

Samrådsredogörelse Länstransportsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037

Skickas till alla ansvariga handläggare hos remissinstanserna

Under framtagande av länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2026–2037 genomfördes en samrådsremiss under perioden 4 juni – 24 oktober 2025.

Remissen skickades till remissinstanser i och utanför länet, remissen lades också ut på Region Örebro läns hemsida med tillhörande information kring möjlighet att kunna lämna synpunkter. Under remissperioden hölls en remisskonferens dit samtliga remissinstanser bjöds in för att ta del av remissförslaget samt ges möjlighet till att ställa frågor och komma med inspel.

Totalt inkom 36 remissvar varav 4 remissinstanser svarade men utan några synpunkter. Utav länets kommuner valde 11 av 12 att svara. Totalt inkom cirka 170 unika synpunkter.

Remissynpunkterna har i denna redogörelse sammanställts och besvarats. Svar på unika synpunkter redovisas i bilagd tabell. I detta dokument diskuteras frågor som kom upp från flera svar.

Synpunkterna under samrådet har föranlett små ändringar i länstransportsplanen, till största del förtydliganden och klargöranden av formuleringar av text. Länsplanen har även förkortats något sedan samrådet, där större delar av kapitel 4 har flyttats till Bilaga 2.

Fördelning av medel kommer i beslutsversionen av länsplanen ha ändrats utifrån att länsplanerna inte längre ska finansiera utredning, samt efter inspel att medel i cykelpotten borde finnas de första tre åren av planperioden inte enbart de medel till de två prioriterade cykelvägarna.

Alla svarande organisationer:

Arboga kommun	Länsstyrelsen Örebro län
Askersund kommun	LRF Örebro
Hallsberg kommun	Motala kommun
Hällefors kommun	Mälardalstrafik
Invånare i Karlskoga kommun	Namnsinsamling stortorpsvägen (privatpersoner)
Katrineholm kommun	Naturvårdsverket
Karlskoga kommun	Nora kommun
Kristinehamn kommun	Polismyndigheten
Kumla kommun	Region Dalarna
Köpings kommun	Region Sörmland
Laxå kommun	Region Västmanland
Lekeberg kommun	Region Östergötland
Lindesberg kommun	Riksförbundet Enskilda vägar
Ljusnarsberg kommun	Sveriges Åkeriföretag
Länsstyrelse i Södermanlands län	Trafikverket
Länsstyrelse i Västmanlands län	Västra Götalandsregionen
Länsstyrelsen Dalarnas län	Vingåker kommun
Länsstyrelsen Västra Götaland	

Inspel från flera instanser

Några frågor och inspel kom från flera remissinstanser. Nedan diskuteras dessa frågor lite bredare.

Synpunkter på kollektivtrafik

Flertalet kommuner kommenterade kollektivtrafiklinjer och tidtabeller, något som inte hanteras inom ramen för länsplanen. Kollektivtrafiksynpunkter hanteras genom trafikförsörjningsprogrammet och ansvariga på Region Örebro län har fått tillgång till samrådsredogörelsen för att ta del av inspelen som berör dem.

Synpunkter om det Finmaskiga vägnätet

Det finmaskiga vägnätet innefattar grusvägar, eller vägar med en årsdygnstrafik på under 500. I den tidigare länstransportplanen avsattes 30 miljoner kronor till insatser för det finmaskiga vägnätet. Under planperioden har olika användningsområden för dessa medel utretts. Det har dock visat sig att behoven i första hand gäller underhåll och reinvesteringar – åtgärder som ligger inom Trafikverkets ansvar, vilket har gjort att medlen ännu inte kunnat användas.

Pengarna finns kvar i den reviderade länstransportsplanen för åren 2026–2037, men är nu placerade i trafiksäkerhetspotten. Det innebär att det fortfarande finns medel till det finmaskiga vägnätet, när behov identifieras som länstransportsplanen kan finansiera. Behov som länsplanen kan prioritera är mindre åtgärder inom framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhetsåtgärder.

Det finmaskiga vägnätet är fortsatt högt prioriterat i länet. Trafikverket har dessutom i den nationella planen tydligt markerat en ambition att åtgärda eftersatt underhåll, särskilt när det gäller vägar. Detta visar att även på nationell nivå prioriteras det finmaskiga vägnätet.

Glesbygd/Landsbygd perspektiv

Inspel har kommit avseende vad som ligger i begreppen glesbygd och landsbygd och ett förtydligande har önskats. I länsplanens skrivningar har landsbygd definierats utifrån den regionala utvecklingsstrategin. I utvecklingsstrategin går det att läsa mer om hur Region Örebro län hanterar landsbygden i länet,

[En attraktiv och pulserande region för alla - Örebro läns regionala utvecklingsstrategi 2022-2030](#)

Ett tips är även att läsa Tillväxtverkets definiering av begreppet Landsbygd,

[Olika typer av landsbygder - Tillväxtverket](#)

Statlig medfinansiering till enskilda vägar

För hantering av enskilda vägar via länsplanen följs Förordning (2025:753) om statsbidrag till enskild väghållning. Enligt förordningen finns det möjlighet för enskilda väghållare att få bidrag med högst 50 procent till vissa investeringar, exempelvis nybyggnation av väg eller byte av broar.

Ett förtydligande kring potten och processen för medfinansiering till det enskilda vägnätet har önskats och justeringar har genomförts i länsplanen.

Medel söks via Trafikverkets hemsida och är öppen året runt, länk för mer information och blankett för att söka bidrag finns här,

[Bidrag för enskild väg - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Större förändringar i planen mellan remissversion och beslutsversion

Länsplanedokumentets förändringar mellan remissversion och beslutsversion

- Mindre ändringar i text har justerats genomgående i länsplanen
- Trafiksäkerhetspotten har blivit mer specificerad avseende vart medel i potten ska gå
- Nulägesbeskrivning har förkortats och finns i sin helhet i bilaga 2
- Tillgänglighetskapitel har förkortats och finns i sin helhet i bilaga 5

Planfördelningens ändringar mellan remissversion och beslutsversion

Remissversion:

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			

Beslutsversion:

	Summa			
Örebro län	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	10	100	110
Väg 690, Kumla-Örebro	67	33	34	
Väg 529, Östansjö-Hallsberg	49	24	25	
Utvecklingsåtgärder	100	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Utredningspott	8	8		
Nationell plan Samfinansieringspott	92		92	
Statlig medfinansiering	575	2026-2028	2029-2031	2032-2037
Citylinjen Örebro (BRT)	230	165	65	
Regionbussarnas framkomlighet	45	22	23	
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	285	71	72	142
Enskilda vägar	15	3	3	9
Planeringsreserv	82			

Svar på unika synpunkter

Remissinstans	Inspel	Bemötande	Ändrat i avsnitt
Länsstyrelse i Södermanlands län	Avstår från att yttra sig	Ingen justering i länsplanen.	
Länsstyrelse i Västmanlands län	Avstår från att yttra sig	Ingen justering i länsplanen.	
Köpings kommun	Avstår från att yttra sig	Ingen justering i länsplanen.	
Naturvårdsverket	Avstår från att yttra sig	Ingen justering i länsplanen.	
Västra Götalandsregionen	För de nationella transportbehov är E20 och Västra stambanan avgörande, och det är positivt att betydelsen av dessa nämns i förslaget till länsplan även om de finansieras via den nationella planen. På en mer lokal och regional nivå är de viktigaste kopplingarna mellan våra två regioner väg 49 och Kinnekullebanan. De större företagsetableringarna som sker i Västra Götaland, inte minst i Skaraborg, kommer att accentuera behovet av en ökad integration mellan våra respektive regioner. Region Örebro läns inriktning och mål för länsplanen ligger väl i linje med motsvarande mål för Västra Götaland. Västra Götalandsregionen ser fram emot ett fortsatt gott samarbete inom infrastrukturuområdet för en hållbar utveckling.	Ingen justering i länsplanen.	
Vingåker kommun	Det finns behov av åtgärd för att ytterligare främja tillgängligheten mellan Örebro och Sörmland. Dock präglas persontransporter mellan Katrineholm och Örebro i dagsläget av långa väntetider på anslutande tåg i Hallsberg. För en god sammankoppling och samverkan mellan region Sörmland och Region Örebro är det även av vikt att utreda möjligheten att implementera en busslinje som trafikerar sträckan mellan Katrineholm och Örebro. Detta särskilt gällande orterna Sköllersta och Odensbacken. Förslagsvis skulle en sådan busslinje sträcka sig mellan Katrineholm och Örebro via Vingåker, Lappe och Odensbacken.	Föranleder ingen ändring i länsplanen då trafikering tas om hand i det regionala Trafikförsörjningsprogrammet.	
Sveriges Åkeriföretag	Laddinfrastruktur Här kan regionen vara drivande röst mot elnätsleverantörerna och driva på kommunerna att upplåta mark för laddplatser och laddinfrastruktur. Regionen kan ha en samordnande funktion i tillståndsprocesserna när det	Region Örebro län bedriver redan idag samverkan med viktiga aktörer kopplat till att förbättra möjligheterna för hållbara transporter. Inom ramen för samverkan sker dialog med berörda aktörer kopplat till laddinfrastruktur.	

	gäller att bygga laddinfrastruktur i de olika kommunerna.		
Sveriges Åkeriföretag	Bärighetsklasser och NVDB Trots att bärighetsklasserna som speglas i Nordisk vägdatabas (NVDB) inte är direkt kopplat som ett ansvar hos regionen så är det av stor vikt för utvecklingen av regionen att dialogen med kommuner och deras uppdatering i NVDB även finns från Regionens sida. Med lägre bärighetsklasser hämmas samhället i form av högre transportkostnader, lägre trafiksäkerhet samt sämre miljöprestanda.	Ingen justering i länsplanen.	
Sveriges Åkeriföretag	Längre fordon Kort och gott så får blir det mer transporeffektivt med längre fordon som kan få med sig mer gods. Likt punkten ovan om bärighet så har regionen även här ett ansvar att föra dialog för att öppna upp vägar för längre fordon.	Ingen justering i länsplanen. Regionen arbetar för effektiva godstransporter och det är en funktion i länsplanen.	
Sveriges Åkeriföretag	Uppställningsplatser Sveriges Åkeriföretag önskar att Regionen tar en samordningsroll i upprättandet av temporär uppställning av släp intill tätorter. Uppställningsplatser bör vara tidsbestämd på förslagsvis 4 timmar. I många fall rör det sig om gods som skall in till en storstad där uppställningsplatsen behöver ligga i en annan kommun. För att kunna bibehålla den transporteffektivitet som idag finns är uppställningsplatserna nödvändiga.	Regionen instämmer i att det är ett behov. Det är inget som hanteras inom ramen av länsplanen, men regionen ar vidare det i vårt arbete med att utveckla länet som logistiknod.	
Sveriges Åkeriföretag	Vägunderhåll Det är av yttersta vikt att våra vägar är farbara. Ett starkt och tillförlitligt transportsystem förutsätter att ansvariga myndigheter säkerställer såväl vinterväghållning som det generella vägunderhållet på en nivå som motsvarar de faktiska behoven under årets mest krävande månader, med hög beredskap, särskild hänsyn till tung trafik samt effektiv regional samordning.	Vägunderhåll är inte en del av Länsplanen, utan Trafikverkets ansvar. Inspel förs vidare till Trafikverket.	

Sveriges Åkeriföretag	<p>Rastplatser</p> <p>För att regionen ska kunna vidare utvecklas så behövs rastplatser, uppställningsplatser och säkra rastplatser i anknytning till industri och längs våra vägar. För att säkerställa ett effektivt logistikflöde för det lokala näringslivet och samtidigt avlasta rastplatserna längs huvudvägnätet är det av stor vikt att kommunerna tillhandahåller rast- och uppställningsplatser i närhet till strategiska industriområden. Detta bör ske i samordning med regionen för att uppnå bästa möjliga planering och resursutnyttjande.</p>	Regionen instämmer i att det är ett behov. Det är inget som hanteras inom ramen av länsplanen, men inspel tas vidare det i regionens arbete med att utveckla länet som logistiknod	
Sveriges Åkeriföretag	<p>Åkerinäringens roll för beredskap</p> <p>Sveriges Åkeriföretag samarbetar nära Försvarsmakten om beredskap för transporter i Sverige. Regionerna har ansvar att logistiken fungerar vid samhällsstörning och att vägar är farbara och infrastruktur fungerar. Befolkningen måste försörjas även vid en eventuell samhällsstörning. Vi uppmanar att regionerna samverkar sinsemellan för att undvika komplikationer som kan uppstå vid varje regions individuella lösnings samt skapa kompatibilitet över regiongränserna. Vidare uppmanar Sveriges Åkeriföretag regionerna att söka samband med försvaret om de logistiklösningar som just nu upprättas och dra nytta av de strukturerna.</p>	Trafikverket har sektorsansvar av infrastruktur i händelse av omfattande samhällsstörning. Region Örebro län instämmer i att det är viktigt och att totalförsvarsfrågor är ett viktigt perspektiv i infrastrukturplanering, men regionerna ansvarar inte för drift och underhåll.	
Sveriges Åkeriföretag	Saknar koppling till Livsmedelsstrategin och Beredskap. Borde vara med som bilaga.	Länsplautgår från de mål och strategier som är direkt kopplade till infrastruktur och transporter och investering inom dessa områden. Den nationella livsmedelstrategin har ingen koppling till investeringar inom transportinfrastruktur, den regionala handlingsplanen för livsmedelsförsörjning slutade gälla 2023. Därför har inte livsmedelsstrategier tagit i beaktan i denna länsplan.	
Sveriges Åkeriföretag	Riksväg 50: Örebro – Lindesberg – Kopparberg – till länsgräns Har flera trafiksäkerhetsrisker. Här behövs bland annat mötesseparation.	Detta är en nationell statlig väg, alltså Trafikverket som ska prioritera objektet i Nationell plan. Bristerna på denna sträcka är kända och arbetar med Trafikverket för att prioritera vägsträckan.	
Sveriges Åkeriföretag	Riksväg 50: Brattebo backe, efter Askersund mellan Hammar och Nykyrka Mycket smalt, många olyckor och avåknningar framför allt på vintern. Efterfrågas tvåfiligt och mötesseparation.	Detta är en nationell statlig väg, alltså Trafikverket som ska prioritera objektet i Nationell plan. Sträckan är prioriterad av Trafikverket och beräknas byggstartas 2029.	

