Region Örebro län

Kallelse

Sammanträde med:

Samhällsbyggnadsnämnd

Sammanträdesdatum: 2022-03-17

Tid: kl. 09:00-12:00

Plats:

Meddela förhinder snarast möjligt till nämndsekreteraren.
Du som är ersättare meddelar om du kommer att närvara.

Tänk på våra allergiker och undvik starka dofter.

Ledamöter kallas
Nina Höijer (S), ordförande
Magnus Lagergren (KD), vice ordförande
Oskar Svärd (M), 2:e vice ordförande
Andreas Brorson (S)
Eva Järliden (S)
Jouni Slagner (S)
Solweig Oscarsson (S)
Tommy Ahlberg (S)
Lars-Göran Zetterlund (C)
Pär-Ove Lindqvist (M)
Fredrik Askhem (L)
Helena Bosved (MP)
Greger Persson (SD)
Bo Ammer (SD)
Jessica Carlqvist (V)

Ersättare underrättas
Therese Magnusson (S)
Antti Tsupukka (S)
Kent Grängstedt (S)
Björn Junaeus (KD)
Inga-Lill Andersson (C)
Arne Kumm (M)
Carina Börjesson (M)
Ronnie Erhard (M)
Christer Johansson (SD)

1. Protokollsjustering

Föredragande:
Tid: 09:00

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ordföranden och Greger Persson (SD) justerar dagens protokoll med Helena Bosved (MP) som ersättare.

Protokollet ska vara justerat senast den 31 mars 2022.

2. Svar på medborgarförslag om att e-kallelse ska vara giltig som bussbiljett likvärdigt papperskallelse inom tandvården/sjukvården

Diarienummer: 21RS2892

Föredragande: Fredrik Eliasson
Tid: 09:10

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att medborgarförslaget anses besvarat

Sammanfattning

Länstrafiken och Folktandvården har nu infört en teknisk lösning så att patienter kan åka med buss till och från tandvårdsbesöket på en digital biljett med Länstrafikens app. Nästa steg är att införa detta även för hälso- och sjukvården i samband med att vi utvecklar den nya appen för Länstrafiken.

Om en patient har bokat en tid själv genom Folktandvårdens webbtidbokning, så kan patienten kontakta sin Folktandvårdsklinik och be att få en tidsbekräftelse via pappersbrev. Tidsbekräftelsen fungerar som giltigt färdbevis på buss.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, Svar på medborgarförslag e-kallelse giltig som bussbiljett likvärdigt papperskallelse inom tandvården/sjukvården

3. Medborgarförslag skyddad cykelbana Kumla-Örebro, väg 690

Diarienummer: 22RS461

Föredragande: Simon Jäderberg
Tid: 09:15

Förslag till beslut
Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att förslaget tas omhand i arbete med ny regional cykelplan.

Sammanfattning
Ett medborgarförslag har inkommit. Medborgaren föreslår att de målade linjer som idag utgör ett cykelfält mellan Säbylundssjön norr om Kumla och Marieberg görs om till fysiska barriärer för ökad trafiksäkerhet.

Åtgärdsförslaget är redan identifierat av förvaltningen i arbetet med regional cykelplan. Åtgärden kan ge stor effekt för en mycket lägre kostnad än det hade varit att bygga helt ny cykelväg, hur stor kostnaden skulle bli är dock okänt.

Bedömningen är att åtgärden bör hanteras i arbetet med ny regional cykelplan, som remitteras under åren 2022. Efter att utbyggnadstakt prioriterats kan kostnader synas närmare tillsammans med Trafikverket.

Beslutsunderlag
- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, svar på medbogarförslag om skyddad cykelbana Kumla-Örebro, väg 690

4. Beslut om att skicka ut regional cykelplan 2022 på remiss
Diarienummer: 21RS8370

Föredragande: Simon Jäderberg
Tid: 09:20

Förslag till beslut
Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att föreliggande förslag till regional cykelplan skickas ut på remiss, utan politiskt ställningstagande till innehållet.

Sammanfattning
År 2016 beslutades nuvarande cykelstrategi med tillhörande utbyggnadsplan. År 2022 aktualiseras cykelstrategin och blir en cykelplan som lättare kan användas av Trafikverket när de ska genomföra länsplan för regional transportinfrastruktur. Även kommunerna ska kunna använda planen i sin planering.

Cykelplanen har fått en aktualiserad prioritering som har sin grund i nuvarande cykelstrategi. Barns skolvägar, vägar till/från kollektivtrafik och att bygga saknade länkar/uppgradera befintliga cykelvägar är prioritet.

Kommunerna ska i remissen få ta ställning till två finansieringsalternativ för byggande av cykelvägar på statligt vägnät. Ett alternativ har redan avfärdats.

Beslutsunderlag
- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, Beslut om att skicka ut regional cykelplan 2022 på remiss
- Identifierade behov av cykelvägar i Örebro län
- Bilaga 1 – urvalsmetodik
- Regional cykelplan 2022 remissversion
- Remissmissiv till regional cykelplan för Örebro län 2022

5. Svar på remiss om Trafikverkets del- och slutrapport om beredskapsflygplatser
Diarienummer: 21RS12470

Föredragande: Simon Jäderberg
Tid: 09:30

Förslag till beslut
Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att redovisat förslag till yttrande godkänns och skickas till Infrastrukturdepartementet samt

att paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning
Trafikverket har på uppdrag av regeringen gjort en utredning och översyn av beredskapsflygplatser i Sverige som levererats i två delar. Utredningen har berört samhällsviktigt flyg, totalförsvar och operativt funktionsansvar.

2020 presenterades en lista över tio befintliga beredskapsflygplatser och förslag på ytterligare nio stycken sådana, däribland Örebro flygplats. Den 5 augusti 2021 rapporterades en delrapport som föreslår ytterligare tre flygplatser. Anledningen är att Trafikverket bedömer att behovet för samhällsviktigt flyg och totalförsvar inte kan tillgodoses endast med dagens tio permanenta beredskapsflygplatser.

Det presenteras olika förslag på hur finansieringen av dessa beredskapsflygplatser ska gå till framöver, något remissinstanserna bör ta ställning till. Alternativen för finansiering är flera och kan innebära ett nytt system för beredskapsflygplatser. Trafikverket har identifierat följande alternativ:
• Utveckla dagens system
• Att ålägga flygplatser att hålla beredskap genom lagstiftning
• Bidrag för beredskap genom en ny stödordning
o Stödordning via undantagsregelverk
o Stödordning som anmäls
o Stödordning grundad på icke-ekonomisk verksamhet
• Ersättning för beredskap via statsbidrags- eller länsplaneförordningarna

I utredningen har Trafikverket tagit med totalförsvarsaspekter för att klarlägga behovet och kommit fram till att staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i

landet och att det krävs mer information och utredningar för att i ett annat uppdrag syna det närmare.

Det operativa funktionsansvaret (drift och kommunikation) vid beredskapsflygplatser har också utretts. Behovet av en myndighet med samlat uppdrag saknas och Trafikverket ber regeringen att peka ut en ansvarig.

Bedömningen är positiv till att se över dagens system och att utveckla lagstiftningen för beredskap. Örebro flygplats bör delta i framtida utredningar för att kunna påverka utformningen av systemet för beredskapsflygplatser eftersom de nu är utpekade som en sådan. De flesta metoder Trafikverket föreslår för finansiering är bra, däremot bör inte länsplaneförordningen vara ett alternativ för beredskapsbidrag till flygplatser.

Gällande totalförsvar gör trafikverket rätt i att rekommendera vidare utredning.

Gällande operativt funktionsansvar bedöms det samlade ansvaret i första hand ligga hos en myndighet för det finns tydliga risker med att upphandla funktionen.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, svar på remiss om Trafikverkets del- och slutrapport om Beredskapsflygplatser
- Ärendebeskrivning
- Bilaga 3 - Delrapport RU kompletterande underlag beredskapsflygplatser
- Bilaga 2 - Slutrapport beredkapsflygplatser, externt diarienummer TRV 2021/77081
- Region Örebro läns svar på remiss av Trafikverkets del- och slutrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter

6. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033

Diarienummer: 20RS4413

Föredragande: Simon Jäderberg
Tid: 09:35

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen besluta

att överlämna länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 till regeringen.

Sammanfattning

Regeringen har uppdragit Trafikverket och länsplaneupprättarna att ta fram Nationell plan och länsplaner för perioden 2022-2033. Detta uppdrag upprepas var fjärde år för att aktualisera planerna.

Länsplanen för Örebro län har fått en ökad budget jämfört med nuvarande länsplan. Planförslaget inrymmer infrastrukturåtgärder på statligt vägnät som är föreslagna i åtgärdsvalsstudier och medel till medfinansiering av åtgärder på kommunalt och enskilt vägnät samt samfinansiering av åtgärder på nationell infrastruktur. Planen har

tagits fram med hjälp av kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen i Örebro län, näringsliv och Svealandstrafiken.

Till länsplanen hör bilagor som beskriver styrande mål och strategier, ett uppdaterat nuläge utifrån flera olika perspektiv, bl a trafiksäkerhet, och en strategisk hållbarhetsbedömning som Trivector tagit fram. I hållbarhetsbedömningen ryms en lagstadgad miljöbedömning och en social konsekvensbedömning.

Planförslaget remitterades mellan 11 oktober 2021 och 21 januari 2022. I stora drag har remissförslaget fått positiv respons och inriktningen och kärnan i planen är bibehållen efter remissen. Remissen föranleder endast mindre förändringar som gör att beslutsversionen skiljer sig något från remissversionen gällande satsningar (objekt).

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033
- Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033
- Bilaga 1 – Mål och planer som påverkar länsplanen
- Bilaga 2 – Nuläge
- Bilaga 3 – Analys av trafiksäkerhetsutveckling av Trafikverket
- Bilaga 4 - Strategisk hållbarhetsbedömning för länsplan 2022-2033
- Remissynpunkter med bemötanden

Paus 10:05 - 10:15

7. Svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram för Dalarnas län

Diarienummer: 21RS12602

Föredragande: Lina Ramberg
Tid: 10:15

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att redovisat förslag till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Region Dalarna.

Sammanfattning

Kollektivtrafikmyndigheten i Dalarna har översänt sitt förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram på remiss.
Region Örebro län konstaterar att vi har landat i samma övergripande mål för utvecklingen av trafiken och att detta är gynnsamt för dialog och kommande beslut om trafikplikt för trafik över länsgräns.

Beslutsunderlag
- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, Svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram för Dalarnas län
- Bilaga 1 remiss - remissutgåva
- Svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram Dalarna 2022-2031

8. Trafikpliktsbeslut för nordöstra, sydöstra och södra länsdelen i enlighet med trafiktillägg augusti 2022
Diarienummer: 22RS1010

Föredragande: Fredrik Eliasson
Tid: 10:20

Förslag till beslut
Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att med stöd av lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän kollektivtrafik för trafikområde nordöstra länsdelen, trafikområde sydöstra länsdelen samt trafikområde södra länsdelen i enlighet med föreliggande förslag.

Sammanfattning
I augusti år 2022 tillsätts tre nya landsbygdslinjer i Örebro län. Trafiktillägget tar sin utgångspunkt de trafikreduceringar som implementerades vid tidtabellskiftet i december 2021.

Tre landsbygdlinjer går tillbaka i bruk, Hjortkvarn – Pålsboda, Kumla – Åbytorp samt Lindesberg – Kopparberg.

Trafikstart sker i augusti 2022.

Beslutsunderlag
- FöredragningPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, Trafikpliktsbeslut i enlighet med trafiktillägg augusti 2022
- Protokollsutdrag regionstyrelsen 2022-03-02 §28 RS Tillägg i kollektivtrafiken från augusti 2022 och framåt
- Allmän trafikplikt i nordöstra länsdelen
- Allmän trafikplikt i sydöstra länsdelen
- Allmän trafikplikt i södra länsdelen

9. Anmälnings- och meddelandeärenden till samhällsbyggnadsnämnden 17 mars 2022
Diarienummer: 22RS343

Föredragande:
Tid:

Förslag till beslut
Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna redovisningen.

Sammanfattning
Anmälningsärenden:
Delegationsrapport Samhällsbyggnadsnämnden januari 2022
Delegationsrapport Samhällsbyggnadsnämnden februari 2022
Sammanställning färdtjänstbeslut vecka 1-9

Meddelandeärenden:
§12 RS Tidsplan för verksamhetsplan med budget 2023 och uppföljning 2022

Beslutsunderlag
- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, delegationsbeslut

Gruppmöten 10:50 - 11:15

10. Information BRT
Föredragande: Jan Berglöf
Tid: 11:30

Region Örebro län

2

Svar på medborgarförslag om att e-kallelse ska vara giltig som bussbiljett likvärdigt papperskallelse inom tandvården/sjukvården

21RS2892

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Monica Stål

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 21RS2892

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på medborgarförslag om att e-kallelse ska vara giltig som bussbiljett likvärdigt papperskallelse inom tandvården/sjukvården

Förslag till beslut
Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att medborgarförslaget anses besvarat

Sammanfattning
Länstrafiken och Folktandvården har nu infört en teknisk lösning så att patienter kan åka med buss till och från tandvårdsbesöket på en digital biljett med Länstrafikens app. Nästa steg är att införa detta även för hälso- och sjukvården i samband med att vi utvecklar den nya appen för Länstrafiken.

Om en patient har bokat en tid själv genom Folktandvårdens webbtidbokning, så kan patienten kontakta sin Folktandvårdsklinik och be att få en tidsbekräftelse via pappersbrev. Tidsbekräftelsen fungerar som giltigt färdbevis på buss.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven
Biljettlösningen ger möjlighet till att samtliga grupper i samhället ska kunna resa med kollektivtrafiken och därmed finns inga konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Beslutsunderlag
Medborgarförslaget
FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, Svar på medborgarförslag e-kallelse giltig som bussbiljett likvärdigt papperskallelse inom tandvården/sjukvården

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Monica Stål

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 21RS2892

Johan Ljung
Områdeschef Trafik- och samhällsplanering

Skickas till:
Förslagsställaren

Region Örebro län

3

Medborgarförslag skyddad cykelbana Kumla-Örebro, väg 690

22RS461

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 22RS461

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Medborgarförslag skyddad cykelbana Kumla-Örebro, väg 690

Förslag till beslut
Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att förslaget tas omhand i arbete med ny regional cykelplan.

Sammanfattning
Ett medborgarförslag har inkommit. Medborgaren föreslår att de målade linjer som idag utgör ett cykelfält mellan Säbylundssjön norr om Kumla och Marieberg görs om till fysiska barriärer för ökad trafiksäkerhet.

Åtgärdsförslaget är redan identifierat av förvaltningen och bedömningen är att åtgärden bör hanteras i arbetet med ny regional cykelplan, som remitteras under åren 2022.

Ärendebeskrivning
Ett medborgarförslag har inkommit. Medborgaren föreslår att de målade linjer som idag utgör ett cykelfält mellan Säbylundssjön norr om Kumla och Marieberg görs om till fysiska barriärer för ökad trafiksäkerhet.

Åtgärdsförslaget är redan identifierat av förvaltningen i arbetet med regional cykelplan. Åtgärden kan ge stor effekt för en mycket lägre kostnad än det hade varit att bygga helt ny cykelväg, hur stor kostnaden skulle bli är dock okänt.

Bedömningen är att åtgärden bör hanteras i arbetet med ny regional cykelplan, som remitteras under åren 2022. Efter att utbyggnadstakt prioriterats kan kostnader synas närmare tillsammans med Trafikverket.

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 22RS461

Bedömning
Bedömningen är att förslaget bör inkluderas i arbetet med regional cykelplan under våren 2022.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven
Inga konsekvenser med detta beslut.

Ekonomiska konsekvenser
Inga konsekvenser med detta beslut.

Beslutsunderlag
Medborgarförslaget
FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, svar på medbogarförslag om skyddad cykelbana Kumla-Örebro, väg 690

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:
Henrik Jorbrant

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

4

Beslut om att skicka ut regional cykelplan 2022 på remiss

21RS8370

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 21RS8370

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Beslut om att skicka ut regional cykelplan 2022 på remiss

Förslag till beslut
Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att föreliggande förslag till regional cykelplan skickas ut på remiss, utan politiskt ställningstagande till innehållet.

Sammanfattning
År 2016 beslutades nuvarande cykelstrategi med tillhörande utbyggnadsplan. År 2022 aktualiseras cykelstrategin och blir en cykelplan som lättare kan användas av Trafikverket när de ska genomföra länsplan för regional transportinfrastruktur. Även kommunerna ska kunna använda planen i sin planering.

Cykelplanen har fått en aktualiserad prioritering som har sin grund i nuvarande cykelstrategi. Barns skolvägar, vägar till/från kollektivtrafik och att bygga saknade länkar/uppgradera befintliga cykelvägar är prioritet.

Kommunerna ska i remissen få ta ställning till två finansieringsalternativ för byggande av cykelvägar på statligt vägnät. Ett alternativ har redan avfärdats.

Ärendebeskrivning
Region Örebro län är länsplaneupprättare och därmed ansvarig för prioritering och fördelning av statliga medel i Nationell plan för transportinfrastruktur via länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län. Länsplanen innehåller medel för främst investering i statlig infrastruktur, men kan även medfinansiera åtgärder på kommunal infrastruktur. Trafikverket har i uppdrag att genomföra länsplanen, enligt förordning 1997:263.

I utveckling av infrastruktur ingår trafikslagsövergripande utredningar som genomförs tillsammans med Trafikverket och länets kommuner. I

utredningarna framkommer ofta åtgärdsförslag i form av cykelvägar. Ibland behövs endast en utredning om behovet av cykelväg längs en statlig väg.

Cykelplanen ska förenkla Trafikverkets genomförande av länsplanen genom att tydligt peka ut särskilda brister där cykelinfrastruktur saknas eller behöver förbättras. Cykelplanen ska också prioritera utbyggnadstakten av cykelvägar.

Cykelplanen ska också kunna användas av kommunerna som planeringsunderlag, eftersom kommunerna som väghållare själva bygger cykelväg på kommunalt vägnät men även har möjlighet att finansiera cykelåtgärder på statligt vägnät.

Förslag till cykelplan har ett fokus på att säkra barns skolvägar eftersom det i ett längre och bredare perspektiv kan motivera fler att välja hållbara trafikslag och aktivt resande. Målet är att använda medel kostnadseffektivt genom att främst prioritera byggnation av

- Cykelvägar för barns skolresor och fritidsresor, särskilt på landsbygden
- Cykelvägar till/från hållplatser för ökat kombinerat resande med cykel och kollektivtrafik
- där länkar mellan befintliga cykelvägar saknas
- där befintliga cykelvägar är bristfälliga

Tidigare har kraftiga kostnadsfördyringar för cykelvägar uttryckts som en utmaning som ger färre meter cykelväg idag än tidigare. Kostnaden per meter cykelväg har ökat från 2 500 kr/m år 2016 till 8 000 kr/m år 2021. Utmaningen kvarstår.

Inför remissen tillfrågades kommunerna om inspel till det som då var tre alternativ om finansiering. Alternativ två och tre som innebar motprestationer respektive nyttobaserad finansiering avfärdades på grund av att det skulle bli

- administrativt krångligt
- svårt att avgöra lokal/regional nytta
- stor risk att mindre kommuner inte har råd

100 procent finansiering av regionala cykelvägar är den metod som används idag och den kommer att kvarstå. Ambitionen är att utveckla samarbetet med kommunerna och Trafikverket istället och använda smarta metoder för att maximera effekten av investeringar i regional infrastruktur.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 21RS8370

Bedömning

Beslutet i sig att skicka ut förslaget på remiss bedöms inte få någon konsekvens.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet i sig att skicka ut förslaget på remiss bedöms inte få någon konsekvens.

Planförslaget gynnar miljöperspektivet utifrån att fler cykelvägar kan bidra till att fler väljer cykeln, ett trafikslag som inte genererar utsläpp av växthusgaser.

Barnperspektivet gynnas för att barn, som inte har tillgång till bil, kan ta sig fram på egen hand i transportsystemet. Barn som motionerar tenderar att ha bättre koncentration i skolan, vilket kan vara en effekt av bra cykelinfrastruktur kopplat till skolor. Det kan gynna länets utmaning med dåliga skolresultat.

Både kvinnor och män gynnas av fler cykelvägar. Kvinnor gynnas lite mer eftersom kvinnor generellt använder cykel och kollektivtrafik som färdmedel oftare än män.

Cykelvägar gynnar även människor utan körkort och människor med behov av andra färdmedel än bil via förbättrad tillgång till transportsystemet.

