



Länsplan för regional transportinfrastruktur

i Örebro län 2026-2037

Version: 1

Länsplan för regional transportinfrastruktur
i Örebro län 2026-2037

2025-05-20

Innehåll

1. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037	9
1.1 Bakgrund och syfte	9
1.2 Underlag, mål och inriktning	9
1.3 Genomförande	9
1.3.1 Ändring och uppföljning	11
2. Mål och planer som påverkar länsplanen	11
3. Länsplanens mål och inriktning	12
3.1 Länsplanens mål och strategier	12
3.1.1 Länsplanens övergripande mål	12
3.1.2 Länsplanens prioriterade funktioner	13
3.1.3 Länsplanens strategier	14
4. Detta är Örebro län	17
4.1 Örebro län i korthet	17
4.2 Nulägesbeskrivning	18
4.2.1 Trender	18
4.2.2 Uppföljning transportpolitiska mål	19
4.2.3 Klimat och miljö	19
4.2.4 Folkhälsa	20
4.2.5 Jämlikhet och jämställdhet	20
4.2.6 Befolkning och sysselsättning	20
5. Transportsystemet i Örebro län	21
5.1 Tillgänglighet	21
5.3 Transportstråk i Örebro län	29
5.3.1 Transeuropeiskt transportnät - TEN-T	29
5.3.2 Stockholm-Västerås/Eskilstuna-Örebro-Karlskoga- Karlstad-Oslo	30
5.3.3 Stockholm-Örebro/Hallsberg-Laxå-Skövde-Göteborg	31
5.3.4 Jönköping-Mjölby-Askersund-Örebro-Kopparberg-Ludvika- Borlänge	32
5.3.5 Örebro- Norrköping	32
5.3.6 Örebro/Hallsberg/Kumla-Katrineholm	32
5.3.7 Örebro-Lindesberg-Fagersta-Gävle	33

5.3.8 Örebro-Nora-Hällefors	33
5.3.9 Lindesberg – Arboga	33
5.3.10 Askersund-Laxå-Degerfors-Karlskoga-Hällefors	33
5.3.11 Karlskoga-Nora	33
5.3.12 Karlskoga, Gyttingen respektive Filipstad-Hällefors- Kopparberg	34
5.3.13 Nora-Lindesberg	34
5.3.14 Fjöggesta-Kumla	34
5.3.15 Mullhyttan – Fjöggesta – Lanna – Örebro	34
5.3.16 Örebro stad	34
6. Prioriteringar i länsplanen 2026–2037	35
6.1 Vägombbyggnationer, 316 miljoner kronor	35
Riksväg 51, Ljusfallshammar – Hjortkvarn	35
Länsväg 244, Lilla mon – Stribergskorset	35
Trafiksäkerhetspott	36
6.2 Kollektivtrafikåtgärder, 80 miljoner kronor	37
6.3 Cykelåtgärder på regionalt vägnät, 336 miljoner kronor	37
Väg 690, Kumla - Örebro	38
Väg 529, Östansjö - Hallsberg	38
Cykelåtgärder, pott	38
6.4 Utvecklingsåtgärder, 112 miljoner kronor	38
6.4.1 Utredningspott	38
6.4.2 Samfinansiering av nationell plan	40
6.5 Statlig medfinansiering, 575 miljoner kronor	41
Citylinjen Örebro (BRT)	41
Regionbussarnas framkomlighet	41
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	41
Enskilda vägar	42
6.6 Planeringsreserv, 70 miljoner kronor	42
7. Ekonomisk fördelning av planen	43
7.2 Fördelning mellan åtgärdsområden	44
8. Samband med nationell plan och grannlänens planer	45
8.1 Nationell plan	45

8.2 Grannlänens planer	45
Dalarnas län.....	45
Södermanlands län.....	45
Västra Götalands län	45
Värmlands län.....	45
Västmanlands län	45
Östergötlands län.....	45
9. Effektbeskrivning	46
9.1 Strategisk hållbarhetsbedömning	46
9.1.1 Bedömning av effekter.....	46

Förord

Sammanfattning

Regeringen beslutade den 20 mars 2025 att ge Region Örebro län i uppdrag att upprätta en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för utveckling av transportsystemet för perioden 2026–2037. Direktivet fastslår att den upprättade länsplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att uppfylla mål på såväl nationell som regional nivå. Med utgångspunkt i relevanta mål och planer har ett övergripande mål formulerats:

Länsplanen ska bidra till minskad klimatpåverkan i linje med regionala mål och utveckla tillgängligheten för att förbättra möjligheterna till transporteffektiva resor och transport av gods.

För att konkretisera målet har prioriterade funktioner identifierats. De beskriver ett önskat läge i transportinfrastrukturen för att den på bästa sätt ska kunna bidra till måluppfyllelse och regional utveckling. Prioriterade funktioner är:

- Tillgänglighet till och från Örebro
- Tillgänglighet i tvärförbindelser
- Tillgänglighet i landsbygderna
- Tillgänglighet till bytespunkter och noder
- Hållbart resande
- Effektiva godstransporter

Till funktionerna hör strategier som beskriver hur funktionerna ska nås. Strategierna utgör tillsammans med funktionerna en prioriteringsgrund för vilka åtgärder som ska väljas i länsplanen. De prioriterade funktionerna är inte prioriterade sinsemellan, däremot finns en hierarki bland strategierna. Detta ger stöd i val av åtgärder och vid hantering av målkonflikter. Strategierna är:

1. Planera enligt fyrstegsprincipen
2. Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag
3. Prioritera åtgärder i de regionalt viktiga stråken
4. Fokus på jämlikt och jämställt resande
5. Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

Örebro län	Summa 2026-2037	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Planram	1489	Fördelning		
Vägombyggnationer	316	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Trafiksäkerhetspott	246	95	100	51
Riksväg 51, Länsgräns - Hjortkvarn (Samfinansiering Östergötlands LTP)	15	15		
Länsväg 244, Lilla Mon-Stribergskorset	55		55	
Kollektivtrafik	80	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Mindre kollektivtrafikåtgärder	80	18	20	42
Cykelåtgärder på regionalt vägnät	336	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Cykelåtgärder, pott	220		100	120
Väg 690, Kumla-Örebro	67	33	34	
Väg 529, Östansjö-Hallsberg	49	24	25	
Utvecklingsåtgärder	112	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Utredningspott	20	5	5	10
Nationell plan Samfinansieringspott	92		92	
Statlig medfinansiering	575	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Citylinjen Örebro (BRT)	230	165	70	
Regionbussarnas framkomlighet	45	22	23	
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	285	71	72	142
Enskilda vägar	15	3	3	9
Planeringsreserv	70			

1. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037

1.1 Bakgrund och syfte

Region Örebro län tar på uppdrag av regeringen fram länsplan för regional transportinfrastruktur som en del av det regionala utvecklingsansvaret. Trafikverket tar på liknande uppdrag fram en nationell plan för utveckling av transportsystemet. Den nationella transportplanen omfattar investeringar på de nationella vägarna, investeringar i statliga järnvägar, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, trimnings- och miljöåtgärder samt bärighetsåtgärder. Den regionala planen för transportinfrastruktur innehåller medel för investeringar på regionala statliga vägar för person- och godstransporter samt för kollektivtrafik-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder. Planen innehåller även statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet. Länsplanerna kan även innehålla samfinansiering av åtgärder i nationella planen. Det är Region Örebro län som ansvarar för att prioritera åtgärder till länsplanen för Örebro län. Länsplanen visar hur fördelningen av medlen för perioden ser ut, vilka prioriteringar som gjorts och hur dessa prioriteringar motiveras. Trafikverket är den myndighet som ansvarar för att genomföra åtgärder i både den nationella och i de regionala transportinfrastrukturplanerna.

1.2 Underlag, mål och inriktning

Viktiga utgångspunkter inför den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet utgörs av regeringens och riksdagens ställningstaganden.

Transportpolitikens huvudsakliga mål är att garantera en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för både invånare och näringsliv i hela landet. Åtgärdsplaneringen spelar en central roll i arbetet med att uppnå detta mål, där funktionsmålen och hänsynsmålen har lika stor betydelse och vikt.

Transportinfrastrukturen och hur vi använder den påverkar även andra nationella mål så som klimat- och miljömål, internationella klimatöverenskommelser samt EU-mål. Utöver de nationella målen för infrastruktur finns även regionala mål fastlagda i den regionala utvecklingsstrategin (RUS), det regionala energi- och klimatprogrammet, det regionala trafikförsörjningsprogrammet samt i den regionala cykelplanen.

1.3 Genomförande

Länsplanen fastställs av regionfullmäktige, men i vilken ordning eller exakt vilka åtgärder som ska genomföras är inte beslutade för hela planperioden. I huvudsak tas

beslut vid revidering av länsplanen vart fjärde år men ibland kan tilläggsbeslut krävas. Tilläggsbeslut kan vid behov göras av regionstyrelsen för att ge underlag till Trafikverkets genomförande av planen. Då kan vi hålla jämn takt med Trafikverkets processer för att få en stabil plan med god framdrift i projekten och bra utfall av medlen. Underlag till sådana beslut hämtas från utredningar som genomförs i dialog med kommuner, länsstyrelse och andra relevanta aktörer. Så här ser Region Örebro läns kontinuerliga dialog med Trafikverket och kommunerna ut.

- Samverkansmöten om genomförande av länsplan hålls med Trafikverket med jämna mellanrum enligt överenskommen struktur.
- Dialog om infrastruktur förs med kommunerna vid minst två tillfällen per år.
- Ansvarig tjänsteperson för länsplanen ska besöka varje enskild kommun i länet med jämna mellanrum för omvärldsbevakning och dialog om brister och behov samt synkronisering av kommunal och regional utveckling av infrastruktur. Kommunbesöken genomförs tillsammans med Trafikverket som är genomförare av länsplanen och ansvarig för drift och underhåll på statligt vägnät samt utveckling av, bland annat, järnväg och nationellt vägnät.

Trafiksäkerhet

Trafikverket genomför trafiksäkerhetsåtgärder utifrån Länsplanen, men för dialog med Region Örebro län.

Kollektivtrafik

För kollektivtrafikåtgärder avsätts medel för att tillgänglighetsanpassa hållplatser samt bygga vändplatser och pendlarparkeringar på statligt vägnät. Prioritering sker av Region Örebro län och åtgärder genomförs av Trafikverket.

Cykel

Regionala cykelvägar finansieras av länsplanen till 100 procent utifrån prioriteringar i cykelplanen. Vi har kontinuerlig dialog kring utbyggnad av cykelinfrastruktur med kommunerna och Trafikverket. Strävan i Regional cykelplan för Örebro län 2022 är att få en helhet i cykelvägnätet där cyklisterna inte märker att det är olika väghållare på olika delsträckor. Cykelplanen preciserar vad som ska hända med länsplanens cykelpott och Trafikverket har i sitt uppdrag att genomföra länsplanen samt cykelplanen. En ny cykelplan är under framtagande och förväntas antas av Regionfullmäktige under 2026.

Statlig medfinansiering

Åtgärder som ligger på kommunal infrastruktur kan få statlig medfinansiering från länsplanen med upp till 50 procent. Här finns medel till kollektivtrafikåtgärder liksom till trafiksäkerhets-, miljö-, och cykelåtgärder. Kommunerna kan ansöka om medel

enligt förordning om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (SFS 2009:237). Ansökningsperioden inleds alltid på hösten med ett dialogmöte där kommunerna får information om processen och det förs diskussion om brister och behov i infrastrukturen. Kommunerna kan sedan ansöka om medel fram till månadsskiftet mars/april. Ansökningar behandlas och prioriteras av Region Örebro län och sedan fattar Trafikverket beslut om åtgärder och meddelar Region Örebro län och kommunerna under våren. För statlig medfinansiering på enskilt vägnät är ansökningsperioden öppen året runt. Ansökningsprocessen sköter Trafikverket och har dialog om förslag till beslut med Region Örebro län när ansökningar väl har inkommit.

1.3.1 Ändring och uppföljning

Enligt förordningen för länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263) ska länsplanen revideras om det sker en väsentlig avvikelse i innehållet i den fastställda länsplanen. Exempelvis om en åtgärd skulle få en väldigt stor kostnadsförändring som innebär att en annan åtgärd inte kan genomföras enligt plan eller att en så kallad trimningsåtgärd (<75 miljoner kronor) blir så dyr att den överstiger gränsen för namngivna objekt (>75 miljoner kronor) och måste namngivas i länsplanen. Andra anledningar kan vara generella kostnadsförändringar som påverkar investeringsindex. En revidering ska stämmas av med Trafikverket, länsstyrelsen och länets kommuner samt andra berörda myndigheter och en kopia ska skickas till regeringen.