Sveriges Åkeriföretag	Riksväg 51: Hjortkvarn söderut till länsgräns Viltstängsel saknas på sträckan Prästköp - Hjortkvarn. Mycket vilt på denna väg som har skog och är smal. Mycket trafik denna väg, framför allt tung trafik.	Tillsammans med Region Östergötland har brister setts på denna sträcka och har prioriterat medel i länsplanen för att åtgärda sträckan Hjortkvarn-Länsgräns.	
Riksförbundet Enskilda vägar	Planförslaget innehåller 15 mkr över 12 år för enskilda vägar, det vill säga 1,25 mkr/år. Detta är 1,0 % av ramen; betydligt lägre än län som Dalarna (1,7 %) och Gävleborg (1,6 %). Medan statliga landsvägar utgör 17 % av Sveriges vägnät, utgör enskilda vägar med statsbidrag 13 %. Med de stora behov som beskrivits, talar detta för att mer än 1 - 2 % av ramen vore rimligt till strukturella åtgärder på enskilda vägar.	För potten till enskilda vägar har upparbetningen från tidigare länsplaner följts. På sikt skulle potten eventuellt behövas öka på grund av ökat behov att byta ut och bygga ny enskild infrastruktur kopplat till robusthet och klimatanpassningsåtgärder samt anpassning till tyngre fordon. Frågan bevakas och tas vidare inför framtida revidering av länsplan.	
Riksförbundet Enskilda vägar	Planförslaget är att enskilda väghållare ska kunna söka "bidrag med högst 50 procent till vissa investeringar i det enskilda vägnätet, exempelvis för byte/bygge av broar eller nybyggnation av enskild väg." Däremot saknas alltså uttrycklig behörighet att söka medel till det angelägna behovet vägförstärkning.	För bidrag för enskilda vägar följs förordningen. Det är förtydligat i länsplanen hur man söker bidrag till enskilda vägar. Trafikverket sätter riktlinjer över vilka typ av åtgärder som går att få medfinansiering för på enskilda vägar.	6.5
Region Västmanland	Det är glädjande att planen beaktar de funktionella sambanden mellan våra regioner, där flera av de utpekade stråken är av stor betydelse för både arbetsmarknadsintegration, godstransporter och kollektivtrafik. Region Västmanland välkomnar att stråk som E18/E20, Mälarbanan och Godsstråket genom Bergslagen lyfts fram som strategiskt viktiga. Dessa stråk är viktiga funktionella samband och är avgörande för såväl person- som godstransporter mellan våra regioner och vidare mot Mälardalen, Bergslagen och norra Sverige. Region Västmanland ser också positivt på att väg 249 samt riksväg 68 uppmärksammas då dessa vägar har stor betydelse för arbetspendling och tillgänglighet i våra gemensamma gränsområden. Vi ser fram emot det fortsatta samarbetet inom Oslo-Sthlm 2.55 och specifikt vårt arbete för en förbättrad Mälarbanan, där ökad punktlighet och kapacitet är avgörande för våra län.	Ingen justering i länsplanen.	
Region Sörmland	Region Sörmland ser positivt på satsningar för att främja jämn hastighet 80 kilometer i timmen på väg 52. Region Sörmland prioriterar utredningar i samma riktning under planens första del som ska resultera i åtgärder under planens senare del. Riksväg 52 fyller en viktig koppling mellan regionerna och behöver fortsatt prioriteras i båda regionernas länstransportplaner. Förslaget är väl genomarbetat och bidrar till flertalet regionala,	Ingen justering i länsplanen.	

	<p>mellanregionala och nationella mål. Region Sörmland ser fram emot ett fortsatt samarbete för utveckling av transportinfrastrukturen.</p>		
Region Dalarna	<p>Region Örebro:s förslag till länstransportplan konstateras vara väl genomarbetad och tydlig i sina prioriteringar. Region Dalarna vill särskilt betona vikten av en nära och kontinuerlig samverkan kring de prioriterade stråk som korsar våra länsgränser. Stråken binder samman våra regioner och utgör grunden för vår arbetspendling, exportindustri och besöksnäring.</p>	Ingen justering i länsplanen.	
Länsstyrelsen Västra Götaland	<p>Länsstyrelsen i Västra Götalands län delar Region Örebro läns beskrivning av viktiga stråk och samband över länsgränsen. Det är positivt att även den mindre infrastrukturens betydelse för de mellanregionala sambanden lyfts fram, såsom Kinnekullebanans betydelse för persontrafik med Örebro som målpunkt. Länsstyrelsen Västra Götaland välkomnar också regionens tydliga redovisning av målstruktur, prioriteringar och ekonomisk fördelning i planen. Metoden ger goda förutsättningar att arbeta med de mål som är relevanta för den regionala transportinfrastrukturen och utveckla ett hållbart transportsystem.</p>	Ingen justering i länsplanen.	
Länsstyrelsen Dalarnas län	<p>Länsstyrelsen lyfter fram vikten av järnvägsstråket ÖrebroKopparberg-Ludvika-Borlänge som leder vidare bland annat till och från hamnarna i Gävle och Oxelösund. Stråket har stor betydelse för näringslivet men också besöksnäringen i Dalarna. Likaså är riksväg 50 av betydelse för interregionala gods- och personresor.</p> <p>Norra Örebro län kan vara en potential bostadsmarknad för den i dagsläget expansiva arbetsmarknaden i främst södra Dalarna. Här bör resande med kollektivtrafiken prioriteras.</p>	Inspel om mer prioriterad kollektivtrafik förs vidare till kollektivtrafikplanerare.	
Region Östergötland	<p>I Region Östergötlands rumsliga strategi har potential i stråket Mjölby-Motala-Örebro identifierats, och då främst Motala-Örebro i och med utbyggnaden av dubbelspår på sträckan samt färdigställande av rv 50. Vi noterar dock att Motalas position i stråket inte är lika tydligt beskrivet i remissversion till Region Örebro läns länsplan. Vi ser fram emot en fortsatt dialog kring denna potential.</p>	Region Örebro län ser fram emot fortsatt dialog kring stråkets potential tillsammans med Region Östergötland.	

Arboga kommun	Förslag till länsplan för Örebro län lyfter fram satsningar och utveckling längs stråk som har direkt koppling till Västmanlands län och som passerar genom Arboga, såsom E18/E20 och väg 249 Lindesberg – E20. Kommunen ställer sig positiv till dessa initiativ då kommunen vill se fler satsningar för att öka möjligheten att använda kollektivtrafiken både till och från närliggande kommuner. Syftet är bland annat att möjliggöra för större inpendling och utpendling för exempelvis arbete, studier, fritidsaktiviteter och kvällsaktiviteter i närliggande kommuner, bland annat Örebro. Arboga kommun bedömer att förslaget till länsplan beskriver, på ett övergripande och relevant sätt, den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Örebro län.	Ingen justering i länsplanen.	
Kumla kommun	Kumla kommun anser att förslaget till länsplan är väl genomarbetat och har en tydlig struktur. De mål som anges i planen bedöms som relevanta och aktuella och de åtgärder	Ingen justering i länsplanen.	
Kumla kommun	På det statliga vägnätet så skulle en planskild gång- och cykeltunnel behöva anläggas i anslutning till cirkulationsplatsen vid Norra Mos. I denna cirkulationsplats samt vid cirkulationsplatsen vid Södra Mos pekar Trafikverkets uppräkningsciffror för trafiken också på en kommande kapacitetsbrist. Arbetsspendlingen mellan Kumla och Örebro passerar i mycket stor utsträckning denna punkt med såväl kollektivtrafik som personbil i dag.	En planskild GCM-passage vid cirkulationsplatsen Norra Mos i Kumla är inräknad i cykelobjektet "Väg 690, Kumla-Örebro". Region Örebro län och Kumla kommun får ha fortsatt dialog om trafiken på väg 641.	
Kumla kommun	Med tanke på ovanstående vill Kumla kommun lyfta att åtgärder vid den norra infarten till Kumla kan bli aktuella.	Frågan bevakas, tack för inspel.	
Kumla kommun	I planen anges under avsnitt 6.4.1 Utredningspott , "Prioriterade brister för utredningar" stycke "Riksväg 51 Svennevad, Ekeby och Hjortkvarn tätorter att det finns problem med trafiksäkerheten i Almbro och Svennevad där utredning bör göras. Här är vi frågande till att korsningen vid Ekeby inte finns med samt att man i Almbro redan har vidtagit åtgärder för att höja trafiksäkerheten med en ny rondell.	Angående den prioriterade utredningen "Riksväg 51 Svennevad, Ekeby och Hjortkvarns tätorter" finns ett behov att se över hur trafiksituationen i Almbro förändrats sedan ombyggnationen, men prioritet i utredningen kommer vara Svennevad, Ekeby och Hjortkvarns tätorter.	
Karlskoga kommun	Prioriteringen i Länsplanen har under den senaste dryga 10-årsperioden förskjutits från att större vägombyggnationer tidigare utgjort långt över 50 % av medelsfördelningen till att merparten numera utgörs av cykel-, kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsåtgärder samt statlig medfinansiering. Detta ligger i linje med vad Karlskoga kommun genom åren framfört vid tidigare länsplansremisser. Karlskoga kommuns samlade bedömning	Ingen justering i länsplanen.	

	är därför att förslaget till länsplan har en grunden väl avvägd prioritering.		
Karlskoga kommun	I det inspel till länsplanen som gjordes hösten 2024 låg fokus fortsatt på gång och cykel samt kollektivtrafikåtgärder, dock med ett betydande undantag. Jämfört med 2021 upprioriterades kompletteringen av Norrleden för att denna ska kunna bindas samman med Österleden. I det nu aktuella remissvaret görs ytterligare en upprioritering (se bilaga 2) där Norrledens färdigställande flyttas upp till högsta prioritet. Skälet är den exceptionella utvecklingen för Karlskogas näringsliv generellt och särskilt för tillverkningsindustrin vid Björkborns industriområde där planläggning för en fördubbling av området till 600 ha nu pågår. Nuvarande tillgänglighet för godstransporter till och från Björkborn är redan bristfällig, varför kompletteringen av den felande länken i ringledssystemet nu anses helt nödvändig, inte bara för industrin i sig utan även ur totalförsvarssynpunkt. Norrleden bör utifrån den situation som nu på kort tid accentuerats, på någon plats i dokumentet, omnämnas i länsplanen. Se närmare beskrivning i bilaga 1 – Norrleden.	Region Örebro län tackar för ert underlag angående komplettering på Norrleden. Detta är en kommunal väg som Länsplanen inte kan finansiera. Vid byggnation av GCM-väg, så går det att söka statlig medfinansiering från Länsplanen.	
Karlskoga kommun	På sidan 22 i länsplanens remissversion finns en beskrivning och viss framskrivning av befolkning och sysselsättning i länet. Innehållet i detta stycke tycks inte vara i fas med den faktiska utvecklingen i åtminstone Karlskoga. Under den senaste dryga 3 årsperioden har antalet arbetstillfällen i Karlskoga ökat med ca 3 000. De ledande företagens prognos är en likartad ökning av antalet arbetstillfällen den närmsta 5-årsperioden.	Siffrorna har setts över och texten är uppdaterad.	
Karlskoga kommun	Från Karlskoga kommuns sida är vi väl medvetna om att en stor del av de brister som behöver adresseras finns i det kommunala vägnätet eller avser objekt som hanteras inom ramen för den nationella planen för trafikinfrastruktur. Icke desto mindre måste dessa brister och dess konsekvenser noteras även i länsplanen för att lyfta problembilden och initiera en dialog kring denna. Konsekvenserna kommer spilla över även på det regionala vägnätet, främst då Lv 243 (Österleden)	Region Örebro län förstår att det finns behov på det kommunala vägnätet och har i länsplanen höjt andelen medel att söka statlig medfinansiering av.	

Karlskoga kommun	Det är positivt att länsväg 205 (vilken även delvis utgör Lv 243) genom Karlskoga tagits in som en namngiven brist att utreda. Det finns en viss framkomlighetsproblematik på sträckan från Storängen till Karlskoga lasarett redan idag. Efter Nobelbanans tillkomst, egentligen oavsett var ett stationsläge hamnar, bedöms nämnda sträcka komma att bli en uppenbar flaskhals i trafiksystemet.	Tack för inspel, det ska bevakas i utredningen.	
Invånare i Karlskoga kommun	Jag vill härmed lämna synpunkter på Karlskoga kommuns förslag att i länsplanen prioritera byggandet av en ny vägförbindelse mellan Norrleden och Österleden, som en del av ett planerat ringledssystem runt Karlskoga. Jag motsätter mig förslaget i dess nuvarande form, och anser att projektet inte bör prioriteras i länsplanen, med hänvisning till följande: 1. Vägen planeras mycket nära befintliga bostäder 2. Betydande påverkan på förskolor och skolor i området 3. Förlust av värdefulla stadsnära naturområden 4. Brist på tydlig konsekvensanalys och alternativ	Region Örebro län tackar för inspel avseende ny vägförbindelse mellan Norrleden och Österleden, Karlskoga kommun. Vägförbindelsen är i dagsläget inte prioriterad i länsplanen då det inte är statligt vägnät. Region Örebro län för vidare inspelet till Karlskoga kommun.	
Invånare i Karlskoga kommun	Vi kunde läsa i tidningen i slutet av förra veckan att det pratas om att det ska dras en ny väg här i Karlskoga. En ringled. Förslaget är att bygga samman norrleden med Österleden. Ska all tungtrafik passera 3 dagis och två skolor samt flertalet villa kvarter med barnfamiljer och barn som cyklar till och från skolor? Vi vill veta om man har gjort en riskanalys på detta?	Region Örebro län tackar för inspel avseende ringleden i Karlskoga kommun. Hur vida en riskanalys har genomförts eller ej kan inte regionen svara på då objektet inte är intresserat eller planeras av regionen. Inspelet tas vidare till Karlskoga kommun.	
Katrineholm kommun	Katrineholms kommun vill framhålla vikten av att fortsätta utveckla väg 52 för smidiga godsleveranser och kollektivtrafik med buss. Det välkomnas att väg 52 E20-Södermanlands länsgräns inom planperioden rustas enligt tidigare genomförd ÄVS. Katrineholms kommun vill poängtera att det är viktigt att förbättringar genomförs enhälligt över länsgränser. En enhällig standard på sträckan skulle medföra förbättringar både för kollektivtrafiken med buss över länsgräns såväl som förbättra framkomligheten för godstrafik.	Ingen justering i länsplanen.	
Katrineholm kommun	Katrineholm välkomnar att tillgängligheten till Hallsberg och kapacitetsökning på Rangerbangården lyfts i planen utifrån olika perspektiv. Hallsberg är inte bara en viktig nod för persontransporter utan även för gods där kapacitet för 1000 meter långa tåg är viktigt för robusta godstransporter i framtiden. Därtill välkomnas åtgärder som ökar	Ingen justering i länsplanen.	