Ekonomiska konsekvenser

Region Örebro län väntas inte få några ekonomiska konsekvenser. Cykelvägarna som ska utredas eller byggas och nämns i cykelplanen finansieras av länsplanen, som innehåller statliga medel.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM
Regional cykelplan 2022 remissversion
Bilaga 1 – urvalsmetodik
Identifierade behov av cykelvägar i Örebro län
Remissmissiv till regional cykelplan för Örebro län 2022

Johan Ljung

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 21RS8370

Områdeschef

Skickas till:
Länets kommuner
Länsstyrelsen i Örebro län
Trafikverket

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Kommun	Sträcka	Vägnr	Längd (km)	Vägbredd	Cykelpotential arbetspendling	Trafikmängd
Örebro/Kumla	Mosås - Kumla	690	4	9,6-13,5	3101	3510
Nora	Nora-Gyttorp	244	2	6,6-13,5	274	4370
Örebro	Marieberg - Mosås	690	3,5	9,6-13,5	2207	4590
Ljusnarsberg	Kopparberg(kyrkbackenskolan)-bryggeriet	63	0,4	6,6-13,5	213	4820
Hällefors	Grythyttan - Hällefors	244-63	6	6,6-9,5	250	3120
Kumla/Hallsberg	Sannahed -Ralavägen	641	2	6,6-9,5	512	1980
Örebro	Hovsta - Ölmbrotorp	830	4,5	3,6-9,5	404	2580
Lindesberg	Vedevåg - Lindesberg	249/860	5	3,6-9,5	302	3540
Örebro	N Bro - Almbro	675	2,7	3,6-6,5	696	990
Örebro	N Bro	675	1,3	3,6-6,5	1074	990
Örebro	Ekeby-Almby	679	1,2	3,6-6,5	405	300
Kumla	Ekeby	642	0,3	3,6-6,5	441	130
Hallsberg	Hallsberg - Östansjö	529	3,4	6,6-9,5	251	2200
Örebro	Närkes Kil – Väg 746	744	4,4	3,6-6,5	309	2040
Örebro	Odensbacken	207	2,4	1-6,5	167	3200
Kumla	Kumla	529	1,6	3,6-9,5	332	5910
Örebro	Örebro - Vintrosa	691	14,6	3,6-13,6	369	680
Hallsberg	Pålsboda - Hallsberg	633	7,7	3,6-6,5	286	1420
Örebro	Vintrosa	730	1	3,6-9,5	221	2610
Askersund	Askersund - Åmmeberg	590-586	5,4	3,6-6,5	274	1050
Hallsberg/Askersund	Hallsberg - Åsbro	627	6,6	6,6-9,5	204	1930
Karlskoga	Karlskoga- Gälleråsen	205	3,85	6,6-9,5	181	4920
Kumla/Hallsberg	Kumla - Hallsberg	529	4,2	6,6-13,5	224	7190
Örebro	Ölmbrotorp	830	1,6	6,6-9,5	203	1900
Örebro	Odensbacken - Hampetorp	52	8	6,6-9,5	0	4250
Örebro	Marieberg - väg 687	51	2	2+1	107	6000
Ljusnarsberg	Kopparberg	799-792	2,9	3,6-9,5	170	2980
Örebro	Stora Mellösa - Odensbacken	207	4,8	3,6-6,5	90	2750
Askersund	Åsbro	608	1,2	3,6-6,5	220	1720
Kumla/Hallsberg	Ekeby - Sköllersta	672	4,6	3,6-6,5	248	900
Askersund	Åmmeberg	586	3,1	3,6-6,5	253	1660

Örebro	Örebro - Stortorp	677	5,1	3,6-6,5	331	900
Laxå	Laxå - Röfors	205	1,6	6,6-9,5	19	2410
Örebro/Kumla	Almbro - Ekeby	51-642	3,5	3,6-6,5	388	130
Örebro	Ekeby-Almby - Stora Mellösa	679-207	11	3,6-6,5	0	3300
Lindesberg	Vedevåg - Lindesberg	249-845/860	5	6,6-9,5	24	3540
Lekeberg	Fjugesta-Mullhyttan	204	9	6,6-9,5	100	3110
Örebro	Glanshammar	823	1,2	3,6-9,5	352	1980
Lindesberg	Lindesberg/Gusselby	68	2,52	3,6-9,5	212	3330
Hallsberg/Örebro	Sköllersta - Askersby	52	8,8	6,6-9,5	68	5260
Lekeberg	Lanna - Fjugesta	204	6,2	6,6-9,5	146	3000
Lindesberg	Fellingsbro	249	2,7	6,6-9,5	54	2820
Lekeberg	Lanna	204	0,2	6,6-9,5	144	3830
Degerfors	Degerfors	555	0,7	6,6-9,5	117	880
Örebro	Hampetorp	52	1,5	6,6-9,5	18	3890
Kumla	Kumla - Kvarntorp (rondellen)	52	5,6	6,6-9,5	182	4640
Kumla/Hallsberg	Kvarntorp - Sköllersta	52	2,3	6,6-9,5	146	5260
Degerfors	Degerfors-Svartå	205	11,3	6,6-9,5	0	2050
Hallsberg	Sköllersta	52	2	6,6-9,5	135	5260
Hallsberg	Pålsboda	51	1,9	3,6-9,5	119	x
Karlskoga	Karlskoga - Lerängen (722)	243	1,68	3,6-9,5	163	2080
Lindesberg	Fellingsbro	815	0,6	3,6-6,5	30	1140
Askersund	Rude - Olshammar	49	10,3	2+1	0	2400
Lindesberg	Frövi - Vedevåg	831-249	7	6,6-9,5	102	2950
Örebro	Stora Mellösa	207	0,8	3,6-6,5	110	200
Lindesberg	Vedevåg	249	2,3	6,6-9,5	126	2950
Örebro	Odensbacken	667	0,5	3,6-6,5	14	210
Örebro	Stora Mellösa	668	0,5	3,6-6,5	78	3320
Kumla	52 - Hällabrottet	637	1,8	9,6-13,5	4	5960
Laxå	Laxå - Ågrena	205	5,2	6,6-9,5	80	1300
Laxå	Laxå - Hasselfors	E20/511	15,6	3,6-6,5	2	700
Lekeberg	Fjugesta - Mullhyttan	"204"	11	6,6-9,5	100	2270
Lindesberg	Storå - Stråssa	871	3,1	6,6-9,5	49	800
Örebro/Lindesberg	Ervalla - Frövi	831	6,5	6,6-9,5	61	2630

Lekeberg	Fjugesta-Mullhyttan	204	9	6,6-9,5	100	2270
Lindesberg	Frövi	831	1	6,6-9,5	130	2860
Ljusnarsberg	Kopparberg - Ställdalen	792	4,3	6,6-9,5	160	1240
Lindesberg	Fellingsbro - Arboga	249	12,9	3,6-6,5	0	2730
Kumla	Hällabrottet	637	3,1	6,6-9,5	285	320
Lindesberg	Frövi (831) - Fellingsbro	249	13,4	6,6-9,5	94	2180
Nora	Karlslunds kapell - Born	767	2,8	3,6-9,5	116	1950
Hallsberg	Östansjö	529	2,4	6,6-9,5	117	2200
Askersund	Åsbro - Skyllberg (Rönneshyttevägen)	608-595	7,5	6,6-9,5	109	600
Nora	Ås - Striberg	763	2,5	3,6-6,5	91	690
Lekeberg	Mullhyttan	513-204	1,8	3,6-6,5	54	1320
Askersund	Hammar-Harge	50/589	1,2	3,6-6,5	6	?
Örebro	Vintrosa - Lanna	730-562	1,3	3,6-6,5	171	880
Hällefors	Grythyttan	718	1,8	3,6-9,5	167	1004
Lindesberg	Frövi	842	1,6	3,6-9,5	130	810
Hallsberg	Sköllersta - Pålsboda	51	6,5	3,6-6,5	70	1000
Hallsberg	Östansjö - Vretstorp	529-517	6,1	6,6-9,5	0	1060
Degerfors	Svartå	205		6,6-9,5	44	1940
Nora	Ås	763	0,7	6,6-9,5	76	1710
Ljusnarsberg	Ställdalen	792	1,9	1-9,5	113	810
Örebro/Lekeberg	Vintrosa - Lanna	730-691	1,3	6,6-9,5	28	2610
Nora	Striberg	763	0,3	3,6-6,5	24	690
Lekeberg	Fjugesta	564	5,3	6,6-9,5	46	2020
Örebro	Stortorp-Hidingsta	677	3,25	3,6-6,5	149	640
Örebro	Ervalla	831	0,9	6,6-9,5	36	1820
Karlskoga/Degerfors	Dammängsvägen - Duvedalen	555	2,5	3,6-6,5	0	880
Lekeberg	Fjugesta (Kyrkvägen)	524	0,8	3,6-6,5	143	929
Kumla	Ekeby - Kvarntorp (rondellen)	642-51	2,1	3,6-6,5	130	130
Lindesberg	Södra infarten Lindesberg - Yxe	50-766	1,7	2+1	0	6950
Örebro	E20 - länsgräns	823	8,3	9,6-13,5	14	2710
Lekeberg	Hidinge skola - Sälvenkorset	566	0,7	3,6-6,5	43	650
Degerfors	Duvedalen - Degerfors	555	3,5	6,6-9,5	47	880

Hallsberg	Sköllersta	673	1	3,6-6,5	135	910
Örebro/Sörmland	Hampetorp - Läppe	52	7	6,6-9,5	0	3110
Örebro	Ölmbrotorp - Ervalla	830	4,8	3,6-9,5	122	1480
Laxå	Sandstubbetorg - Åvik (505/511)	20	2,6	3,6-6,5	0	700
Lekeberg/Degerfors	Mullhyttan - Svartå	"204"	11	6,6-9,5	0	900
Lekeberg/Degerfors	Mullhyttan - Svartå	204	11,5	6,6-9,5	0	900
Karlskoga	Västerleden-Kilsta	708		3,6-9,5	107	690
Kumla	Hällabrottet - 633	637	1,4	6,6-9,5	0	320
Kumla/Lekeberg	Åbytorp - Fjugesta	534	13,5	3,6-6,5	60	1440
Kumla	Hardemo - 20	532	5,5	3,6-6,5	18	540
Lekeberg	Fjugesta	518	1,5	3,6-6,5	7	690
Degerfors	Åtorp	545		6,6-9,5	37	830
Kumla	Kumla - Ekeby	647	8	3,6-6,5	76	410
Örebro/Lekeberg	Vintrosa - Lekhyttan	730/691	7	6,6-9,5	0	460
Kumla	Åbytorp	628	0,7	3,6-6,5	75	620
Askersund	Stubbetorp - Aspa	49	0,5			
Askersund	Stjärnsund-Hammar	50	0,5			
Hallsberg/Askersund	Hallsberg - Åsbro (Långängsspåret)		Banvall idag			
Örebro	Trafikplats Adolfsberg	18	0,2			
Örebro	Trafikplats Förlunda	18	0,2			
Örebro	Trafikplats Munkatorp	823	0,2			
Örebro	Trafikplats Karlslundsgatan	18	0,2			

Hastighet
80
70
50
50
80
70
70
80
70
50
50
50
70
70
50
70
70
80
50
70
80
80
80
70
80
100
50
80
30
70
50

70
80
70
70
80
80
50
80
80
80
50
80
70
50
80
80
80
80
50
70
50
80
70
30
70
30
30
80
80
80
80
70
80

80
50
80
80
70
80
70
50
80
70
50
50
70
50
50
70
70
50
50
50
40
50
40
70
70
40
70
70
50
40
70

40
80
70
70
70
70
70
70
70
70
70
50
70
70
30

Bilaga 1

Regional cykelplan för Örebro län

Version: 1

Bilaga 1

Regional cykelplan för Örebro län

2022-01-13

Innehåll

1. Underlag och metod 4
1.1 Cykelpotentialstudie 4
1.2 Cykelbarhet 8
2. Prioritering av cykelvägar på statligt vägnät 10
Steg 1 – inventering av cykelstråk 10
Steg 2 – förutsättningar 11
Steg 3 – poängsättning 11
Kollektivtrafik 11
Cykelpotentialstudie 12
Sociala nyckelvärden 12
Kommunal prioritering 13
Poängmatris 13
Steg 4 - kvalitativ analys 15
Prioritering 15

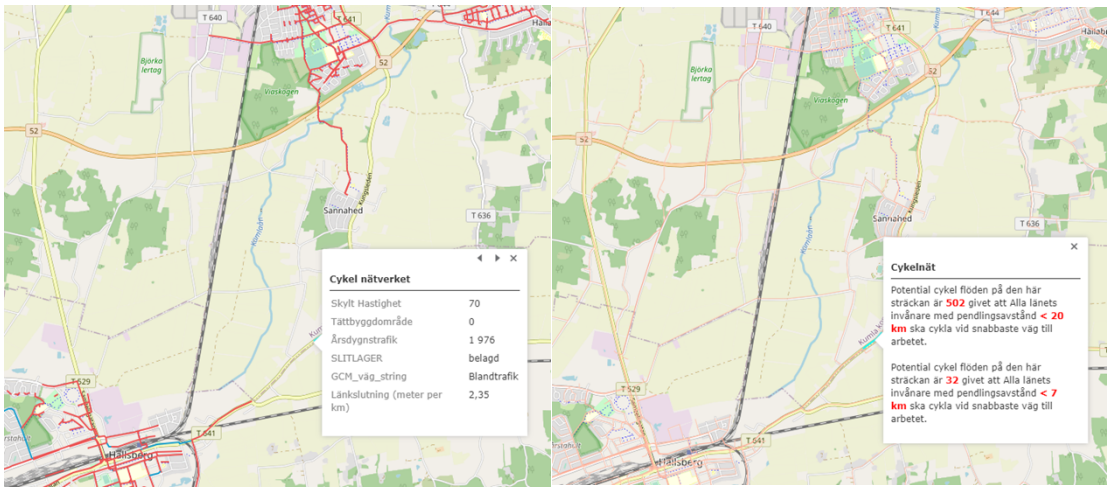
1. Underlag och metod

I det här avsnittet beskrivs vilket underlag som har använts och hur prioritering av cykelvägar har gjorts.

1.1 Cykelpotentialstudie

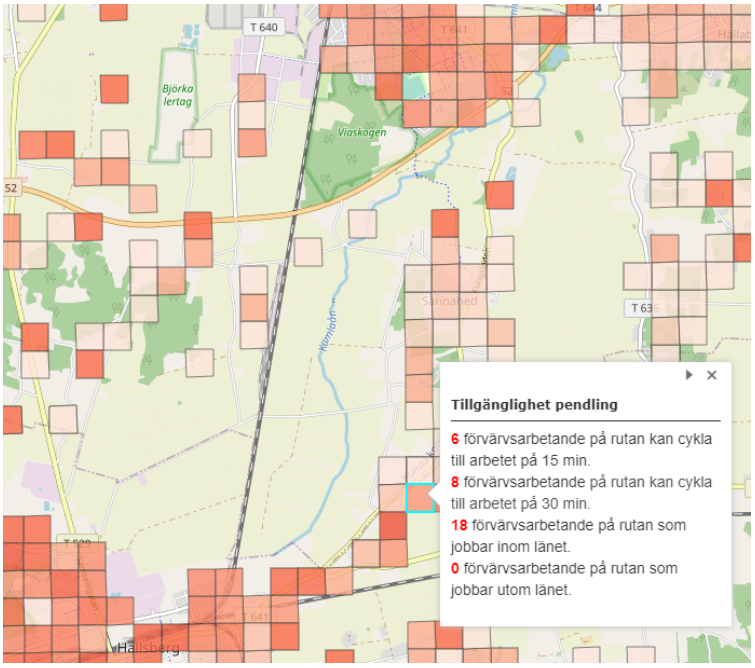
2019 tog VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) fram en *cykelpotentialstudie* på beställning av Region Örebro län, Region Sörmland och Region Västmanland. Syftet var att ge bättre beslutsunderlag till nästa framtagande av länsplan och planering för cykelinfrastruktur. Cykelpotentialstudien har ersatt den tidigare använda *Kågessonmodellen* som angav ett mått på behov av cykelväg utifrån ortsstorlek och avstånd mellan tätorter. Med hjälp av cykelpotentialstudien kan vi nu se vilka stråk i länet som har den högsta potentialen för cykling, vilket underlättar prioriteringen. Cykelpotentialstudien väger in både ortsstorlek och avstånd mellan invånarnas faktiska bostad och arbete/skola liksom tillgång till kollektivtrafik. VTI har använt en metod som utgått från befolkningsuppgifter och kunnat koppla hem till arbetsplats eller skola och har simulerat troliga resvägar utifrån olika antaganden. Metoden gör cykelpotentialstudien mer pålitlig än Kågessonmodellen eftersom vi i högre grad kan se hur människor kan tänka sig röra sig i sin vardag.

Resultatet visualiseras i en klickbar karttjänst där information om vägar även hämtats från Trafikverkets NVDB (Nationella vägdatabasen), vilket gör att man kan se om cykelbana finns, hastighet på motordrivna fordon, årsdygnsmedeltrafik, vägbeläggning, lutning etcetera. All data sammanvägs när potentialen räknas fram eftersom geografiska och infrastrukturella faktorer påverkar hur snabbt och säkert cyklisten kan ta sig fram. Antaganden är att alla förvärvsarbetande som har ett pendlingsavstånd på max 20 km, eller 7 km, ska cykla till arbetet via den snabbaste vägen och att ingen ska jobba hemifrån. Cykelpotentialstudien gjordes innan Coronapandemin slog till.

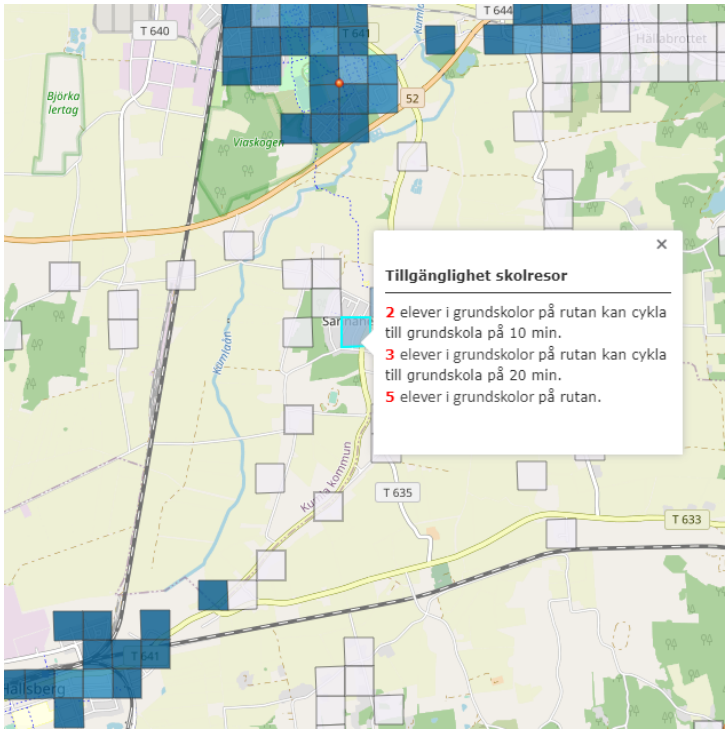


Figur 1. Till vänster, visualisering av dagens förutsättningar. Till höger visas potentialen på sträckan utifrån angivna antaganden.

Studien visar också tillgängligheten som finns idag och har i SAMS-rutor en värdering av hur många förvärvsarbetande eller skolelever som kan cykla till arbetet på 15 minuter respektive till skola på 10 minuter. Det ger en bild av potentialen av att bygga cykelbana på just den platsen. I exemplet visas potentialen för Sannahed – Ralavägen som, när den är klar, kommer binda ihop Hallsberg och Kumla, via Sannahed.



Figur 2. Ju rödare ruta desto större andel av de som bor i rutan kan cykla till arbetet på max 15 minuter.



Figur 3. Ju blåare färg desto större andel barn i rutan kan cykla till grundskola på 10 minuter.

Cykelpotentialstudien räknar med att alla ska cykla till arbetet eller skolan. Siffrorna är därför mer en fingervisning av vilka stråk som kan tänkas ha stor potential att vara ett samhällsekonomiskt effektivt cykelobjekt. En stor del av potentialen för arbetsrelaterade resor ligger i de långa resorna med cykel som möjliggörs av elcyklar och andra elfordon. Men en cykelbana ger också möjlighet till andra typer av resor som inte sker längs hela stråket. Potentialen för skolresor ger ytterligare kunskap om sträckan men för att titta på behovet av cykelväg vid länets skolor behövs även kommunernas lokala kunskap.

Stråk med potential för arbetspendling

I inventeringen av stråk har vi haft flera utgångspunkter. Dels de stråk som identifierats tillsammans med kommunerna när *Cykelstrategi för Örebroregionen* togs fram 2015, dels de stråk och delsträckor identifierade i utredningar som genomförts, och dels de inspel som kommit in i arbetet med länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033. Den siffra som nedan beskriver potentialen i dessa stråk är inte den högsta och heller inte den lägsta på stråket. Potentialen varierar nämligen över långa sträckor och kan ibland till och med vara 0 för både arbetspendling och skolresor på en plats, men ha stor potential på en annan plats. Sträckor som inte nämns i listorna nedan har mindre än 100 i potential men finns med i bilaga 3 som innehåller bruttolistan över stråken.