Enligt förordningen för länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263) ska Trafikverket årligen följa upp utfallet i länsplanen med en redovisning av genomförda åtgärder. Uppföljningen ska presenteras för ansvarig nämnd av ansvarig tjänsteperson när den har blivit inrapporterad av Trafikverket.

2. Mål och planer som påverkar länsplanen

Länsplanen är målstyrd och ska bidra till ett antal övergripande och även konkreta mål på olika nivåer. När vi har tagit fram länsplanen har vi tagit hänsyn till olika mål och initiativ på internationell, nationell, storregional och regional nivå. Bilden nedan ger en översikt.



3. Länsplanens mål och inriktning

Länsplanen kan ses som ett verktyg för att uppnå mål som formulerats i andra regionala strategiska dokument samt de transportpolitiska målen och andra nationella mål som har bäring på transportsystemet. Gemensamt för målen är att de visar på ett behov av investeringar som syftar till ett förändrat användande av infrastrukturen för att uppnå hållbara resor och transporter både för godstransporter och persontransporter för både vardag och arbete.

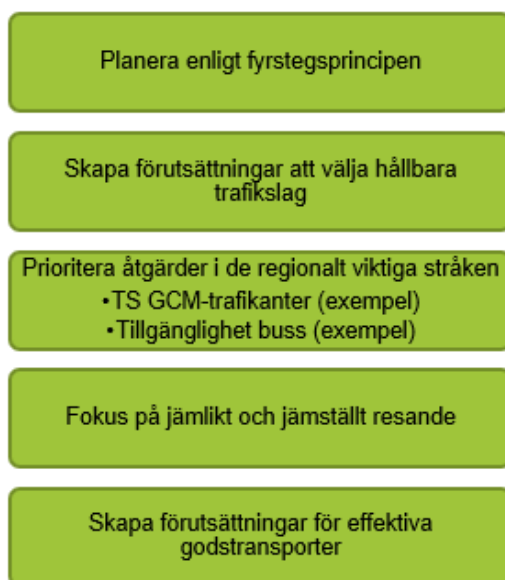
3.1 Länsplanens mål och strategier

Nedan formuleras länsplanens övergripande mål. Planens mål följs av ett antal prioriterade funktioner som konkretiserar målet och beskriver det önskade läget i transportsystemet på längre sikt. När vi når funktionerna om hållbart resande, effektiva godstransporter och tillgänglighet i olika dimensioner kan vi nå länsplanens övergripande mål och i förlängningen de strategiska regionala och nationella målen med bäring på transportsystemet.

Till funktionerna hör strategier som beskriver hur de prioriterade funktionerna ska nås. De ger också vägledning för prioritering och vilka åtgärder som ska väljas i länsplanen.

Övergripande mål för länsplanen

Länsplanen ska bidra till minskad klimatpåverkan i linje med regionala mål och utveckla tillgängligheten för att förbättra möjligheterna till transporteffektiva resor och transport av gods.



3.1.1 Länsplanens övergripande mål

Det övergripande syftet med att ta fram en länsplan är att identifiera och ge underlag för att prioritera åtgärder och satsningar som kan bidra till att uppnå mål och planer på internationell, nationell och regional nivå. Utifrån tidigare beskrivet nuläge, utmaningar, relevanta mål och planer samt de inspel som kommit under planens framtagande har ett övergripande mål för länsplanen formulerats. Länsplanens mål ska svara upp mot de utmaningar, brister och behov som identifierats i andra relevanta planer och på de dialogmöten som hållits under processen att ta fram länstransportplanen. Målet ska också ge vägledning vid prioritering av åtgärder.

Övergripande mål för länsplanen

Länsplanen ska bidra till minskad klimatpåverkan i linje med regionala mål och utveckla tillgängligheten för att förbättra möjligheterna till transporteffektiva resor och transport av gods.

3.1.2 Länsplanens prioriterade funktioner

Transportsystemets grundläggande funktion är att tillhandahålla säker tillgänglighet och framkomlighet för person- och godstransporter. Funktionerna beskriver ett önskat läge i transportsystemet:

- Tillgänglighet till Örebro
- Tillgänglighet i tvärförbindelser
- Tillgänglighet i länets landsbygder
- Tillgänglighet till bytespunkter och noder
- Hållbart resande
- Framkomlighet för effektiva godstransporter

Tillgänglighet till Örebro

Tillgänglighet är en resenärs möjlighet att nå arbetsmarknad, utbildning, service med mera inom rimlig tid. Örebro är regionens kärna och fyller en viktig funktion för hela länet. Örebro har också en storregional funktion som ett nav i kollektivtrafiksystemet. Tillgängligheten till Örebro påverkar förutsättningar för kompetensförsörjning, tillgång till arbetstillfällen, utbildning, sjukvård och universitetssjukhuset, samhällelig service så som polis, skattekontor, banker samt utbud av kultur, nöjen, varor och tjänster. För stora delar av länet betyder tillgänglighet till Örebro också tillgänglighet till Stockholm och angränsande län. Den systemanalys som en En Bättre Sits gjort i östra Mellansverige fokuserar därför på att förbättra förbindelserna till Stockholm från nodstäderna i de storregionala stråken.

Tillgänglighet i tvärförbindelser

Tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna mellan kommunhuvudorter och transportnoder är viktiga för möjligheten till studie- eller arbetspendling samt dagligt utbyte av varor och tjänster. I vissa av de regionala tvärförbindelserna finns redan i dag etablerade relationer för arbetspendling. Dessa bör vi bygga vidare på för att uppnå en flerkärnighet där hela länet har förutsättningar för en positiv utveckling när det gäller kompetensförsörjning, sysselsättning och bostadsmarknad.

Tillgänglighet i landsbygderna

För dem som bor och/eller verkar på landsbygderna och i mindre tätorter är tillgänglighet till lokala målpunkter med olika utbud och service nödvändig för en fungerande vardag. Bilen används till stor del men vardagsresande kan också ske med kombinerad mobilitet där flera transportmedel används för resan. En god tillgänglighet i närområdet gör det möjligt med ett hållbart resande där andel gång, cykel och kollektivtrafik ökar även för boende i landsbygderna. Det skulle bidra till mer attraktiva boendemiljöer med bättre uppväxtvillkor för barn, en god och jämlik folkhälsa genom aktivt resande och till minskad klimatpåverkan.

Tillgänglighet till bytespunkter och noder

Tillgänglighet till strategiska bytespunkter och noder i transportsystemet är avgörande för resenärers smidiga väg till målpunkter. Utöver Örebro finns flera viktiga noder i länet där väg, kollektivtrafik och cykelinfrastruktur behöver mötas. För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft behöver tillgängligheten till noder förbättras genom säkra passager, cykelvägar, tillgänglig information och pendlarparkeringar. Välfungerande bytespunkter i länet skapar förutsättningar för effektiva resor, mindre bilåkande och förbättrad tillgång till utbildning, arbete och service.

Hållbart resande

Transportsystemet ska bidra till en hållbar utveckling enligt de tre hållbarhetsperspektiven – ekologiskt, socialt och ekonomiskt.

För det vardagliga resandet där hela eller delar av resan genomförs till fots, med cykel, buss eller tåg måste cykel och kollektivtrafik vara de mest attraktiva trafikslagen. Detta ses som nödvändiga åtgärder för att nå klimatmålen. För att åstadkomma sådan utveckling behöver kollektivtrafik och cykelinfrastruktur vara kapacitetsstark, tillgänglig och attraktiv så som det beskrivs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet respektive den regionala cykelplanen för Örebro län. Vi får ett socialt hållbart transportsystem när det likvärdigt svarar mot alla gruppers behov och är trafiksäkert.

Transportsystemet bidrar till en hållbar ekonomisk utveckling när det förser resenärer och näringsliv med framkomlig och trafiksäker infrastruktur som ger möjlighet till effektiva transporter.

Effektiva godstransporter

Örebroregionen har ett strategiskt läge i Sverige och Skandinavien för godstransporter och det är ett av regionens styrkeområden. Effektiv godshantering bidrar till att förstärka regionens position som bästa logistikläge och öka regionens konkurrenskraft. Regionens transportinfrastruktur ska skapa god framkomlighet för godstransporter på järnväg och väg och bidra till att öka andelen gods med fossilfria trafikslag.

3.1.3 Länsplanens strategier

Länsplanens fem strategier ska vara vägledande vid prioritering av brister, behov och åtgärder och peka ut vissa fokusområden inom vilka åtgärder är prioriterade för att nå funktioner och mål. Strategierna redovisas i prioriteringsordning.

1. Planera enligt fyrstegsprincipen,
2. Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag,
3. Prioritera åtgärder i de regionalt viktiga stråken,
4. Fokus på jämlikt och jämställt resande,
5. Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

Planera enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen – 1. Tänk om, 2. Optimera, 3. Bygg om, 4. Bygg nytt – täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.

För att nå nationella och regionala mål inom klimat och miljö måste sättet vi använder infrastrukturen förändras. Andelen gång, cykel och kollektivtrafik av det totala resandet måste öka samtidigt som resandet med bil behöver minska och godstransporter effektiviseras. Planering enligt fyrstegsprincipen lägger grunden för att rätt åtgärder väljs för att lösa de brister och behov som finns i infrastrukturen.

Planeringen sker med ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Region Örebro län kommer eftersträva åtgärder som styr mot beteendeförändring och som minskar behovet av fysiska åtgärder, steg 1 och steg 2 enligt fyrstegsprincipen.

Att planera enligt principen skapar förutsättningar för att hitta åtgärder som bidrar till minskat behov av resor och transporter samt till överflyttning av resor och transporter till hållbarare trafikslag. Om en åtgärd bedöms bidra till sådana överflyttningseffekter ska detta vara en del av bedömningen vid val av åtgärder i exempelvis åtgärdsvalsstudier.

Även digital infrastruktur bör beaktas i samband med planering av transportinfrastruktur för att vidareutveckla och skapa förutsättningar för att dra nytta av digitaliseringens möjligheter.

Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag

Det behövs en förändring av transportbeteende och överflyttning mellan trafikslagen för att nå ett hållbart transportsystem. För att fler ska välja bort den egna bilen till förmån för att färdas till fots, med cykel eller med kollektivtrafik och andra delningstjänster måste dessa transportmedel vara kapacitetsstarka och attraktiva. För att uppnå större andel hållbara resor krävs insatser från flera olika aktörer, däribland investeringar med länsplanen. När transporterna blir hållbara kan vi dels nå klimatmålen om minskade växthusgasutsläpp och dels minska trängseln framförallt i rusningstider.

En central strategi för att nå klimatmålen är att länsplanen ska bidra till att skapa bättre tillgänglighet för cykel och kollektivtrafik. Därför behövs en satsning på infrastruktur för dessa trafikslag. Åtgärder som syftar till att öka andelen resande med cykel och kollektivtrafik är alltså prioriterade, framförallt i de utvecklingsområden där boende ska kunna klara sitt vardagliga resande utan bil samt i de viktigaste kollektivtrafikstråken enligt strukturbilden för bebyggelse och kollektivtrafik i den regionala utvecklingsstrategin. För cykel gäller prioriteringsgrunderna i den regionala cykelplanen.

Prioritera åtgärder i de regionalt viktiga stråken

I den regionala utvecklingsstrategin finns strukturbilder med de regionalt viktigaste stråken för kollektivtrafik, persontransporter och godstransporter i länet. För att åstadkomma förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet bör investeringar i regional transportinfrastruktur i första hand ske i de stråk där många länsbor gör sina vardagsresor i form av arbetspendling, skolresor och serviceresor. Bedömningen är att satsningar i dessa stråk har störst effekt och betydelse för den regionala utvecklingen, därför bör de största enskilda satsningarna och större mängden mindre åtgärder ske i eller i anslutning till dessa stråk. För att åstadkomma tillgänglighet och hållbarhet i dessa stråk krävs åtgärder för ökad kapacitet, minskade restider och ökad andel resande med kollektivtrafik och andra hållbara trafikslag samt förbättrad trafiksäkerhet.