	kapaciteten på Västra stambanan för att möta ett ökat resande och avlasta den redan högt trafikerade sträckan.		
Katrineholm kommun	I tabell 2 beskrivs restidskvoter mellan Örebro C och större städernas centralstationer. Katrineholms kommun hade gärna sett en liknande beräkning för städer med lägre invånarantal (bland annat Katrineholm) men där studie- och arbetspendlingen till Örebro är stor.	Vid utomregionala relationer har arbetet avgränsats till att titta på storstäder, nodstäder i grannregioner och stationer i länet. När trafik utreds i stråk tas hänsyn till pendlingsdata till alla stationslägen.	
Kristinehamn kommun	I länsplanen beskrivs tillgänglighet till och från Örebro som en viktig funktion för hela länet, men Kristinehamns kommun vill påvisa att en stad som Örebro kan vara av vikt för en större geografi än så, som till exempel över länsgräns till Kristinehamn. Det formuleras att "För stora delar av länet betyder tillgängligheten till Örebro också tillgängligheten till Stockholm och angränsande län" här hade det till fördel kunnat tydligare nämnas ett större geografiskt perspektiv, där exempelvis Kristinehamns kommuns och Värmlands län betydelse lyfts.	I funktionen tillgänglighet till och från Örebro står det att tillgängligheten till Örebro också medför tillgänglighet till angränsande län.	3.1.2
Kristinehamn kommun	Kristinehamns kommun ser positivt på den prioriterade funktionen "Effektiva godstransporter", då satsningar på infrastruktur för gods och logistik är avgörande för att möjliggöra starka och hållbara godsstråk. En förväntad fördubbling av Vänersjöfarten, enligt Trafikverkets regeringsuppdrag, ger Kristinehamns hamn ökade möjligheter att spela en nyckelroll i effektiva och miljövänliga godstransporter, både inom Värmlands och Örebro län. Kristinehamns kommun arbetar aktivt med en logistikstrategi, antagen under 2023, som bör uppmärksammas i sammanhanget. Strategin lyfter bland annat fram nybyggnation av slussar som en viktig åtgärd för att stärka Vänersjöfartens konkurrenskraft gentemot vägoch järnvägstransporter. Detta bidrar till en önskvärd överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart, i linje med klimat- och hållbarhetsmål. Strategin pekar också på möjligheterna att öka hanteringen av godsvolymer i Kristinehamn, tex genom etablering av lager och produktion.	Region Örebro län tackar för påminnelsen om eran logistikstrategi, perspektiv tas med i fortsättningen av utveckling av infrastruktur.	

Kristinehamn kommun	<p>En framtida utveckling av den så kallade Nobelbanan, mellan Kristinehamn och Örebro skulle i hög grad bidra till att förstora Kristinehamns arbetsmarknadsregion österut mot Örebro län, vilket i sin tur skapar nya möjligheter för både arbetspendling och näringslivsutveckling. Mot denna bakgrund ser Kristinehamns kommun mycket positivt på att Region Örebro län i länsplanen uppmärksammar den nuvarande bristen på en fungerande järnvägsförbindelse västerut från Örebro till Kristinehamn, och vidare mot Karlstad och Oslo via Värmlandsbanan. För Kristinehamn är detta en av de mest prioriterade utvecklingsfrågorna, och kommunen välkomnar därför att bristen lyfts fram som ett centralt utvecklingsområde. Kristinehamns kommun instämmer särskilt i bedömningen att en åtgärd av detta slag skulle bidra till att stärka det regionala resandet och förbättra kopplingarna mellan olika arbetsmarknadsregioner.</p>	ingen justering i länsplanen.	
Kristinehamn kommun	<p>I samband med Sveriges inträde i NATO kommer det att ställas stora krav på ökad kapacitet och redundans för järnvägstransporter. Mycket pekar på att inlandsbanan kommer att vara av stor betydelse för den militära rörligheten. En satsning på militära transporter längs Inlandsbanan och dess bi- och tvärbanor skapar samtidigt förbättrade möjligheter för civila transporter, vilket kan vara värt att beakta även inom Örebro län.</p>	Tack, frågan beaktas.	
Hallsberg kommun	<p>Remissversionen på Länsplanen är att anse som en mindre revidering med samma målsättningar, upplägg och med kontinuitet i planer för genomförande och slutförande av objekt. Hallsbergs kommun tycker att det är positivt och Hallsbergs kommun har inga synpunkter målformuleringarna utan tycker att remissversionen har ett bra upplägg.</p>	Ingen justering i länsplanen.	
Hallsberg kommun	<p>Det är glädjande att den regionala cykelvägen mellan Hallsberg och Östansjö är prioriterad och arbetet att ta fram vägplan pågår. Tillsammans med järnvägsutbyggnaden Hallsberg-Stenkumla kommer hela sträckan mellan Hallsberg-Östansjö få ny cykelväg med stor cykelpotential.</p>	Ingen justering i länsplanen.	
Hallsberg kommun	<p>I det förra länsplanearbetet beskrevs att trimningsåtgärder på riksväg 51 för cirka 20 mnkr från Hjortkvarn och söderut mot länsgränsen skulle genomföras. I detta förslag har 15 mnkr avsatts för vägombyggnationer på den aktuella sträckan. Hallsbergs kommun bedömer att anslaget bör ökas till 20-25 mnkr för att</p>	<p>Åtgärderna planerade på RV51 är kostnadsberäknade av Trafikverket och fördelade mellan Region Örebro län och Region Östergötland, 15 miljoner motsvarar den kostnad som finns för åtgärderna på vår sida länsgränsen.</p>	

	verkligen åtgärda de utpekade bristerna på sträckan den här planperioden.		
Hallsberg kommun	Hallsbergs kommun anser att utredningar av prioriterade brister kring regionsbussarnas framkomlighet i tätorter ska kompletteras med en utredning kring busstation och resecentrum i Hallsbergs tätort.	Prioriteringen av vilka åtgärder som ska göras för att stärka regionbussarnas framkomlighet har föregåtts av en utredning om var regionbussarnas förseningar uppstår. Utredningen visade att regionbusstrafiken restider effektivt minskas genom åtgärder inom Örebro tätort. Hallsbergs kommun äger infrastrukturen för Hallsberg resecentrum och kan söka statlig medfinansiering för utredda åtgärder,	
Hallsberg kommun	Det är beklagligt att etappen med kapacitetsökning av personbangården i Hallsberg inte är prioriterad i förslaget på ny Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037.	Regionen instämmer och se fram emot fortsatt arbete tillsammans med Hallsberg kommun för att stärka Hallsbergs personbangård	
Hallsberg kommun	Det fortsatta etappindelade införandet av Citylinjen Örebro, BRT, medfinansieras från länsplanen med 230 mnkr under planperioden. Därtill har 45 mnkr avsatts för regionsbussarnas framkomlighet i Örebro under planperioden. Totalt motsvarar dessa åtgärder 49% av den totala potten för statlig medfinansiering under planperioden eller 19% av hela planramen. I nuvarande länsplan tog åtgärder för BRT och regionbussar framkomlighet 52% av utrymmet för statlig medfinansiering eller 15% av hela planramen. Hallsbergs kommun anser att det är orimligt stort utrymme för dessa objekt.	Prioriteringen av BRT och att höja framkomligheten för regionbussar bidrar till att stärka tillgängligheten till arbetsplatser och utbildning för hela länet. Länsplanen omfattar också alla hittills utredda åtgärder på länsvägar, förutom åtgärder på väg 529 där en ny utredning väntas. Trafiksäkerhetspotten och cykelpotten innehåller lösa medel för att kunna finansiera kommande åtgärder under planperioden.	
Hallsberg kommun	Huvuduppdraget som länsplaneupprättare är att prioritera investeringar i infrastruktur på statligt och regionalt vägnät. Det är viktigt att hela regionen och fler länsvägar får ta del av investeringsmedel i planen. Den utökade planramen speglar inte detta då inga fler länsvägar åtgärdas eller förbättras.	Länsplanen omfattar också alla hittills utredda åtgärder på länsvägar, förutom åtgärder på väg 529 där en ny utredning väntas. Trafiksäkerhetspotten och cykelpotten innehåller en del lösa medel för att kunna finansiera kommande åtgärder under planperioden.	
Laxå kommun	Kommunen tycker att det är positivt att länsplanen i målen har tydliga kopplingar till jämställdhet och länets olika förutsättningar. En allmän kommentar är att länsplanen har ett tydligt fysiskt fokus – vilket är förståeligt med tanke på att det inkluderar ämnet transportinfrastruktur – men kommunen tycker att planen hade kunnat stärkas om fler perspektiv som påverkar transporterna även inkluderas.	Ingen justering i länsplanen.	

Laxå kommun	<p>Kommunen tycker att transporter ska ses som något som möjliggör att fler ska kunna bo och leva på fler platser i länet oavsett om det är på landsbygden eller i en tätort. I Laxå kommun ser vi att det finns en växande utsatt grupp på landsbygden med ungdomar som bor ute på landsbygden och som inte har möjlighet att själva ta sig längre sträckor till och från hemmet. Det beskrivs att insatserna i länsplanen ska vara proportionella och i delen om tillgänglighet i landsbygderna beskrivs det att kollektivtrafik och cyklande bidrar med positiva effekter. När det kommer till trender inom transporter till kommunens tät- och småorter, Hasselfors, Röfors och Sannerud samt landsbygden ser vi tendenser att det går i en motsatt riktning genom att kollektivtrafiken dras in och sträckorna som ungdomar behöver cykla är långa. långtgående konsekvenser för kommunerna och för de utsatta individerna på som kan få en ohållbar levnadssituation.</p>	Föranleder ingen ändring i länsplanen då trafikering tas om hand i det regionala Trafikförsörjningsprogrammet.	
Laxå kommun	<p>Länsplanen innehåller beskrivningar om hela resan perspektivet, vilket kommun tycker är mycket positivt och ser som något som vi behöver arbeta mer med inom länet. Länsplanen problematiserar på flertalet platser att det finns brister i kedjan av hela resan perspektivet - vilket är bra att det synliggörs - men det finns en avsaknad av beskrivningar som visar på hur situationen kan hanteras utifrån platserns olika förutsättningar. För att stärka kopplingen till målen är det viktigt att länsplanen lyfter in fler perspektiv och inte stannar vid fysiska gränser kopplat till förbindelser är det som är problemet, det vill säga att antaganden inte bör göras med att förutsättningar redan finns bara att det inte finns fysisk infrastruktur som kopplar noderna samman. Exempelvis blir fokuset i länsplanen att det ska vara lättare att ta sig till en busshållplats, men för att det ska spela roll måste det finnas bussar som trafikerar den sträckan.</p>	Beslut om linjedragningar och trafikering fattas inom ramen för regionens uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet, dessa prioriteringar görs inte inom ramen för länsplanen.	
Laxå kommun	<p><i>Laxå kommun beskriver även problem med att tåg och busstidtabeller inte är optimerade.</i></p>	<p>Problematiken att tåg och busstidtabeller inte alltid är synkade och inte alltid fullt ut svarar resenärernas behov är känd sen tidigare. Dessa problem beror delvis på att tågplaneprocessen och bussplaneringsprocessen inte sker av samma aktörer. Det tas inte om hand inom länsplanen ramar.</p>	

Laxå kommun	Kommunen vill få till fler tågstopp i kommunen och särskilt i orterna Hasselfors och Finnerödja som har möjlighet för tågstopp men inte har några idag. Det är en åtgärd som hade kunnat bidra till att fler väljer kollektiva transportsätt samtidigt som åtgärden hade underlättat den utmanande situationen som kommunen står inför med inställda busslinjer.	Beslut om fler tågstopp fattas inom ramen för regionens uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet, dessa prioriteringar görs inte inom ramen för länsplanen.	
Lindesberg kommun	Lindesbergs kommunen ställer sig i huvudsak positiv till planens inriktning och bedömer att flera av de föreslagna åtgärderna på ett tydligt sätt svarar mot både regionala och lokala behov.	Ingen justering i länsplanen.	
Lindesberg kommun	Lindesbergs kommun vill understryka att framtidens transportinfrastruktur måste utgå från alla trafikantgruppers behov. Vår inriktning är att öka tillgängligheten och tryggheten för alla invånare – oavsett färdssätt – och därmed skapa en mer jämlik och hållbar trafikmiljö i hela kommunen. För att skapa trygga och hållbara resvägar krävs det att gång- och cykelvägar integreras även längs det statliga regionala vägnätet som passerar kommunens orter. Lindesbergs kommun ser detta som en grundläggande förutsättning för att nå målen om ökad säkerhet, klimatnytta och folkhälsa.	Region Örebro län håller med om vikten av att utgå från alla trafikantgrupper i planeringen av transportinfrastruktur.	
Lindesberg kommun	<p>Kapacitetshöjande åtgärder vid Frövi bangård (samfinansiering av nationell plan)</p> <p>Detta är en av de mest angelägna åtgärderna för kommunen i länsplanen. Frövi industriområde är under utveckling, och kommunen har ett stort intresse av att i högre grad nyttja järnvägen för transporter till och från området. Som en del av Godsstråket genom Bergslagen är en kapacitetshöjning vid bangården avgörande för att öka framkomligheten, möjliggöra en överflyttning till mer hållbara transportmedel och förbättra trafiksäkerheten genom minskad andel tunga transporter på vägnätet. Den gång- och cykelbro som planeras byggas över järnvägen vid Frövi resecentrum är väsentlig för att skapa en säker passage för oskyddade trafikanter över järnvägen. Detta bidrar till ökad tillgänglighet samt bidrar till gång- och cykelvägnätet. Lindesbergs kommun kräver ett förtydligande om att de 72 miljoner som nämns i länsplanen inte är avsedda för hela ombyggnationen vid Frövi bangård. Regionens bidrag till ombyggnationen är kopplat till trafiksäkerhet där en GC-bro över järnvägen samt breddning av plattform är inkluderat.</p>	Region Örebro län håller med om angelägenheten av Frövi Bangård och förtydligar objektet i länsplanen.	6.4.2