De kursiva raderna är stråk där vägplan avslutats/pågår. Grythyttan-Hällefors, Sannahed – Ralavägen, Norra Bro – Almbro byggs som separata gång- och

cykelvägar med upprustade hållplatser vid vägen. Örebro – Ekeby blir separat gång- och cykelväg fram till Gällersta kyrka och åtgärdas i samband med ombyggnation av väg 51. Väg 642 har fått asfaltsbeläggning för säkrare cykling.

Stråket Örebro – Garphyttan är inte aktuell för att cykelväg finns på banvall i närheten. Kopparberg C – Bryggeriet är bara delvis utbyggt och får därför stå kvar. Väg 529 Kumla – Hallsberg är överstruken för det finns högre potential i andra förbindelser som inte ligger längs med statligt vägnät.

Cykelbanor med hög potential för arbetspendling 20km (>400 personer)

Kommun	Väg	Sträcka	Potential
Kumla/Örebro	690	Kumla-Örebro	2218
Kumla/Örebro	*51/642*	*Örebro-Ekeby*	*776*
Örebro	*675*	*Norra Bro-Almbro*	*700*
~~Örebro~~	~~733~~	~~Örebro – Garphyttan~~	~~640~~
Hallsberg/Kumla	*641*	*Sannahed – Ralavägen*	*512*
Örebro	830	Hovsta - Ölmbrotorp	452
Lekeberg/Örebro	691	Örebro – Lanna, Örebro - Vintrosa	410

Cykelbanor med medel potential för arbetspendling (200-400 personer)

Kommun	Väg	Sträcka	Potential
Örebro	677	Örebro – Stortorp	331
Örebro	744	Örebro – Närkes kil	309
Lindesberg	249/860	Lindesberg – Vedevåg	302
Hällefors	*63/244*	*Grythyttan - Hällefors*	*279*
Askersund	590/586	Askersund – Åmmeberg	274
Nora	244	Nora – Gyttorp	274
Hallsberg	529	Hallsberg – Östansjö	251
Kumla	672	Ekeby – Sköllersta	248
Hallsberg	633	Hallsberg – Pålsboda	229
~~Kumla/Hallsberg~~	~~529~~	~~Kumla – Hallsberg~~	~~224~~
Ljusnarsberg	63	Kopparberg C – Bryggeriet	213
Lindesberg	68/864	Lindesberg – Gusselby	212
Hallsberg	627	Hallsberg – Åsbro	204

Cykelbanor med låg potential för arbetspendling (100-200 personer)

Kommun	Väg	Sträcka	Potential
Kumla	52	Kumla – Kvarntorpsrondellen	182
Karlskoga	205	Karlskoga – Gälleråsen	181

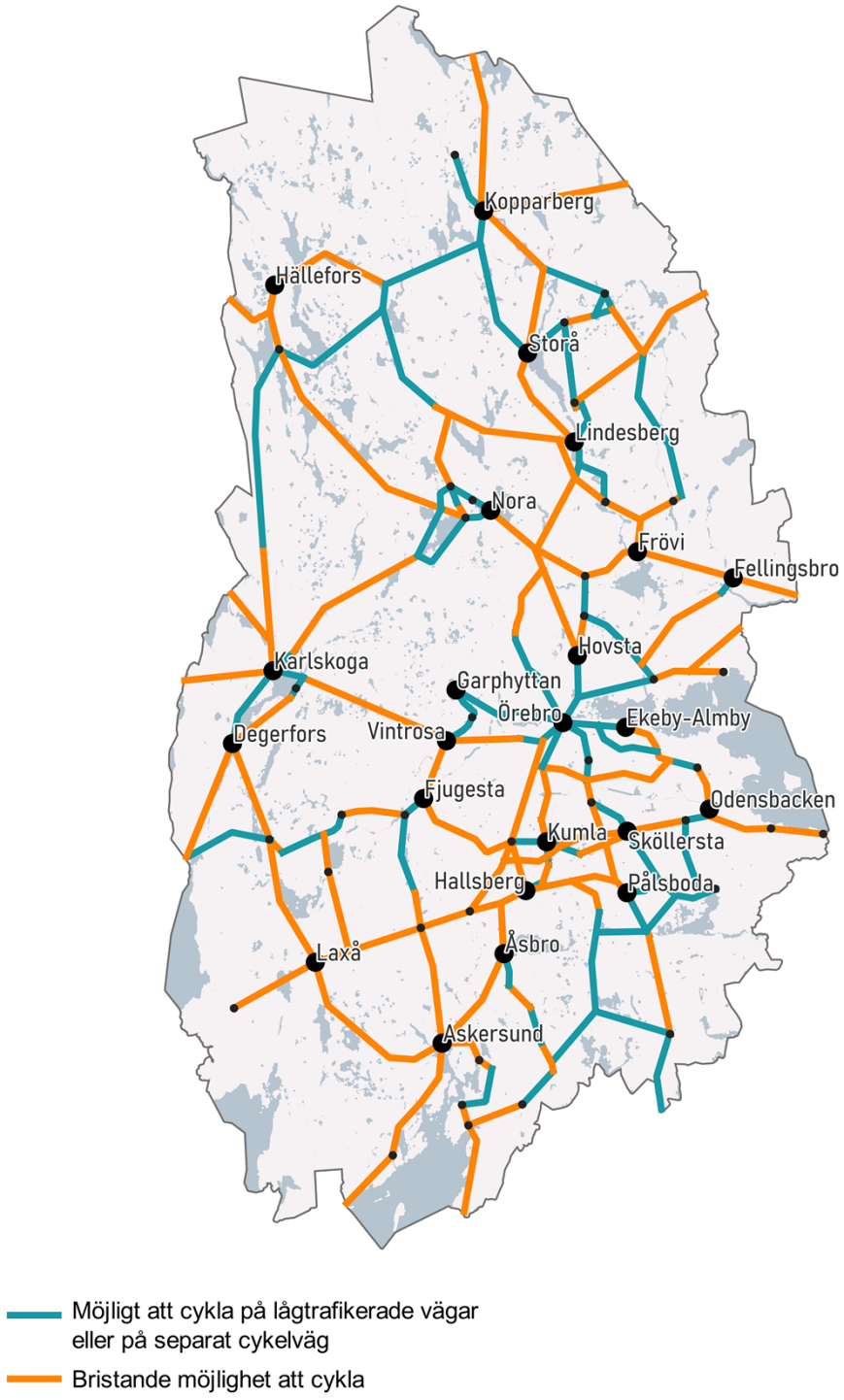
Örebro	730/562	Vintrosa – Lanna	171
Ljusnarsberg	233/799	Kopparberg – Bångbro	170
Karlskoga	243	Karlskoga – Lerängen	163
Ljusnarsberg	792	Kopparberg – Ställdalen	160
Örebro	677	Stortorp – Hidingsta	149
Kumla	52	Kvarntorp – Sköllersta	146
Lekeberg	204	Lanna – Fjugesta	146
Kumla	51/642	Ekeby – Kvarntorp	130
Örebro	830	Ölmbrotorp – Ervalla	122
Degerfors	555	Degerfors - Duvedalen	117
Nora	767	Karlslunds kapell – Born	116
Askersund/Hallsberg	595/597 /608	Åsbro – Skyllberg	109
Karlskoga	708	Västerleden – Kilsta	107
Nora	765	Nora – väg 244	104
Lindesberg	249/831	Frövi – Vedevåg	102
Lekeberg	204	Fjugesta – Mullhyttan	100

1.2 Cykelbarhet

Tyréns[1] har tagit fram en metod för att mäta cykelbarhet på väg. Cykelbarheten beskriver om vägen är lämplig att cykla på. Är det tillräckligt låg hastighet för övrig trafik, tillräcklig få fordon och en infrastruktur som ger förutsättningar för säker cykling så är vägen cykelbar.

I appliceringen av metoden för Örebro län har data från NVDB använts. Resultatet av cykelbarheten visualiseras i en karta som ger en överblick över vilka förbindelser i länet som är cykelbara eller inte. Det är data för både kommunalt och statligt vägnät som har använts.

[1] https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet_slutrapport.pdf


Kopparberg
Hällefors
Storå
Lindesberg
Nora
Frövi
Fellingsbro
Hovsta
Karlskoga
Garphyttan
Örebro
Ekeby-Almby
Degerfors
Vintrosa
Fjugesta
Odensbacken
Kumla
Sköllersta
Hallsberg
Pålsboda
Åsbro
Laxå
Askersund
Möjligt att cykla på lågtrafikerade vägar eller på separat cykelväg
Bristande möjlighet att cykla

2. Prioritering av cykelvägar på statligt vägnät

Region Örebro län är ansvarig för utvecklingsmedel för cykelinfrastruktur på statligt regionalt vägnät via rollen som länsplaneupprättare. Medel för investeringar finns i länsplan för regional transportinfrastruktur. Länsplanen genomförs av Trafikverket, som är väghållare av de vägar som investeringarna görs. Vilka cykelvägar som ska byggas finns beskrivet i den regionala cykelplanen. Där har en regional politisk prioritering gjorts och Trafikverket bygger ut cykelvägarna enligt den prioriteringen i den takt budgeten i länsplanen tillåter.

Prioriteringen har föregåtts av ett arbete som består av tre delar

- Inventering
- Poängsättning
- Kvalitativ analys

I inventeringen är både kommuner och Trafikverket inblandade. Deras kunskap behövs för att dels veta vilka stråk som saknar cykelväg och längs vilka vägar det är aktuellt att bygga cykelväg.

I delen där poängsättningen görs har flera faktorer spelat roll, såväl infrastrukturella som sociala. Varje potentiell cykelväg har bedömts utifrån samma grunder.

Den kvalitativa analysen är både en problembeskrivning av de faktorer som bedömts poängmässigt och en sammanvägd bedömning av infrastrukturella och sociala aspekter samt det som finns i omvärlden som kan påverka. Till exempel andra byggnationer, järnvägsspår etcetera som kan leda till minskade/ökade kostnader. Sammanvägt leder det till en prioritering.

Steg 1 – inventering av cykelstråk

Inför den första regionala cykelstrategin som togs fram 2016 så gjordes ett rejält inventeringsarbete med hjälp av länets kommuner som bidrog med lokal kunskap om vilka vägar där utbyggnad av regional cykelväg var önskvärd/behövdes. Det arbetet resulterade i utpekande av 61 olika stråk bestående av 165 sträckor, varav 46 är befintliga cykelvägar idag.

Vid framtagande av ny länsplan för åren 2022-2033 skickades formella frågor ut till kommunerna där en uppgift var att identifiera brister och behov inom infrastruktur. Kommunerna ombads också prioritera bristerna. Denna information har kompletterat den första inventeringen. Inför framtagandet av ny regional cykelplan har det material

som sammanställts i en excelfil efter inventeringarna skickats ut till kommunerna för ytterligare inspel av prioriteringar och nya cykelstråk.

Steg 2 – förutsättningar

Varje väg i länet har sina egna förutsättningar som spelar olika stor betydelse för cyklisten och för investeringen i sig.

För cyklisten är det viktigt att vägen är säker och cykelbar. En separat cykelbana bidrar till det bäst. Men för de stråk där det inte finns en cykelbana går det att på sikt acceptera vissa förutsättningar mer än andra. Framförallt spelar följande aspekter roll:

- Bredd på vägen
- Hastighet på övriga fordon (km/h)
- Trafikmängd (ÅDT, årsdygnsmedeltrafik)

Som exempel kan det vara rimligt att vänta med att bygga cykelbana på en bred väg och låg trafikmängd för att de faktorerna tillsammans gör att det blir lättare för motorfordon att väja och färre konfliktpunkter än på smalare vägar. Då kan de begränsade medlen istället läggas på att bygga cykelbana vid vägar som har sämre förutsättningar med smal vägbana och/eller hög hastighet eller trafikmängd. Det finns dock på särskilt breda vägar möjlighet att med små medel skapa ett säkert regionalt cykelstråk.

Steg 3 – poängsättning

För att se vilka potentiella cykelvägar som skulle kunna ge bäst effekt för pengarna på trafiksäkerhet och tillgänglighet har ett poängsystem skapats. Utöver de ovan beskrivna förutsättningarna har tre faktorer lagts till:

1. Om cykelvägen ligger längs med kollektivtrafikstråk
2. Om det finns hög cykelpotential
3. Sociala nyckelvärden

Kollektivtrafik

Att bygga cykelvägar där det finns kollektivtrafik skapar bättre incitament att välja cykeln ihop med kollektivtrafik istället för att välja bil. Det bidrar till att ”hela resan” ska funka för resenären. I nuläget saknas cykelväg längs stora delar av det vägnät som täcks av kollektivtrafikens yttäckning vilket gör det naturligt för många som inte bor direkt vid en hållplats att välja bort kollektivtrafiken till förmån för bilen för att det är långt och farligt att gå/cykla till en hållplats. Det leder bland annat till mindre intäkter till kollektivtrafiken, vilket leder till färre medel för att bedriva trafik i länet och till trängselproblem i transportsystemet och mer utsläpp av växthusgaser.

För de som inte har valet att ta bilen, barn och personer utan körkort, tvingas de att ta sig en ibland farlig och långa vägen till hållplatsen. Det valet visar på att vi varken har ett jämlikt eller jämställt transportsystem och därför har denna faktor prioriterats högt i poängsättningen. Där låg potential för cykling och kollektivtrafik finns fungerar det ofta bra att cykla på lågtrafikerat vägnät eller använda Närtrafik[2] för att ta sig till närmsta hållplats.

Cykelpotentialstudie

2019 tog VTI (statens väg- och transportforskningsinstitut) fram en Cykelpotentialstudie på beställning av Region Örebro län. Där har data från NVDB (nationella vägdatabasen) om transportinfrastrukturen samkörts med data om befolkning från SCB, som visar var människor i länet bor och arbetar eller går i skola. Utifrån data visar analysen vilka vägar i länet som har högst potential för cykling om cyklisten tar den snabbaste vägen mellan punkt A och B. Cykelpotentialstudien har därför även den vägt tungt i poängsättningen eftersom den visar var medlen kommer till nytta för flest människor.

Sociala nyckelvärden

I framtagandet av ny länsplan för regional transportinfrastruktur för åren 2022-2033 gjordes en social konsekvensanalys av Trivector som även använts i framtagande av regional cykelplan. Analysen gjordes utifrån data från SCB och på DeSO-nivå[3]. Den resulterade i geografiskt kopplade brister i länet som visar på olika former av sociala problem:

- Höga ohälsotal
- Diversitetsindex
- Socioekonomiskt index
- Kombinerade index (områden med flera av de tre ovan)

Ohälsotal

Ohälsotal innebär genomsnittligt antal utbetalda dagar med sjukpenning per invånare inom ett DeSO-område.

Diversitetsindex

Diversitetsindex är baserat på hur stor andel av befolkningen inom ett område som är utlandsfödd och hur många nationaliteter som finns representerade inom området. Ett

[2] Länstrafikens nya tjänst för 2022, där människor i gles- och landsbygd utan linjelagd kollektivtrafik kan beställa kollektivtrafik via taxi till dörren, för att kunna ta sig till närmsta hållplats med linjelagd kollektivtrafik.

[3] DeSO delar in Sverige i 5 984 områden som vid starten har mellan 700 och 2 700 invånare. Indelningen tar hänsyn till de geografiska förutsättningarna så att gränserna, i möjligaste mån, följer exempelvis gator, vattendrag och järnvägar. Viktiga byggstenar som använts för att skapa DeSO är tätorter och valdistrikt.

högt diversitetsindex behöver inte innebära en större risk för utsatthet och utanförskap, däremot kan det vara en faktor som medför ökad risk i områden som samtidigt uppvisar hög socioekonomisk utsatthet (högt socioekonomiskt index). Eftersom diversitetsindexet enskilt inte säger något har 0 poäng givits för den faktorn, men den ingår i poängsättningen för kombinerade index.

Socioekonomiskt index
Indexet har beräknats utifrån arbete, utbildning och ekonomiskt bistånd. Områden med högt socioekonomiskt index är områden med

- minst andel förvärvsarbetande,
- minst andel invånare med gymnasial examen och
- stor andel ekonomiskt bistånd

Områdenas sammanvägda socioekonomiska index erhålls genom att summera poängen inom de tre faktorerna.

Kombinerat index
Kombinerat index berör de områden i Örebro län som har förhållandevis låg socioekonomisk status och dessutom högt ohälsotal och/eller högt diversitetstal. I dessa områden finns således förhöjd risk för utsatthet och utanförskap. Värt att notera är att de allra flesta områdena återfinns i eller mycket nära regionens större tätorter. Områden med lågt socio-ekonomiskt index, högt diversitetsindex och högt ohälsotal återfinns i flera av de större tätorterna, men det är i Örebro och Karlskoga som det finns fler än ett område med höga värden i alla tre indexen.

Kommunal prioritering

Kommunerna har bidragit till inventeringen av cykelvägar och har utgått från beslutade dokument, till exempel kommunala cykelplaner och översiktsplaner. Om en cykelväg prioriterats gemensamt av två eller flera kommuner har det vägt högre än enskilda prioriteringar.

Poängmatris

Totalt har cykelvägarna ”tävlat” om maximalt 62 poäng utifrån den poängsättning som redovisas nedan. Hög potential och samband med kollektivtrafik har spelat störst roll. Poängen är inte utslagsgivande utan har gett en bild av var det finns störst behov av cykelväg.

Cykelpotentialstudie
Potentialen för förvärvsarbetare att cykla till/från arbetet från hemmet. Högt värde ger hög poäng.
Över 400 – 10p

200-400 – 5p
0-200 – 0p

Kollektivtrafikstråk
Finns kollektivtrafik enligt dagens ekonomiska förutsättningar är det ett prioriterat kollektivtrafikstråk.
Ja – 20p
Nej – 0p

Ohälsotal
Antal sjukdagar per år per capita. Högt värde ger hög poäng.
>30 - 2p
24-30 - 1p
0-23 - 0p

Diversitetsindex
Inga poäng har delats ut pga att den är beroende av andra sociala nyckelvärden.

Socioekonomiskt index
Lågt värde = dåliga socioekonomiska förutsättningar och därmed hög poäng
3 eller 4 – 2p
5 eller 6 – 1p
7, 8 eller 9 – 0p

Kombinerat index
Ju fler kombinerade index desto högre poäng. Ohälsotal och diversitet finns ej som kombination.
Socioekonomiskt, diversitet och ohälsotal – 6p
Socioekonomiskt i kombination med diversitet eller ohälsotal – 3p
Ingen kombination – 0p

Kommunal prioritering
Prioritering i befintliga styrdokument, t ex kommunal cykelplan/översiktsplan
Om två eller flera kommuner prioriterat en regional cykelväg högt – 6p
Om en kommun prioriterat cykelvägen högt (topp 3) – 3p
Om en kommun prioriterat cykelvägen medel – 1p
Om cykelvägen är prioriterad lågt/inte alls – 0p

Trafikmängd*
Antal fordon utifrån data i vägtrafikflödeskartan som mäter årsdygnsmedeltrafik (ÅDT). Högt värde ger hög poäng.

>4000 – 8p
3000-4000 – 6p
2000-3000 – 3p
1000-2000 – 1p
<1000 – 0p

Hastighet*
Hastighetsföreskrift på vägen för motorfordon. Data från NVDB (Nationella vägdatabasen). Högt värde ger hög poäng.
>80 – 5p
70 – 4p
60 – 3p
50 – 2p
40 – 1p
<30 – 0p

Vägbredd*
Data från NVDB (Nationella vägdatabasen). Lågt värde ger hög poäng. 2+1-vägar ger högst för att cykling är högst olämplig (ej förbjuden) där.
2+1-väg – 3p
3,6-6,5 – 2p
6,6-13,6 – 1p
>9,6 – 0p

*Vid inventering av cykelvägar har det ofta förekommit att stråken har variationer av ÅDT, hastighet och vägbredd. Därför har analysen utgått från ”den värsta delen” av vägen för att förenkla analysen och inte bortse från vissa särskilt farliga delar.

Steg 4 - kvalitativ analys

En kvalitativ analys har gjorts av de cykelstråk som har identifierats. Den kvalitativa analysen har kompletterat den kvantitativa analysen. Omvärldsfaktorer som Nationella transportinfrastrukturobjekt, geografiska och demografiska förutsättningar och kommunal översiktsplanering har tagits till hänsyn. Resultatet av den kvalitativa och kvantitativa analysen är det förslag på prioritering av objekt och utredningar i den regionala cykelplanen.

Prioritering

Prioriteringen är i slutändan politisk och beslutas av Samhällsbyggnadsnämnden i Region Örebro län.