Eftersom vardagsresor mellan och inom tätorter ofta går i starka stråk får många resenärer del av förbättringar i stråken för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet. Det finns även potential att påverka färdmedelsandelar och rikta åtgärder för att kollektivtrafik ska vara relevant i stråket. Med förändrade arbetssätt kopplat till digitalisering och pandemi arbetar fler hemifrån, främst invånare i Örebro kommun. Konsekvensen blir att vardagsresandet förändras på vissa håll i länet genom att fler rörelser blir lokala och fritidsresandet ökar. De flesta kommer dock fortsatt att ha

platsbundna arbeten, särskilt i länets landsbygder. Det lokala fritidsresandet kan gynnas av åtgärder i stråk som primärt är viktiga för arbetspendling, skolresor och serviceresor men vissa relationer kan ibland behöva utvecklas separat från dessa för att gynna exempelvis hållbar turism.

Fokus på jämlikt och jämställt resande

Insatser som genomförs i länsplanen ska vara riktade till hela befolkningen men samtidigt vara proportionella till de behov som finns i mer utsatta grupper av befolkningen, så kallad proportionell universalism. För persontransporter läggs fokus i länsplanen på ett jämlikt och jämställt resande och åtgärder som kan minska sociala klyftor. Det är viktigt att åtgärder som prioriteras utgår från att minska klyftorna mellan olika sociala grupper som i dag har olika tillgång till transportsystemet och därigenom olika förutsättningar att ta sig till jobb, skola och fritidsaktiviteter. Investeringar i infrastruktur ger förbättrad tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet och ökad trygghet på platser, oavsett om klyftorna beror på geografiska, ekonomiska, åldersmässiga eller språkliga förutsättningar.

Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

Effektiv och hållbar logistik uppstår framförallt när den är ekonomiskt lönsam. Länsplanen kan bidra till lönsamma, hållbara godsflöden genom investeringar som exempelvis förbättrar möjligheten att flytta över gods från väg till järnväg. Vissa flöden kommer dock även fortsättningsvis hanteras effektivast på lastbil och det är därför viktigt att även väginfrastrukturen är robust, har hög framkomlighet, är trafiksäker och ger möjlighet till så miljöeffektiva vägtransporter som möjligt. Det gäller både i de viktigaste stråken och på mindre vägar i landsbygderna där Örebro län har brister i den grundläggande tillgängligheten för godstransporter. Förutsättningar för effektiva godstransporter skapas i första hand genom att fokusera på investeringar i de stråk som identifierats i strukturbild för godstransporter och logistik i den regionala utvecklingsstrategin. Åtgärder för att förbättra och bibehålla god framkomlighet för godstrafiken samt åtgärder för att bidra till att andelen gods på miljövänliga trafikslag ökar, framförallt på järnväg, är därför prioriterade. Åtgärderna ska också bidra till att öka konkurrenskraften för logistiknäringen som helhet och att stärka regionens logistikläge.

4. Detta är Örebro län

4.1 Örebro län i korthet

Örebro län har ett strategiskt läge mellan de tre storstadsregionerna Stockholm, Oslo och Göteborg och framförallt är närheten till Stockholm mycket betydelsefull för länets utveckling i dag. Länet har blivit en alltmer integrerad del av Stockholm-Mälarenregionen tack vare omfattande infrastrukturinvesteringar och satsningar på regional tågtrafik. Trots stora satsningar har vi långa restider till storstäderna och vi behöver bygga vidare på våra egna styrkor och specifika förutsättningar för att klara den framtida utvecklingen. Flyget har en fortsatt viktig roll för den internationella tillgängligheten. Örebro Airport är strategiskt viktig för länets internationella tillgänglighet men även tillgängligheten till Arlanda har stor betydelse.

Örebro län genomkorsas av Sveriges största transportleder för gods, både på väg och på järnväg. Tillsammans utgör Västra stambanan, Mälarbanan, E18 och E20 de nationellt viktiga stråken mellan Stockholm och Oslo samt Stockholm och Göteborg. Väg 50 fyller tillsammans med Godsstråket genom Bergslagen en viktig funktion i att knyta samman norra delarna av Sverige med de södra delarna av landet och Centraleuropa. Hallsberg är landets viktigaste godsnod med stor betydelse även ur ett internationellt perspektiv. Örebro Airport är en av Sveriges största fraktflygplatser. Örebro kommun, där lite mer än hälften av länets invånare bor, är i kraft av sin storlek och utbildnings- och arbetsmarknad ofrånkomligt den dominerande staden i länet. Men alla kommuner är viktiga och alla är beroende av varandra. Behov av kompetens, bostäder, livsmedel, kultur och natur visar tydligt hur mycket nytta vi har av att växa och komplettera varandra.

Basindustrin och naturtillgångarna är ursprunget till flera av länets styrkor inom näringslivet. För att klara en allt hårdare konkurrens behövs nu även specialisering och allt högre kunskap och kompetens. Den ekonomiska tillväxten är i dag starkast inom kunskapsintensiva näringar – verksamheter inom såväl tillverkande industri, hälso- och sjukvård som tjänste- och servicenäringar.

Globalisering driver ekonomisk utveckling och en stor del av ekonomin i Örebro län är inflätad i de globala ekonomiska värdekedjorna. Internationellt utbyte av varor och idéer ökar i både skala och hastighet och förmågan till innovation, förnyelse och flexibilitet i både privat och offentlig verksamhet är nödvändig för att kunna tackla globaliseringens utmaningar. Det finns redan idag en växande efterfrågan på resurseffektiva och miljöanpassade produkter och tjänster. Utvecklingspotentialen inom den cirkulära biobaserade ekonomin bedöms därför vara stor. Än så länge är potentialen relativt outnyttjad i länet, men är en förutsättning för en framtida miljödriven näringslivsutveckling och global konkurrenskraft. Här är landsbygderna en stor resurs, framför allt för livsnödvändig försörjning av vatten, livsmedel och energi, biobaserade produkter och lokal förädling.

4.2 Nulägesbeskrivning

Det här avsnittet är en sammanfattning av bilaga 2, om andra källor inte anges, som beskriver nuläget i länet utifrån övergripande trender, samhällsutmaningar, befolkning, resvanor, tillgänglighet, regionförstoring och socioekonomiska kluster.

4.2.1 Trender

Fem globala drivkrafter som påverkar den lokala och regionala nivån har identifierats:

- Demografi
- Globalisering
- Grön omställning
- Teknisk utveckling
- Geopolitiska förändringar

Globalisering har visat tecken på avmattning och mer protektionism medan behovet av grön omställning och teknisk utveckling fortsätter att driva förändringar. Ryssland och andra stormakter utmanar internationella normer och underminerar den västledda världsordningen. Sverige står inför demografiska utmaningar med en åldrande befolkning, vilket ökar behovet av välfärdstjänster och kvalificerad arbetskraft. Teknisk utveckling och urbanisering skapar nya krav på digital infrastruktur och förändrade arbets- och resmönster.

Trafikverket har identifierat flera trender inom transportsystemet:

- Hög efterfrågan på tillgänglighet och mobilitet.
- Utmaningar med att nå ett fossilfritt och miljöanpassat transportsystem.
- Teknologiska framsteg som förändrar transportsystemet.
- Ökat behov av samverkan och systemperspektiv.
- Större risker och hot mot transportinfrastrukturens funktionalitet.

4.2.2 Uppföljning transportpolitiska mål

Trafikanalys har i uppdrag att varje år redovisa en uppföljning av hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I varje redovisning pekar Trafikanalys ut trender inom olika områden och har valt ut nyckelområden som är extra viktiga att de transportpolitiska målen ska uppnås och upprätthållas.

Sammantaget bedömer Trafikanalys att samhället inte närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta perspektiv. Samtliga nyckelområden som Trafikanalys följer stod vid 2024 års uppföljning utvecklingsmässigt stilla eller utvecklades negativt. Ingen indikator utvecklades positivt.

Under funktionsmålet sticker nyckelområdet Tillgänglighet - godstransporter ut genom att den haft negativ utveckling de senast sex sammanställda uppföljningarna. Detsamma gäller hänsynsmålet nyckelområdena Fysiskt aktiva resor och Växthusgasutsläpp.

4.2.3 Klimat och miljö

För att nå regionala klimatmål till 2030 finns ett flertal åtgärder identifierade i Handlingsplan för hållbara transporter för att minska transportsektorns växthusgasutsläpp med 70 procent jämfört med nivån för år 2010. Länsplanen kan inte finansiera utbyggnad av infrastruktur för förnybara bränslen men kan skapa förutsättningar för effektiva transporter genom att utveckla infrastrukturen. För länsplanen kan åtgärder handla om att öka förutsättningar för transporteffektivitet eller bidra till ändrade beteenden där överflyttning görs till resor med hållbara trafikslag, vilket kan minska utsläppen av växthusgaser.

I infrastrukturprojektens planeringsskede tas hänsyn till olika mål och Trafikverket gör alltid en miljökonsekvensbedömning när de tar fram en vägplan, enligt det lagstadgade planförfarandet.

4.2.4 Folkhälsa

En god folkhälsa innebär att så många som möjligt i befolkningen har en bra fysisk och psykisk hälsa, och att hälsan är jämnt fördelad mellan olika grupper i samhället. Hälsan är viktig för den enskilda individen, och bidrar även till att stärka samhällets utveckling. En god och jämlikt fördelad folkhälsa är även centralt för en hållbar utveckling. Där är vi inte idag. Länsplanen kan bidra till förbättrad folkhälsa genom åtgärder som främjar aktiva transporter.

4.2.5 Jämlikhet och jämställdhet

I de transportpolitiska målen står det att transportsystemet ska vara utformat jämlikt och jämställt. Dagens transportsystem är varken jämlikt eller jämställt och mycket beror på en historisk skuld i planeringen där biltrafik har varit prioriterat.

Olika grupper har olika beteende i transportsystemet. Till exempel har kvinnor resvanor som är mer trafiksäkra samt innebär lägre utsläpp och energianvändning jämfört med mäns. Med ett fullt ut jämställt transportsystem och samhälle skulle inte resandet se ut som idag. Därför behöver vi skapa lika förutsättningar för tillgänglighet.

För ett mer jämlikt och jämställt transportsystem som också bidrar till hållbarhet behöver åtgärder prioriteras för resor som sker i huvudsak till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

4.2.6 Befolkning och sysselsättning

Befolkningen i Örebro län har växt med 12 procent sedan 1995. Till år 2040 beräknar Statistiska centralbyrån (SCB) 318 000 personer i Örebro län. Här kan också noteras att en fortsatt ojämn inomregional fördelning förutspås där merparten av ökningen i personer räknat sker i Örebro kommun med en ökning om 11 500 personer.

Procentuellt förutspås ökningen vara störst i Lekebergs kommun med 10 procent, följt av Örebro kommun med 7 procent och Kumla kommun med 2 procent. I

Ljusnarsberg och Hällefors kommuner förväntas en minskning med 11 respektive 8 procent medan övriga kommuner står still, minskar eller ökar, fast mindre än länets ökning i sin helhet.

Regionförstoring är ett geografiskt begrepp som innebär att lokala arbetsmarknadsregioner växer samman. Detta sker bland annat genom att kommunikationerna i området förbättras, vilket möjliggör pendling i större utsträckning. Regionförstoring antas vara en faktor som starkt bidrar till den regionala utvecklingen. Inom länet har urbaniseringen i Örebro län liksom i övriga delar av landet lett till en demografisk förskjutning av befolkningen mot Örebro och kommuner med nära geografisk anknytning till Örebro. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser allt längre sträckor till sina arbeten med en allt snabbare förstoring och integration av arbetsmarknadsregioner.

Befolkningen minskar i många av de mindre kommunerna inom Örebro län. Närheten till naturen och den sammanhållande gemenskapen är två av flera viktiga faktorer för landsbygdens attraktionskraft. Det finns samtidigt en positiv utveckling även i många mindre kommuner, tätorter och landsbygder, inte minst inom pendlingsavstånd från de större städerna.