Lindesberg kommun	<p>Länsväg 249 Lindesberg – E20 (identifierad brist)</p> <p>Länsväg 249 är utpekad som rekommenderad väg för farligt gods och passerar genom Vedevåg och Fellingsbro. Trots sin regionala betydelse (för pendling och näringslivet) är vägstandarden låg, vilket påverkar både trafiksäkerheten och framkomligheten. I takt med att Frövis industriområde utvecklas kommer trafikvolymerna på vägen även att öka, därmed är det nödvändigt att förbättra vägens kapacitet och säkerhet för alla trafikgrupper. En satsning på oskyddade trafikanters framkomlighet längs vägen blir därför också en mycket viktig fråga och prioritering.</p>	Vägen är med som prioriterad brist att utredas. I utredningsskedet ses det till att dessa perspektiv beaktas.	
Lindesberg kommun	<p>Länsvägar 831, 840 och 842 i Frövi tätort (identifierad brist)</p> <p>Förbättringar längs dessa vägar är ytterst väsentliga för både näringslivets och de boendes behov. Kopplat till den verksamhets- och bostadsutveckling som pågår i Frövi medförs ökade trafikvolymerna vilket har en negativ påverkan på trafiksäkerheten, samtidigt som behovet ökar. Detta är därmed brister som är viktiga att åtgärda i det regionala vägnätet. Länsvägarna utgör tillsammans den stora huvudvägen genom Frövi och trafikeras av såväl skyddade som oskyddade trafikanter. Lindesbergs kommun anser att det är av hög prioritet att öka trafiksäkerheten längs huvudvägen genom att anlägga en säker och sammanhängande gångoch cykelväg. Detta skulle även bidra positivt till utvecklingen av det kommunala gång- och cykelvägnätet</p>	Vägen är med som prioriterad brist att utredas. I utredningsskedet ses det till att dessa perspektiv beaktas.	
Ljusnarsberg kommun	<p>Landsbygdens roll behöver tydliggöras</p> <p>Planen och dess bilagor (särskilt Bilaga 2 – Omvärldsanalys och Bilaga 3 – Hållbarhetsbedömning) betonar i stor utsträckning stråk med hög resandefrekvens och effektivitet. Detta riskerar att leda till en koncentration av resurser till större orter och att glesbygdsområden som Ljusnarsberg halkar efter.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vi vill framhålla att länets norra delar utgör en viktig del av helheten, både för arbetsmarknad, näringsliv och besöksnäring. • Infrastruktur är en förutsättning för att människor ska kunna bo, verka och etablera företag i mindre orter. 	Landsbygd är definierat utifrån vår regionala utvecklingsstrategi. Enligt länskartan är Ljusnarsberg och Hällefors glesa landsbygdskommuner.	

Ljusnarsberg kommun	<p>Social hållbarhet måste väga tyngre</p> <p>Transportinfrastrukturen har direkt betydelse för jämlikhet och livsvillkor.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortsatt centralisering av infrastrukturinvesteringar riskerar att fördjupa glappet mellan stad och landsbygd, med negativa konsekvenser för tillgänglighet till jobb, service och utbildning. • Ett hållbart län är inte bara klimatsmart utan också socialt inkluderande. Därför bör kriterierna för investeringar väga in sociala och geografiska rättvisaspekter. 	Transportinfrastrukturen har en viktig betydelse för jämlikhet och livsvillkor och investeringar i länsplanen väger tungt för den sociala hållbarheten. Region Örebro län är eniga om vikten i detta och ska fortsätta jobba för den sociala hållbarheten.	
Ljusnarsberg kommun	<p>Tillgänglighet för alla åldrar</p> <p>Ljusnarsbergs kommun har en åldrande befolkning och ett begränsat utbud av service. Många invånare är beroende av både kollektivtrafik och bil. Det är därför avgörande att:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mindre orter och landsbygdsvägar inte hamnar utanför fungerande och säkra transportkedjor. • Underhållet av befintligt vägnät prioriteras, särskilt för vägar som används för skolskjutsar, sjuktransporter och arbetspendling. • Trafiksäkerhet för gående och cyklister stärks, bland annat genom gång- och cykelvägar i mindre orter. 	Regionen håller med.	
Ljusnarsberg kommun	<p>Näringsliv och besöksnäring</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gruvnäringens och industrins transporter samt den växande besöksnäringen i Bergslagen ställer krav på tillförlitlig infrastruktur även i norra länet. • Goda väg- och kollektivtrafikförbindelser är avgörande för att locka investeringar, företagsetableringar och besökare 	Regionen håller med.	
Ljusnarsberg kommun	En högt prioriterad fråga för Ljusnarsbergs kommun är god kommunikation mellan tätorterna Kopparberg och Ställdalen.	Tack för inspel, detta tas vidare i fortsatt arbete.	
Ljusnarsberg kommun	<p>Förbättrat vägnätsunderhåll, särskilt på länsvägar som är viktiga för arbetspendling, turism och samhällsservice. Satsningen på det finmaskiga vägnätet behöver även utökas och prioriteras upp</p>	<p>Under den senaste planperioden har olika användningsområden för dessa medel utretts. Det har dock visat sig att behoven i första hand gäller underhåll och reinvesteringar – åtgärder som ligger inom Trafikverkets ansvar. Medel till finmaskigt vägnät finns kvar i länsplanen att använda när behov som framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet behöver stärkas. Det finmaskiga vägnätet är fortsatt högt prioriterat i länet. Trafikverket har dessutom i den nationella planen tydligt markerat en ambition att åtgärda eftersatt underhåll, särskilt när det gäller vägar. Detta visar att även på nationell nivå prioriteras det finmaskiga vägnätet.</p>	

Ljusnarsberg kommun	Stärkt kollektivtrafikförsörjning mellan Kopparberg och större regionala centra, inklusive förbindelser mot Dalarna och Västmanland. Utveckling av hållbara resealternativ även för mindre orter (exempelvis anropsstyrd trafik, mobilitetstjänster).	Kollektivtrafikförsörjning prioriteras i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.	
Ljusnarsberg kommun	Att den åtgärdsvalsstudie som genomförs för tätorten Kopparberg förverkligas för att säkerställa en ökad trafiksäkerhet.	Medel för åtgärder från åtgärdsvalstudien finns avsatta under trafiksäkerhetspotten.	
Ljusnarsberg kommun	Att arbetet de projekt som Trafikverket planerar och har planerat på riksväg 50 genomförs.	Riksväg 50 är ett nationellt vägobjekt i Nationell plan, Region Örebro län instämmer i att det är viktigt att åtgärderna genomförs.	
Ljusnarsberg kommun	Utredning av trafiksäkerhetsåtgärder väg T792 genom Hörken behöver utredas.	Önskemål tas vidare till framtida utredningsbehov.	
Ljusnarsberg kommun	För cykelåtgärder är en pott satt till 0 kr, mellan intervallet 2026 - 2028. Detta bör omfördelas så att medel finns tillgängliga även för cykelåtgärder inom de kommande åren fram till 2028.	För år 2026-2028 finns en prioritet att genomföra de två planerade Cykelvägar, väg 690 Kumla-Örebro samt väg 529 Östansjö-Hallsberg. Under planperioden kommer en ny regional cykelplan tas fram där kommande cykelinvesteringar prioriteras. Planfördelningen har ändrats och lagt 10 miljoner kronor i cykelpotten för år 1-3, som syftas till att användas till objekts utredningar eller tidigare byggstarter.	
Ljusnarsberg kommun	Ljusnarsbergs kommun konstaterar att en stor del av potten för statlig medfinansiering går till Citylinjen BRT 230 mnkr. Även här är det av största vikt att en fördelning av medel för statlig finansiering sker så att även glesbygdsområden som Ljusnarsberg ges förutsättningar att på både lång och kort sikt kunna förbättra infrastrukturer inom kommunen men även gentemot omgivande regioner och kommuner	Landsbygd- och glesbygdsperspektivet är viktigt vid prioriteringen av statlig medfinansiering, vid prioriteringen av potten Mindre åtgärder, Kommunal infrastruktur kommer perspektivet finnas i åtanke.	
Ljusnarsberg kommun	Ljusnarsbergs kommun ser positivt på att Riksväg 63 och Kopparbergs tätort finns med i utvecklingspotten på 16 mnkr för prioriterade brister för utredningar.	Region Örebro län ser fram emot att att åtgärderna genomförs inom planperioden.	
Ljusnarsberg kommun	Ljusnarsbergs kommun ser positivt på att medel avsatts för finmaskigt vägnät. De vägtyperna som det avsatts 30 mnkr för handlar om är statliga asfaltsvägar med max 500 i årsdygnsmedeltrafik eller grusvägar vilket bör beröra Ljusnarsbergs kommun. I länsplan för transportinfrastruktur i Örebro län skulle det dock kunna framgå tydligare var utredningar och åtgärder fördelas i länet.	Det finmaskiga vägnätet fortsätts utredas om hur det går att förbättra på mest effektivt sätt.	

Ljusnarsberg kommun	<p>En långsiktigt hållbar länsplan måste säkerställa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jämlik geografisk tillgänglighet • Social inkludering • Fungerande förutsättningar för näringsliv och besöksnäring i hela länet • Att föra talan för åtgärder som är länsöverskridande 	Regionen håller med.	
Askersund kommun	<p>Vi anser totalt sett att förslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur är bra och att det ger möjlighet till en flexibel hantering av frågorna samtidigt som det finns relativt tydliga ramar för vad som ska uppnås. Det är bra att prioriterade funktioner har tagits fram och vi anser att dessa är väl formulerade. När det kommer till strategierna kan man fundera över huruvida de är tillämpliga på alla funktioner, framför allt funktionen "Tillgänglighet i landsbygderna", där exempelvis strategin "Prioritera åtgärder i de regionalt viktiga stråken" riskerar att sätta krokben för satsningar i landsbygden. Vi välkomnar också att planen är disponerad så att faktabilder finns som bilagor och de strategiska texterna ligger i planen. Detta gör materialet mer lättläst än om allt hade hanterats i samma dokument.</p>	Tack för inspel. Bilden över att dessa funktioner kan sätt krokben för varandra i satsningar delas nog inte, men perspektivet kommer finnas i åtanke i kommande arbete.	
Askersund kommun	<p>I kapitel 5, Transportsystemet i Örebro län, finns under "Tillgänglighet och bostadsmarknad" en text om att "Lokalisering av ny bebyggelse bör i första hand ske i kollektivtrafiknära lägen för att möjliggöra effektiva persontransporter." Här vill vi påpeka att kommunerna innehar planmonopolet, varför en sådan formulering rimligen inte kan finnas i ett regionalt dokument. Askersunds kommun har mycket attraktiva lägen för såväl fastboende som fritidsboende, där dragningskraften inte har ett skvatt med kollektivtrafik att göra. Efter den neddragning av kollektivtrafiken som har genomförts skulle vi för att följa rekommendationen till exempel behöva avstå alla satsningar på ny bebyggelse vid Vättern och i nästan all landsbygd, för att framåt endast satsa på nybyggnation i själva Askersund och i stråket längs riksväg 50 norr om staden. Detta ligger inte i linje med intentionerna i kommunens förslag till ny översiktsplan. Vi föreslår därför att den citerade meningen ändras som följer: "När ny bebyggelse planeras i områden där kollektivtrafik erbjuds bör tillgängligheten till och från hållplatser finnas med i planeringen. Vid planering av ny bebyggelse områden där kollektivtrafik saknas bör förutsättningarna för de boende, att ta sig till bytespunkter beaktas i planeringen".</p>	Region Örebro län förstår problemet om att texten kan vara missvisande och ändrar syftningen i länsplanen.	5.1

Askersund kommun	Funktionen "Tillgänglighet i landsbygderna" är alltså mycket viktig för vår kommun, medan vi har förståelse för att kollektivtrafiken är mycket bärande i Örebro. Planeringen måste ske utifrån lokala förutsättningar.	Region Örebro län håller med.	
Askersund kommun	Vi är medvetna om att arbetet med en ny regional cykelplan är aktuellt, men vill ändå rekommendera att man även i länsplanen för regional transportinfrastruktur på ett generellt plan prioriterar byggnation av gång- och cykelvägar där man kan "täppa till" luckor i en i övrigt lång, sammanhängande struktur. I många fall kan en kortare, nybyggd sträcka binda samman milslånga, befintliga gång – och cykelvägar och skapa bra stråk där man har möjlighet att använda hela sträckan eller delar av den.	Inspel tas vidare till det framtida arbetet med den regionala cykelplanen.	
Askersund kommun	Riksväg 50, sträckan Nykyrka-Brattebro, Motala och Askersunds kommun Riksväg 50 sorterar i den nationella planen för transportinfrastruktur och sträckan Nykyrka-Brattebro finns planerad för preliminär byggstart 2028 (Källa: Trafikverkets webbplats 2025-09-29). Projektet är den sista delsträckan av riksväg 50 på etappen E4 vid Mjölby till E20 vid Brändåsen, som efter att vägen är klar har mittseparering och 100 km/h-standard hela vägen mellan E4 och E20. Även om länsplanen för transportinfrastruktur inte hanterar stomvägnätet kan vi inte nog framhålla vikten av att riksväg 50 byggs om utifrån liggande planering. Riksväg 50 har en avgörande funktion i kombination med de vägar som behandlas i länsplanen, varför den måste tas in i sammanhanget. Precis som det står redan i länsplanens bakgrund och syfte finns möjlighet till samfinansiering av åtgärder i den nationella planen. Eftersom projektet diskuteras på nationell nivå bör det bevakas noga och regionen bör även beakta möjligheten att stötta projektet med regionala medel så att det verkligen blir av.	Regionen håller med och för kontinuerlig dialog med Trafikverket om objektet.	
Askersund kommun	Väg 627 vid Åsbro, Askersunds kommun Det är positivt att länsplanen omfattar en relativt väl tilltagen trafiksäkerhetspott. Vi vill framhålla ett projekt som länge har varit uppe till diskussion, men som under en period har ansetts mindre aktuell i länsplanesammanhang, då Trafikverket lovat att bygga den ifrågavarande vägen. När Trafikverket plötsligt ändrade sig har den blivit aktuell igen och får således inte betraktas som ett nytt projekt.	Regionen känner till historiken kring väg 627 och frågan är aktuell i vår dialog med Trafikverket.	