Regional cykelplan för Örebro län

Version: 1

Regional cykelplan för Örebro län

2021-06-02

Innehåll

Förord 4
1. Cykelplanens syfte och avgränsning 5
2. Varför behöver det byggas cykelinfrastruktur? 7
2.1 Trafiksäkerhet 7
2.1.1 Trygghet 7
2.2 Omställning av transportsystemet 7
2.2.1 Cykelns roll och utveckling 9
3. Förutsättningar i Örebro län 11
3.1 Cykelpotentialstudie 12
3.2 Cykelbarhet 14
3.3 Trafiksäkerhet 16
3.3.1 Olyckor 16
3.3.2 Säker infrastruktur 16
3.3.3 Drift och underhåll av cykelvägar i tätort 17
3.4 Säkra skolvägar 17
4. Genomförande 19
4.1 Finansiering 19
4.1.1 Hallsbergsmodellen 19
4.2 Identifiering och utformning av åtgärder 20
4.3 Vad behöver en åtgärd genomgå för process för att kunna byggas? 21
5. Prioriteringsprinciper 22
5.1 Andra åtgärder som kan öka nyttan med cykelinfrastruktur 23
6. Prioritering av cykelvägar 24
6.1 Utbyggnadsplan 25
6.1.1 Cykelvägar som prioriteras för genomförande 25
6.1.2 Cykelvägar som prioriteras för utredning 26

Förord

Skrivs av regionråd Nina Höijer efter beslut.

1. Cykelplanens syfte och avgränsning

År 2015 fastställdes Region Örebro läns första regionala cykelstrategi med syfte att lägga fast en strategi och prioriteringsgrund för utbyggnad av cykelinfrastruktur, med mål om att öka andelen cykling i Örebro län. Nu, precis som då, behöver cykeln få en högre status som färdmedel i planeringen av transportsystemet tack vare alla de nyttor som finns med cykling för både individ och samhälle. Nu uppdateras cykelstrategin till en cykelplan med en tydligare prioritering av olika stråk.

Den regionala cykelplanen ska vara vägledande och utgöra underlag för den regionala infrastrukturplaneringen och den ligger till grund för prioriteringar av medel i länsplan för regional transportinfrastruktur för Örebro län. Planen ska säkerställa att effektiva investeringar i cykelinfrastruktur genomförs i linje med nationella transportpolitiska mål. Cykelplanen utgår från samma nationella och regionala mål som länsplanen (se bilaga 1 till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033) och ska bidra till

- ökad cykling i länet
- ökad trafiksäkerhet
- förbättrad tillgänglighet via gång, cykel och moped till målpunkter som arbetsplatser, skolor, vård, service och fritidsaktiviteter

Cykelplanen är också en av grunderna för samverkan och samordning inom den regionala infrastrukturplaneringen och ska vara till vägledning och stöd för länets kommuner och deras planering av cykelvägar. Den regionala cykelplanen är även underlag till regionala kollektivtrafikförvaltningen Länstrafiken och Trafikverkets region Öst för deras planering.

Cykelplanen gäller för gång-, cykel- och mopedvägar (GCM-vägar, hädanefter kallat cykelvägar) längs med det regionala statliga vägnätet, dvs. statliga vägar i Örebro län. I dagsläget kan kommunerna medfinansiera byggnation av cykelvägar på det statliga vägnätet och när det gäller cykelvägar längs det kommunala vägnätet kan kommunerna söka statlig medfinansiering via länsplanen.

Den regionala cykelplanen fokuserar på barns skol- och fritidsresor samt vardagsresor för vuxna med arbetet som målpunkt med kombinerat resande med kollektivtrafik som viktig utgångspunkt i att stärka kollektivtrafiken. Cykelplanen har inga specifika satsningar på stråk som är särskilt viktiga för rekreation och turism eftersom arbetet med att märka upp och marknadsföra sådana cykelleder redan är framgångsrikt via

Bergslagen Cycling[1]. Behovet av cykelvägar till skola och arbete är mycket större och viktigare för samhället.

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län är en plan som innehåller statliga medel som ska utveckla främst den statliga regionala infrastrukturen i länet. I arbetet med framtagande av länsplan för åren 2022-2033 gjorde länets kommuner inspel om vilka brister och behov de ser i transportsystemet. En stor andel av inspelen handlade om behovet av cykelvägar. Behovet i länet är betydligt mycket större än den budget som finns i länsplanen för cykelåtgärder och därför behövs en prioritering för utbyggnad. Cykelplanen redogör prioriteringen för utbyggnad av både namnsatta och icke namnsatta cykelåtgärder som finansieras av länsplanen. Cykelpotten i länsplanen kan även hantera mindre åtgärder som inte är prioriterade eller kända på förhand.

[1] https://www.bergslagencycling.com/

2. Varför behöver det byggas cykelinfrastruktur?

2.1 Trafiksäkerhet

Cykelvägnätet är bristfälligt både genom att det saknas länkar för sammanhängande stråk och genom att det saknas säkra korsningspunkter. Det skapar osäkra trafiksituationer där olyckor uppkommer, främst inom tätorter. I Örebro län är fotgängare och cyklister särskilt representerade i olycksstatistiken för de senaste fem åren och det behövs ett krafttag både för att bygga ihop ett sammanhängande cykelvägnät och säkra korsningspunkterna där de flesta olyckor med fotgängare sker.

Drift och underhåll av cykelvägar är ofta underprioriterat av väghållare vilket bidrar till att minska attraktiviteten för cykling, eftersom rädsla för att ramla är högre till exempel när cykelvägen är täckt av våta höstlöv eller is. Faktum är att de flesta olyckor med cykel är singelolyckor på grund av bristande underhåll. Även här krävs ett krafttag av ansvariga aktörer för drift- och underhåll.

2.1.1 Trygghet

Belysning är en faktor som bidrar till attraktiviteten för att cykla och att ta sig till/från kollektivtrafiken på olika sätt. Genom att belysa cykelstråk och skapa säkra parkeringsmöjligheter blir cyklingen attraktiv under en större del av dygnet, särskilt under de mörka delarna av året. Det kräver gott samarbete mellan olika aktörer med ansvar för olika delar av helheten.

För att cyklister ska känna sig trygga i transportsystemet behöver det finnas cykelvägar att ta sig fram på. Att dela ett körfält med bilar, lastbilar och bussar skapar en otrygghet som gör att många drar sig för att cykla överhuvudtaget. Cykelvägar placeras med fördel separerad från övrig vägtrafik och bör även vid behov separeras från gångtrafikanter. Det skapar mindre osäkerhet i trafiken och kan bidra till ökad trygghet för både bilister, cyklister och fotgängare.

2.2 Omställning av transportsystemet

Det övergripande målet av de transportpolitiska målen handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Cykeln är det trafikslag som är det mest samhällsekonomiskt lönsamma transportmedlet enligt kostnadsnyttoanalyser[2]. För varje kilometer som körs med bil kostar det samhället 1,54 kronor medan samhället tjänar 1,65 kronor för varje kilometer som cyklas. Genom ökad transporteffektivitet

[2] Gössling. 2015. Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. Lunds universitet.

där fler korta resor genomförs med cykel istället för med bil kan samhället tjäna på, bland annat, ökad folkhälsa, minskad energianvändning och minskade utsläpp av växthusgaser.

Klimatförändringarna är påtagliga och samtidigt som klimatet blir varmare blir vädret mer varierande och mer extremt. Klimatomställningen är den största globala utmaningen i vår tid. Senast 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser enligt nationellt bestämda mål. Ett etappmål har också tagits fram som innebär att utsläppen från Sveriges inrikes transporter ska minska med 70 procent mellan 2010 och 2030. Om målen ska uppnås behöver förändring ske i transportsektorn, både i minskad användning och i byte av bränsle som förändringar av färdmedelsval. Cykeln har haft en viktig roll historiskt och kommer fortsatt vara viktig i framtidens transportsystem.

Enligt *Handlingsplan för hållbara transporter*, som togs fram i projektet Vägval 2030 och har antagits av både Region Örebro län och Länsstyrelsen i Örebro län, ska organisationerna arbeta brett och tillsammans med andra aktörer för att ställa om transportsystemet. Bland annat behöver arbetet leda till en omställningseffekt motsvarande 9 000 färre personbilar, 5 000 fler cyklar och 5 000 fler elcyklar i länet till år 2030. För att det ska bli verklighet behöver investeringar leda till att fler går, cyklar och åker kollektivt samt att färre mil görs i bil. För att uppnå detta krävs en normförändring. Beteenden och vanor startar ofta i ung ålder och barn och unga rör sig mindre idag än förr. Folkhälsan är generellt dålig och har en negativ trend. Den trenden skulle kunna brytas om fler valde att ta sig fram med cykel på daglig basis.

För barnen inskränks ofta självständigheten på grund av avsaknad av cykelväg och beroendet av att andra, oftast föräldrarna, kan skjutsa barnet till skola och fritidsaktiviteter. Om fler barn har tillgång till säker cykelinfrastruktur kan självständigheten öka och påverka resenormer från tidig ålder samtidigt som de hållbara resorna ökar och folkhälsan blir bättre. Studier[3] visar att barn slutar idrotta tidigare än förr, digital skärmtid har till stor del ersatt fysisk aktivitet med vänner och när barnen ska någonstans skjutsas de oftast av föräldrar med bil både på grund av bekvämlighet och på grund av rädsla. Många föräldrar skjutsar sina barn för att de är rädda att det händer barnen något eftersom det är mycket trafik vid en målpunkt, t ex skolan eller idrottsplatsen. Det ger en inducerad effekt, alltså att trafiken göder sig själv, och mycket trafik blir ännu mer trafik för att det är mycket trafik. Till viss del är föräldrarnas oro befogad eftersom barn upp till nio år visar på oförutsett beteende i trafiken. Men istället för att skjutsa barnet och bidra till att problemet fortsatt göder sig självt, kan det vara bättre att istället lära barn att röra sig säkert i transportsystemet

[3] Niska, Henriksson m fl. 2017. VTI.

för att adressera både rädslan och föräldrarnas oro och på sikt förändra det normativa beteendet.

Genom att bygga säker cykelinfrastruktur kan barn och unga bli mer självständiga i trafiken. Socialt svaga grupper gynnas också av tillgång till infrastruktur genom billig tillgång till transportsystemet där cykelbanor finns vilket kan ge lättare väg till utbildning eller arbete. Ny infrastruktur ökar möjligheter för naturlig vardagsmotion för barn och unga vilket kan bryta den dåliga folkhälsotrenden på sikt. Genom att satsa på en utbyggnad av cykelinfrastrukturen vill Region Örebro län bidra till att öka attraktiviteten för cykling och höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Detta antas leda till mer aktiv mobilitet och minskade utsläpp vilket ligger i linje med nationella och regionala mål för klimat och folkhälsa.

2.2.1 Cykelns roll och utveckling

Cykeln har ofta en roll som en del av en resa, där cykeln är färdmedlet på vägen till eller från kollektivtrafik. Därför finns god potential i att stärka kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik genom utbyggnad av infrastruktur för att möjliggöra kombinerade resor på många platser i länet. Kollektivtrafikens hållplatser blir tillgänglighetsanpassade i god takt men lämnas ibland som ”öar” i transportsystemet och gör att resenären med behov av tillgänglighetsanpassning ändå inte kan använda kollektivtrafiken för att resenären helt enkelt inte kan ta sig dit. Cykelbanorna har en roll i att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv både i länets tätorter och i länets landsbygder.

I de större tätorterna finns det generellt sett en väl utbyggd infrastruktur som sakta men säkert utvecklas till det bättre för varje år via kommunal planering. Men på landsbygderna och i mindre tätorter är fallet ofta annorlunda. Där är bilen det prioriterade trafikslaget naturligt på grund av den utbyggda infrastrukturen och generellt långa avstånd till målpunkter. Avsaknaden av säker infrastruktur för gående och cyklister låser människor till att välja bilen för att inte riskera livet när de ska till jobb, skola eller affär. Om det byggs säker cykelinfrastruktur kommer människor i högre grad att välja cykeln för korta resor både i tätorter och i länets landsbygder.

En cykelväg kan helt förändra förutsättningarna för lokala rörelser på en plats som tidigare saknade säker infrastruktur. Där man tidigare tvingades ta bilen finns helt plötsligt möjligheter att färdas med egen kraft till olika målpunkter, särskilt för de målgrupper som inte har tillgång till bil. Behovet av säkra cykelvägar kommer att öka i takt med att fler väljer cykeln. Befintlig infrastruktur behöver stärkas och på platser där cykeln saknar egen infrastruktur behöver den utvecklas. De mervärden som cykelväg möjliggör; att kunna gå ut med hunden, ta sig till vänner eller handla är svårt att kvantifiera vad det ger samhället i kronor, men ska tas med i beaktning i

planeringen för vi vet att det finns ett högt värde i att känna sig självständig och trygg när man rör sig i samhället. För personer som inte har körkort eller tillgång till egen bil kan cykeln vara ett bra sätt att förflytta sig större avstånd. För socioekonomiskt utsatta personer kan tillgången till säker cykelinfrastruktur vara skillnaden som gör att en person kan ta sig till jobbet eller skolan. Motion har en effekt på psykisk och fysisk ohälsa och naturlig motion i vardagen kan göra en stor skillnad för en individs mående.

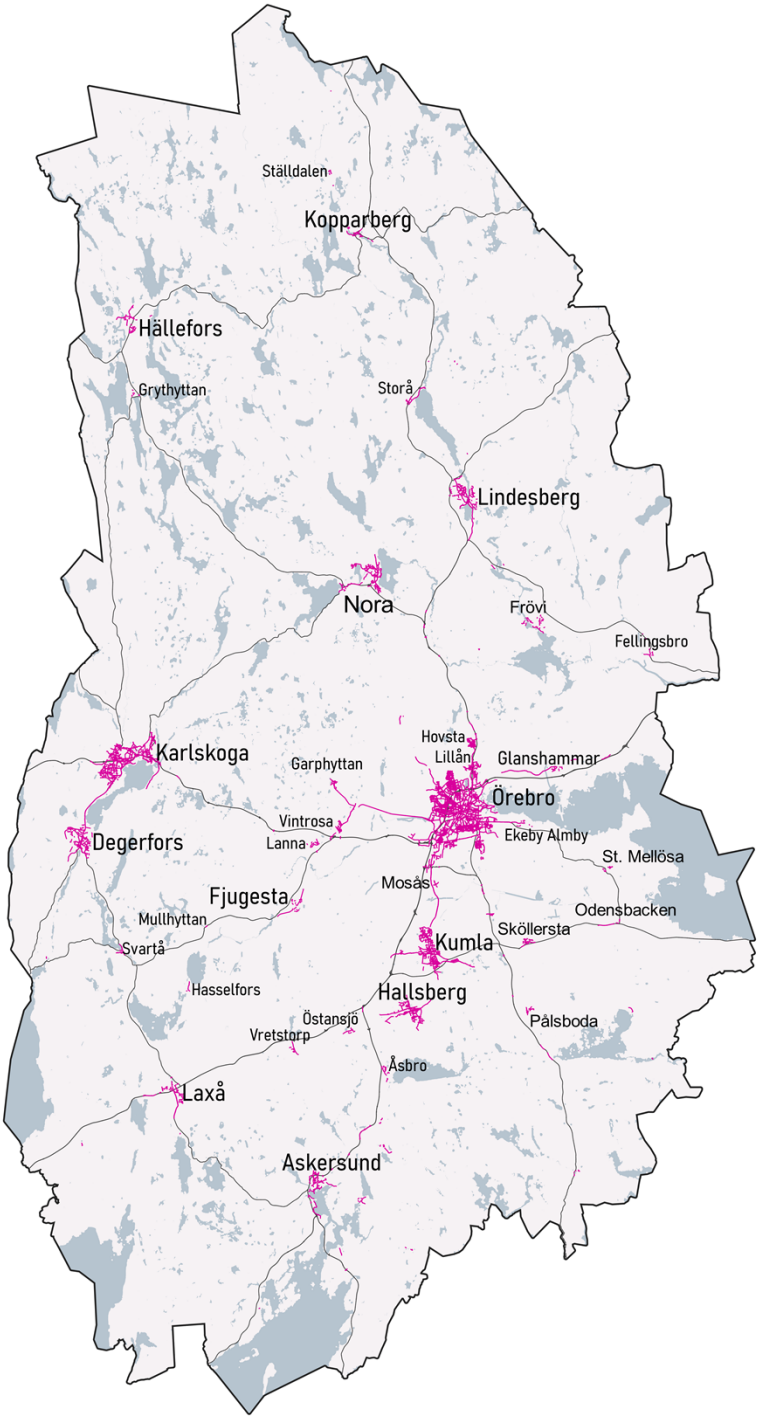
De senaste åren har utbudet av olika typer av elcyklar, lådcyklar och elsparkcyklar ökat snabbt. Dessa fordon förändrar förutsättningarna och breddar begreppet cykling och ställer därmed nya krav på cykelinfrastrukturen. Med tanke på den snabba utvecklingen är det svårt att förutspå hur resandet kommer att se ut om 10-15 år, men det är lätt att se att det idag finns ett stort behov av säker infrastruktur för andra fordon än bilen, vilket kräver åtgärder i infrastrukturen, både i nya och förbättrade cykelbanor och förändrade hastigheter där behov finns.

Tillsammans med kommunerna har Region Örebro län identifierat ett stort behov av mer cykelinfrastruktur i länet, både på statligt och kommunalt vägnät. Potentialen för cykling, sammanvägt med behovet, tydliggörs i den regionala cykelplanen. För att prioriteringarna ska kunna genomföras och få stor nytta krävs ett gott samarbete med andra offentliga aktörer som Trafikverket och kommunerna.

3. Förutsättningar i Örebro län

Inför framtagandet av länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 ombads länets kommuner och Trafikverket att göra inspel på de största behoven i infrastruktur. En separat fråga ställdes också till länets kommuner i december 2021 med fokus på cykelvägar. Dialog har förts med Trafikverket om cykelobjekt som är aktuella för utredning och genomförande samt med Svealandstrafiken om cykelobjekt som kan stärka kollektivtrafiken.

I Örebro län är det snarare regel än undantag att det saknas cykelinfrastruktur utanför tätorterna. Inför framtagandet av den regionala cykelstrategin för Örebroregionen (2015) gjordes en inventering ihop med kommunerna och Trafikverket. Där identifierades 61 stycken stråk bestående av 161 delsträckor. 47 av dessa delsträckor är idag bebyggda men bara en handfull stråk är helt utbyggda.



Figur 1. Kartan visar var det finns cykelvägar i länet på både statligt och kommunalt vägnät. Data från NVDB.

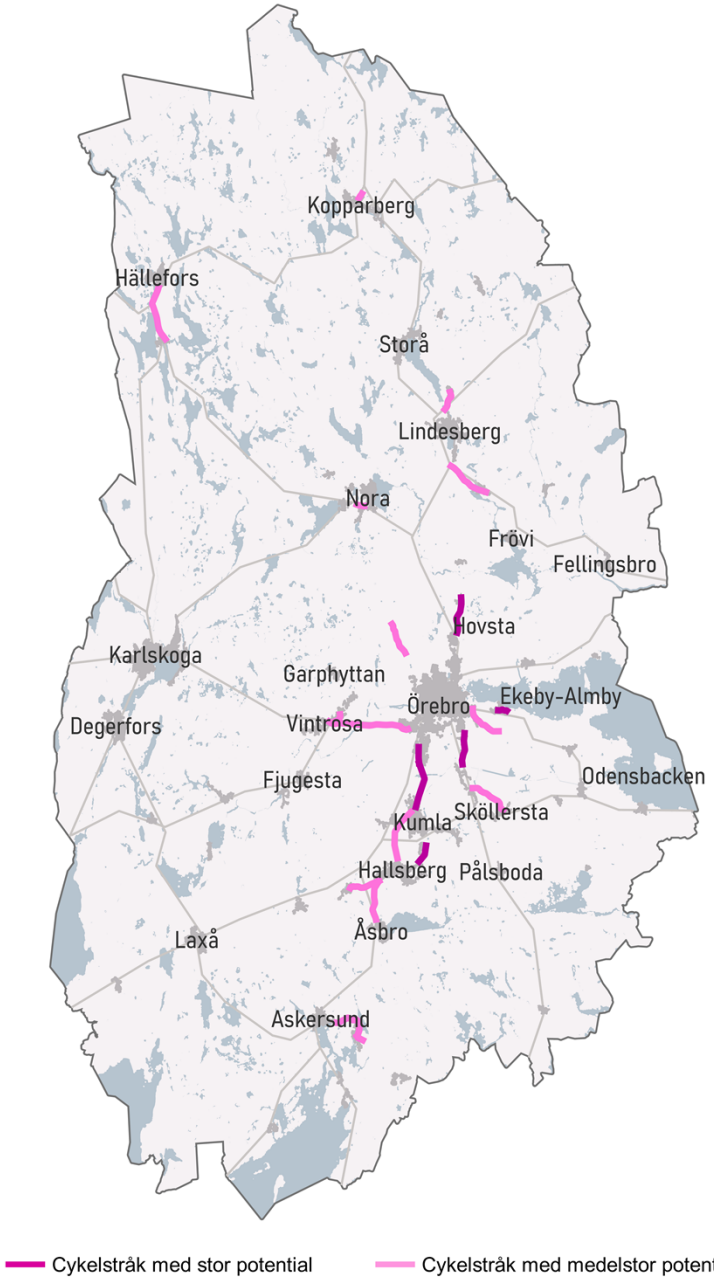
3.1 Cykelpotentialstudie

2019 tog VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) fram en *cykelpotentialstudie* på beställning av Region Örebro län, Region Sörmland och

Region Västmanland. Syftet var att ge bättre beslutsunderlag till nästa framtagande av länsplan och planering för cykelinfrastruktur. Cykelpotentialstudien har ersatt den tidigare använda *Kågessonmodellen* som angav ett mått på behov av cykelväg utifrån ortsstorlek och avstånd mellan tätorter. Med hjälp av cykelpotentialstudien kan vi nu se vilka stråk i länet som har den högsta potentialen för cykling, vilket underlättar prioriteringen.

