmöte den 16 december 2020.

Region Örebro län är lokaliserat centralt i Mellansverige och genomkorsas av flera viktiga nationella stråk så som Västra stambanan, Godsstråket genom Bergslagen, E18, E20 och riksväg 50. Länet genomkorsas också eller är ändpunkt för flera regionalåtgångsbanor, 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 även synpunkter som förs fram i yttranden från En Bättre Sits, Botniska korridoren och bolaget Oslo-Sthlm 2.55 AB. Utöver synpunkter som förs fram i de yttrandena vill Region Örebro län göra nedan inspel till regeringens och Trafikverkets fortsatta arbete inför kommande nationell plan och länsplaner för transportinfrastruktur.

Öka anslagen till infrastrukturåtgärder

Trafikverket har i inriktningsunderlaget analyserat 10 olika alternativa inriktningar för den nationella infrastrukturplaneringen. I samtliga alternativ utom ”+20% alt B utan

Nya stambanor” saknas medel till nya namnsatta investeringar. Region Örebro län anser:

- Att anslagen till infrastrukturplanerna måste öka i sådan omfattning att funktionen i befintlig infrastruktur kan vidmakthållas samtidigt som behov av investeringar för att utveckla infrastrukturen kan prioriteras.
- Stora infrastrukturobjekt så som nya stambanor får inte negativt inverka på utrymme för eller genomförande av åtgärder i andra delar av infrastrukturen.
- Därför förespråkar Region Örebro län planalternativ ”+20% alt B utan nya stambanor”

En 12-årig planperiod är att föredra

Trafikverket redogör i inriktningsunderlaget för alternativa fördelningar av planramar även för en 16-årig planperiod. Region Örebro län anser att:

- För att upprätthålla en flexibel planering föredras en 12-årig plan. En 16-årig plan innebär stora risker till inlåsning av statliga medel långt fram i tiden och därmed en statisk utveckling. Region Örebro län anser dock att en ökad flexibilitet i infrastrukturplaneringen vore önskvärt för att kunna anpassa planeringen efter samhällsutvecklingen, eventuella framtida nya mål, teknikutveckling etcetera.

Prioritera vidmakthållande av funktionaliteten

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 transportinfrastrukturen. Region Örebro län anser därför 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.
- Den totala planramen bör utökas för att utöver vidmakthållande av funktionalitet också kunna genomföra redan beslutade åtgärder i gällande nationell plan samt möjliggöra prioritering av nya investeringar.
- Medel bör frigöras för genomförande av ytterligare kostnadseffektiva investeringar. Ett sätt att åstadkomma det är att enligt förslag i inriktningsunderlaget lyfta ut satsningar på de nya stambanorna ur den nationella planen. Detta skulle ge förutsättningar för såväl effektivare framdrift av de nya stambanorna och redan beslutade investeringar i gällande nationell plan som prioritering av ytterligare kostnadseffektiva namnsatta åtgärder i kommande nationell plan.

Öka andelen medel till länsplanerna

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget en proportionerlig minskning respektive ökning av länsplanerna i relation till de totala planramarna. Länsplanernas totala andel har dock kontinuerligt minskat de senaste planperioderna samtidigt som behoven även på regional statlig infrastruktur ökat, framförallt avseende trafiksäkerhetsåtgärder så som mittseparering av regionala vägar, korsningsåtgärder etcetera. Därutöver har länsplanerna i stor utsträckning ansvar för de delar av det regionala statliga vägnätet där behov finns av cykelvägar och anläggningar för kollektivtrafik. Satsningar på så väl cykel som kollektivtrafik är nödvändiga för att skapa förutsättningar för ökade färdmedelsandelar för dessa trafikslag även utanför tätbebyggda områden. Region Örebro län anser:

- Att medelstillsdelningen 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 gränsen för när ett objekt i länsplanen ska namnges bör justeras från 25 Mkr till 50 Mkr. Detta med bakgrund av kostnadsutvecklingen för infrastrukturåtgärder som leder till att även i sammanhanget mindre åtgärder måste namnsättas. En sådan justering skulle skapa förutsättningar för ökad flexibilitet i planeringen men också en effektivare framdrift av länsplanerna.
- Att även länsplanerna behöver långsiktiga och stabila förutsättningar. Den typen av kortsiktiga och tidsbegränsade potter för medfinansiering av mittseparering av regionala vägar som fanns i nu gällande nationell plan bör undvikas. Detta eftersom de är oförutsägbara och medför problem i genomförandet av länsplanerna. En ökad medelstillsdelning till länsplanerna är att föredra.