Askersund kommun	<p>Cykelväg mellan Askersund och Ämmeberg</p> <p>Den befintliga bilvägen , länsväg 590, mellan Askersund och Ämmeberg lämpar sig på grund av vägbredd, kurvor och skymda krön inte för cykling. Länsplanen bör ta höjd för utredning, projektering och byggnation av cykelväg mellan orterna</p>	Inspel tas vidare till det framtida arbetet med den regionala cykelplanen.	
Askersund kommun	<p>Cykelväg längs väg 627,från nedlagt järnvägsspår till Hallsberg</p> <p>Trafikverket bygger dubbelspår i ny sträckning på sträckan mellan Hallsberg och Stenkumla. När den nuvarande järnvägen från Hallsberg genom Åsbro tas bort kommer banvallarna att göras om till gångoch cykelvägar. De går norrut från Åsbro och delar sig i en gren västerut och en österut, varav den senare ansluter till östra delen av Hallsberg och den västra avses att avslutas vid den viadukt där tågen idag passerar över väg 627. Vi vill föreslå att en anslutande cykelväg byggs från denna punkt till lämplig anslutning till Hallsbergs gång- och cykelvägnät i närheten av Postnords terminal vid Tomta. På så sätt skulle en lång, sammanhängande cykelförbindelse skapas i anslutning till en stor arbetsmarknad. Järnvägen rivs och omdanas till cykelväg 2031 enligt rådande planering varför åtgärden bör ligga i detta tidsspann i länsplanen</p>	Inspel tas vidare till det framtida arbetet med den regionala cykelplanen.	
Askersund kommun	<p>Trafiksäkerhet i Zinkgruvan</p> <p>Förskolan i Zinkgruvan ligger vid Hedvägen i Zinkgruvan, alldeles nära länsväg 592 som går genom samhället. Länsvägen är hårt belastad av tung trafik och säkerheten vid förskolan har stor förbättringspotential. Här bör en gång- och cykellösning, separerad från biltrafiken utredas och byggas. Detta bör ses som en trafiksäkerhetshöjande komplettering av länsvägen</p>	Tack för inspel, det tillförs till regionens interna lista över brister och behov.	
Askersund kommun	<p>Cykelväg mellan Askersund och Hammar</p> <p>Idag finns cykelväg från Askersund till Stjersund och i samband med att den nya sträckningen av Rv 50 byggs kommer de södra delarna av kommunen att kopplas samman med gång- och cykelmöjlighet till Hammar, via Harge. Sträckan Hammar-Stjersund fattas dock för att kunna skapa en komplett förbindelse. Den stora utmaningen är passagen över Hammarsundet, vid det gamla brofästet. Kanske med en linfärja vilken sannolikt skulle bli den första i vår länsplan, åtminstone på länge. Länsplanen bör ta höjd för utredning och byggnation av gång- och cykelväg på sträckan Hammar-Stjersund.</p>	Inspel tas vidare till det framtida arbetet med den regionala cykelplanen.	

Askersund kommun	<p>Trafiksäkerhet Lv 205 med flera (inte minst cykel)</p> <p>Avsnitt 5.3.13 i nuvarande länsplan är fortfarande relevant, varför vi anser att avsnittet bör stå kvar.</p>	Ingen justering i länsplanen.	
Askersund kommun	<p>Finmaskigt vägnät</p> <p>Vi välkomnar initiativet att fortsatt lyfta det finmaskiga vägnätet i länsplanen även om det nu bakas in i trafiksäkerhetspotten. Vi vill poängtera att satsningarna bör beakta olika trafikslag, till exempel cykel längs denna del av vägnätet. Detta kräver att det finmaskiga vägnätet underhålls med material som möjliggör cykling.</p>	Region Örebro län tackar för inspel avseende underhåll på det finmaskiga vägnätet. I arbetet med att utveckla det finmaskiga vägnätet är olika trafikslag med i beaktandet däremot har länsplanen inte rådighet över underhåll. Region Örebro län för vidare inspelet i vår samverkan med trafikverket.	
Askersund kommun	<p>Det är viktigt att planeringen sker utifrån perspektivet att alla invånare i länet ska ha en lika god möjlighet att transportera sig. I vissa trakter och stråk sker det bäst med gång och cykel, i vissa med buss, i andra med bil och så vidare. Fokus måste ligga på att folk ska kunna transporteras på ett funktionellt sätt, ur såväl miljömässiga som samhälls- och privatekonomiska perspektiv. "Hela resanperspektivet" måste vara rådande så att vi bygger resmöjligheter som utgör praktiskt fungerande strukturer i invånarnas vardag.</p>	Ingen justering i länsplanen.	
Lekeberg kommun	<p>Den satsning som Region Örebro län gör tillsammans med Örebro kommun på kollektivtrafik i Örebro med nytt linjenät och bussfiler är positivt för att minska utsläpp. Det är dock viktigt att satsningar på kollektivtrafiken inte stannar i Örebro. Det behöver även skapas förutsättningar för inpendlare till Örebro att välja andra trafikslag än bil, eftersom bilar från Lekeberg skapar köer i Örebro. Det är därav viktigt att utveckling av kollektivtrafik samt gång- och cykelinfrastruktur i anslutning till hållplatser även sker i närliggande kommuner som Lekeberg. Det gör att åtgärderna som ska minska antalet bilar i Örebro får bättre effekt och bidrar till hållbart resande i hela Region Örebro län.</p>	Ingen justering i länsplanen.	
Lekeberg kommun	<p>Statlig medfinansiering för enskilda vägar</p> <p>Det finns redan idag önskemål från vägsamfälligheter att genomföra investeringar i gång- och cykel. Kommunen anser att Länsplanen skulle behöva bli tydligare i hur medfinansieringspotten för enskilda vägar ska kunna användas av en enskild väghållare som vill genomföra investeringar i gator och vägar. Förhoppningen med ett tydliggörande är att den enskilda väghållaren ska kunna söka själva eller få hjälp med att söka pengar från potten för att investera i gång-</p>	Det är tydliggjort i länsplanen vad som går att söka statlig medfinansiering för och hur man går tillväga för enskilda vägar.	6.5

	och cykelvägar eller annat som bidrar till hållbart resande.		
Lekeberg kommun	I nuvarande Länsplanen är sträckan Svartå, Mullhyttan och Fjugesta prioriterat för att utredas. I utredningsstadiet ser kommunen att frågor om trafiksäkerhet, gång- och cykelvägar samt åtgärder för att förbättra infrastrukturen för kollektivtrafiken som viktiga inslag.	Tack för inspel, bevakas i kommande utredning.	
Lekeberg kommun	Hittills har mindre åtgärder på statlig väg finansierats och byggts av kommunen, vilket tar betydande resurser hos en liten kommun och resulterat i att färre cykelåtgärder byggts. Det anses därav viktigt för kommunen att Länsplanen börjar möjliggöra finansiering och byggnation av mindre åtgärder på statlig infrastruktur. Förslaget är att skapa en ny underpott inom vägombyggnationer och cykelåtgärder på regionalt vägnät, där en del av huvudpottens totala medel fördelas till en separat pott för mindre åtgärder.	Det står beskrivet under Trafiksäkerhetspotten och Cykelpotten att dessa åtgärder går till både större och mindre åtgärder som har identifierats i AVSer alternativt andra utredningar. Detta har tydliggjorts i text.	6.1
Lekeberg kommun	Cykelåtgärder på regionalt vägnät När det gäller cykelvägar utmed statliga vägar saknas flera nyckelsträckor inom och mellan tätorterna i Lekeberg. Det är viktigt för kommunen att hålla dialog med Region Örebro län och Trafikverket för att på sikt få nyckelsträckor på statlig väg prioriterade i länsplanen och Regional Cykelplan för Örebro län. Kommunen anser det därför viktigt att pottarna för åtgärder på statlig väg förblir en stor del av länsplanen.	Ingen justering i länsplanen.	
Lekeberg kommun	Medel saknas därmed för att genomföra cykelobjekt förutom de namngivna på regionala vägar fram till 2029. Kommunen anser att detta skulle kunna förbättras genom att fördela medel till åren 2026 - 2029 för icke namngivna objekt.	För år 2026-2028 finns en prioritet att genomföra de två planerade Cykelvägar, väg 690 Kumla-Örebro samt väg 529 Östansjö-Hallsberg. Under planperioden kommer en ny regional cykelplan tas fram där kommande cykelinvesteringar prioriteras. Planfördelningen har ändrats och lagt 10 miljoner kronor i cykelpotten för år 1-3, som syftas till att användas till objekts utredningar eller tidigare byggstarter.	Planfördelning

Lekeberg kommun	<p>Trafiksäkerhetspott</p> <p>Kommunen anser att det är något ottydligt för i länsplanen hur både längre och kortare sträckor med gång- och cykelväg eller passager prioriteras i trafiksäkerhetspotten. Det vore hjälpsamt för kommunens arbete om det beskrevs hur uppdraget från Region Örebro län till Trafikverket ser ut och vilka kriterier som ska följas när medel från potten används.</p>	<p>Prioriterade gc-vägar finns under cykelpotten och specificeras i den Regionala Cykelplanen. Det har förtydligats i länsplanen att passager finansierats via trafiksäkerhetspotten.</p> <p>Roller och ansvar mellan Region Örebro län och Trafikverket kan förtydligas i framtida dialogmöten med Lekebergs kommun.</p>	6.1
Lekeberg kommun	<p>I den nya länsplanen har sättet för hur medel fördelas förändrats mot den förra planen, vilket kommunen anser är positivt. I tidigare planer var medlen fördelat på större namngivna objekt, exempelvis byggnation av en längre sträcka cykelväg mellan Kumla och Örebro. Det nya sättet att fördela medel i större pottar, där objekten inte presenteras, medför en minskad tydlighet i vilka objekt som genomförs. Det uppfattas som att flexibiliteten i Region Örebro läns val av finansierade projekt har ökat, vilket är positivt. Kommunen anser att kommunikation och information om vad medel i länsplanen har gått till vore hjälpsamt för framtida planering.</p>	<p>Trafikverkets årsuppföljningar för länsplanemedel kan i framtiden delas med kommunerna.</p>	
Lekeberg kommun	<p>Det finns flera platser på landsbygden i Lekeberg, där hållplatsen är en stolpe vid vägen. Det innebär att på- och avstigande resenärer inte har en avsatt yta för att vänta på bussen eller en plats att ställa cykel eller parkera bil. Denna utformning anser kommunen inte som optimal för hållplatser på landsbygden eller i mindre orter. Hållplatser på landsbygden skulle förslagsvis utrustas med parkering för cykel och bil, vilket nedan kallas pendelparkering, för att öka reseunderlaget för kollektivtrafiken.</p>	<p>Hållplatsinvesteringar hanteras av kollektivtrafikplaneringen. Inspel förs vidare till deras arbete.</p>	
Lekeberg kommun	<p><i>Lekeberg kommun ger även inspel till kollektivtrafikplaneringen</i></p>		
Örebro kommun	<p>Eftersom remissförslaget inte är politiskt beslutat inom regionen vill vi inledningsvis betona att kommunen tycker förslaget till alla delar är bra och bör antas av regionen i sin nuvarande form, med undantag för de fåtal punkter som lyfts fram nedan.</p>	<p>Ingen justering i länsplanen.</p>	
Örebro kommun	<p>5.3 Transportstråk i Örebro län</p> <p>Örebro kommun har inga invändningar mot beskrivningarna av de olika stråkens funktion. Dock bör det övervägas om inte beskrivningarna av stråkens identifierade brister, som i nuvarande LTP, bör framgå i själva planen istället för att hamna i en bilaga. Såvitt vi kan se är det bara i beskrivningen av Örebro stad som brister lyfts fram.</p>	<p>Stråkbekrivningarna har rensats för att göra länsplanen mer lättläst, funktioner och brister med stråk går att hitta i bilagan.</p>	5.3.2

Örebro kommun	I beskrivningen av TEN-T-förordningen bör nämnas att Örebro är en av 18 utpekade urbana knutpunkter i Sverige	Tack för inspel, tillagt i länsplanen.	5.3.1
Örebro kommun	<p>6.1 Vägombyggnationer,</p> <p>Den satsning som föreslås för att bygga om trafikplatsen vid infarten till Nora sätter vi frågetecken för, utifrån samhällsekonomisk nytta. En trafikplats med motsvarande utformning, Förlunda på riksväg 50, prioriteras inte för ombyggnad av Trafikverket, trots trafikflöden som är nästan tre gånger så stora.</p>	<p>Objektet på väg 244 är inte en större ombyggnation. Vägen ska förbättras som 80-väg med upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser, byggnation av saknade cykellänkar och utbyggnad av pendlerparkeringar. Vid ett senare skede är det aktuellt med en större ombyggnation av trafikplats Nora, som idag är utformad för vänstertrafik.</p> <p>Prioriteringar på riksväg 50, Förlunda, hör till Nationell plan.</p>	
Örebro kommun	<p>6.1 Vägombyggnationer,</p> <p>Jämfört med nuvarande plan har det tillkommit en stor "trafiksäkerhetspott" (246 miljoner kr), som av beskrivningen att döma snarast bör benämnas trafiksäkerhets- och trimningspott, eftersom det också handlar om att öka framkomligheten, inte bara trafiksäkerheten. Örebro kommun anser att planen gärna kan bli tydligare med hur denna stora pott är tänkt att fördelas. Det är bra att det även fortsättningsvis finns medel till utveckling av det finmaskiga vägnätet, till exempel viktiga besökspunkter utanför de starka stråken</p>	Trafiksäkerhetspotten har förtydligats i planen.	6.1
Örebro kommun	Åtgärder som underlättar för gång och cykel i de mindre tätorterna är viktiga eftersom avstånden mellan målpunkterna inom dessa är korta men säkerhetsnivån i många fall avhåller invånarna från att gå och cykla. Åtgärder är angelägna i alla kommunala och lokala bebyggelsekärnor som pekas ut i Örebro kommuns översiktsplan där kommunen inte eller bara delvis är väghållare och därför inte på egen hand kan investera i standardhöjande åtgärder – det gäller bland annat Odensbacken, Stora Mellösa, Garphyttan, Vintrosa, Glanshammar och Ekeby-Almby	Ingen justering i länsplanen.	
Örebro kommun	<p>6.2 Kollektivtrafikåtgärder,</p> <p>Örebro kommun stödjer inriktningen att, som i nuvarande plan, prioritera en mängd mindre trimningsåtgärder för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet i hela länet genom att tillämpa ett hela resan-perspektiv, till exempel standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser och utveckling av bytespunkter. Detta är viktigt inte minst för att minska inpendlingen med bil till Örebro. I fråga om bytespunkter efterlyser vi dock ett mer samlat grepp från regionen sida</p>	Region Örebro län ska utveckla en process för hur länsplanen ska arbeta för bytespunkter i länet.	