Enligt cykelpotentialstudien kan 40 procent av länets befolkning cykla till arbetet på 15 minuter via säker cykelväg. 58 procent kan göra det på 30 minuter. Bäst förutsättningar finns i Karlskoga, Hällefors och Örebro kommuner. I Lekeberg och Kumla kommuner finns sämst möjligheter för att cykla till arbetet.

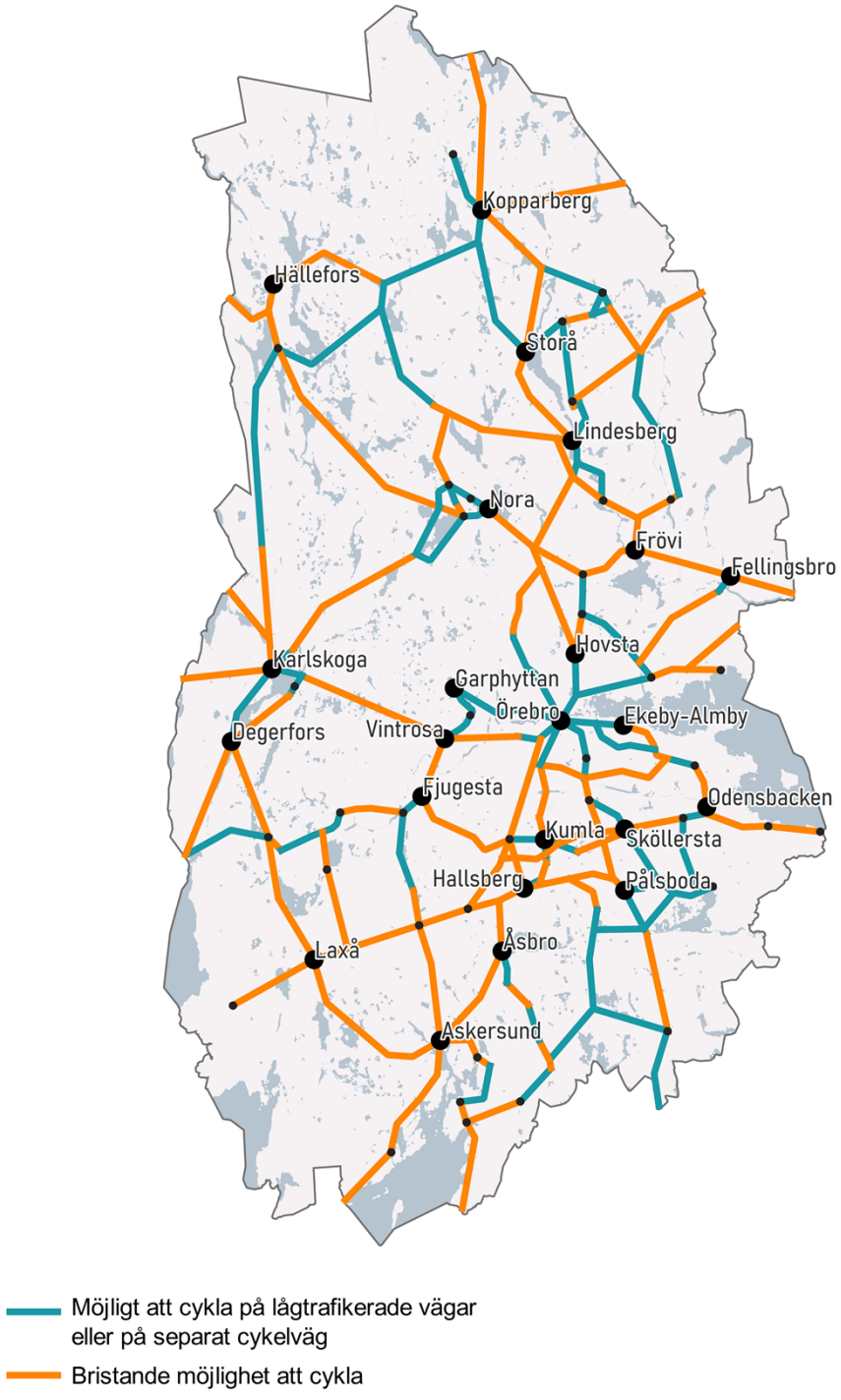
Cykelpotentialstudien visar också att 77 procent av länets befolkning kan göra en kombinerad resa med cykel och kollektivtrafik till arbetet inom 45 minuter och 87 procent på 60 minuter.



Figur 2. Cykelstråk med potential för arbetspendling för över 200 personer. Stor potential över 400 personer.

3.2 Cykelbarhet

Utifrån data i Nationella Vägdatabasen (NVDB) har de statliga regionala vägarna i Örebro län analyserats med en metod som tagits fram av Tyréns[4] för att mäta cykelbarhet. Underlaget har kompletterat cykelpotentialstudien i prioriteringsarbetet.



Figur 3. Notera att det inte är specifika vägar som visas nedan utan förbindelser, oavsett väg.

[4] https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet_slutrapport.pdf

3.3 Trafiksäkerhet

Det långsiktiga målet för vägtrafiksäkerhet är att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken (Nollvisionen). I det långsiktiga arbetet med Nollvisionen har etappmål formulerats. Etappmålet för vägtrafik är fastställt i regeringens proposition Mål för samhällets resor och transporter (prop. 2008/09:93). Målet uttrycks som att antalet dödade ska halveras från 2007 till 2020 och antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel under samma period.

3.3.1 Olyckor

Gällande antalet omkomna i trafiken per 100 000 invånare så har Örebro län nästan halverat antalet dödsoffer. 2010 togs emellertid suicidfall bort från statistiken vilket gör att nivåerna efter 2010 automatiskt är lägre än värdena före. Mellan 2015 och 2019 hade Örebro län och Södermanlands län flest omkomna per 100 000 invånare i Trafikverkets region Öst. I Örebro län är fotgängare och cyklister särskilt utsatta i transportsystemet. Fotgängare blir främst påkörda av motorfordon i tätorter och cyklister skadas i singelolyckor i en majoritet av fallen. Åtta tätorter i länet har särskilt behov av att utredas ur trafiksäkerhetssynpunkt med anledning av hög trafikmängd och avsaknad av cykelväg och säkra cykelpassager.

3.3.2 Säker infrastruktur

Folksams analys av cykelolyckor visar att 92 procent av dödsfallen i Sverige hade kunnat undvikas med vägåtgärder, fordonsåtgärder, cykelhjälm eller en kombination av dessa. På statligt regionalt vägnät hade åtgärder av väg och infrastruktur kunnat adressera 86 procent av olyckorna. En separat GC-bana utanför vägen är den åtgärd som har högst potential att förebygga olyckor, tillsammans med hastighetssäkrad GCM-passage.

	Staligt vägnät (min-max)		Kommunalt vägnät (min-max)		Totalt (min-max)	
Separat ny GC-bana utanför vägen	49%	53%	15%	16%	29%	31%
Hastighetssäkrad GCM passage	25%	25%	30%	31%	28%	29%
Annan hastighetssäkring	13%	13%	19%	19%	16%	17%
Ändrad skyltad hastighet	13%	16%	17%	17%	15%	16%
Cirkulationsplats	13%	13%	12%	17%	15%	15%
GC-bana inom befintlig vägbredd	1%	3%	9%	10%	6%	7%
Annan fysisk utformning	5%	5%	7%	7%	7%	7%
Tunnel eller gångbro	11%	11%	1%	1%	5%	5%
2-1 väg (Byaväg)	11%	14%	0%	0%	4%	6%
Mjuk asfalt	3%	3%	5%	5%	4%	4%
Andra effektiva åtgärder	3%	3%	4%	4%	3%	3%
Intrångsskydd	1%	1%	2%	2%	2%	2%
Bättre väghållning	4%	4%	1%	1%	2%	2%
Räfflor	1%	4%	0%	0%	1%	2%
Summa utan dubbelräkning	**86%**	**88%**	**67%**	**69%**	**74%**	**77%**

Figur 4. Urklipp från Folksams analys av dödsolyckor med cyklister på statligt och kommunalt vägnät (2018)

En GCM-passage definieras av Trafikverket som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar maximalt i 30 km/tim. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till passagen. Målet 2020 var att 35 procent av GCM-passagerna skulle bedömas som säkrade. 2020 var andelen 26 procent Trafikverkets region Öst, där Örebro län ingår.

De flesta vägar med låg eller mindre god kvalitet är på det statliga regionala vägnätet eller på det kommunala vägnätet. Trafikverket har särskilt pekat ut att kommunerna bör arbeta med hastighetsanpassning, säkra GCM-passager och ha god kvalitet på drift- och underhåll. Trafikverket själva har i förslag till Nationell plan 2022-2033 uttryckt en ambition att öka kvaliteten på drift- och underhåll men framhäver att utvecklingen av cykelinfrastrukturen främst ligger på länsplanerna.

3.3.3 Drift och underhåll av cykelvägar i tätort

Studier visar att en stor del av olyckorna på cykelvägnätet beror på bristande underhåll. Trafikverket har bedömt att det är svårt att mäta vilka kommuner och tätorter där underhållet är godkänt, men med god kvalitet menas standardkrav för vinterväghållning, barmarksunderhåll, grus- och lövsopning samt god kvalitetssäkring av de standardkrav som ställs.

Region Örebro län är inte väghållare och kan heller inte finansiera drift- och underhåll via länsplanen. Det gör att ansvaret för kvaliteten på de cykelvägar som byggs via medel i länsplanen hamnar på andra aktörers hantering av drift och underhållsfrågor.

3.4 Säkra skolvägar

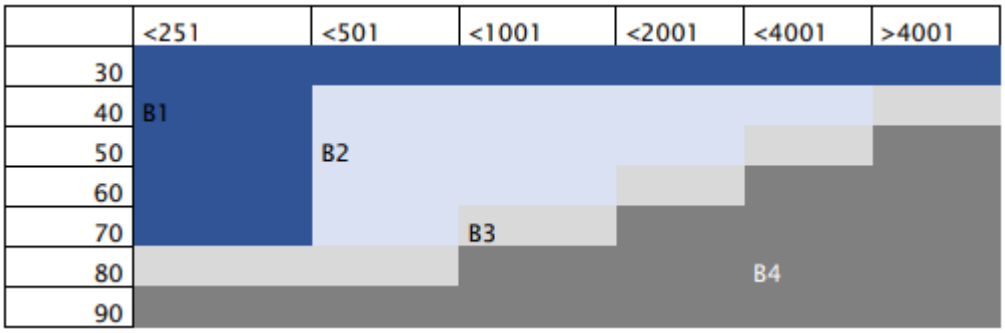
Barn ska kunna ta sig till skolan självmant. Enligt cykelpotentialstudien kan endast 37 procent av länets skolbarn cykla till skolan inom 10 minuter och 60 procent kan cykla till skolan inom 20 minuter. Bäst förutsättningar har barnen i Karlskoga, Hällefors och Degerfors. Studien visar att det fria skolvalet påverkar möjligheterna kraftigt. Hade alla barn cyklat till närmsta skola har 87 procent av barnen kunnat göra det inom 20 minuter.

I länets landsbygder spelar det fria skolvalet mindre roll och närmsta skola gäller i högre utsträckning. Där finns ett stort behov att för säkra cykelvägar. Av 47 skolor utanför kommunhuvudorterna har 18 skolor identifierats i en analys av cykelbarhet där

- Cykelväg saknas
- Trafikmängden är över 500
- Skolans anslutning är till det statliga vägnätet
- Det finns närliggande bebyggelse och

- ingen annan utredning kommer täcka behovet av utredning

I analysen har Tyréns cykelbarhetsanalys[5] använts, som baserar sig på Trafikverkets egen modell för att bedöma var det är lämpligt att cykla. Vi har modifierat den något, eftersom barns upplevelse av trafiken är annan än en vuxens. Därför har endast cykelbana eller blandtrafik upp till 40 kilometer i timmen accepterats som B1, godkänd nivå för att cykla till skolan.



Figur 5. Urklipp från matrisen Tyréns använt för att bedöma cykelbarhet.

[5] https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet_slutrapport.pdf

4. Genomförande

Cykelplanen fastställs av Samhällsbyggnadsnämnden i Region Örebro län. Prioriteringarna ska ses över i samband med att länsplanen revideras, i nuläget var fjärde år, eftersom en ny planeringsomgång för länsplaner kan innebära förändrad budget och nya nulägesanalyser som kan peka mot andra behov än de som prioriteras i denna cykelplan. Cykelplanen ska precis som länsplanen vara målstyrd snarare än prognosstyrd och ska bidra till samma mål som länsplanen.

I arbetet med länsplanen sker dialog om genomförande tillsammans med Trafikverket Region Öst och kommunerna i Örebro län. Investeringar i cykelinfrastruktur ska följa prioriteringarna i denna cykelplan och bidra till de tre mål som beskrivits ovan.

4.1 Finansiering

I arbetet med regional cykelplan har finansieringsfrågan prövats. Skillnaden i metod för finansiering varierar i olika län och det finns för- och nackdelar med varje metod. Den finansieringsmetod som bedömts som rimligast i Örebro län är att länsplanen fortsatt finansierar 100 procent av de regionala cykelvägarna.

De stora utmaningar som finns med kostnadsfördyringar i infrastrukturobjekt tynger särskilt cykelvägar, där kostnaden per meter cykelväg ökat från 2 500 kronor till 8 000 kronor mellan 2016 och 2021. Utmaningarna kommer att kvarstå och för att maximera effekten av satsningarna på det regionala vägnätet kommer hårda prioriteringar krävas ihop med ett utökat samarbete med kommuner och Trafikverket för att utveckla den gemensamma samhällsplaneringen för smart användande av skattemedel.

I dagsläget utreder Trafikverket förenklade planeringsprocesser för cykelvägar för att minska kostnaden och i direktiv till Nationell plan 2022-2033 har Trafikverket fått i uppdrag att utforma ett stöd för byggande av regionala cykelvägar.

4.1.1 Hallsbergsmodellen

Trafikverket har ett krav att de cykelvägar de bygger ska ha ett funktionellt samband med den statliga vägen, det innebär i princip att cykelvägen måste finnas inom det statliga vägområdet eller vara synlig från den statliga vägen. Det skapar utmaningar, eftersom det inte alltid är där det är mest rimligt att bygga cykelvägen.

Tillsvidare ska *Hallsbergsmodellen* kunna användas vid diskussion om lokalisering och finansiering av cykelväg. Modellen ger kommunerna större frihet att själva ta initiativ till en cykelväg på statligt vägnät. Det ger också möjlighet till att bygga en

statlig cykelväg där den får störst nytta. Med hjälp av Hallsbergsmodellen kan det funktionella sambandet frångås och ge cyklisterna den bästa vägen.

Modellen har använts på annat håll, t ex i Uppsala län, och går ut på att kommunen åtar sig att köpa mark där en statlig cykelväg är tänkt att byggas, antingen längs vägen eller där det funktionella sambandet med den statliga vägen inte kan hållas, alltså utanför det statliga vägområdet. Kommunen kan ansöka om statlig medfinansiering via länsplanen för den bit av den statliga cykelvägen som blivit kommunal.

4.2 Identifiering och utformning av åtgärder

Vid framtagandet av cykelvägsplanen har Region Örebro län utgått från metodiken för åtgärdsvalsstudier[6]. Åtgärdsvalsstudier är ett förberedande arbete i ett väldigt tidigt skede av infrastrukturplaneringen som i första hand är av principiell karaktär och inte går in på konkret utformning av fysiska åtgärder. Åtgärdsvalsstudierna ska tillämpas innan den detaljerade planeringen av infrastrukturobjekt påbörjas. Syftet är att bestämma vad som ska göras för att lösa den identifierade bristen eller behovet. Studien ska därför vara en förutsättningslös transportslagsövergripande analys som tillämpar fyrstegsprincipen vid val av åtgärder.

I åtgärdsvalsstudier identifieras ofta olika åtgärdspaket där flera föreslagna åtgärder paketeras för att lättare kunna finansieras och genomföras. Ofta är åtgärderna liknande i typ utifrån fyrstegsprincipen. Till exempel kan olika MM-åtgärder bli ett paket för steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen (ommålning, skyltning, hastighetsförändring, cykelkampanjer etc) eller så kan byggandet av en bro eller cykelväg vara ett eget paket. När paketeringen gjorts blir en eller flera aktörer ansvarig för genomförande av paketet.

I varje utredning om statlig cykelväg ska behov av cykelräknare utvärderas. Själva cykelräknaren finansieras av Region Örebro län men drift och underhåll föreslås att kommunen sköter.

Trafikverket ska vid byggande av cykelväg skylta med att cykelvägen byggs i samarbete med Region Örebro län för ökad transparens mot medborgarna om vem det är som prioriterar att infrastrukturen ska utvecklas.

[6] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Atgardsval/ (Hämtad 2021-08-27)

4.3 Vad behöver en åtgärd genomgå för process för att kunna byggas?

Planering av infrastruktur sker i stråk där Region Örebro län, kommunerna och Trafikverket i utredningar, så kallade åtgärdsvalsstudier, identifierar brister och behov och sedan föreslår åtgärdsförslag. Denna metod är grunden till att hitta åtgärdsförslag som kan möjliggöras med hjälp av länsplanen. Cykelåtgärder bör genomföras av flera aktörer ihop då länsplanen endast kan finansiera infrastruktur och det ibland finns andra åtgärder som inte är infrastruktur men som kan öka nyttan med infrastrukturinvesteringen.

Kommunalt initiativ (Hallsbergsmodellen)

Om en kommun vill bygga en statlig cykelväg är det fritt fram att göra så både på regionalt och nationellt cykelvägnät. Det kräver att en ansökan skickas till Trafikverket och att kommunen medfinansierar åtgärden helt eller delvis[7]. Att ha detta tillvägagångssätt kan innebära påskyndandet av en åtgärd som kan behövas inför exempelvis en exploatering, eller i de fall Region Örebro län eller Trafikverket inte ser nyttan i att bebygga cykelväg där kommunen har intresse av en sådan.

Det kan också vara möjligt att ta initiativ och via Hallsbergsmodellen bygga statlig cykelväg där funktionellt samband inte kan/bör hållas för att en annan sträckning av cykelväg kan ha större funktionell nytta för cyklisten.

Regionalt initiativ

Tar Region Örebro län initiativ till en åtgärd kommer den att finansieras med länsplanen. Då kräver det att åtgärden föregåtts av en process där fyrstegsprincipen prövat olika åtgärdsförslag. Är kostnaden över 50 miljoner kronor behöver åtgärden bli namngiven och få en samhällsekonomisk effektbedömning innan den kan föras in i länsplanen vid revidering av den, det sker var fjärde år. Är cykelvägen ett länsplaneobjekt är Trafikverket den som genomför byggandet och i de flesta fall krävs då att det tas fram en vägplan för sträckningen.

[7] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/finansiering/Medfinansiering/

5. Prioriteringsprinciper

I länsplanens cykelpott finns utrymme för både större och mindre åtgärder. På grund av de ekonomiska ramarna i länsplanen behöver prioriteringar göras. Prioriteringsprinciperna har tagits fram baserat på de förutsättningar och potentialer som i dagsläget finns i Örebro län. Störst potential för ökad cykling är där många bor, arbetar eller där flera andra målpunkter finns. Flest resor görs för att nå arbete, skola, inköp och resor till fritidsaktiviteter. Cykelvägar har också en viktig funktion som en säker infrastruktur för att genomföra kortare resor lokalt för att nå allmän service eller för att åka vidare med andra färdmedel, som buss eller tåg. Mindre åtgärder som bidrar till att stärka kollektivtrafiken och/eller ökar trafiksäkerheten i korsningspunkter med motorfordon kommer att prioriteras tillsammans med utbyggnad av nya cykelvägar.

- **Cykelvägar för barns skolresor och fritidsresor**

Utbyggnad av cykelinfrastruktur ska bidra till trafiksäkra förbindelser till skolor och målpunkter för fritidsaktiviteter för att öka barnens självständighet i transportsystemet. Förbättrade förutsättningar för barns resande har potentialen att på kort sikt öka barns rörelsefrihet i ung ålder och därmed minska antalet skjutsar av föräldrar med bil. På lång sikt kan detta lägga grunden för en normförändring där barnen i vuxen ålder har inbyggda resvanor som gör att de väljer aktiv mobilitet och reser med cykel och kollektivtrafik. Ett särskilt stort behov finns av cykelvägar till skolor utanför kommunhuvudorter.