Redan prioriterade åtgärder bör betraktas som beslutade

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att om planramen minskar eller ligger kvar på samma nivå som idag finns det åtgärder i nu gällande nationell plan som riskerar att försenas eller till och med prioriteras bort. Region Örebro län vill därför poängtera att:

- Redan prioriterade åtgärder i gällande plan är motiverade och bör genomföras. Att vårda det vi har bör rimligen innebära att också utveckla befintlig infrastruktur. En satsning på nya stambanor får inte tränga undan investeringar för att tillgodose behov och åtgärda brister i andra delar av transportsystemet. Att senarelägga eller prioritera bort redan beslutade åtgärder innebär också en minskad nytta med den nationella planen som helhet då också effekter av ned-/bortprioriterade åtgärder försenas eller helt uteblir.

Prioritering av nya åtgärder för prioriterade brister och behov

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget en indikativ fördelning av planramar för inriktning ”+20% alternativ B” där visst utrymme skulle kunna finnas för ytterligare nya investeringar utöver de som redan finns i nu gällande nationell plan. Region Örebro län inser att hårda prioriteringar måste göras men vill ändå framföra inspel kopplat till prioritering av nya investeringar:

- Regeringen bör i direktiven till Trafikverkets framtagande av nationell plan peka ut en tydlig riktning för utveckling av Sveriges infrastruktur. Trafikverket har visat att satsningar på ett järnvägsnät med hastigheter om 250km/h i hela landet skulle vara en kostnadseffektiv åtgärd med nytta för hela Sverige, regeringen bör instruera Trafikverket att planera och genomföra åtgärder för att uppnå en sådan standardhöjning av järnvägssystemet.
- I nationella planen 2018-2029 liksom i planen 2014-2025 pekades stråket Oslo-Stockholm ut som en prioriterad brist. I den åtgärdsvalsstudie för stråket som gjordes 2017 fattade Trafikverket beslut om mål för restid mellan ändpunkterna på under 3 timmar. Sedan dess har ytterligare studier och utredningar gjorts av såväl Trafikverket som andra aktörer i stråket för att utreda nytta med en minskad restid i stråket mellan de två huvudstäderna samt identifiera behov av åtgärder framförallt på befintliga banor för att åstadkomma en restid på under 3 timmar. Region Örebro län anser att det nu är dags att gå från att peka ut stråket som en brist till att prioritera åtgärder för genomförande, särskilt på de befintliga banorna i stråket, Värmlandsbanan och Mäljarbanan.
- För att åstadkomma en restid under 3 timmar i stråket Oslo-Stockholm krävs två nya länkar i järnvägssystemet, Nobelbanan (Örebro-Kristinehamn) samt en ny gränsbana (Arvika-Oslo). Regioner och nodstäder i stråket samarbetar inom ramen för det gemensamma bolaget Oslo-Sthlm 2.55 AB. Bolaget har i sitt arbete visat att dessa nya länkar skulle kunna byggas på kommersiell grund och finansieras med infrastrukturavgifter. Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget att möjligheterna till den typen av finansiering behöver utredas ytterligare. Region Örebro län uppmanar därför regeringen att gå vidare med utredningar för att hitta alternativa finansieringsformer för infrastrukturobjekt.
- Prioritering av eventuella nya investeringar bör utgå från genomförda åtgärdsvalsstudier, bristanalyser etcetera och från ett tydligt stråkperspektiv. Örebro län genomkorsas av de nationella stråken Västra stambanan, Mäljarbanan, Svealandsbanan, Godsstråket genom Bergslagen, Bergslagsbanan, Riksväg 50, E18 och E20. För flera av dessa har åtgärdsvalsstudier och/eller bristanalyser genomförts sedan fastställandet av nu gällande nationell plan. Region Örebro län vill med anledning av det göra följande inspel till Trafikverkets kommande åtgärdsplanering:

- Även befintliga stambanor har behov av åtgärder för såväl kapacitet som redundans och trafiksäkerhet. I kommande prioritering av åtgärder måste behov på bland annat Västra stambanan prioriteras då den under överskådlig tid fortsatt kommer vara av avgörande betydelse för tillgängligheten såväl nationellt som regionalt i stråket mellan Stockholm och Göteborg.
- Även de nationella stamvägarna måste ses som sammanhängande stråk där snuttifiering ska undvikas. Därför måste även de nationella stamvägarnas betydelse för regional och lokal tillgänglighet beaktas vid prioritering av åtgärder. Exempelvis har riksväg 50 som förbinder E4 i Mjölby med E18/E20 i Örebro samt vidare upp till Dalarna och E16 samt riksväg 70 kontinuerligt byggts ut till mittseparerad 2+1 väg och nu saknas bara ett fåtal sträckor för att uppnå ett sammanhängande stråk med genomgående standard. Region Örebro län vill därför påpeka vikten av att såväl genomföra sedan tidigare beslutade investeringar (Nykyrka-Brattebro backe) som att prioritera fortsatt standardhöjning av stråket (Lindesberg-dalagränsen).

Ett hållbart transportsystem

Att begränsa transporterens klimatpåverkan är avgörande för att nå våra gemensamma klimatmål. Region Örebro län anser därför att det är positivt att ett ramvillkor i uppdraget att ta fram inriktningsunderlaget varit att klimatmålet ska nås. Därför välkomnas också att Trafikverket breddat perspektivet något och inkluderar resonemang om styrmedel, teknikutveckling och utvecklad samhällsplanering. Flera av Trafikverkets förslag ligger utom deras direkta ansvarsområde vilket Region Örebro län tolkar som en i grunden positiv ansats att påverka utvecklingen av infrastruktur och transporter i en mer hållbar riktning som ligger mer i linje med uppsatta mål för utsläpp och klimat.

Teknikutveckling och fossiloberoende transportsektor

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att klimatmålet kan nås med omfattande satsningar på elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och högre bränslepriser. Region Örebro län delar Trafikverkets uppfattning att såväl implementering av ny teknik, ökad elektrifiering och användning av andra drivmedel och ytterligare styrmedel behövs för att nå klimatmålen. För att komplettera Trafikverkets inriktningsunderlag vill dock Region Örebro län framföra att:

- Stor potential får anses ligga i elektrifiering av fordon för såväl gods- som persontransporter och är mycket prioriterat för Örebro län. För att möjliggöra en omfattande elektrifiering av transportsystemet måste dock medel tillföras för att åstadkomma nödvändig utbyggnad av såväl dynamisk som stationär laddning. Vidare måste också säkerställas att elnätet moderniseras och byggs ut för att svara mot behov av effekt vid olika tidpunkter på dygnet och i olika

- punkter. Region Örebro län uppmanar regeringen att fortsätta pågående arbete med elektrifiering av transportsektorn i form av elektrifieringskommission, plan för utbyggnad av elvägar etcetera och att därtill tillföra medel för realisering av det arbetets förslag och planer.
- För att minska transportsektorns utsläpp måste beroendet av fossila bränslen fasas ut i relativt snabb takt. Det är Region Örebro läns uppfattning att den utmaningen enbart kommer att lösas med en kombination av åtgärder och en blandning av olika typer av drivmedel. Även om en snabb omställning för att nå klimatmålen i tid sannolikt måste förlita sig på redan utvecklad teknik vill Region Örebro län uppmana regeringen att fortsätta utveckling av olika tekniska lösningar och drivmedel, exempelvis vätgas.
 - Trafikverket beskriver på ett bra sätt behov av styrmedel och utvecklade planeringsmetoder för att uppnå ökad hållbarhet i de delar av transportsystemet som Trafikverket har ansvar och rådighet för, dvs väg- respektive järnvägssystemet. Dock finns brister i det trafikslagsövergripande perspektivet då inriktningsunderlaget saknar resonemang kring hur teknikutveckling i andra delar av transportsystemet skulle kunna påverka det samlade behovet av transporter och därmed behovet av infrastrukturåtgärder. Tydligast avspeglas detta i att inga resonemang förs kring hur en teknikutveckling och alternativa bränslen inom flygsektorn kan komma att påverka transportsektorns samlade utsläpp och/eller dess påverkan på transportbehov och infrastruktur. Region Örebro län anser att det vore motiverat att tillföra sådana resonemang med hänseende till planeringshorisonten inom nationell infrastrukturplanering och den snabba utvecklingen av teknik och drivmedel inom flygsektorn.
 - Digitaliseringen av samhället och transportsektorn har potential att påverka såväl behov och utbud av resor och transporter samt effektivitet i transportsystemet. För att den potentialen ska realiseras krävs att den digitala infrastrukturens behov beaktas tidigt i planeringen av infrastrukturåtgärder. Regeringen bör uppmana Trafikverket att söka dialog med Post- och telestyrelsen om hur samordning kan ske mellan transportinfrastrukturåtgärder och utbyggnad av den digitala infrastrukturen. Kostnaderna för att i samband med byggnation av infrastruktur skapa förutsättningar även för utbyggnad av den digitala infrastrukturen bör vara mycket låga och ett kostnadseffektivt sätt att bidra till ökad digitalisering av så väl transportsektorn som samhället i övrigt.
 - Framväxandet av digitala tjänster skapar förutsättningar för ett minskat behov av transporter, de förutsätter dock en fullgod uppkoppling. Att bygga ut bredbandskapaciteten i hela landet får ses som en del av en transportsnål samhällsplanering som skapar förutsättningar för distansarbete, ökad tillgänglighet till offentlig och privat service samt ökade möjligheter att bo på landsbygden. Coronapandemin har lett till ett påskyndande av utvecklingen