Åldersfördelningen i länet förväntas förändras och andelen äldre kommer att öka, redan år 2030 beräknas andelen av befolkning 65 år eller äldre ha ökat med en procentenhet och 2040 förväntas 25 procent vara 65 år eller äldre jämfört med 22 procent år 2024. Antalet äldre över 80 år beräknas enligt befolkningsframskrivningen att öka med över 5 000 personer fram till 2030 och med ytterligare 2 000 personer fram till 2040 då nästan 9 procent förväntas vara 80 år eller äldre jämfört med 6,6 procent år 2024. Andelen yngre 0-19 år förväntas istället minska med 1,5 procentenheter fram till 2030 och 2040 förväntas 20 procent av befolkningen vara under 20 år jämfört med 22,7 procent år 2024. Ökningen av andelen äldre tas på sätt och vis ut av minskningen av andel yngre vilket gör att den demografiska försörjningskvoten (hur många fler personer en arbetsför (20-64 år) person teoretiskt behöver försörja förutom sig själv) förutspås vara nästan oförändrad 0,81 fram till år 2040. Även när det gäller åldersfördelningen finns det stora skillnader mellan kommunerna i länet. Örebro kommun har lägst andel äldre (65 år eller äldre) med 19 procent år 2024 och Ljusnarsbergs kommun har högst andel med 34 procent. Ljusnarsbergs kommun har också lägst andel yngre (0-19 år) med 17 procent medan Lekebergs kommun har högst andel yngre med 27 procent.

5. Transportsystemet i Örebro län

Detta kapitel inleds med att beskriva olika aspekter av tillgänglighet och hur det påverkar vårt transportsystem och möjlighet till förflyttningar. Kapitlet övergår sedan till ett avsnitt om trafiksäkerhet. Kapitlet avslutas med att beskriva de stråk och dess funktioner som finns i Örebro län. För en fördjupning av stråken, dess infrastruktur och brister, se bilaga 5.

5.1 Tillgänglighet

Ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemet ska vara användbart för alla oavsett kön, ålder, etnicitet och eventuell funktionsvariation. Begreppet tillgänglighet beskriver människors förutsättningar att nå olika funktioner i samhället, exempelvis arbete, vård eller daglig service. För de allra flesta påverkas tillgängligheten främst av avstånd, färdmedel och restid men för personer med en funktionsvariation ställs ytterligare krav för att infrastrukturen ska anses användbar och skapa tillgänglighet, som exempelvis ledstråk till busshållplatser. För vissa grupper av människor varierar tillgängligheten till infrastruktur av andra skäl, som språk, ekonomi eller ålder. Tillgänglighet kan skapas genom fysiska åtgärder samt genom åtgärder för att skapa tillgänglighet utan transporter, till exempel att möjliggöra arbete eller studier på distans.

Det finns stora geografiska skillnader när det kommer till tillgänglighet, både mellan och inom regioner. Den årliga uppföljningen av de transportpolitiska målen (2024) som görs av Trafikanalys, visar på att regioner med relativt god tillgänglighet tenderar att utvecklas positivt medan regioner med sämre förutsättningar tenderar att utvecklas negativt eller i en lägre positiv hastighet.

Digital tillgänglighet

Digitalisering kommer sannolikt påverka såväl framtida resmönster som transporter, vilket inte minst visade sig under coronapandemin. Digitalisering kan komma att påverka tillgängligheten genom att fler får tillgång till resurser som skola och sjukvård utan att behöva förflytta sig fysiskt. Den ökar också tillgängligheten till varor och tjänster eftersom inköp och beställningar kan göras via e-handel. Digitalisering ger också bättre förutsättningar för företagande i länets landsbygder och stärker konkurrenskraften.

För att kunna uppnå tillgänglighet genom digitaliseringen behövs vidareutbyggnad av den digitala infrastrukturen i form av tillgång till snabbt bredband via fiber och mobil uppkoppling. Bredbandstäckningen i Örebro län som helhet har ökat de senaste åren, dock är det ojämn tillgång på bredband bland länets kommuner. Att den digitala infrastrukturen finns och byggs ut betyder inte per automatik att alla ansluter eller nyttjar den. Ökad tillgång till stabilt internet skapar möjligheter för

distansarbete/studier samt tillgång till digitala tjänster, i förlängningen innebär det bland annat att invånare kommer kunna bo kvar hemma längre.

Cirka 25 procent av de yrkesverksamma i Örebro län har möjlighet till distansarbete, vilket sannolikt kommer påverka resmönster och öka betydelsen av attraktiva närmiljöer när fler arbetar hemifrån vissa dagar. Vid möjlighet till distansarbete antas toleransen för restidavstånd öka från dagens 45 minuter. Samtidigt kommer majoriteten fortsatt behöva resa till sitt arbete, vilket begränsar den totala effekten av distansarbete på transportsystemet.

Tillgänglighet och bostadsmarknad

Goda digitala kommunikationer, snabba restider och tillgång till kollektivtrafik är viktiga faktorer för att en plats ska uppfattas som attraktiv att bo på.

Infrastrukturinvesteringar som förkortar restider eller förbättrar utbudet av kollektivtrafik kan påverka bostadsmarknaden och nyproduktionen av bostäder.

Kommunikationer är dock inte den enda faktor som påverkar bostäders attraktivitet, de måste även kombineras med god tillgång till kommersiell service och välfärdstjänster.

Lokalisering av ny bebyggelse bör i första hand ske i kollektivtrafiknära lägen för att möjliggöra effektiva persontransporter. Dessutom bör cykelinfrastruktur utvecklas där bostäderna byggs för att på så sätt säkerställa tillgången på hållbara transportlösningar från start. Idag saknas tillräckligt befolkningsunderlag för att bedriva allmän kollektivtrafik med linjeturer på många platser i länet.

Med infrastrukturinvesteringar i såväl kommunal som statlig infrastruktur finns potential att både öka bostadsbyggandet och göra bostadsmarknaden tillgänglig för större delar av Stockholm-Mälardalenregionen. I stationsorterna Lindesberg, Frövi, Kumla, Hallsberg och Laxå med flera finns potential till ökat bostadsbyggande och utveckling av det kollektivtrafiknära läget.

Restidsförbättringar för personbilar kan påverka bostadsbyggandet positivt men ett ökat resande med personbil är inte hållbart. I *Handlingsplan för hållbara resor och transporter* har regionen åtagit sig att fokusera på investeringar för att öka attraktiviteten hos de hållbara trafikslagen och på så vis lägga grunden för ett hållbart resande när människor flyttar till en plats eller för att förändra resandebeteende hos befolkningen.

Tillgänglighet för persontransporter

Tillgänglighet för persontransporter kan bland annat beskrivas genom restider och restidskvoter mellan personbil och andra trafikslag. För att erbjuda länets invånare rimliga restider i kollektivtrafiken finns riktvärden framtagna, vilket framgår i tabellen nedan.

Övriga indikatorer	Mått	Källa
Allmän koll: Restidskvoter	Tåg/bil 0,8 Expresslinjer/bil 1,2 Regionlinjer/bil 1,3 Stadslinjer/bil 1,5 BRT/bil 0,9–1,2	GoogleMaps/Reseplaneraren

I tabellen nedan redovisas restidskvoter från länets kommunhuvudorter till Örebro C. Jämförelsen baseras på att de största strömmarna i länet går mot Örebro som är den starkaste arbetsmarknaden. Siffrorna är hämtade från Google Maps och baseras på att resenären ska anlända vid Örebro C tidigast 7.15 och senast 7.40 en vardagsmorgon. Våren 2024 när mätningarna genomfördes pågick omledning av regionbusstrafiken vid Östrabangatan vilket innebar att avgångshållplatserna istället var Örebro slott eller Järnväggsgatan. Det bedöms inte ha någon nämnvärd påverkan för resultatet.

			Restid (min)			Restidskvot	
		Avstånd (km)	Bil	Buss	Tåg	Buss/bil	Tåg/bil
Örebro	Askersund busstation	53,8	45	50		1,11	
	Degerfors station	57,6	55	75	104	1,36	1,89
	Fjugesta tingshus	29,8	30	32		1,07	
	Hallsberg station	29,9	30		21		0,70
	Hällefors station	80,1	70	77		1,10	
	Laxå station	53,9	45		40		0,89
	Lindesberg station	39,4	40		31		0,78
	Karlskoga busstation	48	45	50		1,11	
	Kumla station	21,4	26		14		0,54
	Kopparberg station	80	70		59		0,84
C	Nora station	32,4	35	42		1,20	

Vid längre resor till nodstäder eller större städer är tåget det bästa färdmedlet och står sig starkt mot bilen i de flesta fall. Däremot är det tydligt att vissa förbindelser har brister, till exempel kopplingen mot Oslo där restiden med tåg är väldigt lång i förhållande till avståndet och kopplingen mot Uppsala som sker med buss.

			Restid (min)	Restids-kvot	Medel-hastighet
--	--	--	--------------	--------------	-----------------

Start-punkt	Målpunkt	Avstånd (km)	Bil	Tåg	Tåg/bil	Bil	Tåg
Örebro C	Stockholm Central	196	160	107	0,67	74	110
	Göteborg Central	282	210	152	0,72	81	111
	Malmö Central	503	350	273	0,78	86	111
	Uppsala Central	171	140	135	0,96	73	76
	Eskilstuna Central	89,2	65	50	0,77	82	107
	Västerås Central	94,1	70	49	0,70	81	115
	Linköping Central	122	120	115	0,96	61	64
	Karlstad Central	112	85	103	1,21	79	65
	Falu Central	179	160	179	1,12	67	60

Restidskvoten beskriver endast nuläget och förhållandet mellan restid med bil och restid med buss eller tåg, det beskriver inte vilken potential till minskad restid som finns. Sett till medelhastighet i de olika relationerna kan det konstateras att det finns god potential att minska restiden om medelhastigheten kan ökas. För att uppnå klimatmål och mål om att öka kollektivtrafikens andel av transportererna så bör fokus vara att minska restider med kollektivtrafiken och stärka dess konkurrenskraft gentemot bilen genom utformning av infrastruktur.

För personer utan körkort är tillgången till säker infrastruktur begränsad på flera håll i länet. Mellan tätorterna i Örebro län är tillgången till separat cykelväg varierande men generellt saknas cykelväg längs med de regionala statliga vägarna hela eller delar av sträckan. Inom tätbebyggt område finns ofta cykelvägar eller möjlighet att cykla i blandtrafik där bilarnas hastighet är relativt låg. I den regionala cykelplanen för Örebro län prioriteras barnens möjlighet till cykling i kombination med cykelstråk för arbetspendling, skolpendling och serviceresor i viktiga stråk för kollektivtrafiken. Satsningar på dessa stråk kan även gynna de som cyklar för fritidsresor. Cykeln är ett viktigt medel för att skapa tillgänglighet i ett hela-resan-perspektiv där cykel kombineras med gång, kollektivtrafik och i vissa fall bil.

Regionen har som mål att samtliga invånare i länet ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik där fokus ligger på stråk med hög efterfrågan av resor. 83 procent av invånarna bor i tätorter och majoriteten av utbudet av buss och tåg finns inom och mellan dessa områden. Många invånare har alltså tillgång till kollektivtrafik nära sin bostad, men tillgängligheten varierar. För att beskriva tillgängligheten till kollektivtrafiken kan man se på infrastrukturen vid hållplatser och i vilken utsträckning de uppfyller samtliga tillgänglighetskrav. I Örebro län finns mer än 2 500 hållplatslägen. Av dessa bedöms 394 hållplatslägen på 197 hållplatser inte uppfylla ambitionsmålen för tillgänglighet i den senaste inventeringen.

För god tillgänglighet till och från en hållplats behöver man kunna ta sig fram säkert till hållplatsen med olika färdmedel och kunna parkera där. Det krävs ett hela resan-perspektiv där kollektivtrafiken används tillsammans med andra trafikslag.

Cykelvägar underlättar för människor att ta sig till och från hållplatser vilket ökar tillgängligheten och stärker kollektivtrafikens attraktivitet mot bilen. Därför bör cykelvägar byggas i första hand där människor bor och där kollektivtrafik finns.

Tillgänglighet för näringslivets transporter

För en logistikregion som Örebro län är godstransporter avgörande för människors försörjning och för företagens framgång. Ju bättre tillgänglighet för gods till, inom och från regionen, desto bättre chanser har länet också att attrahera nya företagsetableringar. Det i sin tur skapar nya arbetstillfällen. Här krävs bra tillgänglighet för långväga godsflöden (till exempel järnvägstrafik, flygfrakt och motorvägarna över länsgränserna) och bra tillgänglighet på väg inom regionen. Godstransporternas påverkan på till exempel buller och luftkvalitet behöver minskas. Utöver det måste omlastning av gods mellan de olika trafikslagen fungera smidigt. För många företag i länet är det mindre vägnätet på landsbygden av stor betydelse, ett vägnät som har oftast lägre standard och större känslighet för störningar än de vägar som utgör regionala stråk.