- **Cykelvägar för arbetsresor med cykel och kollektivtrafik i kombination**

Cykelvägar som byggs längs med det statliga vägnätet ska både ge möjlighet till lokala resor men också stärka det regionala resandet. Många i länet pendlar till annan ort för att arbeta och potentialen för att resa med en kombination av olika färdmedel är därför hög. Cykelvägar kommer därför att prioriteras i stråk som har stark efterfrågan och utbud av kollektivtrafik för att möjliggöra ett ökat kombinerat resande med cykel och kollektivtrafik. I vissa relationer gynnas även skolresor av denna prioritering. Där stråken är dåligt utbyggda prioriteras tätorter före sammankopplingen av tätorter.

- **Bygg saknade länkar och utveckla befintliga cykelvägar för ökad trafiksäkerhet**

Flera regionala cykelstråk har idag cykelväg endast längs delar av sträckan och det finns ett behov av att bygga ihop befintliga cykelvägar med nya länkar som binder samman länkarna och ökar cykelbarheten i stråket. På flera håll i länet finns också utpekade cykelstråk men där cykelinfrastrukturen är bristfällig och består av en

vägren eller målad linje som separation från övrig trafik. Dessa stråk behöver utvecklas för att kunna räknas som ett säkert cykelstråk.

5.1 Andra åtgärder som kan öka nyttan med cykelinfrastruktur

För att få maximal effekt på de infrastrukturella åtgärderna kan så kallade mobility management-åtgärder (MM-åtgärder) genomföras. Det är ett samlingsbegrepp för åtgärder som syftar till att förändra hur människor reser och kan utgöras av exempelvis trafikutbildning på skolor eller kampanjer riktade till medborgare i områden i närheten av en nyligen byggd cykelväg.

Länsplanen kan inte finansiera MM-åtgärder. I dagsläget ligger möjligheterna att genomföra sådana åtgärder främst i koppling till byggskedet eller via finansiering genom exempelvis EU-projekt och genomförande av andra aktörer, exempelvis kommunerna. Region Örebro län har en ambition att arbeta med MM-åtgärder och söker kontinuerligt möjligheter att göra det via EU-projekt. Region Örebro län har en viktig roll i att skapa attraktiv infrastruktur med hjälp av medel i länsplanen för att andra aktörers MM-åtgärder ska få full effekt.

När cykelvägar byggs i stråk där det finns kollektivtrafik kan attraktiva bytespunkter bidra till ökat resande med cykel i kombination till kollektivtrafik. Därför ska en översyn av stråken göras inför byggande för att se behov av åtgärder.

- I regel ska alltid möjlighet till att låsa fast cykel finnas i direkt närhet till en hållplats.
- Vid behov ska cykelparkering med tak finnas.
- Vid behov ska pendlarparkering för bilar finnas.

Region Örebro län kommer att utveckla en metod för utbyggnation av bytespunkter som mer konkret ska påvisa i vilka fall ovanstående och andra åtgärder är rimliga att genomföra.

Region Örebro län ska utreda ägarskap och finansiering av cykelställ vid hållplatser.

6. Prioritering av cykelvägar

För att investerade medel ska ge så stor effekt som möjligt på ökat cyklande, minskat bilresande och minskade koldioxidutsläpp behövs en prioritering för vilka cykelvägar ska byggas ut för att börja där det ger mest nytta. Prioriteringslistan utgör planeringsunderlag för Trafikverket vid genomförande av länsplanen. Vissa stråk har redan utretts och ska planeras in för genomförande, andra stråk behöver utredas innan beslut kan fattas om genomförande.

I prioriteringen av cykelvägar har en poängsättning av varje stråks förutsättningar sammanvägts utifrån ett antal variabler. Det som vägts in är

- cykelpotential för arbetspendling i cykelpotentialstudien
- vägbredd
- trafikmängd
- hastighet på övrig trafik
- sociala nyckeltal i Örebro län
- om stråket är viktigt för kollektivtrafik och
- om cykelvägen prioriterats av kommunen i inspel och/eller politiskt beslutade dokument

I poängsättningen har betydelsen av kollektivtrafikstråk och cykelpotential särskilt prioriterats. Längden på cykelvägen har bortsetts ifrån, för behövs cykelvägen ska längden inte spela roll. Datalagret för skolor i cykelpotentialstudien är inte komplett och därför har inte den variabeln kunnat användas. Bedömningen är att det kan ha påverkat poängen särskilt för stråk inom tätorter.

Utöver poängsättningen har en kvalitativ bedömning genomförts med utgångspunkt i samhällsutvecklingen runt omkring. Det kan vara utveckling av kollektivtrafik, framtida exploatering av bostäder, potential att minska bilanvändning, möjlighet att bygga ihop cykelvägnätet etcetera. I bilaga 1 kan fullständig metod för prioritering av cykelvägar läsas.

I listan nedan ryms de objekt som prioriteras för genomförande eller utredning.

6.1 Utbyggnadsplan

Cykelvägar som prioriteras för genomförande kommer Trafikverket att ta fram vägplan för när utrymme finns i verksamhetsplaneringen. Diskussion om paketering av åtgärder kommer att föras med Trafikverket och berörd(a) kommun(er).

6.1.1 Cykelvägar som prioriteras för genomförande

1. **Grythyttan – Hällefors, väg 63 och 244**
   Vägplan klar. Skapar trafiksäkerhet och möjlighet till cyklande mellan tätorterna.

2. **Sannahed – Ralavägen, väg 641**
   Vägplan pågår. Saknad länk i stråket Kumla-Hallsberg.

3. **Norra Bro – Almbro, väg 675**
   Vägplan pågår. Saknad länk i regionalt cykelstråk.

4. **Hallsberg – Östansjö, väg 529**
   Vägplan beställd. Byggs i samband med dubbelspårsprojekt Hallsberg-Degerön. I projektet dras väg 529 om i ny sträckning med cykelväg till Östansjö. Sträckan är en saknad länk i stråket.

5. **Nora – Gyttorp, väg 244**
   ÅVS klar. Genomförs i paket med andra åtgärder längs väg 244. Skapar genare väg till Pershyttan från Gyttorp via saknade länkar och bättre anslutning till kollektivtrafik med expressbuss längs väg 244.

6. **Torsborg - Stora Mellösa och Odensbacken tätort, väg 207**
   ÅVS klar. Stråket byggs ut i etapper, första etapp är tätorterna för att säkra barns skolvägar och säker väg till kollektivtrafik. Cykelväg från Stora Mellösa till Torsborg ingår i etapp ett för ökad möjlighet för korta resor till målpunkter och säker väg till kollektivtrafik.

7. **Laxå – Röfors, väg 205 och 572**
   ÅVS klar. Fysiskt skydd ska ersätta målade cykelfält som finns idag. Säker passage vid ridskola ingår.

8. **Vedevåg och Fellingsbro tätorter, väg 249**
   ÅVS klar. Stråket väg 249 byggs ut i etapper. Första etapp är tätorterna för att säkra barns skolvägar och säker väg till kollektivtrafik.

6.1.2 Cykelvägar som prioriteras för utredning

Nedan följer en lista av brister eller behov som behöver utredas i form av åtgärdsvalsstudier, eller dylikt, för att ha beslutsunderlag inför kommande länsplaner. I huvudsak är syftet med utredningarna att pröva behovet av cykelväg. Generellt ligger dessa utredningar utanför de större stråk som prioriteras i länsplanens bristlista. Bristlistan är ett planeringsunderlag för Trafikverkets region Öst.

Utöver listorna nedan vill Region Örebro län att kommunerna tar initiativ och bidrar i att identifiera och utreda bristfälliga skolvägar, oavsett kommunalt eller statligt vägnät. Region Örebro läns kollektivtrafikförvaltning kommer även att utreda bytespunkter i länet.

1. Säkra skolvägar i landsbygderna (skolor vid väg som är tveksam eller olämplig att cykla på)
2. Cykelvägar till hållplatser/bytespunkter i kollektivtrafikstråk
3. Kumla (Säbylundssjön) – Örebro (Marieberg), väg 690
4. Hidinge - Lanna – Vintrosa – Latorpsbruk, väg 562, 566 och 730
5. Trafiksäkerhet i tätorter
    - Fjugesta (+Kyrkvägen), Åmmeberg, Åsbro, Ölmbrotorp, Garphyttan, Harge, Ekeby-Almby, Pålsboda
6. Lindesberg – Vedevåg, etapp två väg 249
7. Örebro – Vintrosa/Lanna, väg 691 (gamla E18)
8. Askersund – Åmmeberg, etapp två väg 586 och 590
9. Ås – Striberg, väg 763
10. Hovsta – Ölmbrotorp, väg 830

Behovet av cykelväg utreds även i åtgärdsvalsstudier från bristlistan i länsplan 2022-2033 på nedan listade platser utom brist nummer ett. Listan uppdateras när länsplan 2022-2033 är beslutad

1. Regionbussarnas framkomlighet i tätort
2. Riksväg 52, E20 – länsgräns mot Sörmland
3. Riksväg 63, Hällefors och Kopparberg tätorter
4. Riksväg 51, Almbro, Ekeby, Pålsboda och Svennevad tätorter
5. Länsväg 244, Hällefors – Nora
6. Länsväg 831, 840 och 842, Frövi tätort
7. Länsväg 205, Askersund – Laxå - Degerfors – Karlskoga – Hällefors
8. Genom- och/förbifart Nora
9. Länsväg 249, Lindesberg – E20
10. Länsväg 243, Karlskoga – Nora

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Datum
2021-09-0217

Beteckning
21RS8370

Er beteckning

Region Örebro län
Box 1613
701 16 Örebro

Remissmissiv till regional cykelplan för Örebro län 2022

Region Örebro län är ansvarig för utveckling av infrastruktur via länsplan för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263). Som fördjupning av cykelinvesteringar har vi tagit fram ett tjänstemannaförslag till en regional cykelplan och bjuder in till samråd. Era synpunkter behövs för att Samhällsbyggnadsnämnden i Region Örebro län ska kunna ta ställning till förslaget i september.

Förslaget innehåller en beskrivning av cykelinfrastrukturen i länet och förutsättningar för cykling samt prioriteringar av behov, brister och åtgärder med fokus på cykel.

Samrådet pågår från den 21 mars 2022 till den 20 maj 2022.

Material

På Region Örebro läns hemsida (www.regionorebrolan.se/remisser) hittar ni remisshandlingarna till Regional Cykelplan 2022.

Svara på remissen

Region Örebro län önskar svar på remissen senast den 20 maj 2022.

Skicka e-post till regionen@regionorebrolan.se
Märk meddelandet med 21RS8370

Skriv brev till Region Örebro län, Box 1613, 701 16 Örebro
Märk brevet med 21RS8370

Kontakt
Om du har frågor kontakta ansvarig tjänsteperson för planförslaget:
Simon Jäderberg, 019-602 63 13, simon.jaderberg@regionorebrolan.se

Med vänlig hälsning

Nina Höijer, ordförande Samhällsbyggnadsnämnden

5

Svar på remiss om Trafikverkets del- och slutrapport om beredskapsflygplatser

21RS12470

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 21RS12470

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på remiss om Trafikverkets del- och slutrapport om beredskapsflygplatser

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att redovisat förslag till yttrande godkänns och skickas till Infrastrukturdepartementet samt

att paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Trafikverket har på uppdrag av regeringen gjort en utredning och översyn av beredskapsflygplatser i Sverige som levererats i två delar. Utredningen har berört samhällsviktigt flyg, totalförsvar och operativt funktionsansvar.

2020 presenterades en lista över tio befintliga beredskapsflygplatser och förslag på ytterligare nio stycken sådana, däribland Örebro flygplats. Den 5 augusti 2021 rapporterades en delrapport som föreslår ytterligare tre flygplatser. Anledningen är att Trafikverket bedömer att behovet för samhällsviktigt flyg och totalförsvar inte kan tillgodoses endast med dagens tio permanenta beredskapsflygplatser.

Det presenteras olika förslag på hur finansieringen av dessa beredskapsflygplatser ska gå till framöver, något remissinstanserna bör ta ställning till. Alternativen för finansiering är flera och kan innebära ett nytt system för beredskapsflygplatser. Trafikverket har identifierat följande alternativ:

- Utveckla dagens system
- Att ålägga flygplatser att hålla beredskap genom lagstiftning
- Bidrag för beredskap genom en ny stödordning
    - Stödordning via undantagsregelverk

  - o Stödordning som anmäls
  - o Stödordning grundad på icke-ekonomisk verksamhet
- Ersättning för beredskap via statsbidrags- eller länsplaneförordningarna

I utredningen har Trafikverket tagit med totalförsvarsaspekter för att klarlägga behovet och kommit fram till att staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i landet och att det krävs mer information och utredningar för att i ett annat uppdrag syna det närmare.

Det operativa funktionsansvaret (drift och kommunikation) vid beredskapsflygplatser har också utretts. Behovet av en myndighet med samlat uppdrag saknas och Trafikverket ber regeringen att peka ut en ansvarig.

Bedömningen är positiv till att se över dagens system och att utveckla lagstiftningen för beredskap. Örebro flygplats bör delta i framtida utredningar för att kunna påverka utformningen av systemet för beredskapsflygplatser eftersom de nu är utpekade som en sådan. De flesta metoder Trafikverket föreslår för finansiering är bra, däremot bör inte länsplaneförordningen vara ett alternativ för beredskapsbidrag till flygplatser.

Gällande totalförsvar gör trafikverket rätt i att rekommendera vidare utredning.

Gällande operativt funktionsansvar bedöms det samlade ansvaret i första hand ligga hos en myndighet för det finns tydliga risker med att upphandla funktionen.

Ärendebeskrivning

Ärendebeskrivningen kan i sin helhet läsas i separat tjänsteanteckning.

Bedömning

Nedan delas bedömningen upp mellan de olika områdena som berördes i ärendebeskrivning, för lättare sortering i läsandet.

Förslag på beredskapsflygplatser

Med anledning av det alltmer extrema vädret med skogsbränder och översvämningar samt det osäkra geopolitiska läget är tajmingen på rapporten läglig. Det är mycket bra att rapporten mynnat ut i att dagens förutsättningar inte täcker behovet och att beredskapsflygplatser föreslås spridas ut i Sverige

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

och öka i antal från 10 till 22. För Örebro läns del är det positivt att Örebro flygplats pekats ut som en framtida ordinarie beredskapsflygplats. Det är även positivt att närliggande flygplatser som Karlstad och Skavsta är utpekade, eftersom flygplatserna i tider av kris skulle kunna avlasta varandra och är belägna nära till befolkningen i Örebro län.

Utveckling av systemet kring beredskapsflygplatser och ersättning

Trafikverket bedöms vara rätt ute när de efterfrågar ett enkelt system för beredskapsflygplatser. Både att kombinera olika alternativ och skapa en ny stödordning kan vara bra lösningar. Hur systemet nu än görs om behöver det enligt Trafikverket utredas vidare. I utredningen bör de utpekade flygplatsernas representanter vara inbjudna till dialog för att kunna påverka hur ersättning ska gå till och vad som kan ge ersättning.

Trafikverket har tittat på att ge ersättning för beredskap via antingen *länsplaneförordningen* eller *statsbidragsförordningen*. För att beredskapen i Sverige ska ha likvärdiga förutsättningar bör stödet inte gå via länsplanerna eftersom det kan innebära olika politiska omprioriteringar vid framtagande av länsplan som förändrar tillgången till ersättning och därmed kan beredskapen variera. För att säkra flygplatsens drift och beredskap bör stödet ske på annat sätt. Ytterligare anledningar till varför stödet till beredskap inte bör gå via länsplanerna:

- Det finns en risk i att staten öronmärker medel i länsplanerna för nationella angelägenheter och därmed lägger sig i regional fördelningspolitik.
- Länsplanen ska i första hand finansiera kostnader för utveckling av regional infrastruktur. Stöd för beredskap innebär mindre andel medel att prioritera till regionala satsningar, som trafiksäkerhetsåtgärder, busshållplatser eller cykelvägar. Ska stöd ske via länsplanerna ska 100% av kostnaderna täckas via ett tillägg till alla regioner med beredskapsflygplatser.
- Tillgången till medel i länsplanen är redan idag begränsade pga kostnadsfördyringar och länsplanens medel har minskat i andel av den nationella planen varje planeringsomgång. Den bör inte urholkas ytterligare.

Stöd via en ny stödordning eller via statsbidragsförordningen som används idag bedöms som rimliga alternativ. Det kräver att kommunen, som flygplatsen är belägen i och sköter det administrativa kring stödet, måste säkerställa förenlighet med GBER[1]. Det ska inte vara några problem enligt Örebro

[1] Jfr 1 § i statsbidragsförordningen, vilket innebär flygplatser med allmän trafikplikt och med villkor att medel går till drift av flygplats. Bidraget får täcka underskott på flygplats aktuellt verksamhetsår.

kommun.

Totalförsvarsaspekter

Bedömningen är att Trafikverket gjort rätt bedömning i att rekommendera vidare utredning. Region Örebro län bör bevaka kommande utredningar och se vad det innebär för driften av Örebro flygplats och möjlig framtida fråga om ägandeskap, eftersom en av huvudpunkterna från dialog om totalförsvar var att staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i landet för förberedelser av totalförsvar och krisberedskap.

Operativt funktionsansvar

Trafikverkets förslag (att regeringen pekar ut en aktör som samlar information och är ensamt ansvarig för drift och kommunikation) är ett alternativ som skulle kunna förenkla informationsflödet med relevanta aktörer och öka smidighet och tillförlitlighet. Det skulle bli lättare för relevanta aktörer att veta var de ska vända sig för frågor och lättare för den ansvariga aktören att bemöta frågor samlat.

Alternativet att regeringen upphandlar funktionen är riskfyllt eftersom en aktör med vinstintresse skulle kunna dra ned på kvaliteten av tjänsten och möjligen också dra sig ur avtal eller gå i konkurs, även vid kris. Det finns också en risk att en privat aktör gör sig oersättlig om hela det operativa funktionsansvaret ska samlas hos en aktör. Det kan innebära att hela systemet måste göras om ifall aktören skulle visa sig underprestera/slarva. Den samhällskritiska verksamheten bör behållas hos offentlig sektor för kontroll. Medelstillgången för stöd till beredskapsflygplatser har varit begränsad tidigare och det finns en risk att läget förblir så om förslaget leder till ökade kostnader. Därför är det viktigt att frågan utreds grundligt.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet väntas inte få några konsekvenser för något av perspektiven.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet väntas i sig inte få några konsekvenser för Region Örebro län. Däremot kan beslut av regeringen påverka ägarskapsfrågan för Örebro flygplats och ansvar för flygplatsen, vilket i sig kan leda till ökade kostnader för Region Örebro län och övriga ägare, Örebro kommun, Karlskoga kommun och Kumla kommun. Beslutet kan även innebära förändrat ansvar för flygplatsen och det

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 21RS12470

kan innebära anpassning av verksamheten efter det nya ansvaret vilket kan leda till investeringar. Dock kan det också innebära ersättning av staten som kompensation, vilket diskuteras ovan.

Beslutsunderlag

Delrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter
Slutrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter
FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, svar på remiss om Trafikverkets del- och slutrapport om Beredskapsflygplatser
Region Örebro läns svar på remiss av Trafikverkets del- och slutrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:
Infrastrukturdepartementet

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Datum
2022-02-22

Tjänsteanteckning
Dnr: 21RS12470

Ärendebeskrivning

Nedan delas bedömningen upp mellan de olika områdena i rapporten, samma uppdelning finns under ”bedömning” för lättare sortering i läsandet.

Bakgrund

Trafikverket har på uppdrag av regeringen gjort en utredning och översyn av beredskapsflygplatser i Sverige, rapporten berör tre delar: beredskap, totalförsvar och operativt funktionsansvar. Trafikverket har gjort kompletterande analyser av beredskapsflygplatser med utgångspunkt från verkets redovisning den 15 juni 2020 och erfarenheter från ordningen med temporära beredskapsflygplatser under pandemin samt hälso-och sjukvårdens och andra samhällsviktiga funktioners behov av tillgänglighet för samhällsviktiga flygtransporter i hela landet. Trafikverket skriver att dagens tio ordinarie beredskapsflygplatserna inte kan tillgodose behovet.

Nya beredskapsflygplatser

I delleveransen 2020 rapporterades underlag och förslag avseende samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser, vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv, kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap samt alternativ för statens ersättning- och finansieringsmodell.

I listan nedan sammanställs de utpekade flygplatserna. De tio befintliga beredskapsflygplatserna (grönt), förslag på ytterligare nio stycken sådana (gul), däribland Örebro flygplats, och ytterligare förslag på tre beredskapsflygplatser (orange). Trafikverket beräknar att förslaget av beredskapsflygplatser kommer leda till ökade kostnader på 58 miljoner kronor per år.