av bland annat digitala arbetssätt och tjänster, detta bör ses som positiva effekter att behålla även efter pandemin då de innebär ett minskat behov av transporter. Det kommer dock krävas insatser för att de resor och transporter som återupptas efter pandemin görs på ett hållbart sätt, t ex med kollektivtrafiken. Regeringen bör i sitt arbete med en grön omstart efter pandemin lägga vikt vid att understödja de effekter av pandemin på transportsektorn som är önskvärda att behålla (exempelvis ökat distansarbete och ökad cykling) men motverka de som får anses som mindre hållbara (exempelvis minskad andel kollektivtrafikresenärer och ökat bilanvändande).

Ett transporteffektivt samhälle

I inriktningsunderlaget anger Trafikverket att viss potential för att åstadkomma ett mer hållbart transportsystem också finns i att mer övergripande arbeta för ett mer transporteffektivt samhälle. Region Örebro län välkomnar Trafikverkets ökade tydlighet kring behov av åtgärder för att påverka efterfrågan på transporter som ligger utanför den nationella planens ansvarsområde. Region Örebro län anser:

- Att åtgärder som syftar till ökad transporteffektivitet och överflyttning av färdmedelsandelar finns i de större städernas regioner som helhet, särskilt i orter längs med starka kollektivtrafikstråk. Trafikverkets skrivning om att potential för överflyttning till mer hållbara transportslag framförallt finns i de större städerna ger alltså en något felaktig bild.
- Att åtgärder som leder till ett mer transporteffektivt samhälle och förändrade transportbeteenden inom såväl gods- som persontransportområdet kommer vara nödvändiga för att åstadkomma den dämpning av trafiktillväxten som krävs för att uppnå klimatmålen. Inom de åtgärdsvalsstudier som Trafikverket genomför tillsammans med bland annat regioner och kommuner identifieras ofta så kallade steg 1- och 2-åtgärder som på kostnadseffektivt sätt kan leda till minskat behov av transporter och/eller effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur. I dagsläget saknas dock möjlighet att finansiera dessa åtgärder med medel från nationell plan och länsplaner. Regeringen bör därför arbeta för att steg 1- och 2-åtgärder som identifieras inom ramen för åtgärdsvalsstudier åtminstone kan medfinansieras med statliga medel.
- Att Trafikverket bör ges i uppdrag att verka även för god tillgänglighet för cykeltrafik även på landsbygden. I samband med ombyggnationer av vägar bygger Trafikverket ofta kompletterande sträckor cykelväg mellan befintliga lågtrafikerade parallellvägar. Problem uppstår dock när Trafikverket leder in cykeltrafiken på enskilda vägnätet utan att varken göra formella överenskommelser i form av exempelvis avtal med den enskilda väghållaren eller skylta cykelstråket. Detta förfarande bör ses över för att säkerställa framkomligheten med cykel även på landsbygden.
- Att det bör införas krav på samråd med regional kollektivtrafikmyndighet och regional planupprättare i samband med ansökan om stadsmiljöavtal. Region

Örebro län uppskattar den ambition att bidra till en omställning av transportsystemet som bl a den fortsatta satsningen på stadsmiljöavtal får anses vara ett uttryck för. Stadsmiljöavtal utgår dock ofta för åtgärder som även den regionala kollektivtrafikmyndigheten och/eller den regionala planupprättaren har ett ansvar för samt kan medfinansiera. Samråd bör därför ske med den regionala planeringsnivån för att inte denna helt ska förbigås i planering av åtgärder där stadsmiljöavtal kan vara del av finansieringen. Detta samråd bör åligga kommun som ansöker om stadsmiljöavtal att genomföra.