Det går stora transitflöden både på järnväg och med lastbil mellan norra Sverige och Centraleuropa. Om framkomligheten för dessa transporter är otillräckliga leder det inte bara till försvårade exportmöjligheter för den svenska basindustrin utan också till trängsel på infrastrukturen i Örebro län.

Sveriges viktigaste järnvägsnav för godstrafiken är Hallsberg, där en fjärdedel av alla vagnar i landet rangeras. Det är viktigt att rangerbangården även i framtiden har kapaciteten att klara av en ökad efterfrågan. Ett sätt att öka kapaciteten på järnvägen är att köra längre godståg. Rangerbangården i Hallsberg bör anpassas på sikt så att 1 000 meter långa godståg kan hanteras.

5.2 Trafiksäkerhet

Trafikverket har gjort en sammanställning av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverkets region mellersta (2024), se bilaga 4. Trafikverket Region mellersta består av det geografiska området Örebro, Västmanlands, Uppsala, Södermanlands, Värmlands, Dalarnas och Gävleborgs län. Nedan följer ett sammanfattande utdrag och precisering för Örebro län.

Olyckor

Det finns ett flertal faktorer som påverkar antalet olyckor och allvarlighetsgraden av dessa. Faktorer som påverkar allvarlighetsgraden är bland annat hastighet och infrastrukturens utformning och faktorer som påverkar antalet trafikolyckor beror dels på hur trafikarbete påverkas över tid och aktuellt väder. Andra faktorer som har effekt på olyckstal är alkoholförbrukning, om förare håller hastighetsgränser, bältes-/hjälm användning och psykisk ohälsa.

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen med tillhörande etappmål. Det nuvarande etappmålet för vägtrafiken innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras och att antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25% till år 2030 (utgångsvärde medel 2017–2019). För region Mellersta innebär de nationella målen en minskning i antalet omkomna till max 30 personer per år och att allvarligt skadade uppgår till max 458 personer per år.

Utöver regeringens etappmål har Trafikverket sedan 2020 två mål som antagits inom Trafikverkets arbete med att leda samverkan av det övergripande trafiksäkerhetsarbetet. Dessa är att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro ska minska mellan åren 2020–2030, samt att antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25% mellan åren 2020–2030.

Enligt Trafikverkets uppföljning kan man utläsa att utfallet för antalet omkomna i trafiken 2023 minskade i antal från föregående år och är det lägsta antalet sedan mätningarna startade. Detta stämmer också om man enbart tittar på utfallet i Örebro län. Utvecklingen går i linje med det uppsatta målet för region Mellersta. De andra indikatorerna bedöms ej vara i linje för att kunna nå önskvärt utfall till 2030.

Utfallsindikator	Utgångsvärde (medel 2017- 2019)	Utfall 2023	Mål 2030	Bedömd utveckling mot mål
Antal omkomna	60	44	30	I linje
Antal allvarligt skadade (-25%)	610	772	458	Ej i linje
Antal allvarligt skadade i fallolyckor (-25 %)	506	783	380	Ej i linje
Antal suicid ³ i vägtransportområdet	8	8	Minska ⁴	Ej i linje
Antal allvarligt skadade i singelolyckor på cykel (-25 %)	220	378	165	Ej i linje

Siffrorna varierar mellan vilken typ av trafikant som förolyckats men historiskt är personbilar den enskilt största gruppen bland omkomna i trafiken. Under 2023 omkom 25 personbilar, vilket är det lägsta antalet sedan 2019. Trenden är att antalet omkomna personbilar minskar. Största olyckstyperna är singelolyckor (kör av vägen) och sedan möte/omkörning. Antalet omkomna cyklister har däremot en

negativ trend som visar på att antalet ökar. Av de omkomna cyklisterna färdades majoriteten av dem på en vanlig cykel. Ökningen kan således inte kopplas till ökningen av antalet elcyklar.

Majoriteten av allt trafikarbete som sker är på det statliga vägnätet och Trafikverkets uppföljning visar på att det också är där som flest trafikanter omkommer. De flesta omkommer på vägar med hastigheter mellan 70–90 km/tim och majoriteten av de omkomna på dessa vägar färdas i ett motordrivet fordon som personbil, motorcykel eller lastbil. På vägar med lägre hastighet, 30-40 km/tim är de flesta som omkommer istället oskyddade trafikanter.

När det kommer till mål om minskat antal allvarligt skadade personer i trafiken gör Trafikverket bedömningen att det inte går i linje med nödvändigt tillstånd 2030. Drygt hälften av alla som skadades allvarligt i vägtrafiken i Mellersta regionen mellan 2017–2023 färdades på cykel, där elcykel, elsparkcykel och eldrivna rullstolar inkluderas. Antalet prognostiserade allvarligt skadade cyklister har ökat de senaste åren och man ser att ökningen skett bland elcyklar och framför allt elsparkcyklar. Främst är det singelolyckor som är förekommande. I denna bedömning ingår inte gående som skadas i fallolyckor eftersom de inte färdas på ett fordon, men sett till allvarligt skadade i fallolyckor är det en av de vanligaste olyckstyperna inom vägtrafiken.

Trafiksäkerhetsklassificering

Trafikverket har som etappmål att det år 2030 behöver minst 70% av trafikarbetet på vägar med hastighet 80-120 km/tim ske på mötesseparerade vägar med mitträcke. Målsättningen kan nås antingen genom sänkta hastighetsgränser och lämpliga åtgärder för dessa vägar eller genom att bygga mitträcken. Utifrån Trafikverkets årliga uppföljning går utvecklingen i Mellersta regionen i rätt linje. I Örebro län har vi de senaste åren slutfört byggnation av 2+1 väg mellan Kvarntorp – Almbro.



För säkra gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager) är det nödvändiga tillståndet att 85% uppnår mycket god eller god trafiksäkerhetsklass 2030. För region Mellersta var utfallet 2023 67% vilket bedöms vara en utveckling som inte går i linje med önskvärt läge. Exakt antal korsningspunkter som skulle behöva åtgärdas för att uppnå nödvändigt tillstånd beskrivs som svårdefinierat men de uppskattar det till ca 650 korsningar.

5.3 Transportstråk i Örebro län

I den regionala utvecklingsstrategin för Örebro län har ett antal strukturbilder tagits fram som illustrerar regionens viktigaste transportsamband för kollektivtrafik, persontransporter och godstransporter. Nedan illustreras den infrastruktur som ingår i dessa transportsamband samt i de stråk som beskrivs i detta kapitel.

Flera av de prioriterade funktionerna handlar om tillgänglighet i stråk.

Brister i framkomlighet och kapacitet påverkar tillgängligheten. Trafiksäkerhetsbrister kan också påverka tillgängligheten om bristande trafiksäkerhet påverkar resenärens val av färdväg eller trafikslag. Att transportsystemet är trafiksäkert för alla att använda är en aspekt av transportsystemets hållbarhet.

Nedan beskrivs länets mest trafikerade stråk utifrån deras funktion.

5.3.1 Transeuropeiskt transportnät - TEN-T



Örebroregionen fyller en viktig funktion både i en nationell och europeisk kontext på grund av sitt geografiska läge. Örebro län genomkorsas av ScanMed-korridoren som är en av EU:s prioriterade korridorer för transporter. Utvecklingen av det europeiska transportsystemet är därför en viktig del för att uppfylla regionala mål om tillgänglighet. Förordningen om det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) är, tillsammans med CEF-förordningen, de två betydande europeiska förordningar kopplade till mobilitetsstrategin. TEN-T-förordningen formulerar regelverk och standarder som infrastrukturen ska uppfylla. Målet med TEN-T är att uppnå:

- ett sammanhållet, gränsöverskridande transportnät utan flaskhalsar,
- en effektiv, integrerad och konkurrenskraftig inre marknad,
- ett hållbart, resurseffektivt och koldioxidsnålt transportsystem och
- en sträckning av TEN-T över hela EU samt vissa grannländer, till exempel Norge. TEN-T är multimodalt och det innebär att alla trafikslag (väg, järnväg, sjöfart, flyg) inkluderas. Dessutom är viktiga omlastningsterminaler definierade.

Hela TEN-T är uppdelat i ett stomnät (som ska uppfylla en viss standard år 2030) och en övergripande nivå (som ska ha en viss standard år 2050). Eftersom Örebroregionen är knutpunkt för flera av landets viktigaste transportstråk ligger flera av de utpekade TEN-T- stråken i regionen.

5.3.2 Stockholm-Västerås/Eskilstuna-Örebro-Karlskoga-Karlstad-Oslo

Funktion

Stråket är av stor betydelse för persontransporter mellan Örebro och Stockholm samt vidare till Göteborg respektive Oslo. De flesta persontransporter från Örebro till Stockholm går via Västerås men även förbindelsen via Eskilstuna är viktig, speciellt för möjligheten att åka direkttåg till Arlanda utan byte i Stockholm.

Västerut från Örebro saknas direkt järnvägsförbindelse till Kristinehamn och vidare mot Karlstad och Oslo via Värmlandsbanan. Denna förbindelse skulle möjliggöra en restid på under tre timmar mellan Oslo-Stockholm. Avsaknaden av denna länk är en tydlig brist som, om den åtgärdas skulle utveckla och förbättra det regionala resandet i öst-västlig riktning samt förstora och koppla ihop flera arbetsmarknadsregioner.

Österut är både Mälarbanan och Svealandsbanan av begränsad betydelse för godstrafik men av stor betydelse för den storregionala pendlingen. Banorna kommer bli av ännu större betydelse både för godstransporter och långväga persontransporter om en ny järnvägsförbindelse mellan Örebro och Kristinehamn byggs och möjliggör en bättre förbindelse i stråket och bättre tillgänglighet till Norge. Godstrafiken på järnvägen mellan Hallsberg och Oslo har vuxit väldigt snabbt de senaste åren och åtgärder planeras både i Hallsberg och på Värmlandsbanan för att förbättra de järnvägsförbindelser som finns idag.

E18 samlar upp trafik som går från norra Mälardalen och nordvästra Storstockholm som ska vidare mot Oslo. Från Örebro län är det i nuläget många som väljer att ta bil på E18 till Oslo istället för att använda tåget, vissa företag väljer till och med bil till Arlanda och sedan flyg till Oslo.

Stråket är mycket viktigt för kommunikationerna inom Karlskogas arbetsmarknadsregion. En integrering av Karlskoga och Örebros arbetsmarknader skulle bidra till en regionförstoring med stora effekter i regionen. Längs stråket finns också förgreningar till kommunhuvudorter i länet som har betydelse för arbetspendling. Degerfors kommun når Örebro via väg 205 till Karlskoga och därefter via E18 till Örebro. Stråket utgör också en viktig del i Örebro läns förbindelser med Vänerhamnarna Otterbäcken och Kristinehamn.

5.3.3 Stockholm-Örebro/Hallsberg-Laxå-Skövde-Göteborg

Funktion

Persontrafiken på järnväg Stockholm-Göteborg går i detta stråk och kommer att göra så under lång tid framöver. Stråket är också av betydelse för regionalstågstrafiken i

Örebro län och arbets- och studiependling till och från Laxå, Hallsberg och Kumla mot Örebro.

Stråket fyller också en viktig funktion för järnvägstransporter från Göteborg och Göteborgs hamn till Hallsberg och Stockholm. I Hallsberg samlas gods från norra delarna av landet upp för vidare transport mot Göteborg och Centraleuropa. Hallsberg är Nordeuropas största rangerbangård och av betydelse för godstransporter på järnväg för hela Sverige och Skandinavien.

En stor del av vägtransporter mellan norra Sverige/Storstockholm och Göteborg nyttjar E20 som har en viktig funktion för interregionala och regionala transporter. Längs stråket finns en stor del av landets fordonsindustri och underleverantörer till fordonsindustrin.

Stråket har även regionala funktioner som transportstråk för bland annat Laxå, Hallsberg och Kumla för resor och transporter till och från Örebro. För dessa transportsamband fyller även väg 529 en viktig funktion som förbindelse Östansjö-Hallsberg-Kumla och vidare till Örebro.