Ordinarie beredskap-flygplatser	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser i Trafikverkets översyn 2020	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser utifrån denna utredning
Gällivare flygplats	Kiruna flygplats	Trollhättan-Vänersborg flygplats
Luleå flygplats	Lycksele flygplats	Växjö flygplats
Umeå flygplats	Mora flygplats	Kristianstad flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats	Uppsala-Ärna flygplats	
Åre-Östersunds flygplats	Karlstad flygplats	
Stockholm-Arlanda flygplats	Örebro flygplats	
Visby flygplats	Skavsta flygplats	
Göteborg-Landvetter flygplats	Linköping-Malmen flygplats[4]	
Ronneby flygplats	Jönköping flygplats	
Malmö-Sturup flygplats		

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Trafikverket har i huvudsak baserat förslagen på att flygplatserna ska vara lokaliserade nära ett universitets-, läns- eller länsdelssjukhus med akutmottagning och helikopterplatta. Trafikverket har även tagit hänsyn till omkringliggande aspekter som berör, t ex bankapacitet, geografisk spridning av tankmöjligheter och möjlig hantering av oväntade händelser, som vid svåra väderförhållanden. Trafikverket beräknar att förslaget av beredskapsflygplatser kommer leda till ökade kostnader på 58 miljoner kronor per år.

Utveckling av systemet kring beredskapsflyplatser och ersättning

Trafikverket har sedan 2012 ingått årliga överenskommelser med flygplatshållare i syfte att säkerställa beredskap. Finansieringsmodellen som finns idag kvarstår enligt förslag men Trafikverket öppnar upp för en översyn av finansieringsmodellen och ser möjligheter att utveckla dagens system genom olika alternativ:

- Ålägga flygplatser att hålla beredskap genom lagstiftning
- Bidrag för beredskap genom en ny stödordning
    - Stödordning via undantagsregelverk
    - Stödordning som anmäls
    - Stödordning grundad på icke-ekonomisk verksamhet
- Ersättning för beredskap via statsbidrags- eller länsplaneförordningarna

Trafikverket skriver dock att inget av alternativen behöver stå för sig självt utan kan kombineras. Dock bör ett för komplext system undvikas.

Alternativ 1: Att *ålägga flygplatser via lagstiftning* kan vara krångligt. Trafikverket skriver att det kan vara fel väg att gå med lagstiftning eftersom lagar ska vara generella och hålla över tid.

Alternativ 2: Att *ge bidrag via en ny stödordning* innebär att olika vägar kan tas. Trafikverket förordar en ny stödordning snarare än att utveckla befintlig stödordning. Att utveckla befintlig modell med frivilliga överenskommelser är ur ett robusthetsperspektiv inte att föredra. En ny stödordning innebär ett tydligare syfte med verksamheten och tydligare förhållningsregler. Däremot innebär det att flygplatserna själva måste ansöka om att få bidrag. Trafikverket skriver att om vägen med ny stödordning föredras behöver en utredning tillsättas för hur och till vad ersättning kan ges. På förhand ser Trafikverket möjlighet att ge bidrag till det som definieras som icke-ekonomisk verksamhet och går att härleda till beredskapsverksamheten. Skulle stöd gå till ekonomisk verksamhet krävs omfattande hantering och administration för flygplatserna eftersom stödet då behöver anmälas till EU-kommissionen.

Trafikverket skriver att ersättning för beredskap även skulle kunna ges antingen *via länsplaneförordningen (1997:263) eller via statsbidragsförordningen (2006:1577)* som används idag för utbetalning av bidrag till flygplatser som omfattas av allmän

trafikplikt. Skulle något av de alternativen väljas kräver det omfattande förordningsändringar och skulle ta lång tid att genomföra.

Örebro Airport skriver att dagens system är kraftigt underfinansierat och att endast 50 procent av kostnaderna täcks, jämfört med vad gällande modell föreskriver. 2021 skulle 4,7mnkr ha getts i ersättning men endast 2,4mnkr erhölls. Vilken modell som väljs är inte avgörande för Örebro Airport, det som spelar roll är att kostnaderna täcks för att flygplatserna ska kunna hålla beredskap, alltså täckning av kostnader för infrastruktur, system och personal. Fleråriga avtal föredras för en långsiktig fördelning och utveckling.

Totalförsvarsaspekter

Trafikverket har fört dialog med samverkanspartner i syfte att klarlägga behovet för totalförsvarsaspekter i arbetet med beredskapsflygplatser. Man har pratat med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Kustbevakningen, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Försvarsmakten, Sveriges kommuner och regioner (SKR) och Svenska regionala flygplatser (SRF). Dialogen resulterade i ett antal viktiga punkter:

- Staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i landet för förberedelser gällande totalförsvaret
- Det behövs mer information om totalförsvarsaspekter gällande kravställning på beredskapsflygplatser
- Grundläggande förutsättningar kring funktionalitet, tillgänglighet och finansiering behöver vara robust.
- Eventuella krav på beredskapsflygplatser bör ske i dialog med transportstyrelsen
- Att koppla beredskapsflygplatser till totalförsvarsbehov kan vara komplicerat. Exempelvis finns det i dagens avtal mellan Trafikverket och beredskapsflygplatser force-majeure-klausuler där parterna i vissa fall är fria från åtaganden.

Trafikverket skriver att frågor som väckts under dialog om totalförsvar ligger utanför uppdraget men föreslår att lämplig myndighet får i uppdrag att utreda och kartlägga behov framöver.

Operativt funktionsansvar

Definition: Operativt funktionsansvar innebär ansvaret för att tillhandahålla service och information för systemet med beredskapsflygplatser och tillgodose grundläggande behov hos utförare av samhällsviktiga flygtransporter vid alla tider på dygnet. Med andra ord *drift* och *kommunikation*. Behovet av en myndighet med samlat uppdrag över det operativa funktionsansvaret saknas och Trafikverket ber regeringen att peka ut en ansvarig, alternativt handlar upp utförare av tjänsten. Idag är funktionerna spridda på SMHI, Luftfartsverket, JRCC (sjö- och flygräddningscentralen) och flera andra.

Örebro Airport anser att det operativa funktionsansvaret bör ligga samlat hos en myndighet och inte läggas ut på flygplatser, som är ett av förslagen i rapporten.

Simon Jäderberg
Infrastrukturstrateg

TRAFIKVERKET

RAPPORT

Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter

Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (delrapport)

Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig



Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Trafikverket
Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (delleverans)

Författare: Wigler Katarina, avdelning Nationell planering

Dokumentdatum: 2021-08-04
Ärendenummer: TRV 2021/77081
Kontaktperson: Katarina Wigler, avdelning Nationell planering

Publikationsnummer: 2021:152

ISBN: 978-91-7725-912-1

TMALL 0004 Rapport generell 3.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Uppdraget

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att göra kompletterande analyser av beredskapsflygplatser med utgångspunkt från verkets redovisning den 15 juni 2020 och erfarenheter från ordningen med temporära beredskapsflygplatser under pandemin samt hälso-och sjukvårdens och andra samhällsviktiga funktioners behov av tillgänglighet för samhällsviktiga flygtransporter i hela landet.

Verkat ska i en första delleverans redovisa kompletterande underlag och förslag avseende samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser, vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv, kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap samt alternativ för statens ersättning- och finansieringsmodell. Denna rapport utgör delleveransen.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Sammanfattning

Trafikverket föreslår ett nationellt nät om totalt 22 beredskapsflygplatser. Förslaget utgår dels från verkets redovisning 2020 av regeringsuppdraget att göra en översyn av beredskapsflygplatserna, dels från erfarenheter från den pågående pandemin och tillgången till temporära beredskapsflygplatser. Förslaget innebär att utöver de tio ordinarie beredskapsflygplatserna ska ytterligare tre beredskapsflygplatser läggas till de nio som föreslås i översynen 2020:

Ordinarie beredskap-flygplatser	**Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser i Trafikverkets översyn 2020**	**Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser utifrån denna utredning**
Gällivare flygplats	Kiruna flygplats	Trollhättan-Vänersborg flygplats
Luleå flygplats	Lycksele flygplats	Växjö flygplats
Umeå flygplats	Mora flygplats	Kristianstad flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats	Uppsala-Ärna flygplats	
Åre-Östersunds flygplats	Karlstad flygplats	
Stockholm-Arlanda flygplats	Örebro flygplats	
Visby flygplats	Skavsta flygplats	
Göteborg-Landvetter flygplats	Linköping-Malmen flygplats	
Ronneby flygplats	Jönköping flygplats	
Malmö-Sturup flygplats		

Trafikverket har framförallt baserat förslaget på att beredskapsflygplatserna ska vara lokaliserade nära ett universitets-, läns- eller länsdelssjukhus med akutmottagning och helikopterplatta. Övriga motiv rör operationella aspekter som bankapacitet och andra typer av faciliteter för att hantera olika former av kriser, geografisk spridning av tankmöjligheter och inbördes back-upp för flygplatserna vid såväl oväntade händelser som för helikopter-flygningar vid svåra väderförhållanden och redundans. Därmed har Transportstyrelsens förslag till så kallade reservflygplatser fortsatt beaktats.

De behov och synpunkter som har hämtats in visar att pandemin har synliggjort att flyg-platser har en avgörande betydelse för att höja krisberedskapen och tillgängligheten. Utmaningarna under covid-19-pandemin har visat på att det system som beslutades 2012 med tio beredskapsflygplatser i landet, inte tillräckligt tillgodoser de behov som hälso- och sjukvården har. Pandemin har dessutom tydligt visat att vid en ökad nationell belastning inom sjukvården ökar också behovet av förflyttningar av patienter med ambulanshelikopter och ambulansflygplan. Utöver hälso- och sjukvårdens behov behöver beredskapssystemet även säkra brandflygets, Försvarsmaktens och andra samhällsviktiga flygtransporter på nationell nivå.

Förslaget beräknas kosta cirka 58 miljoner kronor per år. Mot bakgrund av den korta tid som medgivits föreslår Trafikverket ingen förändring i finansieringsmodellen i förhållande till de förslag som lagts fram i översynen 2020.

Förslaget bedöms få som effekt att staten får en större roll på regionernas ansvarsområde genom att i ökad grad säkerställa att det finns ett nät av beredskapsflygplatser. Det innebär däremot inte någon skillnad vad gäller flygplatsernas förmåga att bedriva sin verksamhet utan handlar enbart om att föreslå vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

utifrån behoven och mot bakgrund av samma modell med frivilliga avtal och kostnadsberäkningar som finns idag respektive föreslås i översynen 2020.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Innehåll

Uppdraget 9
Bakgrund 9
Översynen 2020 av de svenska beredskapsflygplatserna 9
Utvecklingen under covid-19-pandemin 9
Uppdraget om kompletterande underlag och förslag 10
Omfattning, konkretiseringar och avgränsningar 10
Utredningsarbetet 11
Samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser 12
Synpunkter kring behovet 12
Allmänt 12
Hälso- och sjukvårdens behov 13
Övriga synpunkter 14
Förslag på beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv 15
Beredskapsperspektivet utifrån erfarenheter från covid-19-pandemin 16
Behov utifrån ett beredskapsperspektiv 16
Sjukvårdens behov 16
Samhällets behov vid kriser 16
Geografisk spridning 17
Flygplatsernas förmåga att hantera olika typer av verksamhet vid kriser 17
Reservflygplatser för övergång till prestandabaserad navigering 18
Trafikverkets bedömning 19
Motivering till Trafikverkets urval av flygplatser 20
Avvägningar 22
Samhällsekonomiskt perspektiv 23
Alternativ för statens ersättning och finansieringsmodellen 25
Trafikverkets förslag till finansieringsmodell 25

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Befintlig modell för ersättning och finansiering 25
Tidigare föreslagen finansieringsmodell 25
Inkomna synpunkter 26
Förslag till uppdaterad finansieringsmodell 26

Kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap 28
Kostnad för Trafikverkets aktuella förslag på 22 flygplatser 28
Kostnad för nuvarande ordinarie beredskapsflygplatser 28
Kostnad för förslaget på 19 flygplatser i översynen 2020 28
Kostnad för 27 flygplatser 28
Kostnad för 44 flygplatser 28
Möjlig omfördelning av kostnader 29

Förslagens påverkan på miljö och klimat 30
Allmänt om luftfartens påverkan på miljö och klimat 30
Innebär olika val av beredskapsflygplatser olika påverkan på miljö och klimat? 30
Allmänt 30
Geografisk placering 31

Andra eventuellt väsentliga aspekter 32
Villkor i flygplatsernas miljötillstånd 32
Omställning och digitalisering med nya behov och möjligheter 32
Morgondagens behov av beredskap 33

Bilaga 1 Geografisk placering av beredskapsflygplatser med avseende på akutsjukvård 34

Bilaga 2 Geografisk placering med avseende på orter med helikopterplattor på sjukhus 36

Bilaga 3 Förslag på beredskapsflygplatser 37

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Bilaga 4 Vid utökning till 27 beredskapsflygplatser 38

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Uppdraget

Bakgrund

Översynen 2020 av de svenska beredskapsflygplatserna

Genom beslut den 19 december 2019 uppdrog regeringen åt Trafikverket att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna. Trafikverket redovisade uppdraget den 15 juni 2020 i rapporten Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna. I rapporten gör Trafikverket bedömningen att dagens system är i behov av en utökad anslagsnivå för att uppnå ett tillräckligt effektivt, ändamålsenligt och funktionellt system. I genomförandet av uppdraget analyserades geografiska förutsättningar, nuvarande systems frivilliga överenskommelser mellan staten och flygplatshållare, kostnader samt befintlig finansieringsmodell. I Trafikverkets samtal med berörda användare efterfrågades fler eller andra beredskapsflygplatser vilket med dagens anslagsnivå är omöjligt då de sju som får ersättning är kraftigt underfinansierade. Rapporten för fram följande förslag:

- Behåll dagens tio beredskapsflygplatser men utöka systemet med ytterligare minst nio flygplatser i enlighet med Trafikverkets förslag.
- Utöka anslaget till 50 Mkr per år.
- Revidera finansieringsmodellen med ökad bemanning, differentiering utifrån snömängd och högre schablonlön för personal.
- Överväg (utökat) driftbidrag till regionala beredskapsflygplatser istället för att lägga in en driftstödskomponent i beredskapssystemet. Överväg även möjligheten att regionala flygplatser utanför beredskapssystemet erhåller driftbidrag för mottagna samhällsviktiga transporter utanför ordinarie öppettider.
- Alla beredskapsflygplatser bör åläggas samma krav, det vill säga ingen indelning i olika nivåer utifrån de tjänster som kan tillhandahållas. Använd istället differentiering av ersättning så att alla flygplatser kan uppfylla samtliga krav.
- I syfte att effektivisera systemet önskar Trafikverket viss flexibilitet avseende anslaget till beredskapsflygplatser. Dels bör det möjliggöras att flytta medel mellan år, dels bör fleråriga avtal med flygplatshållare möjliggöras.

Utvecklingen under covid-19-pandemin

Den pågående pandemin har aktualiserat vissa frågor om beredskapsflygplatser, exempelvis vad avser tillgängligheten i ordinarie system av sådana flygplatser. Till följd av pandemin och det ökade sjukvårdsbehovet uppdrog regeringen den 22 respektive den 28 december 2020 åt Trafikverket att omgående förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara temporära beredskapsflygplatser. Efter förhandlingar träffade Trafikverket avtal med 17 flygplatser om att de ska vara temporära beredskapsflygplatser. Regeringen har därefter vid flera tillfällen uppdragit åt Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser fortsatt ska vara temporära beredskapsflygplatser.

Med anledning av erfarenheter från ordningen med temporära beredskapsflygplatser under pandemin samt hälso-och sjukvårdens och andra samhällsviktiga funktioners behov av tillgänglighet till samhällsviktiga flygtransporter i hela landet bör Trafikverket få i uppdrag att göra kompletterande analyser av beredskapsflygplatser med utgångspunkt från verkets redovisning den 15 juni 2020.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Uppdraget om kompletterande underlag och förslag

Regeringen har mot bakgrund av detta uppdragit åt Trafikverket att, med utgångspunkt från verkets redovisning den 15 juni 2020 av regeringsuppdraget, att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna samt utifrån erfarenheter från den pågående pandemin och de temporära beredskapsflygplatser som då har inrättats, senast den 5 augusti 2021 till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) redovisa kompletterande underlag och förslag avseende följande:

- Hälso- och sjukvårdens och andra samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser i hela landet.
- Vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser ur ett beredskaps-och samhällsekonomiskt perspektiv.
- Kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap vid beredskapsflygplatserna.
- Alternativ för statens ersättning och finansieringsmodellen.
- Översiktlig bedömning av förslagens påverkan på miljö och klimat.
- Andra eventuellt väsentliga aspekter.

Underlagen ska, med avseende av vilka flygplatser som är beredskapsflygplatser, redovisa alternativa ambitionsnivåer när det gäller tillgänglighet samt bedömning av kostnader och ansvar för dessa samt samhällsekonomiska konsekvenser.

Trafikverket ska därutöver senast den 10 november 2021 till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) redovisa underlag och förslag avseende den befintliga modellen med frivilliga avtal, statsstödsfrågor, totalförsvarsaspekter samt ansvaret för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna.

Trafikverket ska vid genomförande av uppdraget samverka med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Socialstyrelsen, Sveriges Kommuner och Regioner, Kommunförbundet Svenskt ambulansflyg, Svenska Regionala Flygplatser, Swedavia AB, berörda flygplatser, berörda kommuner och andra berörda organisationer.

Trafikverket ska under uppdragets genomförande löpande hålla Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) informerat.

Omfattning, konkretiseringar och avgränsningar

Uppdraget omfattar i den första delen kompletterande underlag och förslag på bedömningar ur ett samhällsekonomiskt perspektiv vad gäller vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser liksom alternativa ambitionsnivåer när det gäller tillgänglighet samt bedömning av kostnader och ansvar för dessa, inbegripet samhällsekonomiska konsekvenser. Även om totalförsvarsaspekterna skulle kunna påverka vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser kommer de förra i enlighet med uppdraget, och för att ge utrymme för nödvändig samverkan, att redovisas i den andra delen av uppdraget tillsammans med underlag och förslag avseende den befintliga modellen med frivilliga avtal, statsstödsfrågor samt ansvaret för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna.

Med hänsyn till den korta tid som medgivits för uppdraget har Trafikverket vad gäller alternativa ambitionsnivåer begränsat sig till övergripande resonemang när det gäller de alternativ som verket bedömer att det saknas skäl att utveckla på grund av bristande stöd

bland användarkollektivet eller när alternativet leder till höga kostnader i förhållande till bedömd nytta. Vidare omfattar den översiktliga bedömningen av förslagens påverkan på miljö och klimat inte något resonemang om hur påverkan kan åtgärdas genom olika insatser.

Trafikverket kan konstatera att uppdraget kan leda till en viss förskjutning av ansvaret när det gäller att säkerställa samhällsviktiga flygtransporter inom ramen för hälso- och sjukvård. Att staten kan få en större roll på regionernas ansvarsområde genom att i ökad grad säkerställa att det finns ett nät av beredskapsflygplatser ska dock ses i ljuset av att staten samtidigt alltid har ett ansvar för att hantera nationella kriser.

Förslaget i denna delrapport, i likhet med tidigare rapporter, innebär slutligen inte någon skillnad vad gäller flygplatsernas förmåga att bedriva sin verksamhet. Förslaget handlar enbart om att föreslå vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser utifrån behoven och mot bakgrund av samma modell med frivilliga avtal och kostnadsberäkningar som finns idag respektive föreslås i översynen 2020. Att föreslå att vissa flygplatser ska vara beredskapsflygplatser innebär i sig inte att staten genom Trafikverket tar ett generellt ansvar för deras fortsatta verksamhet.

Utredningsarbetet

Uppdraget har i den första delen utfört arbetet med utgångspunkt från verkets redovisning den 15 juni 2020 av regeringsuppdraget att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna (härefter översynen 2020), dokumentation från dialoger med beredskapsflygplatser och användare av flygplatserna efter juni 2020 till dags dato, arbetet med temporära beredskapsflygplatser under pandemin och insamling av erfarenheter från pandemin hämtat via mejl från samverkansparterna och andra berörda.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser

I syfte att fånga in så bred kunskap som möjligt vad gäller hälso- och sjukvårdens och andra samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser i hela landet har Trafikverket bett om underlag från ordinarie och temporära beredskapsflygplatser, Sveriges regioner samt andra organisationer som pekats ut som samverkansparter i uppdraget. Eftersom verket genomförde en behovsinsamling under första halvåret 2020 i samband med översynen 2020 har vi framför allt frågat efter behov som tydliggjorts efter översynen och under pandemin samt ifall mottagarna ändrat ståndpunkt när det gäller eventuella tidigare synpunkter som lämnats i samband med översynen. Verket har även efterlyst synpunkter från ordinarie och temporära beredskapsflygplatser och berörda kommuner som rör finansiering och den modell för finansiering som lades fram i översynsrapporten.