Samordnad bebyggelse- och infrastrukturplanering

Samordnad bebyggelse- och infrastrukturplanering anges också som ett sätt att uppnå större effektivitet och ökad måluppfyllelse för infrastrukturåtgärder. Det får också anses vara en förutsättning för en transportsnål samhällsplanering. Trafikverket framför att de anser att den regionala fysiska planeringen bör omfatta fler regioner. Med anledning av det vill Region Örebro län framföra att:

- En formaliserad regional fysisk planering har sina för- och nackdelar likväl som arbete i samverkan mellan den regionala planeringsnivån och kommuner har sina. Region Örebro län har ett utvecklat samarbete med länets kommuner kring fysisk planering inom ramen för genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin. Den regionala utvecklingsstrategin innehåller regionala strukturbilder som beskriver inriktning för bebyggelseutveckling i länet. Dessa strukturbilder tillsammans med den etablerade samverkan som finns bör tillmätas samma betydelse som en mer formaliserad regional fysisk planering. Det är snarare Trafikverkets regioner som måste visa ett tydligare intresse för och öka sin kunskap om det regionala utvecklingsansvaret och tydligare ta i beaktande regionala strategier, strukturbilder och handlingsplaner i planeringen av infrastrukturåtgärder.

Effektiva godstransporter

Även mängden godstransporter väntas fortsätta öka och tunga transporter står för en betydande del av transportsektorns utsläpp. Det är därför viktigt att även för näringslivets transporter arbeta för att implementera flera lösningar som leder till såväl förändrade transportbehov som andra val av transportsätt. Region Örebro län vill därför framföra att:

- Val av transportsätt för näringslivet styrs många gånger av ekonomiska incitament. Det är därför viktigt att styrmedel så som drivmedelsskatter, infrastrukturavgifter etc. appliceras på sådant sätt att varje transportslag bär sina kostnader i förhållande till sin belastning av systemet. Ur klimathänseende är en överflyttning av gods till sjöfart och järnväg att föredra framför ökad andel lastbilstransporter. För att möjliggöra detta krävs dock satsningar på ökade omlastningsmöjligheter till järnväg och sjöfart. Även om

målet bör vara ökad andel godstransporter med järnväg och sjöfart kommer en viss del av godstransporterna även fortsättningsvis behöva gå delvis med lastbil. Bättre omlastningsmöjligheter behövs för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och de transporter som fortfarande behöver färdas på väg bör få förutsättningar att vara längre, tyngre och drivna med hållbara drivmedel. Införande av bärighetsklass 4, BK4, införandet av HCT och ett fullföljande av planen att genomföra elvägpilot och därefter en utrullning av ett nationellt elvägsnät enligt regeringens tidigare presenterade intention är åtgärder som behövs för att minska de tunga vägtransporternas klimatpåverkan.

- Region Örebro län beklagar försenandet av elvägpilotens driftsättande men vill fortsatt framhålla elvägpilot Hallsberg-Örebro. Denna sträcka är lämplig ur flera perspektiv, inte minst på grund av den enighet som finns mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor om att detta är en bra satsning men också på grund av att det skulle innebära ett stråk för fossilfria transporter från Göteborgs hamn via terminalen i Hallsberg till stora logistiketableringar i Örebroområdet för vidare distribution till destinationer i hela Skandinavien.
- Ett införande av bärighetsklass för tyngre fordon, BK4, är viktigt för konkurrenskraft, särskilt inom skogs- och gruvnäringen, i geografier där det saknas tillgång till järnväg. Även i Örebro län som genomkorsas av flera nationella stamvägar och järnvägar finns relationer där transporteffektiviteten skulle öka med möjligheten att köra tyngre lastbilar. Införandet av ett BK4 nät bör ske med ett tydligt stråktänk och ansluta till platser för omlastning mellan transportslag.