Örebro kommun	<p>6.3 Cykelåtgärder på regionalt vägnät, Örebro kommun är positiv till att sträckan Kumla-Örebro hamnar högt i prioritet, med tanke på potentialen mellan orterna och den stora "mellanmarknad" som finns. Dock önskar vi ett tydligt utpekande även av de åtgärder utmed väg 207 (Örebro-Odensbacken) som ligger långt fram i planeringen och bör kunna påbörjas i närtid. I remissförslaget finns medel avsatta tidigast från 2029 och framåt.</p>	<p>För år 2026-2028 finns en prioritet att genomföra de två planerade Cykelvägar, väg 690 Kumla-Örebro samt väg 529 Östansjö-Hallsberg. Under planperioden kommer en ny regional cykelplan tas fram där kommande cykelinvesteringar prioriteras. Planfördelningen har ändrats och lagt 10 miljoner kronor i cykelpotten för år 1-3, som syftas till att användas till objekts utredningar eller tidigare byggstarter.</p>	Planfördelning
Örebro kommun	<p>6.4 Utvecklingsåtgärder, 6.4.1. Utredningspott Örebro kommun noterar att planen beskriver (i avsnitt 6.5) att en utredning Regionbussarnas framkomlighet har färdigställts tillsammans med Örebro kommun. Vår bild är att detta inte är gjort och att utredningsbehovet kvarstår.</p>	Stycket om regionbussarnas framkomlighet har förtydligats.	6.5
Örebro kommun	<p>6.4 Utvecklingsåtgärder, 6.4.1. Utredningspott Örebro kommun anser att det saknas en regional strategi som tar ett samlat grepp på frågan om attraktiva omstigningspunkter, för att underlätta byten mellan olika färdmedel. Frågan bör utredas i nära samverkan med kommunerna.</p>	Region Örebro län ska utveckla en process för hur länsplanen ska arbeta för bytespunkter i länet.	
Örebro kommun	<p>6.4 Utvecklingsåtgärder, 6.4.1. Utredningspott Trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister i mindre tätorter är ett perspektiv som devis tappas bort när bristanalyserna görs i stråk. Här önskar vi en utredning av de tätorter som inte omfattas av stråkanalyserna och som sedan kan ligga till grund för prioritering av åtgärder under nästa planperiod. Det samma gäller cykelvägar mellan mindre orter utanför stråken, exempelvis sträckan Hovsta-Ölmbro.</p>	Tack för inspel, Detta tas vidare i det fortsatta arbetet med den Regionala Cykelplanen.	
Örebro kommun	Vi noterar att "Riksväg 51 Almbro-Örebro" är en brist som ska utredas. Det kan gärna förtydligas vilken sträcka som avses eftersom 51:an numera inte går till Örebro utan ansluter E20 i Marieberg.	Tack, objektet är förtydligt och byter namn till Almbro-Marieberg.	6.4.1
Örebro kommun	<p>6.4.2 Samfinansiering av åtgärder i nationell plan Det är positivt att regionen via LTP vill samfinansiera åtgärder vid Örebro Södra med 20 miljoner kr. Det är dock inte helt klart hur medlen är tänkta att användas – större delen av investeringen, utöver den nya sidoplattformen, kommer att hamna på kommunal mark (mer om det under statlig medfinansiering nedan). Medlen till samfinansiering kan i detta fall endast</p>	De 20 miljoner avsatta till Örebro södra ska utnyttjas till den statliga infrastrukturen.	

	användas till åtgärder på mark som äga av Trafikverket.		
Örebro kommun	Örebro kommun ser det som positivt att regionen vill samfinansiera åtgärder som höjer kapaciteten på järnväg och där Målarbanan och en planskild korsningspunkt med Godsstråket genom Bergslagen i Hovsta sannolikt bör prioriteras. Dock noterar vi att med 20 miljoner kr till Örebro S och 72 miljoner kr avsatta för att bygga om bangården i Frövi så är hela den föreslagna potten på 92 miljoner kr intecknad.	Region Örebro län tackar för inspelet avseende hur medel fördelats i potten för medfinansiering för statlig infrastruktur. Det stämmer att objekten Örebro S och Frövi kapacitetshöjande åtgärder medför att potten ses som intecknad. Fler objekt som skulle kunna vara för intresse för Region Örebro län att medfinansiera står dock med i beskrivningen av potten då de också är av prioritet för regionen.	
Örebro kommun	Det är oklart i remissförslaget hur den tidigare identifierade kapacitetsbristen som begränsar kollektivtrafikens framkomlighet på riksväg 50 på sträckan Hovsta-Norrplan (Örebro) tas om hand i fortsatt arbete. Här vill vi betona vikten av att inte genomföra åtgärder som samtidigt skapar ny kapacitet för trafik med privatbilar, eftersom dessa tenderar att fylla upp det utrymme som finns och återskapa de framkomlighetsproblem åtgärderna syftar till att undanröja.	Tack för inspel. Riksväg 50 är en nationell väg och åtgärder styrs genom nationell väg, tillsammans med Örebro kommun och Trafikverket arbetar Region Örebro län för att utveckla sträckan på bästa sätt.	
Örebro kommun	6.5 Statlig medfinansiering, Örebro kommun välkomnar att medel avsätts för att medfinansiera en fortsatt utbyggnad av Citylinjen – en viktig satsning inte bara för staden utan för hela regionen. Här vill vi dock påpeka att ett fel har smugit sig in i tabellen, där summan 230 miljoner kr är korrekt, men beloppet för perioden 2029–2031 ska justeras ner till 65 miljoner kr.	Justerat i länsplan.	Planfördelning
Örebro kommun	6.5 Statlig medfinansiering, Örebro kommun delar problembeskrivningen och är mycket positiv till att medel avsätts för åtgärder som ökar regionbussarnas framkomlighet till resecentrum i Örebro för att främja ett mer hållbart regionalt resande. Här har kommunen långt framskridna planer på åtgärder utmed Östra Bangatan i anslutning till Örebro Södra, som är i nivå med budgeterade medel. Om ytterligare åtgärder identifieras inom Örebro tätort, vilket är en fråga som enligt vår mening ännu inte har utretts, kan mer medel behövas för medfinansiering av åtgärder i andra hälften av planperioden	Framtida utredningar bevakas och resultatet tas vidare inför nästa revidering av länsplan. Stycket om regionbussarnas framkomlighet har förtydligats.	6.5

Örebro kommun	<p>Medfinansiering av mindre åtgärder, kommunal infrastruktur,</p> <p>Det är viktigt att medel fördelas utifrån var de bäst bidrar till måluppfyllelse. Vår uppfattning är att denna princip inte alltid varit vägledande vid fördelningen. För att Örebro kommun även fortsättningsvis ska vara en attraktiv plats och en motor för hela regionen behöver vi bygga fler cykelvägar, arbeta med åtgärder som minskar buller, omgestalta gaturum och öka trafiksäkerheten. Örebro kommun rymmer dessutom över halva länets befolkning och denna andel kommer att öka över tid. Det är därför rimligt att en stor del av de tillgängliga medlen hamnar inom Örebro kommuns gränser.</p>	tack för inspel.	
Örebro kommun	<p>Ett specifikt objekt som Örebro kommun vill se namnsatt i planen, på samma sätt som Citylinjen och regionbussarnas framkomlighet, är utvecklingen av Örebro Södra. Här pågår ett omfattande arbete för att skapa en attraktiv, modern och trafiksäker stationsmiljö, till nytta för hela regionen. Även om huvuddelen av investeringarna hamnar i planens senare del vill vi att detta synliggörs redan nu, för att skapa nödvändig stabilitet och förutsägbarhet i detta omfattande och komplexa projekt.</p>	<p>i Länsplanen 2026-2037 kommer det inte finnas medel avsatta till Örebro södra under statlig medfinansiering. Detta beror på vad förordningarna tillåter att medfinansiera.</p> <p>GC-tunneln ligger inom Trafikverkets järnvägsanläggning och räknas därför som statlig infrastruktur. LTP-medel kan bara gå till kommunala eller regionala kollektivtrafikanläggningar eller mindre trafiksäkerhetsåtgärder – inte till åtgärder som är en del av Trafikverkets anläggning (vilket tunneln senare kommer att bli).</p> <p>Länsplanen kan medfinansiera mindre anslutningar på kommunal mark, som ramper eller GC-väg.</p> <p>Region Örebro län ser fram emot att fortsätta kolla på möjligheter tillsammans med Örebro kommun och förhoppningsvis kan vi gemensamt landa i lösningar till kommande planrevideringar.</p>	
Hällefors kommun	<p>Inom Hällefors kommun finns det 240 km enskilda vägar, varav 5 km är belagd, som är berättigade till driftbidrag från Trafikverket. Möjlighet finns att från Trafikverket söka förstärkningsbidrag vid större åtgärder. I länsplanen finns det också möjlighet att söka ekonomiskt stöd för förstärkningsåtgärder. Medel i länsplanen skall gå till förstärkningsarbete av broar. På det enskilda vägnätet inom kommun finns det ett fåtal broar.</p> <p>Information om möjlighet för bidrag för dessa åtgärder behöver utvecklas och bli tydligare. Hällefors kommun behöver uppdatera information om detta på kommunens hemsida. Medlen som finns avsatta i länsplanen söks via Trafikverket. Under hela planperioden är det avsatt 15 miljoner. Om detta är tillräckligt är svårt att</p>	<p>Det är förtydligat i länsplan hur man söker bidrag till enskilda vägar. Trafikverket sätter riktlinjer över vilka typ av åtgärder som går att få medfinansiering för på enskilda vägar.</p>	6.5

	bedöma eftersom information om detta varit bristfällig.		
Hällefors kommun	<p>Tillgänglighet till och från Örebro Kommunen delar uppfattningen om att tillgängligheten till Örebro är en viktig aspekt i utvecklingen av transportinfrastrukturen i länet. Inte minst då Örebro är närmaste ort för högre utbildning samt mer specialiserad vård på universitetssjukhuset. Örebro är också en viktig nod för resor med kollektivtrafik vidare mot bl.a. Stockholm. Emellertid är avstånden kortare till andra städer med växande arbetsmarknader så som Ludvika och Karlskoga vilket gör att arbetspendlingen mellan Hällefors kommun och Örebro inte har samma betydelse som för de kommuner med kortare avstånd till regionens centralort. Det bör framgå tydligare i länsplanen att kommuner påverkas i olika grad av satsningar som stärker förbindelserna till och från Örebro.</p>	Tack, detta tas med i fortsatta arbetet.	
Hällefors kommun	<p>Tillgänglighet i tvärförbindelser Kommunen är samstämmig med regionen kring tvärförbindelsernas stora betydelse i utvecklandet av en flerkärnighet och att de är en nyckelfaktor i att skapa förutsättningar för att hela regionen ska kunna leva och utvecklas. Regionen lyfter fram att de vill stärka redan etablerade tvärförbindelser. Här ser Hällefors kommun att det finns ett stort behov av att satsa även på att stärka tvärförbindelser med kollektivtrafik som i dagsläget till stor del saknas, exempelvis kopplingarna till Ludvika och Karlskoga. I dagsläget är skillnaderna i restid mellan bil och kollektivtrafik allt för stora för att kollektiva färdmedel ska vara ett alternativ för persontransporter från och till Hällefors kommun. Emellertid finns potential för kollektivtrafiken att konkurrera med kortare restid utmed bergslagsbanan som i dagsläget har få avgångar från Hällefors kommun. Här ser vi att regionen i sin roll kan verka för en positiv utveckling kollektivtrafiken regional och interregionalt.</p>	Tack för inspel, frågan delas till regionens kollektivtrafikplanerare.	