Ur ett näringslivsperspektiv är transportererna till hela Göteborgsregionen viktiga. För Örebroregionen är det även av stor vikt att kunna utnyttja närheten till Göteborgs hamn. Örebro/Hallsberg är en länk mellan Mälardalens och Västra Götalands regionala kollektivtrafik på tåg. Vid gränsen mellan Örebro län och Västra Götalands län ansluter även Kinnekullebanan till Västra stambanan. Persontrafiken på Kinnekullebanan är ett exempel på regional tågtrafik i angränsande regioner som har Örebro som målpunkt.

5.3.4

Jönköping-Mjölby-Askersund-Örebro-Kopparberg-Ludvika-Borlänge

Funktion

Stråket är av stor betydelse för näringslivet då det är ett av landets tyngsta transportstråk, framförallt på järnvägen mellan Frövi och Hallsberg. Även resterande järnvägar i stråket och riksväg 50 är betydande nationella godsstråk. I

Örebro/Hallsberg samlas i stort sett all godstrafik på järnväg från norra delarna av landet, där ungefär hälften ska vidare söderut på Godsstråket genom Bergslagen till Mjölby och vidare mot Öresundsregionen och Centraleuropa. Andra hälften ska vidare mot Göteborg, ofta för export. Godsstråket genom Bergslagen både norr och söder om Örebro skapar också möjlighet att avlasta järnvägsinfrastrukturen nära Stockholm genom att styra om godstransporter som annars skulle passerat genom Stockholm.

Stråket är också av stor betydelse för persontrafiken, särskilt de inomregionala kollektivtrafikresorna då sex av länets tolv kommuner ligger längs stråket och är beroende av det för arbetspendling till och från Örebro. Järnvägen är basen för

kollektivtrafiken i stråket men riksväg 50 är av stor betydelse särskilt för Askersunds kommun som saknar järnvägsförbindelse.

5.3.5 Örebro- Norrköping

Funktion

Riksväg 51 är regionens viktigaste väg till Norrköping. Vägen har en central funktion för godstrafik till och från Norrköpings hamn och är ett av regionens mer trafikerade stråk för tung trafik.

5.3.6 Örebro/Hallsberg/Kumla-Katrineholm

Funktion

Med Örebro/Hallsberg som utgångspunkt är Västra Stambanan till Katrineholm en viktig länk för persontransporter till Stockholm samt till Norrköping och vidare söderut.

Hallsberg är en knutpunkt för den interregionala persontrafiken, framförallt genom byten till och från Göteborg, Stockholm och Mjölby samt genom att flera regionala tågssystem når Hallsberg. Västra Stambanan är också det enda betydande stråket på järnväg för godstransporter mellan Stockholm och landets västra delar. Även stora delar av godsflöden mellan Centraleuropa och Stockholm går via Hallsberg på grund av rangering i Hallsberg.

Riksväg 52 är ett interregionalt stråk mellan Örebro län och Sörmlands län som är viktig för vägtransporter söder om Hjälmaren till Hallsbergsterminalen och mot Katrineholm, men även Stockholm. Vägen har också en viktig funktion för lokala förbindelser mellan tätorter.

5.3.7 Örebro-Lindesberg-Fagersta-Gävle

Funktion

Järnvägsstråket Godsstråket genom Bergslagen på sträckan Hallsberg-Gävle är en viktig länk mellan norra Sverige och de södra/sydvästra delarna av landet. Järnvägen på sträckan är ett av landets största godsstråk med mycket stor betydelse för norra Sveriges industrier. Godsstråket genom Bergslagen både norr och söder om Örebro skapar också möjlighet att avlasta järnvägsinfrastrukturen nära Stockholm genom att styra om godstransporter som annars skulle passerat genom Stockholm.

Riksväg 68 är en viktig länk för framförallt godstrafik mellan Gävleborg/norra Västmanland och Örebroregionen och vidare till södra och västra Sverige.

5.3.8 Örebro-Nora-Hällefors

Funktion

Stråket fyller en viktig funktion som pendlingsväg mellan Örebro och Nora samt

vidare mot Hällefors. Vägen är också ett viktigt kollektivtrafikstråk, som trafikeras med express- och regionbussar.

5.3.9 Lindesberg – Arboga

Funktion

Väg 249 förbinder norra länsdelen med Arboga och vidare österut via E18 och E20 med Västerås/Eskilstuna och Stockholm. I Arboga finns tågförbindelser österut via Mälarbanan och Svealandsbanan till Västerås, Eskilstuna, Stockholm och Arlanda. En gren av Mälarbanan/Godsstråket genom Bergslagen går parallellt med vägen. Järnvägen används för godstrafik.

5.3.10 Askersund-Laxå-Degerfors-Karlskoga-Hällefors

Funktion

Väg 205 utgör en tvärförbindelse mellan regionens södra, västra och norra delar. Vägen är ett interregionalt stråk för trafik mellan Sveriges sydöstra delar och Värmland, västra Dalarna och Oslo. Vägens södra del används för arbetspendling mellan Karlskoga, Degerfors, Laxå och Askersund. Vägen har också förgreningar till tätorter längs med stråket som är av betydelse för arbets- och studiependling, bland annat väg 237 till Storfors.

5.3.11 Karlskoga-Nora

Funktion

Stråket är i första hand en väg för pendling mellan Karlskoga och Nora men rymmer också övrig trafik.

5.3.12 Karlskoga, Gyttingen respektive Filipstad-Hällefors-Kopparberg

Funktion

Detta stråk är ett viktigt interregionalt stråk från Norrland, Dalarna och norra Västmanland till E18 mot Värmland/Oslo och riksväg 50/E20 till södra delarna av landet.

Delen Hällefors-Filipstad är viktig för arbetspendling. Järnvägen förbi Hällefors är del av Bergslagsbanan och viktig för lokal kollektivtrafik, turisttrafik och godstransporter.

5.3.13 Nora-Lindesberg

Funktion

Stråket är framförallt av betydelse för arbets- och studiependling mellan Nora och Lindesberg.

5.3.14 Fjugesta-Kumla

Funktion

Stråket är framförallt av betydelse för arbets- och studiependling mellan Fjugesta och Kumla.

5.3.15 Mullhyttan – Fjugesta – Lanna – Örebro

Funktion

Stråket har framförallt betydelse för arbets- och studiependling i stråket mellan Fjugesta och Örebro men berör likväl tätorterna Mullhyttan och Lanna som är integrerade i Örebros arbetsmarknadsområde.

5.3.16 Örebro stad

Örebro är regionens motor och brister i infrastrukturen i Örebro stad kan ha effekter för hela regionen. Här beskrivs de funktioner, infrastruktur och brister som finns i Örebro tätort som bedöms vara av regional betydelse.

Funktion

Örebro är länets centrum och tillgängligheten till det utbud av arbetstillfällen, arbetskraft, service med mera som finns i Örebro stad är av betydelse för hela länet. Örebro stad är också en nod i den storregionala kollektivtrafiken. I centrala Örebro finns dock kapacitets- och framkomlighetsproblem som påverkar även regionala resor.

6. Prioriteringar i länsplanen 2026–2037

I detta kapitel beskrivs vilka brister och/eller åtgärder som prioriteras för utredning och/eller genomförande samt vilka åtgärdsområden/typåtgärder som ska prioriteras. Alla föreslagna åtgärder har prövats mot fyrstegsprincipen i åtgärdsvalsstudier eller motsvarande.

Nya åtgärder ska tydligt bidra till de transportpolitiska målen, den regionala utvecklingsstrategin samt mål i trafikförsörjningsprogram, energi- och klimatprogrammet och den regionala cykelplanen.

I detta kapitel beskrivs de åtgärder som ingår i länsplan 2026–2037, vad deras syfte är, när de beräknas genomföras samt hur resterande medel i planen fördelas mellan dessa brister, åtgärder och åtgärdsområden.

6.1 Vägombyggnationer, 316 miljoner kronor

Riksväg 51, Ljusfallshammar – Hjortkvarn

15 miljoner kronor

Riksväg 51 är en av regionens viktigaste vägar, framförallt för godstransporter. Vägen har byggts om i flera omgångar, senast sträckan Kvarntorp – Almbro till en mötesfri landsväg med referenshastighet 100km/h.

Sträckan Ljusfallshammar – Hjortkvarn har trafiksäkerhetsbrister och åtgärderna består av kurvrätningar och vägbreddning i enlighet med funktionen *Effektiva godstransporter*. Vägplanearbetet startar 2026 och åtgärderna genomförs koordinerat med åtgärder i Östergötlands län vilka finansieras av Region Östergötlands länsplan.

Länsväg 244, Lilla mon – Stribergskorset

55 miljoner kronor

Länsväg 244 ska åtgärdas enligt genomförd åtgärdsvalstudie från 2019. Stråket är viktigt för framförallt arbetspendling och för funktionen *tillgänglighet till Örebro*. Vägen ska förbättras som 80-väg med upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser, byggnation av saknade cykellänkar och utbyggnad av pendlarparkeringar samt en större ombyggnation av trafikplats Nora, som idag är utformad för vänstertrafik.

De åtgärder som är föreslagna i åtgärdsvalsstudien för en trafiksäker och tillgänglig 80-väg behöver även göras inför en möjlig framtida ombyggnation till mötesfri landsväg, vilket kan behöva göras beroende på framtida trafikflöden.

Trafiksäkerhetspott

246 miljoner kronor

Under tidigare planperioder har det genomförts stora satsningar på att höja trafiksäkerhet och framkomlighet längs regionalt viktiga stråk. Trots det finns det flera sträckor i länet som har brister när det gäller trafiksäkerhet och framkomlighet. Stråken har en viktig funktion i länet för godstransporter, arbetspendling och kollektivtrafik men har inte lika stora trafikmängder som de vägar som redan åtgärdats. Trafiksäkerhetspotten är ämnad att öka trafiksäkerheten på prioriterade stråk.

Nedan tydliggörs vad medlen i potten kan gå till. För några av stråken finns åtgärdsvalsstudier gjorda men vissa av dessa kräver en översyn innan åtgärder kan genomföras. De åtgärder som främst kommer att genomföras under planperioden är enklare åtgärder för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet, som att rätta ut kurvor, göra sidoområdesåtgärder, eliminera flaskhalsar, trafiksäkra tätortsgenomfarter, åtgärda korsningar, trottoarer till busshållplatser med mera. En inriktning för arbetet är att vägarna ska ha jämna hastigheter och de stråk som bedöms viktigast för godstransporter ska ha hastigheten 80 km/tim som minimum. Åtgärder bör genomföras i stråk och noder enligt prioriteringsordningen nedan och genom paketering av åtgärder. Utöver det ska Trafikverket även kunna använda potten för särskilda satsningar på mitträffling av vägar och ny-/ombyggnation av GCM-passager och sidoåtgärder.

I tidigare plan har 30 miljoner kronor reserverats för det finmaskiga vägnätet. Under planperioden har olika användningsmöjligheter utretts, men medlen har inte kunnat nyttjas då behoven främst rört underhåll och reinvesteringar – åtgärder som faller inom Trafikverkets ansvar.

Medlen finns fortsatt kvar, men nu i trafiksäkerhetspotten och kan användas för relevanta åtgärder identifieras framöver. Det finmaskiga vägnätet är fortsatt prioriterat. Trafikverket har i nationell plan lyft ambitionen att återta eftersatt underhåll, särskilt kopplat till väg, detta visar på att även Trafikverket prioriterar det finmaskiga vägnätet.

Riksväg 63, Kopparberg - Stjärnfors samt, Stjärnfors - Vasselsjön

Kopplat till objekt i tidigare länsplan Förbifart Hjulsjö, ger dessa två sträckor ett helt trafiksäkert stråk mellan Kopparberg - Hällefors.

Riksväg 52, E20 - Länsgräns Södermanland

Åtgärder enligt genomförd åtgärdsvalstudie. Passager ska hastighetssäkras och en ny cirkulationsplats vid Viagatan byggas.

6.2 Kollektivtrafikåtgärder, 80 miljoner kronor

Ett av de transportpolitiska målen är att uppnå ett jämlikt och jämställt transportsystem. Det huvudsakliga målet för allmän kollektivtrafik är att uppnå en ökad marknadsandel av de motoriserade resorna som genomförs. För att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken behöver åtgärder göras för att fler ska ha säker tillgång till bytesnoder som hållplatser och stationer. En infrastruktur i form av hållplatser och vägar till och från dessa som är fysiskt tillgängliga skapar möjlighet att kombinera olika transportslag, vilket stärker kollektivtrafikens attraktivitet ur ett hela resan-perspektiv med resenären i fokus.