Internationalisering och gränsöverskridande perspektiv

Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget hur EU's transportpolitik, utpekande av TEN-T nät på olika nivåer samt olika former för medfinansiering av infrastrukturåtgärder kan påverka utvecklingen av Sveriges infrastruktur. Region Örebro län som genomkorsas av den europeiska transportkorridoren ScanMed vill framföra följande angående internationella och gränsöverskridande perspektiv:

- Att Trafikverkets beskrivning av ScanMed-korridoren bör kompletteras med att den även passerar Örebro län och Hallsberg, Sveriges största rangerbangård. I kommande nationell plan bör en karta över de från EU utpekade transportkorridorerna och utpekade nät för infrastruktur inkluderas, lämpligen med tillhörande beskrivning av brister och identifierade åtgärder för att uppnå av EU formulerade standardkrav på infrastrukturen.
- Att det visserligen är positivt att Trafikverket redogör för EU's transportpolitik i inriktningsunderlaget men att de i direktiv till framtagande av nationell plan bör ges i uppdrag att tydligare lyfta gränsöverskridande stråk och nyttorna av att knyta samman Norden och särskilt dess huvudstadsregioner med modern och effektiv infrastruktur.

- I infrastrukturpropositionen samt direktiv till framtagande av nationell plan bör regeringen ge Trafikverket tydliga uppdrag om att redogöra för brister och möjliga åtgärder för att förbättra den internationella tillgängligheten och skapa gränsöverskridande stråk. Detta bör också kompletteras med en beskrivning av hur stora infrastrukturåtgärder i angränsande länders infrastruktur kan tänkas påverka transportflöden i Sverige och därmed föranleda behov av åtgärder, t ex effekter av ny förbindelse över Fehmarn-Belt. Detta för att tydliggöra behovet av ett gränsöverskridande perspektiv för att investeringar ska få full nytta och nå sin fulla potential.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att fortsatt utreda möjligheterna till finansierande infrastrukturavgifter. Detta är möjligheter som generellt bör utredas men är särskilt viktigt för stråket Stockholm-Oslo efter beskedet från den norska regeringen att de önskar att Jernbanedirektoratet undersöker möjligheten till alternativ finansiering av en ny Gränsbana och Jernbanedirektoratets rekommendation till regeringen att ge uppdrag om att påbörja utredningen av en ny Gränsbana. Region Örebro län ser det som helt avgörande att Trafikverket deltar i ett sådant planarbete och att Sverige och Norge tillsammans klarar att utreda finansiering av gränsöverskridande projekt.

Kompetensförsörjning inom infrastruktursektorn

Det råder brist på kompetens inom infrastruktursektorn, vilket innebär att de infrastrukturinvesteringar som planeras riskerar att inte kunna genomföras, försenas eller inte kan göras utifrån fastställda krav. Därför är det mycket bra att inriktningsunderlaget även innehåller förslag på bättre arbete med kompetensförsörjningsfrågor.

Region Örebro län ingår i samarbetet En Bättre Matchning som leds av Mälardalsrådet. Inom detta samarbete presenterades under 2020 rapporten *Bristen på samhällsbyggare inom infrastruktursektorn*. Rapporten beskriver bland annat att bristen på kompetens inom infrastruktursektorn har ökat under de senaste åren och att denna ökning omfattar personal med kompetens från såväl högskolenivån som andra nivåer. Det råder brist på personal i stora delar av processen från planering via projektering till utförande. Orsaken till bristen på kompetens är flera och för att åstadkomma förbättringar krävs många olika insatser av många olika aktörer och instanser. Framför allt behöver utbildningssystemet planera och genomföra utbildningar utifrån efterfrågan. Utbildningssystemet behöver också dimensionera utbildningsplatserna utifrån mer regionala eller storregionala behov och specialiseras, dvs planeringsunderlag mer anpassade efter bristyrken eller yrken inom regionala styrkeområden. Branschen och arbetsgivarna behöver vara attraktiva och erbjuda redan anställda möjligheter till kompetensutveckling och karriär inom branschen.