Hällefors kommun	<p>Hällefors kommun anser att regionen har en nyckelroll i arbetet med att uppfylla den nationella transportpolitikens huvudsakliga mål: att garantera en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för både invånare och näringsliv i hela landet. Här ser vi att utveckling av tvärförbindelser har stor inverkan på både näringsliv, innevånare och kommunens utveckling i stort. Hällefors kommun önskar ett tydligare resonemang kring hur region Örebro ämnar arbeta med detta mål i förhållande till kommuner med bristande tvärförbindelser.</p>	<p>Region Örebro län tackar för inspel avseende att förtydliga resonemangen kring hur regionen arbetar med att garantera en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för båda invånare och näringsliv i hela landet. Målen är vägledande i arbetet med länsplanen och arbetet sker kontinuerligt med att förbättra tvärförbindelser. Region Örebro län välkomnar fortsatt dialog i frågan för att utveckla infrastrukturen i hela länet.</p>	
Hällefors kommun	<p>Tillgänglighet i landsbygderna</p> <p>Regionen menar att en god tillgänglighet i landsbygderna bland annat innebär att det i närområdet gör det möjligt med ett hållbart resande. Där andel som nyttjar gång, cykel och kollektivtrafik ökar även för boende i landsbygderna. Vad som inbegrips i landsbygderna skulle behöva differentieras då begreppet landsbygd i länsplanen innefattar både mindre tätorter och glesbygd. Dessa typer av bebyggelser har olika förutsättningar för de förändringar som regionen förespråkar. I mindre tätorter står man inför färre utmaningar i en omställning mot mer aktiva transporter till lokala målpunkter än i glesbygden. Det är exempelvis mer krävande att utveckla stråk för gång och cykel i en glesbygd vars infrastruktur i dagsläget inte har GC-vägar eller vägar som lämpar sig för oskyddade trafikanter. Utmaningarna kan även skilja sig åt då behoven inte heller kan förutsättas vara de samma. För att få en mer rättvisande och realistisk bild av de mindre tätorternas och glesbygdernas förutsättningar och utmaningar vill kommunen att regionen håller isär begreppen och föreslår att önskat läge beskrivs utifrån både begreppet glesbygd och begreppet mindre tätort.</p>	<p>Landsbygd har definierats utifrån vår regionala utvecklingsstrategi. Enligt länskartan är Ljusnarsberg och Hällefors glesa landsbygdskommuner.</p>	
Hällefors kommun	<p>Hållbart resande</p> <p>Kommunen delar generellt sett beskrivningen av vad som kännetecknar hållbart resande men ser att privatbilismen har en annan roll i landsbygdskommuner med långa avstånd och måste ställas i korrelation till tillgång till kollektivtrafik. Om regionen vill stärka Hällefors kommuns förutsättningar för att bidra till minskade utsläpp kopplat till persontransporter behöver betydelsen av kollektivtrafikens utbyggnad tydligare framgå i som en viktig åtgärd för landsbygden i länsplanen för regional transportinfrastruktur. Detta skulle även stärka den sociala och ekonomiska hållbarheten kopplat till resande. Vidare vill</p>	<p>Tack för inspel, frågan delas till regionens kollektivtrafikplanerare.</p>	

	kommunen att regionen lyfter fram betydelsen av att utveckla persontrafiken på bergslagsbanan som viktig för att främja hållbart resande till och från kommunen. Här ser Hällefors kommun även att regionen har en nyckelroll i att samarbeta med kringliggande regioner och deras kollektivtrafiksatsningar för järnväg.		
Hällefors kommun	<p>Effektiva godstransporter</p> <p>Hällefors kommun vill särskilt lyfta fram följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen ser positivt på att väg 244 ingår i länsplanen och att åtgärder ska undersökas med fokus på trafiksäkerhet. För väg 244, som är en primärled för farligt gods samt utpekad som en del i det strategiskt viktiga vägnätet för tunga transporter, saknas information om vilken trafiksäkerhetsklass sträckan uppnår. • Regionen har även inkluderat Väg 63 i länsplanens åtgärder, detta är mycket välkommet. Väg 63 bedöms till största delen som en sträcka med låg trafiksäkerhetsklass trots att den också är del i det strategiskt viktiga vägnätet för tunga transporter och ingår i den kategori av vägar som har större volymer av tyngre transporter. • Kommunen anser även att regionen behöver lyfta fram Bergslagsbanan och dess betydelse som trafikled för gods samt farligt gods och att åtgärder föreslås för att utveckla detta stråk. 	Tack för inspel.	
Hällefors kommun	Hällefors kommun ser positivt på fyrstegsprincipens intention att hushålla med resurser i utvecklingen av infrastrukturen. Emellertid ser kommunen problem med regionens inriktning på att främst arbeta med steg 1 och 2.	Enligt förordning kan inte länsplanen lägga medel på steg 1 & 2 åtgärder, men det finns en önskan att göra det.	
Hällefors kommun	<p>Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag</p> <p>Hällefors kommun är enig med regionen om detta men ser att förutsättningarna för en sådan överflyttning är väldigt olika i olika delar av regionen. För att effektivt verka för en sådan överflyttning i hela regionen krävs en differentiering i metoder och prioriteringar. För en glesbygdskommun som Hällefors kommer bilen alltid vara viktig för transporter för att utbudet av kollektivtrafik är relativt lågt</p>	Tack för inspel.	
Länsstyrelsen Örebro län	Länsstyrelsen ser positivt på att länsplanen ligger i linje med infrastrukturpropositionens fokus på underhåll, samt att cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder prioriteras.	Ingen justering i länsplanen.	
Länsstyrelsen Örebro län	Klimatanpassning kan integreras tydligare i länsplanen, även om frågan till stor del hanteras i nationell plan är det angeläget att regional planering beaktar risker kopplade till klimatförändringar, exempelvis	Arbetet med klimatanpassning inom infrastrukturinvesteringar beaktas i utredningskedet och vägplaneskedet	

	genom att integrera klimatanpassning i trafiksäkerhetsåtgärder.		
Länsstyrelsen Örebro län	Jämställdhetsperspektivet bör uppdateras i enlighet med den antagna strategin för 2024–2027. Effekter av åtgärder på tillgänglighet och jämställdhet bör följas upp systematiskt, särskilt med avseende på skillnader i resvanor mellan män och kvinnor.	Tack, strategin i med i fortsatt arbete.	
Länsstyrelsen Örebro län	Länsstyrelsen önskar att statistiken även omfattar bilpendling från områden utanför stadskärnor samt att utvecklingen av bytespunkter påbörjas tidigare i planperioden.	För att utveckla strategiska bytespunkter behövs ett förarbete, dialog kommer föras med Länsstyrelsen om detta.	
Länsstyrelsen Örebro län	Länsstyrelsen vill även påtala de erfarenheterna från indragna busslinjer, exempelvis Lindesberg–Örebro, och hur bristande anslutningar riskerar att leda till ökad bilpendling. Länsstyrelsen vill därmed framhålla att restidskvoter mellan huvudorter inte speglar hela verkligheten. Statistik bör kompletteras med resor från områden utanför stadskärnor.	Vid utomregionala relationer har arbetet avgränsats till att titta på storstäder, nodstäder i grannregioner och stationer i länet. När trafik utreds i stråk tas hänsyn till pendlingsdata till alla stationslägen.	
Länsstyrelsen Örebro län	Planens satsning på utveckling av bytespunkter är positiv, men bör påbörjas tidigare under planperioden, särskilt mot bakgrund av kommunala initiativ för minskad biltrafik i centrala Örebro kommun. Detta är viktigt för att minska skillnader i tillgänglighet mellan stad och landsbygd.	För att utveckla strategiska bytespunkter behövs ett förarbete, dialog kommer föras med Länsstyrelsen om detta.	
Motala kommun	Ett syfte med länsplanen är att svara upp mot utmaningar, brister och behov som har identifierats. Här önskar Motala kommun en tydligare redogörelse för hur kopplingen mellan Region Östergötland och Region Örebro ska fungera i framtiden, där Motala kommun har en geografisk och strategisk viktig roll. Att säkerställa att människor enkelt och hållbart kan resa över regiongränsen går i linje med länsplanens mål att bidra till en minskad klimatpåverkan. Tydligare visioner och mål för hur kopplingen mellan Region Örebro och Motala kommun ska förbättras och säkras för framtida utveckling bör därför tas fram. Utbyggnationen av järnvägen från Degerön, Godegård till Hallsberg är ett viktigt steg i att skapa bättre förutsättningar för människor att transporteras.	Ingen justering i länsplanen då infrastrukturen mellan Örebro län och Motala kommun är nationell och trafikering inte omfattas av länsplanen.	

Motala kommun	<p>Motala kommun ser positivt till att Region Örebro har identifierat rådande brister på vissa sträckor längs med riksväg 50. Att fortsatt arbeta med framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet längs med riksväg 50 bidrar till att stärka banden mellan Region Örebro och Motala kommun. En viktig del i arbetet med riksväg 50 är också att fortsatt utveckla cykelvägnätet längs sträckan och på så sätt främja hållbarare resealternativ. Motala kommun ser också positivt på att Region Örebro och Region Östergötland arbetar med förbättringar längs riksväg 51.</p>	Ingen justering i länsplanen.	
Motala kommun	<p>Motala kommun vill uppmuntra satsningar på förbättrade pendlingsmöjligheter mellan regionerna då kommunen ser behovet av en samordnad samhällsplanering för att kunna möta nya utmaningar och tuffare konkurrens i en global ekonomi. Det finns ett ömsesidigt behov av hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter som väntas öka i takt med befolkningstillväxten, vilket ökar krav på tillgänglighet och mobilitet. Förbättrad tillgänglighet och mobilitet kan bidra till lösningar för gemensamma utmaningar då Örebro kommun har under de senaste åren angett ett underskott av bostäder medans Motala kommun har ett tillväxtmål i översiktsplanen. Motala kommun kommer fortsättningsvis arbeta för att säkra och främja samarbetet över regiongränsen där kopplingen till Region Örebro är viktig för kommunens fortsatta utveckling.</p>	Ingen justering i länsplanen.	
Polismyndigheten	<p>Som brottsförebyggande och brottsbekämpande myndighet ser vi gärna att länsplanen tar med de fem övergripande strategierna för situationell brottsförebyggande åtgärder i länsplanens utformande samt tillför länsplanen hur brott ska kunna förbyggas genom arkitektur och fysisk planering av kollektivtrafikens miljöer.</p> <p>Fem övergripande strategier för situationell brottsförebyggande</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Öka ansträngningen som krävs för att genomföra ett brott 2. Öka risken för den som har för avsikt att begå brott 3. Minska belöningen för den som begår brott 4. Reducera provokationer som kan leda till brott 5. Ta bort ursäkter för den som begår brott 	Regionen instämmer i behovet av att applicera ett trygghetsperspektiv i utformandet av miljöer och det är något som bör tas med i utredningar och ges som inspel till kommunal planering.	
LRF Örebro	Länsplanen bör belysa att en robust infrastruktur med god framkomlighet för fordon kopplade till livsmedelsproduktionen (eller annan samhällsviktig verksamhet) är oerhört	Perspektivet kopplat till samhällsviktig verksamhet förtydligas, exempelvis livsmedelsproduktion, både korta och långväga transporter.	5.1

	viktigt för regionens beredskap för olika typer av händelser.		
LRF Örebro	<p>LRF anser att ett generellt problem är att länsplanen saknar mål om transporter kopplade till samhällsviktig verksamhet. Målen om transporteffektivitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet fångar inte upp att vissa typer av transporter eller vissa stråk kan behöva prioriteras. Och där det saknas mål kommer inte heller en utvärdering eller bristanalys att göras.</p> <p>LRF föreslår därför att länsplanen kompletteras med ett mål om robusthet som tydligt kopplar mot funktionsdelen av det övergripande transportpolitiska målet. Det regionala transportsystemet behöver i första hand fungera för de mest viktiga transporterna och vara robust mot störningar, först därefter följer övriga mål.</p>	Länsplanens mål är satta utifrån antagandet att befintlig infrastruktur ska vara robust.	
LRF Örebro	<p>LRF föreslår också att arbetet med länsplanen kopplas mot arbetet med den nationella livsmedelsstrategin då den i hög grad lyfter fram att infrastruktur och transporter är en av de grundläggande samhällsfunktioner som behöver fungera robust. För att livsmedelssystemet ska bli mer motståndskraftigt vid kriser. Där lyfts fram att godstrafiken är särskilt sårbar punkt i livsmedelskedjan och att investeringar i transportinfrastrukturen och effektiv logistik är avgörande för att säkra förmågan till livsmedelsförsörjning. LRF föreslår därför att medel avsätts i länsplanen för analys av brister och behov av åtgärder kopplat till livsmedelsstrategin. Ytterligare ett sätt att fånga upp frågorna är att bjuda in LRF till arbetet med åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Det sker i delar av landet, men inte i alla våra regioner.</p>	<p>Länsplanen har utgått från de mål och strategier som är direkt kopplade till infrastruktur och transporter och investering inom dessa områden. Den nationella livsmedelsstrategin har ingen koppling till investeringar inom transportinfrastruktur, den regionala handlingsplanen för livsmedelsförsörjning slutade gälla 2023. Därför har inte livsmedelsstrategier tagit i beaktan i denna länsplan.</p> <p>Nationell plan har denna planperiod stort fokus på underhåll. Region Örebro län har som rutin att LRF bjuds in till åtgärdsvalsstudier och ser fram emot att LRF deltar.</p>	
LRF Örebro	<p>LRF efterlyser också en mer nyanserad beskrivning av gods. Flertalet beskrivningar av gods i länsplanen verkar avse långväga transporter och godsflöden mellan olika delar av Sverige. Det är naturligtvis rätt och viktigt, men livsmedelskedjan omfattar både korta och långväga transporter. Det regionala underlaget fokuserar på brister i det så kallade funktionellt prioriterade vägnätet. Även här gör ett ensidigt fokus på de stora godsstråken och de mest trafikerade vägarna att brister riskerar att missas. Bärigheten på regionens landsbygdsvägar och broar behöver belysas, för att skogs- och livsmedelsproduktionen ska kunna klara sina transporter krävs det att de klarar 60 tons totalvikt året runt. Detta behöver utvecklas i länsplanen.</p>	Länsplanen får inte finansiera bärighetsåtgärder. I nationell plan är det prioriterat att alla BK1 vägar ska klassas om till BK4 under planperioden.	