För att stärka kollektivtrafikens attraktivitet i hela länet samt för att effektivisera trafikeringen behövs därför åtgärder av mindre karaktär som stärker hela resan.

Åtgärderna som planeras ska höja trafiksäkerhet och tillgänglighet till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter. Åtgärderna kan oftast genomföras utan att ta fram vägplan. Exempel på åtgärder som kan göras:

- Standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser
- Utveckling av bytespunkter, exempelvis pendlarparkeringar
- Åtgärder för effektivare omlopp som minskar körtider, exempelvis förbättrade vändplatser för bussar i linjetrafik

6.3 Cykelåtgärder på regionalt vägnät, 336 miljoner kronor

Det övergripande transportpolitiska målet handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Cykeln är det mest samhällsekonomiskt lönsamma transportmedlet enligt kostnadsnyttoanalyser, mycket tack vare de positiva folkhälsoaspekterna. Den är därför ett prioriterat trafikslag för att uppnå ett hållbart transportsystem.

Vägnätet för cykel är i dag bristfälligt och behöver förbättras. Cykelvägar har en viktig funktion för arbetspendling och skolresor med cykel men fungerar också som en säker infrastruktur för att genomföra kortare resor lokalt eller vidare med andra färdmedel som buss eller tåg.

Cykelåtgärder genomförs vid behov efter rekommendation i åtgärdsvalsstudier och i dialog med Trafikverket och berörda kommuner. Trafikverket ska i sin verksamhetsplan prioritera utredningar för cykelvägar utifrån bristlista i den regionala cykelplanen för Örebro län.

Mindre åtgärder som bidrar till att stärka kollektivtrafiken och/eller ökar trafiksäkerheten i korsningspunkter med bilar och lastbilar kommer att prioriteras tillsammans med utbyggnad av nya cykelvägar. I cykelpotten finns utrymme för både större och mindre åtgärder, utöver de som redan är planerade och listas nedan.

Väg 690, Kumla - Örebro

67 miljoner kronor

En cykelväg mellan Marieberg köpcentrum och Kumla har länge varit högt efterfrågat. I åtgärdsvalstudier har trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter framkommit och en cykelväg är nu planerad längst väg 690. I projektet ingår även en ny GCM-passage vid cirkulationsplats Lilla mos, Kumla.

Väg 529, Östansjö - Hallsberg

49 miljoner kronor

Trafikverket bygger dubbelspårsprojekt Hallsberg – Degerön som ska vara klart 2030. I projektet ingår att bygga om väg 529 i ny sträckning. Trafikverket planerar att bygga cykelväg längs med väg 529 i den nya sträckningen. En vägplan är beställd för att medel i länsplanen bygga cykelväg resterande sträcka för att knyta ihop Östansjö med Hallsberg. Målet är att med god planering kunna minska kostnader i byggskedet genom att samordna åtgärderna.

Cykelåtgärder, pott

220 miljoner kronor

För prioriterade brister av cykelvägar, se Regional cykelplan för Örebro län.

6.4 Utvecklingsåtgärder, 112 miljoner kronor

Syftet med medlen till utvecklingsåtgärder är att kunna svara upp mot behov som uppstår på kortare sikt och därför ska medlen för utvecklingsåtgärder främst användas till utredning av prioriterade brister samt till samfinansiering av objekt i nationell plan som är av regional betydelse.

6.4.1 Utredningspott

20 miljoner kronor

Medel i utredningspotten är avsatta för att finansiera utredningar till prioriterade brister och behov enligt Bristlistan. I länsplanen 2022–2033 fanns elva brister, varav tre utreddes.

För att bli ett namngivet objekt i länsplanen är huvudprincipen att bristen redan ska ha genomgått en åtgärdsvalsstudie med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Därefter görs ett ställningstagande av deltagande parter för val av åtgärder.

Region Örebro län har, tillsammans med flera andra länsplaneupprättare, tidigare önskat göra separata steg 1- och steg 2-åtgärder med hjälp av länsplanen. I nuläget kan endast vissa steg 1- och steg 2-åtgärder genomföras i byggskede. Om en ändring

av förordningen gör detta möjligt under planperioden kan utvecklingspotten användas för genomförande av steg 1- och 2-åtgärder.

Prioriterade brister för utredningar

Länsväg 529, Hallsberg – Byrsta

Stråket Hallsberg – Byrsta ska utredas 2026 då trafiken i stråket har en prognosticerad ökning. Det finns även kvarstående brister på sträckan och i korsningar från tidigare åtgärdsvalstudier. Åtgärdsvalstudien förväntas förbättra pendlingsmöjligheter med cykel samt trafiksäkerhetsbrister på vägen samt cykelvägarna.

Väg 51 Almbro - Örebro

Väg 51 Kvarntorp – Almbro har under senaste planperioden genomgått en stor ombyggnation. Under kommande planperiod ska en fortsättning på sträckan mellan Almbro - Örebro ses över för att uppnå att hela väg 51 blir trafiksäker.

Riksväg 51 Svennevad, Ekeby och Hjortkvarn tätorter

I samband med ombyggnationen av riksväg 51 har problem med trafiksäkerheten i Almbro och Svennevad uppdagats. Utredningar för att höja trafiksäkerhet och öka tillgängligheten i tätorterna ska genomföras.

Väg 205/243 Karlskoga

Länsväg 205 ska som stråk i sin helhet utredas på sikt. Under förra planperioden genomfördes en åtgärdsvalstudie i Degerfors tätort och som en fortsättning på arbetet med vägen ska nu Karlskoga tätort utredas.

Länsväg 831, 840 och 842 Frövi tätort

Som konsekvens av utvecklingen av Billerud - Korsnäs pappersbruk och framtida ombyggnation av Frövi bangård behöver trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet i Frövi tätort ses över. Vidare behöver utvecklingen av verksamhetsområden, bostadsområden och ökad efterfrågan på cykelvägar utredas. Målet är att öka attraktiviteten i tätorten för både invånare och näringsliv.

Länsväg 249 Lindesberg – E20

Väg 249 utreddes 2013 i en förenklad åtgärdsvalsstudie. Mindre trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts men på sikt kommer vägen behöva utredas igen för att täcka de perspektiv som inte togs med i den förenklade studien. Vägen är viktig för kollektivtrafik med buss.

Länsväg 243 Karlskoga – Nora

Väg 243 utreddes 2013 i en förenklad åtgärdsvalsstudie. Mindre trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts men på sikt kommer vägen behöva utredas

igen för att täcka de perspektiv som inte togs med i den förenklade studien. Vägen är viktig för kollektivtrafik med buss.

Länsväg 204 Fjugesta - Svartå

Väg 204 har utretts och snart helt åtgärdats mellan Lanna och Fjugesta. Resterande sträcka bör utredas inom denna planperiod för att hantera de brister som kvarstår för vägens funktion och anpassning efter den kommunala utveckling som sker, främst i Mullhyttan.

Väg 244 Hällefors - Nora

Väg 244 är utredd mellan Lilla Mon och Gyttrorp. Trafiksäkerhet och framkomlighet behöver utredas på den sträcka som ännu inte är utredd mellan Gyttrorp och Grythyttan med fokus på trafiksäkerhet i första hand.

Genom-/förbifart Nora tätort

En översyn av trafiksituationen i Nora behövs för att förbättra den lokala trafikmiljön. Ett problem är att godstransporter åker genom Nora tätort istället för att åka runt staden, vilket ger både bullerproblematik i den lokala miljön och framkomlighetsproblem för godstransporterna. Både kommunala och statliga vägar behöver ingå i åtgärdsvalstudien.

6.4.2 Samfinansiering av nationell plan

92 miljoner kronor

Regioner kan i sina länsplaner prioritera medel för samfinansiering av objekt i Trafikverkets Nationella plan. I tidigare länsplan har samfinansieringen pekats mot specifika objekt, men i länsplan 2026–2037 samlas dessa medel i en pott. Detta är Örebro läns prioritering på vad medel från länsplanen kan tänkas gå till.

Örebro södra

Trafiksäkerheten på Örebro södra behöver förbättras. Arbetet med stationen är ett samarbete mellan Örebro kommun, Region Örebro län och Trafikverket. Samarbetet har resulterat i en Avsiktsförklaring för stationens framtida utveckling och Region Örebro län har avsatt 20 miljoner kronor för utvecklingen av Örebro södra.

Kapacitetshöjande åtgärder, Frövi bangård

2015 fattade Region Örebro län beslut tillsammans med Lindesbergs kommun och Trafikverket om att samfinansiera en ombyggnation av Frövi bangård. Behovet uppstod i samband med investeringar som ledde till kraftig produktionsökning vid Frövifors bruk och en önskan att transporter till bruket skulle gå på järnväg i stället

för med lastbil. 72 miljoner kronor är avsatta till samfinansiering av ombyggnationen av Frövi bangård tillsammans med Lindesbergs kommun och Trafikverkets nationella plan för transportsystemet.

Kapacitetshöjande åtgärder på järnväg

Region Örebro län är öppna för att samfinansiera åtgärder i Örebro län från nationell plan. Kapacitetshöjande åtgärder på järnväg prioriteras då det bedöms stärka länets konkurrenskraft.

6.5 Statlig medfinansiering, 575 miljoner kronor

Citylinjen Örebro (BRT)

230 miljoner kronor

Region Örebro län har tillsammans med Örebro kommun tagit fram en utredning och genomförandeplan för ett så kallat Bus rapid transit-system (BRT), ett system för snabbussar i Örebro stad. Av första etappen Citylinjen har resandet på sträckan Kulturkvarteret-Universitet ökat med 13% i Örebro tätort.

Genomförandet av BRT i Örebro sker i etapper och finansieringen ska ske via både kommunala medel och via statlig medfinansiering från länsplanen. Etapp 2 påbörjas 2026 och finansieras med 230 miljoner kronor från länsplanen.

Regionbussarnas framkomlighet

45 miljoner kronor

Körtiden för regionbussar inom tätort är oproportionerligt stor i jämförelse med restiden på resten av sträckan. Dessa brister är tydliga i bland annat Örebro tätort där många resenärer upplever att bussen ”sitter fast” i trafiken in och ut ur Örebro. Örebro är också ett nav i det regionala kollektivtrafiksystemet och åtgärder för att höja regionbussarnas framkomlighet till Örebro resecentrum är därför prioriterat. Liknande åtgärder kan komma att bli aktuella även i andra tätorter i länet framöver.

Att höja bussarnas framkomlighet i Örebro skulle stärka bussarnas attraktivitet och restidskvot gentemot bilen. En utredning av brister och behov för regionbussarnas framkomlighet i Örebro, främst på Södra infarten samt riksväg 50 från Norrplan och in mot resecentrum, har färdigställts i samarbete med Örebro kommun eftersom sträckorna till största del är kommunala, men inkluderar även relevant regional och nationell infrastruktur.

Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur

285 miljoner kronor

I länsplanen 2026–2037 avsätts totalt 300 miljoner kronor under planperioden till medfinansiering av kommunala åtgärder för trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik och cykel. Länets kommuner kan söka medfinansiering av åtgärder på kommunal infrastruktur i enlighet med förordning SFS 2009:237 om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Prioritering av vilka kommunala åtgärder som ska få medfinansiering sker i en årlig process i dialog med kommuner och Trafikverket.

Åtgärderna bör ligga i linje med länsplanens övergripande mål samt övriga relevanta regionala och nationella mål och planer. Satsningarna på att öka tillgänglighet till skolor och koppla ihop kollektivtrafik med andra transportmedel bättre kan med fördel göras med hjälp av denna pott.

Enskilda vägar

15 miljoner kronor

Det finns möjlighet för enskilda väghållare att få bidrag med högst 50 procent till vissa investeringar i det enskilda vägnätet, exempelvis för byte/bygge av broar eller nybyggnation av enskild väg. Trafikverket ansvarar för hantering av ansökningar och prioritering av medel efter dialog med Region Örebro län.

6.6 Planeringsreserv, 70 miljoner kronor

Det kan hända att ett objekt blir så kostsamt att det börjar tränga ut andra objekt och då krävs en omprioritering i länsplanens genomförande och en teknisk justering av länsplanen. Planeringsutrymmet finns till för att kunna hantera kostnadsfördyringar i de namngivna objekten utan att påverka övriga satsningar. Detta gäller även namngivna objekt på kommunalt vägnät, vilket kräver ett tilläggsbeslut om statlig medfinansiering från Trafikverket.