Remissen föreslår att Trafikverket ska få i uppdrag av regeringen att inrätta ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor inom infrastrukturbranschen. Region Örebro län vill med anledning av det framföra att:

- Det kan vara en bra idé att inrätta olika råd för kompetensförsörjning men de behöver ha en tydlig koppling till ansvariga myndigheter och kommuner, arbetsmarknadsparter m.fl. Ett nationellt råd utan mandat att kunna påverka och förändra blir inte särskilt effektivt.
- Det kommer behöva ges uppdrag till högskolor och universitet som egna myndigheter att arbeta med dimensionering, uppdragsutbildning och flexibla utbildningslösningar för att kunna gå hand i hand med det nationella rådets prioriteringar.
- Regionala kompetensråd kan vara mer rimligt än ett nationellt för att komma närmare behoven och kunna vara mer flexibel. Det innebär att placering av ett sådant råd behöver utgöra en del av en nationell strategisk infrastruktur för kompetensförsörjning, samt bör ha regionala kopplingar.
- I förslaget framgår även att analys av kompetensbehov, framtagande av åtgärdsplaner samt genomförande av planer föreslås hanteras av olika trafikslagsspecifika samarbetsforum eller nätverk. Detta talar också för att det behöver ske samverkan och dialog på regional nivå för att kunna utgå ifrån vilka kompetenser som det är brist på och vilka spetsområden som behöver utvecklas.

Krisberedskap och civilt försvar

I inriktningsunderlaget finns en ny kostnadspost för samhällssäkerhet och beredskap. I Örebro län finns ett pågående arbete mellan näringsliv och offentlig sektor med syfte att skapa förutsättningar för olika samhällsfunktioners försörjningsberedskap. Med anledning av det vill Region Örebro län även framföra följande:

- Region Örebro håller med om Trafikverkets konstaterande att kopplingen mellan åtgärdsplaneringen och planeringen för skydd och säkerhet, krisberedskap och höjd beredskap behöver stärkas.
- Transportsektorn har en stor betydelse för att upprätthålla samhällets funktionalitet och ska fungera såväl i fred som i kris och krig. Samhällsviktiga transporter måste kunna genomföras även vid omfattande samhällsstörningar. Robusta transportresurser kan vara avgörande för hanteringen av en störning och medverkar också till en krigsavhållande tröskelförmåga i försvaret av Sverige.
- Även när det gäller krisberedskap och försvar saknas resonemang om flygets roll i transportsystemet. Under de inledande veckorna av rådande pandemi tydliggjordes hur känsligt det kommersiella flyget är för allvarliga händelser men också hur viktigt det är för samhällsviktiga transporter. Örebro airport är Sveriges fjärde största fraktflygplats med ett strategiskt läge intill E18 med närhet till E20 och järnvägsnoden Hallsberg. Här finns också unik kompetens

inom beredskapsflyg och biståndstransporter. Region Örebro län vill uppmana regeringen att med bakgrund av detta utse Örebro airport som Sveriges andra flygplats som utgör så kallad ”Gateway Sweden”. Detta skulle innebära både ökad nationell beredskap samt möjligheter att avlasta Arlanda och den redan hårt belastade infrastrukturen i Stockholmsområdet.

- Region Örebro län vill stötta transportsektorns möjligheter att bedriva bra verksamhet i regionen och kommer därför att fortsätta arbetet tillsammans med transportnäringen gällande olika samhällsfunktioners försörjningsberedskap. Detta kan gälla lager men också ledningsfunktioner.
- Region Örebro ser att transportsektorn ur ett helhetsperspektiv behöver samarbeta även med övriga transportslag i syfte att skapa redundans i försörjningssystemen.

Fortsatt process

Region Örebro län vill avsluta med att framföra önskemål om fortsatt dialog med regeringen och Trafikverket inför och under framtagande av såväl nationell plan som länsplaner för transportinfrastruktur.

- Med tanke på den relativt korta tidplanen för att kunna besluta om nya planer under 2022 års första halvår vädjar Region Örebro län om att regeringen ska verka för att proposition med efterföljande direktiv beslutas så snart som möjligt.
- För att viktiga steg som dialog, remissförfarande och politisk beredning av länsplaner ska kunna genomföras så bra som möjligt uppmanar Region Örebro län också regeringen att föra dialog med länsplaneupprättarna om lämpligt datum för redovisning av förslag till länsplaner.

Avslutningsvis vill Region Örebro län återigen tacka för möjligheten att framföra synpunkter på inriktningsunderlag och göra inspel till fortsatt arbete, vi ser fram emot kommande planeringsprocess med sikte på antagna planer för transportinfrastrukturens utveckling under första halvåret 2022.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande samhällsbyggnadsnämnden