LRF Örebro	<p>För verksamma på landsbygden är infrastruktur i form av vägar avgörande. Det finns egentligen inga valmöjligheter gällande transportsätt av varor till och från verksamheten. Särskilt det enskilda vägnätet är av vikt och får inte glömmas bort i sammanhanget. Den absoluta majoriteten av de transporter som krävs för produktion av livsmedel, energi och träråvara är beroende av det enskilda vägnätet. Även detta behöver framgå tydligare i länsplanen under förutsättningar och ingå i bristbedömningar. Utifrån den bristbedömningen kan en bättre bild skapas av hur stor del av länsplanen de enskilda vägarna bör få. I denna plan är en ytterst liten del avsatt för de enskilda vägarna och det går inte att utläsa hur den bedömningen har gjorts. Regionen väljer även att endast prioritera nyinvesteringar men har alla möjligheter att använda medlen till att stärka det enskilda vägnätet än mer, så som Region Södermanland valt att göra. Så som att öka antalet enskilda vägar med BK4-bärighet, beredskapsåtgärder men även för att främja kollektivtrafik och trafiksäkerhet.</p>	<p>Trafikverket sätter riktlinjer över vad man får söka för och det funkar likadant för alla regioner. Texten för enskilda vägar har utvecklats.</p>	6.5
LRF Örebro	<p>För de namngivna objekten i länsplanen samt vid trimningsåtgärder i stråk anser LRF att det är av yttersta vikt att framkomlighet för transporter kopplade till de gröna näringarna inte glöms bort i den fortsatta planeringen. Det finns en risk att trafiksäkerhetsåtgärder försämrar framkomligheten i onödan. Gods och kollektivtrafikens framkomlighet belyses i länsplanen men framkomlighet för maskiner i livsmedelsproduktion belyses inte. Det är av största vikt att lantbrukets maskiner kan ta sig fram vid ny-/ombyggnation, vilket kräver en bredd på över 4 meter.</p>	<p>Detta perspektiv delas i dialog med Trafikverket.</p>	
LRF Örebro	<p>För de namngivna objekten i länsplanen samt vid trimningsåtgärder i stråk anser LRF att det är av yttersta vikt att klimatanpassning inte glöms bort i den fortsatta planeringen. Vid dimensionering av avvattning, åtgärder osv. behöver marginal finnas för att inte orsaka problem med översvämningar på omgivande mark eller olägenheter längre nedströms i vattendrag. Detta är särskilt viktigt för att undvika påverkan på livsmedelsproduktion.</p>	<p>Region Örebro län instämmer, perspektivet tas med i utredningsarbeten.</p>	

LRF Örebro	LRF önskar, generellt sett, att vägunderhåll ska prioriteras framför nyinvesteringar med målet att återta underhållsskulden i hela vägnätet. LRF noterar att det belyses att regeringen har betonat fyrstegsprincipens betydelse, men att länsplanerna fortfarande saknar verktyg för att finansiera dess två första steg. LRF instämmer därför i att det vore bra om regelverket uppdateras så att länsplanerna kan finansiera åtgärder i alla fyra steg.	Ingen justering i länsplanen.	
LRF Örebro	Vad LRF förstår håller Trafikverket på med ett kompletterande underlag om enskilda vägar, varför LRF uppmanar regionen att delge detta yttrande med Trafikverket.	LRFs yttrande har delgetts Trafikverket.	
Mälardalstrafik	Gällande samfinansiering av objekt i nationell plan beskriver Region Örebro län att samfinansieringen i denna länsplan inte avser att peka mot specifika objekt utan istället samla dessa medel i en gemensam pott enligt förslaget. Utöver potten avseende samfinansiering av objekt i nationell plan saknar Mälardalstrafik dock finansiering av särskilt utpekade järnvägsåtgärder i Region Örebro läns förslag till länsplan. Viktiga åtgärder som kan lyftas fram som varken finns med i förslaget till nationell plan eller Region Örebro läns förslag till länsplan är dubbelspår på Mälarbanans enkelspåriga sträckor öster om Hovsta.	Stråken Örebro-Stockholm är viktiga för länet, önskemål uttrycks till Trafikverket och belyses tydligt i EBS storregionala systemanalys.	
Mälardalstrafik	Eftersom den nya utformningen på Örebro Södra påverkar vändmöjligheterna kan det även påverka Mälardalstrafiks möjligheter att trafikera stationen. Detta är olyckligt då det hade varit möjligt att hitta alternativa lösningar där det västra spåret (spår 30) flyttas västerut över den tidigare nedlagda delen av bangården för att kunna bygga en bredare mittplattform med planskild anslutning. Då hade stationen fortsatt kunnat ha tre plattformsspår men naturligtvis hade en sådan lösning inneburit en större investering.	Region Örebro län delar Mälardalstrafiks bild att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på Örebro Södra.	
Nora kommun	Vi saknar de kommunala styrdokument, så som Översiktsplan, detaljplaner, trafik- och cykelplaner m.m. Det är viktigt att regionala styrdokument analyseras och även tar hänsyn till kommunala dokument. Genom det kan en bättre helhetsbild uppnås och lokala kontexter kan få en annan regional innebörd.	Den kommunala planeringen tas i beaktande i utredningsskedet och det är förutsatt att kommunerna i deras inspel till länsplanen utgår från de kommunala styrdokument.	
Nora kommun	Tillgänglighet i tvärförbindelser: Tydliggör vilka tvärförbindelser som är viktiga och vilka är de som ska utvecklas? För Nora kommun är det viktigt med förbindelsen till t.ex. Lindesberg, Hällefors och Karlskoga.	Inom länsplanens ramar uttrycks inte sträckor så detaljerat. Det beskrivs på aggregerad nivå. Sedan remissversionen har en karta lagts till över stråken i länet för att tydliggöra de prioriterade stråken.	5.3.2

Nora kommun	Tillgänglighet i landsbygderna: Var tänker man sig dessa satsningar? Gäller detta t.ex. inomkommunala resor? Nora kommun har flera mindre landsbygdsorter som skulle gynnas av kollektivtrafik och utbyggnad av cykelnät längs landsvägar. Vi anser att det är viktigt med satsningar på hållplatser på landsbygden med t.ex. pendlarparkeringar och cykelparkering.	I utvecklingen av tillgängligheterna på landsbygderna görs olika insatser för att förbättringar ska ske. Det kan innebära inomkommunala resor i form av utbyggnation av cykelvägar men också åtgärder som bidrar till underlättande för kombinerade resor. I arbetet med att förbättra tillgängligheten samarbetar länsplanen med regionens enhet för kollektivtrafik för att förbättra tillgänglighet med kollektivtrafik.	
Nora kommun	Vidare vore det önskvärt att inriktningen för det finmaskiga vägnätet tydliggörs, samt viktiga stråk för GC-vägar längs dessa utifrån perspektivet säkra skolvägar	Vårt arbete med GC-vägar tydliggörs i den regionala cykelplanen. Vårt arbete med det finmaskiga vägnätet kan tydliggöras i framtida dialogmöten med Nora kommun.	
Nora kommun	Tillgänglighet till bytespunkter och noder: Vilka bytespunkter och noder anses som viktiga för Länsplanen? För Nora kommun är viktiga noder och bytespunkter: - Resecentrum, - Gyttopp, - Lilla Mon - Soltunet.	Ingen justering i länsplanen.	
Nora kommun	Hållbart resande: Hur ser den regionala cykelplanen ut som det hänvisas till? Får kommunerna i regionen även komma med inspel på den?	Ja, Region Örebro län kommer föra dialog med kommunerna inom arbetet med att revidera cykelplanen. inspel till plan kommer att tas emot.	
Nora kommun	Att använda fyrstegsprincipens första steg att tänka om gällande kollektivtrafiken. Kan man locka fler resande med t.ex. en gratis månad för nyinflyttade? Folder med information kring vart din närmsta hållplats finns och tidtabell för den. Vem ansvarar för att åtgärder enligt steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen genomförs, hur kan satsningar i dessa hämtas från länsplanen?	steg 1 och 2 åtgärder hamnar idag ofta mellan stolarna då det inte ligger på en specifik aktörs uppdrag att genomföra dessa. Detta är såklart olycksamt. Länsplanen får enligt förordningen inte finansiera steg 1 och 2 åtgärder, men det finns önskemål att det var möjligt. Tillsammans med många andra regioner lobbyar Region Örebro län för att det ska bli verklighet.	
Nora kommun	Vi noterar att vår kommun i avsnittet beskrivs som en av de kommuner där folkmängden förväntas stå still. Detta baseras på SCB:s prognos, som i huvudsak utgår från historisk utveckling. Vi vill dock lyfta fram att kommunen har ett politiskt mål att öka invånarantalet med cirka 20 %, motsvarande ca 2 300 personer.	Länsplanen är baserad på befolkningsstatistik och inte politiska mål.	
Nora kommun	Tillgänglighet och bostadsmarknad I detta avsnitt nämns att det idag saknas tillräckligt befolkningsunderlag för att driva kollektivtrafik med linjeturer på många platser i länet. Vår undran gällande detta är om man tittar bredare på att locka potentiella resenärer om	Det finns ingen potentialstudie framtagen kopplat till potentiell utveckling av reseunderlag.	

	hållplatser utvecklas, användning av mindre fordon, säkra cykelvägar m.m.?		
Nora kommun	Tillgänglighet för persontransporter Vi skulle vilja se en tabell som visar motsvarande information som tabell 1, men istället mellan andra kommuners resecentrum, som en del i målen om tillgänglighet i tvärförbindelser.	Vid utomregionala relationer har arbetet avgränsats till att titta på storstäder, nodstäder i grannregioner och stationer i länet. När trafik utreds i stråk tas hänsyn till pendlingsdata till alla stationslägen	
Nora kommun	Trafiksäkerhetsklassificering Vi saknar flera större vägar på kartbilden på s.30. För att få landsbygdsperspektivet skulle det vara betydelsefullt att få se motsvarande karta med klassificeringar men över respektive kommun. Det skulle också vara värdefullt att se en karta som visar trafiksäkerhetsklass tillsammans med olyckor/störningar. Är det gjort en konsekvensanalys av störningar?	Kartan på s. 30 är från NVDB. Ingen konsekvensanalys av störningar är genomförd inom ramen av länsplanens framttagande. trafiksäkerhetsklassning och olyckor/störningar är två av flera aspekter som inkluderas vid utredningar av vägar.	
Nora kommun	Örebro–Nora–Hällefors Vi vill understryka att detta stråk är av stor betydelse för vår kommuns utveckling. Med tanke på kommunens uttalade mål att öka invånarantalet med cirka 20 % (ca 2 300 personer), samt de insatser som görs för att stärka planberedskapen och attrahera nya invånare och verksamheter, kommer behovet av tillgänglig och pålitlig infrastruktur inom stråket att öka. Vi ser därför att det är särskilt viktigt att stråket fortsatt prioriteras både vad gäller vägstandard och kollektivtrafik, för att kunna stödja den önskade befolkningsutvecklingen och möjliggöra ökad arbetspendling samt attraktiva resmöjligheter för nya och befintliga invånare. I beskrivningen av detta stråk saknar vi godstrafik och vilken typ av pendling det handlar om. I vissa stråk specificeras arbetspendling, studiependling m.m. och i andra står det enbart pendling.	Har förtydligas detta i länsplanen.	5.3
Nora kommun	Karlskoga-Nora Känns onödigt att ha detta som ett eget stråk, detta borde kunna rymmas i stråket: Karlskoga - Gyttorespektive Filipstad – Hällefors – Kopparberg. Detta kan i så fall istället heta Karlskoga – Gyttorespektive Nora resp. På detta sätt undviks missförstånd.	Tack för inspel, har justerats i länsplanen.	5.3

Nora kommun	Nora-Lindesberg Detta stråk är även viktigt för sjukresor och idrotts-/fritidsresor.	Ingen justering i länsplanen.	
Nora kommun	Länsväg 244, Lilla Mon – Stribergskorset, sid 37 avgörande att de åtgärder som föreslås i åtgärdsvalsstudien genomförs i nära samverkan med kommunen. Det gäller bland annat tillgänglighetsanpassning av hållplatser, utbyggnad av gångoch cykelvägar, pendlarparkeringar samt ombyggnation av trafikplats Nora och infart vid Hitorp.	Ingen justering i länsplanen.	
Nora kommun	Trafiksäkerhetspott: Hur styrs dessa medel? Kan kommunerna komma med inspel på dessa åtgärder?	Åtgärder som finansieras i trafiksäkerhetspotten är åtgärder som framkommit i tidigare utredningar.	
Nora kommun	Är satsningar på det finmaskiga vägnätet mer prioriterade i denna plan? Nora kommun upplever nämligen att önskemål om åtgärder på finmaskigt vägnät ofta nekas. Vilka åtgärder tänker man sig i Länsplanen? Trafikverket avser öka underhållet av det finmaskiga vägnätet, men hur får vi in satsningar som breddning av vägar, GC-vägar, planskilda passager eller annat som behöver satsas på?	Det finmaskiga vägnätet är fortsatt prioriterat i förslag till länsplan. Länsplanen har möjlighet att finansiera utvecklingsåtgärder och medel finns avsatta för att kunna finansiera där identifierade åtgärder att det finns. Problematiken som Region Örebro län upptäckt är att det finmaskiga vägnätet ofta är i behov av underhåll eller re-investering, dvs åtgärder som ska finansieras av Trafikverket.	
Nora kommun	lyfta behovet av dialog med Region Örebro län och Trafikverket kring identifiering av lämpliga platser för pendlarparkeringar längs det statliga vägnätet.	Tas vidare till kommande samverkansmöten.	
Nora kommun	Prioriterade brister för utredningar Blir samtliga av dessa åtgärdsvalsstudier? Hur prioriteras dessa? Det vore önskvärt att en prioritering redovisas så kommunerna kan planera för när under perioden det är aktuellt att arbeta med en specifik vägsträckning.	Alla utredningar behöver inte bli ÄVS, men det är brister som på något plan behöver utredas vidare. Planförslaget är uppdaterat med en prioritering.	6.4
Trafikverket	Trafikverket ser ett behov av att tydliggöra hur prioriteringen av åtgärder har utförts. Trafikverkets regionala bristbeskrivningar och tillhörande rekommendationer kan med fördel användas som underlag för ett förtydligande.	Det är förtydligt i länsplanen att Trafikverkets regionala bristbeskrivningar och tillhörande rekommendationer har beaktats.	6.
Trafikverket	Vissa regioner, däribland Region Örebro län, har avsatt medel för utredningar. Det finns inget stöd för detta i Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Dessutom genomför Trafikverket en administrativ förändring och samlar utredningsmedel för alla 21 länsplaner i ett förvaltningsanslag. Trafikverket rekommenderar därför att Region Örebro län prioriterar om dessa medel till investeringar.	Justerat, men 8 miljoner kronor behålls för att medfinansiera lokaliseringstudier Nobelbanan.	

<p>Namnsinsamling stortorpsvägen</p>	<p>Alltför ofta upplever vi att det är osäkert att gå och cykla utmed Stortorpsvägen (väg 677) vid Ormesta och Mark. Det är direkt farligt för barnen att gå till busshållplatsen för deras skolskjuts, även om föräldrar går tillsammans med dem. På delar av vägsträckan finns stenmurar precis vid vägkanten som gör vägreten obefintlig. Flera är vi som har fått kasta oss i diket för att inte bli påkörda, ibland med barnvagn. Vi anser att det brådskar att fotgängare och cyklister ska kunna använda Stortorpsvägen på ett säkert sätt! Vårt förslag är att skyndsamt anlägga en separat gång- och cykelväg utmed Stortorpsvägen, åtminstone från Hjälmavägen till infarten till Mark. Det är många som anser att säkerheten utmed denna vägsträcka behöver prioriteras. Var god se bifogad lista med 214 namnunderskrifter och vi ber er läsa de personliga kommentarerna för att få en uppfattning av situationen.</p>	<p>Tack för erat engagemang! Inspel om efterfrågan på en trafiksäker gc-väg längst Stortorpsvägen tas vidare till vårt arbete med den regionala Cykelplanen.</p>	
--	---	--	--