Om inte hela potten används för kostnadsfördyringar i planerade objekt ska medlen i första hand användas till mindre åtgärder för cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet samt åtgärder för en effektivare godstrafik på det statliga regionala vägnätet.

Potten kan även användas av Trafikverket för att samordna åtgärder mellan Trafikverkets egna verksamhetsområden och i dialog med länsplaneupprättare för effektiv användning av skattemedel. Det kan vara genom att passa på att göra utvecklingsåtgärder där underhållsåtgärder ska göras, till exempel att göra en tillgänglighetsanpassning av en hållplats när vägen ändå ska asfalteras om.

7. Ekonomisk fördelning av planen

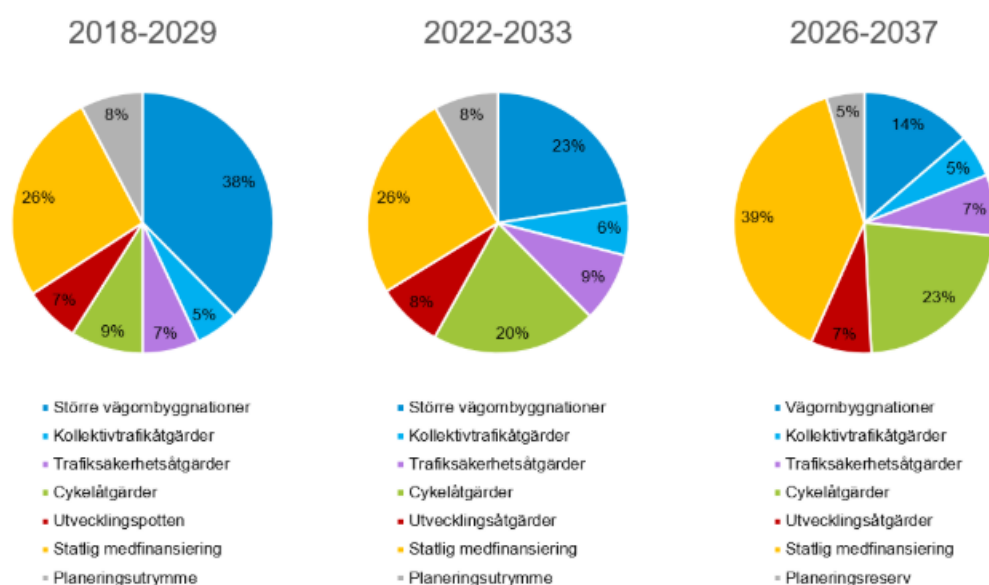
I tabellen visas länsplanens fördelning på objekt och åtgärdsområde över tid. I tabellen finns tre kolumner med en indelning av pengar i den tolvåriga planen. Länsplanens år 1–3 innehåller medel för åtgärder som är aktuella för genomförande där till exempel eventuell vägplan tagits fram. År 4–6 innehåller medel för sådant som är prioriterat sedan tidigare och åtgärder är på gång, där exempelvis vägplanearbete pågår. År 7–12 är den del av länsplanen där medel placeras för att visa vilka objekt som är viktigast att utreda. Medlen kan prioriteras om vid nästa planrevidering. Många av de mindre trafiksäkerhetsåtgärder som planerats in för genomförande ligger under åren 4–6. Kollektivtrafikåtgärder är planerade i detalj för de första tre åren men därefter blir det mer utrymme för att använda potten fritt mellan de två senare perioderna för att tillgänglighetsanpassa hållplatser, anpassa körvägar, utveckla bytespunkter med mera. De större cykelåtgärder som är planerade ligger för genomförande år 1–3 och vägplanearbete inför genomförande år 4–6. Sam- och medfinansiering av större åtgärder på nationell respektive kommunal infrastruktur är fördelad över tid enligt de avsiktsförklaringar som finns mellan berörda parter. I utvecklingspotten finns pengar till utredningar för alla år och där ingår även åtgärder på det mindre statliga vägnätet. Medel för åtgärder ligger i slutet av planperioden.

Örebro län	Summa 2026-2037	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Planram	1489	Fördelning		
Vägombyggnationer	316	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Trafiksäkerhetspott	246	95	100	51
Riksväg 51, Länsgräns - Hjortkvarn (Samfinansiering Östergötlands LTP)	15	15		
Länsväg 244, Lilla Mon-Stribergskorset	55	0	55	
Kollektivtrafik	80	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Mindre kollektivtrafikåtgärder	80	18	20	42
Cykelåtgärder på regionalt vägnät	336	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Cykelåtgärder, pott	220		100	120
Väg 690, Kumla-Örebro	67	33	34	
Väg 529, Östansjö-Hallsberg	49	24	25	
Utvecklingsåtgärder	112	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Utredningspott	20	5	5	10
Samfinansiering av nationell plan	92	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Nationell plan Samfinansieringspott	92		92	
Statlig medfinansiering	575	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Citylinjen Örebro (BRT)	230	165	70	
Regionbussarnas framkomlighet	45	22	23	
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	285	71	72	142
Enskilda vägar	15	3	3	9
Planeringsreserv	70			

7.2 Fördelning mellan åtgärdsområden

I figuren nedan visas fördelning av medel mellan åtgärdsområden.

Vägombyggnationer är ett område där man i projekten tar ett helhetsgrepp på vägmiljön och gör åtgärder för väg, kollektivtrafik och cykel. Dessa åtgärder omfattar 14 procent av länsplanen. Planen innehåller också mindre kollektivtrafikåtgärder (fem procent) och mindre trafiksäkerhetsåtgärder (sju procent) på det regionala vägnätet. 23 procent av planen används för cykelåtgärder och sju procent går till utvecklingsåtgärder där åtgärder på finmaskigt vägnät, utredningar och plötsliga åtgärder ingår. 39 procent läggs på att medfinansiera kommunal och enskild infrastruktur. Slutligen finns en planeringsreserv som inte är fördelad på någon åtgärd eller pott utan är en buffert för att hantera kostnadsförändringar eller akuta behov eller mindre åtgärder.



8. Samband med nationell plan och grannlänens planer

Uppdateras till fastställelse av Nationell plan och länsplaner

8.1 Nationell plan

8.2 Grannlänens planer

Dalarnas län

Södermanlands län

Västra Götalands län

Värmlands län

Västmanlands län

Östergötlands län

9. Effektbeskrivning

9.1 Strategisk hållbarhetsbedömning

Nedan följer en sammanfattning av den samlade effektbedömningen av planens bidrag till de mål anges som relevanta i bilaga 1 Mål som påverkar länsplanen. Bedömningen är en strategisk hållbarhetsbedömning genomförd av Trivector. I processen med att ta fram hållbarhetsbedömningen har avgränsningssamråd hållits, en bedömning av tre olika planalternativ har genomförts och nu har även en bedömning av remissversionen gjorts.

Rapporten finns i sin helhet i bilaga 3.

Den strategiska hållbarhetsbedömningen består av två delar:

- en strategisk miljöbedömning som enligt 6 kap Miljöbalken ska tas fram eftersom planen antas medföra betydande miljöpåverkan.
- en social konsekvensbeskrivning som beskriver hur transportplaneringen kan tillgodose olika befolkningsgruppers förutsättningar och behov.

Åtgärder som finansieras av länsplanen ska ha föregåtts av en utredning i form av exempelvis en åtgärdsvalsstudie. I framtagandet av denna länsplan har alla åtgärder som föreslagits i utredningar rekommenderats som alternativ och fått plats inom befintlig budget. Därför har hållbarhetsbedömningen inte påverkat val av åtgärder i planalternativet utan snarare påverkat storleken av potter och därmed inriktningen av länsplanen under år sju till tolv. Indirekt har hållbarhetsbedömningen därför påverkat prioriteringar av brister och därmed valet av utredningar som föreslås bli genomförda kommande år.

9.1.1 Bedömning av effekter

Konsekvensbedömningen visar att länsplanen för planperioden 2026–2037 i stor utsträckning bidrar till positiva effekter, alternativt neutrala effekter, i förhållande till måluppfyllnad av framför allt det transportpolitiska funktionsmålet. Detta gäller i princip samtliga åtgärder och potter som i stor utsträckning bidrar till att öka tillgängligheten för olika grupper och ökad jämställdhet. Undantaget är vissa vägombyggnader som främst syftar till att öka trafiksäkerheten och inte bedöms påverka de aspekter som funktionsmålet omfattar.

Det nya förslaget till länsplan bidrar också till positiva effekter i förhållande till måluppfyllnad av det transportpolitiska hänsynsmålet avseende hälsa, trafiksäkerhet och luft där nästan samtliga åtgärder/potter i planen bidrar till ökad trafiksäkerhet, åtgärderna inom statlig medfinansiering bedöms förbättra luftkvaliteten och i princip samtliga åtgärder förutom vissa vägombyggnader påverkar den fysiska aktiviteten i transportsystemet i positiv riktning. Åtgärderna i planen bedöms genomgående ha en neutral påverkan på buller.

Länsplanen ger negativ inverkan på klimatet vid byggandet av infrastrukturen men bidrar generellt sett i positiv riktning när det gäller transporteffektivitet då i princip samtliga åtgärder förutom vägombyggnaderna bidrar till att stärka hållbara färdssättets relativa attraktivitet. Kollektivtrafiksatsningarna inom statlig medfinansiering bedöms också bidra till minskad klimatpåverkan genom energieffektiviseringar som sker då bussarnas framkomlighet ökar.

När det gäller påverkan på landskap och naturresurser är det få av åtgärderna i planen som bedöms ha en betydande påverkan. De två namngivna cykelvägarna bedöms ha risk för negativ inverkan på vatten och kulturmiljö och en av vägombyggnaderna bedöms ha positiv inverkan på biologisk mångfald.

I planförslaget ingår samtliga namngivna objekt som i nollalternativet men i planalternativet ingår också Citylinjen Örebro (BRT). Utöver detta objekt är det som skiljer alternativen åt endast att storleken på potterna är större i planförslaget. Hållbarhetsbedömningarna för alternativen är därmed mycket lika och skillnaden dem emellan är endast att man i det nya planförslaget satsar mer pengar på pottar som i huvudsak bidrar i positiv riktning till såväl det transportpolitiska funktionsmålet som hänsynsmålet.

En del av medlen i länsplanen går till en pott där kommuner under planperiodens gång kan ansöka om medel genom statlig medfinansiering. Effekterna av länsplanen kommer att bero av hur de medel som är avsatta till potten delas ut till kommunerna. Generellt kan sägas att en större satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik kommer att bidra till en mer transportsnål och energieffektiv tillgänglighet. Detta i sin tur minskar klimatpåverkan och kan ge bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet. Med avseende på social hållbarhet förbättrar dessa typer av åtgärder också för en större grupp människor då gång-, cykel- och kollektivtrafiksystem är öppna för en större del av befolkningen än vad biltrafiksystemet är. För att nå en hög tillgänglighet geografiskt och demografiskt är det viktigt att arbeta med både infrastruktur och användarvänlighet. Väljer man att prioritera åtgärder för ökad framkomlighet för biltrafik kommer utvecklingen att gå i motsatt riktning för dessa mål.

Länsplanens medel bör fördelas någorlunda jämnt mellan olika socioekonomiska grupper och bör bidra till att förbättra den hållbara tillgängligheten för människor som bor i mer socialt utsatta områden. Detta i syfte att öka möjligheten att delta i samhället. Analysen som gjorts bör dock ses som en första indikation på eventuella ojämlikheter och beaktar inte den exakta storleken på investeringarna eller huruvida investeringarna eventuellt bidrar till negativa effekter såsom barriäreffekter. Det underlag som ligger till grund för bedömningarna baseras på DeSo områden och de sociala kluster som tagits fram sedan tidigare. De sociala klustren ger en indikation om förutsättningar avseende transportsystemet men det ger inte hela bilden av alla människor i klustret.

En total bild av länsplanens effekter kan alltså fås först när den statliga medfinansieringen betalats ut till kommuner. Detta gäller också de medel i länsplanens som avsätts för pottar för mindre kollektivtrafikåtgärder, mindre trafiksäkerhetsåtgärder och mindre cykelåtgärder. Beroende på hur medel fördelas kan olika miljöeffektereffekter och sociala effekter fås.