Som en följd av den korta tid som medgetts för den första delen av uppdraget hämtades behoven in skriftligt via mejl med mycket kort svarstid. Trots den korta svarstiden har drygt hälften av instanserna kommit in med svar, vilket får anses spegla relevansen för samhället och dess aktörer vad gäller tillgången till ett funktionellt nätverk av beredskapsflygplatser. Trafikverket kommer att erbjuda ytterligare möjligheter att lämna synpunkter i kommande del av uppdraget vilket bör kunna leda till en bredare behovsinsamling än vad som kunnat ske i denna delrapport.

Nedan följer en sammanfattning av vad man huvudsakligen fört fram kring behov av beredskapsflygplatser, främst utifrån erfarenheter under pandemin och tillgången till temporära flygplatser i tillägg till de ordinarie. De specifika synpunkter som har förts fram angående vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser, kostnader och ersättning, modell för finansiering m.m. har beaktats i berörda avsnitt i rapporten. Specifika synpunkter som förts fram som rör den andra delen av Trafikverkets uppdrag redovisas inte i denna delrapport men kommer att beaktas längre fram.

Synpunkter kring behovet

Allmänt

Samtliga instanser menar att pandemin har synliggjort att flygplatser har en avgörande betydelse för att höja krisberedskapen och tillgängligheten. Flygplatserna pekar på att även flygplatser som inte är beredskapsflygplatser har använts för samhällsviktiga transporter. Flera svarande konstaterar att utöver hälso- och sjukvårdens behov behöver behoven hos brandflyg, Försvarsmakten och andra samhällsviktiga flygtransporter säkras på nationell nivå. Detta lyfts som en förutsättning för att Sveriges beredskapssystem ska fungera som en helhet och inte baseras på regionala och kommunala ägares möjlighet att ekonomiskt säkerställa denna tillgänglighet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap noterar att utgångspunkten främst har varit sjukvårdstransporter under pandemin men att en bredare ansats av frågan är nödvändig då vi inte vet vilken typ av kris vi står inför i framtiden. Myndigheten konstaterar att ur ett krigs-, kris- och räddningstjänstperspektiv är det i grunden önskvärt att samtliga flygplatser är tillgängliga dygnet runt. Man bedömer att behoven av beredskapsflygplatser blir som mest uppenbara under höjd beredskap och krig och att god tillgång på väl utspridda och utrustade flygplatser bedöms nödvändiga för totalförsvaret.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

För polisflyget har behovet av beredskapsflygplatser inte påverkats under pandemin, uppdrag som genomförts under pandemin har påverkat verksamheten men inte varit beroende av tillgång till beredskapsflygplatser.

Hälso- och sjukvårdens behov

Regionerna noterar att utmaningarna under covid-19 pandemin har visat att det system som beslutades 2012 med tio beredskapsflygplatser i landet, inte tillgodoser de behov som hälso- och sjukvården har. Regeringen har som en följd fått besluta att Trafikverket ska ingå avtal om temporär beredskap med ett antal regionala flygplatser för att dessa ska hålla beredskap att ta emot prioriterade transporter för hälso- och sjukvården dygnet runt.

Regionerna noterar vidare att pandemin tydligt har visat att vid en ökad nationell belastning inom sjukvården ökar också behovet av förflyttningar av patienter med ambulanshelikopter och ambulansflygplan. Vanligtvis flyttas patienter inom eller mellan närliggande regioner men under pandemin har det funnits behov av att flytta patienter längre sträckor både inom regioner, mellan regioner som ligger längre ifrån varandra och till andra delar av landet. Detta stöds av statistik som Trafikverket samlat in bland beredskapsflygplatserna och som exempelvis för perioden 23 december 2020 till 31 mars 2021 visar att de temporära beredskapsflygplatserna öppnades 220 gånger utanför ordinarie öppettid, där det i 200 fall rörde sig om ambulansflyg. Pandemin har också tydligt visat på behovet av nationell koordinering och dirigering av luftburna ambulanstransporter, anser en region.

Flera regioner menar att ur ett medicinskt perspektiv finns behov av att kunna öppna flygplatser, både statliga och kommunala dygnet runt, året runt. Man konstaterar att vi inte vet var och när ett behov av ambulansflyg kommer att uppstå, även om man känner till var volymerna finns. Under pandemin har man även sett ett ökat behov av sekundära transporter, dvs. transport av patienter mellan olika vårdinrättningar i landet, där det har rört sig om patienter med högt vårdbehov som ibland har transporterats långa sträckor. Sådana transporter har skett med såväl helikopter som flygplan.

Flera regioner understryker vikten av att alla akutsjukhus med intensivvård och förlossningsverksamhet har tillgång till en beredskapsflygplats som kan nås med kortare transport av vägambulans. En region som uttalat stödjer förslaget till utökning av antalet flygplatser enligt översynen 2020 menar att i tillägg till förslaget ska en vägledande princip vara närhet till akutsjukhus. En annan region för fram att helikopterverksamheten är helt avgörande för att rädda liv och att inte minst sjukhusens helikopterplattor är det, även om helikoptrar har kortare räckvidd än flygplan och behöver tätare tankningsmöjligheter. Den nationella högspecialiserade sjukvården utförs till stor del av landets universitetssjukhus. Dessa inrättningar har hela landet som upptagningsområde. Snabbast möjliga tillgänglighet till dessa sjukhus från alla delar av landet dygnet runt är förstås centralt, konstaterar man.

En region för fram behovet av flygplatser som stödjer akuta- och subakuta patienttransporter dygnet runt med flygplan mellan regionen i fråga och övriga regioner. Luftburna transporter av covid-19 patienter har, när regionens intensivvårdsresurser varit som mest belastade, nästan uteslutande utförts med ambulanshelikopter och endast i enstaka fall med ambulansflyg med flygplan. Flygplanstransporter hade ur ett resursperspektiv dock varit att föredra, så att ambulanshelikoptern kunnat nyttjas för ordinarie akuta primäruppdrag i närområdet i stället för tidskrävande längre sekundärtransporter. Nationellt har alltså flygplansresurserna varit underdimensionerade under pandemin, konstaterar regionen, och man ser en stor risk för att organtransplantationsverksamheten mot regionen skulle upphöra utan en fungerande flygplats i närheten.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

En region för fram att man i anslutning till översynen av beredskapsflygplatserna 2020 har startat ett arbete med att se över behovet av och möjligheten att skapa vad man kallar en multiberedskapsflygplats, dvs. en beredskapsflygplats med så stor kapacitet att den kan användas av flera organisationer och operatörer under långa utdragna krissituationer.

Övriga synpunkter

Några remissinstanser framhäver att samtliga flygplatser bör inkluderas i beredskapssystemet, vilket skulle resultera i totalt 44 beredskapsflygplatser.[2]

Flera svarande för fram att de ser frågan om samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser i hela landet som en del av totalförsvaret. De menar att det primärt åligger staten att organisera och finansiera totalförsvaret, och som en följd behöver ersättningen för beredskap vid flygplatserna täcka de faktiska kostnaderna.

Flygplatser som inte tidigare har varit beredskapsflygplats konstaterar att de i rollen som temporär beredskapsflygplats totalt sett fått ökade kostnader, trots statens ersättning. Ersättningsystemet behöver ändras, menar de som en följd, och pekar på att det inte bara ska omfatta ersättning för personalkostnader utan att infrastruktur och utrustning även bör ingå. Flera förordar en tvådelad ersättningsmodell som består av både fasta och rörliga delar, och att den totala ersättningsnivån höjs för att motsvara faktiska kostnader för att ha en flygplats i beredskap. Den kortsiktiga hanteringen med förlängning av temporära avtal har fungerat, menar några vidare, men är på längre sikt otillfredsställande ur ett planeringsperspektiv. Det finns en trygghet i att vara långsiktig då man vet förutsättningarna och därför kan bemanna och planera mer effektivt. Flera för fram att det är svårt att agera beredskapsflygplats "utanför systemet", dvs. när man inte har pekats ut som beredskapsflygplats, vilket blivit tydligt när ekonomin har försämrats på grund av utebliven eller kraftigt minskad kommersiell trafik. En flygplats bedömer det som osannolikt att man kan fortsätta som tidigare med ett frivilligt system för öppning av flygplatsen om staten anser att regionen ifråga inte har behov av beredskap för akuta transporter.

Miljömässig påverkan vad gäller uppdrag som beredskapsflygplats anges som ringa, och man bedömer att bl.a. kraven på inblandning av bioflygbränsle kommer att bidra till den omställning man arbetar aktivt med inom luftfarten.

[2] Se vidare i avsnitt *Kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap*

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Förslag på beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv

Trafikverket är den myndighet som ska säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som håller beredskap för att ta emot samhällsviktigt flyg även de timmar på dygnet då flygplatserna normalt är stängda. Således har Trafikverket sedan 2012 tecknat överenskommelser med, vad gäller tiden fram till pandemin, tio flygplatshållare om att upprätthålla en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter. Grunden har varit att det geografiska nätet skulle bygga på att avstånden mellan flygplatserna inte skulle överstiga en timmes flygtid med helikopter.

I december 2019 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att se över systemet med beredskapsflygplatser. I översynen 2020 föreslog Trafikverket en utökning av antalet beredskapsflygplatser, med minst nio flygplatser utöver de tio befintliga, samt en ökning av anslaget från 9,5 till 50 miljoner kronor. Valet av ytterligare flygplatser baserades på samtal med och synpunkter från olika aktörer och gjordes mot bakgrund av följande avvägningar:

- Behovet av närhet till universitetssjukhus med specialistvård, vilket resulterade i att Uppsala-Ärna, Linköping-Malmen och Örebro flygplats föreslogs ingå i systemet.
- Behovet av att inlemma karantänsflygplatser[3] i systemet, vilket ledde till att Jönköping flygplats föreslogs ingå.
- Konstaterandet att dagens nät med tio flygplatser inte bedömdes ge tillräcklig täckning utifrån sjukvårdens behov och att flygplatserna Kiruna, Lycksele, Mora, Karlstad och Skavsta därför föreslogs ingå.
- Behovet av att ta hänsyn till Trafikverkets riksintressen liksom Transportstyrelsens förslag på reservflygplatser inför övergången till prestandabaserad navigering (se avsnitt *Reservflygplatser för övergång till prestandabaserad navigering*).

I översynen 2020 lämnade Trafikverket som en följd det förslag som framgår av tabell 1.

Tabell 1. Förslag på beredskapsflygplatser (2020)

Ordinarie beredskapsflygplatser	**Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser 2020**
Gällivare flygplats	Kiruna flygplats
Luleå flygplats	Lycksele flygplats
Umeå flygplats	Mora flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats	Uppsala-Ärna flygplats
Åre-Östersund flygplats	Karlstad flygplats
Stockholm-Arlanda flygplats	Örebro flygplats
Visby flygplats	Skavsta flygplats
Göteborg-Landvetter flygplats	Linköping-Malmen flygplats
Ronneby flygplats	Jönköping flygplats
Malmö-Sturup flygplats	

[3] En karantänsflygplats är en flygplats som har grundläggande kapacitet för att kunna upptäcka och hantera internationella hot mot människors hälsa. (Källa Folkhälsomyndigheten).

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Beredskapsperspektivet utifrån erfarenheter från covid-19-pandemin

I december 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser med 17 temporära flygplatser om beredskap för att säkra tillgången till samhällsviktiga transporter under pandemin fram till den 31 maj 2021. I takt med fortsatt smittspridning beslöt regeringen att förlänga temporära beredskapsflygplatser till den sista september 2021.[4] Det resulterade sammantaget i de beredskapsflygplatser, ordinarie och temporära, som framgår av tabell 2.

Tabell 2. Ordinarie och temporära beredskapsflygplatser kopplat till covid-19-pandemin

Ordinarie beredskapsflygplatser	Temporära beredskapsflygplatser
Gällivare flygplats	Kiruna flygplats
Luleå flygplats	Lycksele flygplats
Umeå flygplats	Skellefteå flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats	Örnsköldsvik flygplats
Åre-Östersund flygplats	Mora flygplats
Stockholm-Arlanda flygplats	Borlänge flygplats
Visby flygplats	Karlstad flygplats
Göteborg-Landvetter flygplats	Örebro flygplats
Ronneby flygplats	Eskilstuna flygplats
Malmö-Sturup flygplats	Skövde flygplats
	Trollhättan-Vänersborg flygplats
	Norrköping flygplats
	Linköping flygplats
	Jönköpings flygplats
	Växjö flygplats
	Kalmar flygplats
	Kristianstad flygplats

Behov utifrån ett beredskapsperspektiv

Utifrån insamlingen av behov för regioner, kommuner, flygplatser och myndigheter har Trafikverket identifierat ett antal faktorer för bedömning av urval av flygplatser.

Sjukvårdens behov

Majoriteten, runt 90 procent, av alla flygrörelser under beredskapstid utgörs av sjuktransporter med helikopter eller ambulansflyg eller av transporter av aktörer som jobbar med räddningsinsatser av olika slag. Många remissinstanser framhåller närheten till universitetssjukhus (specialistvård) och större lasarett som en viktig faktor för urvalet av beredskapsflygplatser. Under den rådande pandemin har det funnits ett behov av att flytta sjuka covidpatienter såväl nationellt som till grannländer.

Samhällets behov vid kriser

I Transportstyrelsens rapport från 2009[5] presenterades vad för typ av beredskap utöver sjuktransporter som kan ställa krav på en öppning av flygplatser utanför ordinarie tider.

[4] Regeringsbeslut I2021/00674, I2021/00485 och I2021/00581

[5] Rapporten (TSL 2009-519) utgjorde redovisningen av ett uppdrag till Luftfartsstyrelsen, sedermera Transportstyrelsen, att lämna förslag på ett system som skulle skapa tillgänglighet till flygplatser för samhällsviktiga transporter även utanför flygplatsernas ordinarie öppethållningstid.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Rapporten listar följande verksamheter kopplat till samhällets behov av beredskap inför nationella kriser m.m.:

- Statlig och kommunal räddningstjänst, inbegripet
    - efterforskning av försvunna personer
    - fjällräddning
    - flyg- och sjöräddning
    - räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen
- Polisens och Sjöfartsverkets räddningstjänster
- Länsstyrelsernas ansvarsområde som rör räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen
- Kommunal räddningstjänst, inbegripet
    - skogsbränder
    - naturkatastrofer (undsättning och rekognoscering)
    - vattenlivräddning (transport av dykare, personal och utrustning)
    - vinschning på höga höjder och i otillgänglig terräng
- Insatser av Försvarsmakten, Kustbevakningen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Ett system med beredskapsflygplatser behöver ha kapacitet att stödja hanteringen av denna typ av kriser som kan uppstå i ett samhälle.

Geografisk spridning

Vid tidigare bedömning av urvalet av beredskapsflygplatser var utgångspunkten att avstånden mellan flygplatserna inte skulle överstiga en timmes flygtid med helikopter. I Trafikverkets översyn 2020 konstaterades att denna utgångspunkt måste kompletteras med behoven hos användarna. Det är av stor vikt att att urvalet av beredskapsflygplatser i första hand utgår från sjukvårdens behov, som är den dominerande användaren av systemet. Utöver detta bör det finnas alternativflygplatser som kan fungera som ersättare (back-up) för ordinarie beredskapsflygplatser när ett eventuellt hinder omöjliggör för ordinarie flygplats att öppna. I dagens system fungerar även flygplatser som inte är utpekade som beredskapsflygplatser som ersättare för beredskapsflygplatser, men någon ersättning utgår inte.

Flygplatsernas förmåga att hantera olika typer av verksamhet vid kriser

Under de senaste 10 till 20 åren har vi sett hur naturhändelser i form av skogsbränder, stormar, översvämningar m.m. har ökat som ett resultat av klimatförändringar och utmanat samhällsfunktionerna. Flyget har en viktig funktion när sådana insatser inträffar, genom snabba transporter av personal och material samt som transportslag när andra transportsätt sätts ur spel. Beredskapsflygplatser måste kunna hantera olika kriser av nationell karaktär, och därför bör kapaciteten på flygplatsen vara av stor vikt, dvs. landningsbanans längd, bredd och bärighet, förekomst av uppställningsplatser, hangarer och terminaler, utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (CNS-utrustning), förekomst av flygtrafiktjänst m.fl. Närheten till vattendrag och sjöar är av stor betydelse för bl.a. bekämpning av skogsbränder.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Reservflygplatser för övergång till prestandabaserad navigering

För att möta den framtida tillväxten av flygtrafik inom EU har den Europeiska kommissionen genom Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048 av den 18 juli 2018 om krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden avseende prestandabaserad navigation[6] tagit fram en plan för en optimering av det europeiska luftrummet, vilket bland annat ska ske genom att staterna implementerar prestandabaserad navigering.[7] Efter den 6 juni 2030 ska de konventionella navigationshjälpmedlen enbart finnas kvar som reserv om de satellitbaserade navigationssystemen inte är tillgängliga eller ger tillräcklig noggrannhet samt vid bortfall av radartäckning. Skulle en sådan situation uppstå ska det enligt förordningen finnas ett nätverk av reservflygplatser och konventionella navigationshjälpmedel. I Transportstyrelsens rapport Planeringsförutsättningar för övergång till prestandabaserad navigering[8] föreslår myndigheten ett nät av 14 reservflygplatser där markbundna (konventionella) CNS-utrustningar fortsatt bör vara tillgängliga efter juni 2030, se tabell 3.

Tabell 3. Transportstyrelsens förslag till reservflygplatser efter 6 juni 2030

Rekommenderade reservflygplatser
Kiruna flygplats
Luleå flygplats
Umeå flygplats
Lycksele flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats
Åre-Östersund flygplats
Mora flygplats
Stockholm-Arlanda flygplats
Karlstad flygplats
Visby flygplats
Linköping flygplats
Göteborg-Landvetter flygplats
Ronneby flygplats
Malmö-Sturup flygplats

[6] Celex 32018R1048

[7] Syftet med förordningen är att övergå från konventionella navigationshjälpmedel till satellitbaserade navigationssystem. Övergången till satellitbaserade navigationssystem förväntas effektivisera användandet av luftrummet och minska kostnader inom luftfarten.

[8] TSL 2019-7957

Trafikverkets bedömning

Pandemin har blottlagt behovet av nationellt ansvar när en kris uppstår. Många flygplatser betonar att trots att de inte har ingått i systemet med befintliga beredskapsflygplatser så har de tagit på sig kostnaderna för att upprätthålla tillgängligheten till flygplatsen för samhällsviktigt flyg i en krissituation. Under pandemin har förutsättningarna för det svenska flygplatssystemet påverkats av såväl ekonomiska som kommersiella konsekvenser. Flera flygplatser har stått utan kommersiell trafik, och därmed även inkomstkälla, och en del saknar fortfarande trafik eller har mycket begränsad sådan. Trafikverkets bedömning av ersättning för beredskapssystemet, i enlighet med beräkningsmodellen, tar dock inte hänsyn till sådana faktorer.

Pandemin har visat på behovet och vikten av ett nationellt nätverk av flygplatser som kan binda samman olika aktörer i deras arbete med att hantera pandemins konsekvenser. En vägledande princip för utpekande av beredskapsflygplatser är att flygplatser i möjligaste mån ska vara placerade i närheten av större akutsjukhus i form av universitetssjukhus/ regionsjukhus (RS) och länssjukhus (LS), samt i vissa fall länsdelssjukhus (LdS), men även med närhet till sjukhusens helikopterplatta, se vidare i detta avsnitt. Hur de föreslagna beredskapsflygplatsernas geografiska placering förhåller sig till sjukhus med helikopterplatta framgår av bilaga 1. Kopplingen till sjukvården är relevant för majoriteten av flygningarna inom samhällsviktigt flyg, såväl under som före och efter pandemin.

En ytterligare aspekt som kan behöva beaktas är att det i närhet till de större sjukhusen med helikopterplatta bör finnas en flygplats som kan utgöra en alternativflygplats, vid väderförhållanden som inte gör det möjligt att landa på helikopterplattan. Dessutom bör det finnas möjlighet till tankning av helikopter i närheten av sjukhuset. De helikopterplattor på sjukhus som är godkända och certifierade som helikopterflygplatser[9] framgår av tabell 4. Hur de föreslagna beredskapsflygplatsernas geografiska placering förhåller sig till orter där det finns helikopterplattor på sjukhus framgår av bilaga 2.

Tabell 4. Helikopterflygplatser på sjukhus

Sjukhus med helikopterplatta	Län	Kommun
Luleå-Sunderby sjukhus	Norrbotten	Luleå
Lycksele sjukhus	Västerbotten	Lycksele
Umeå Universitetssjukhus	Västerbotten	Umeå
Sundsvall länssjukhus	Västernorrland	Sundsvall
Hudiksvall sjukhus	Gävleborg	Hudiksvall
Gävle sjukhus	Gävleborg	Gävle
Mora lasarett	Dalarna	Mora
Falu lasarett	Dalarna	Falun
Karlstad Centralsjukhus	Värmland	Karlstad
Örebro Universitetssjukhus	Örebro	Örebro
Uppsala Akademiska sjukhus	Uppsala	Uppsala
Norrtälje sjukhus	Stockholm	Norrtälje
Danderyd sjukhus	Stockholm	Danderyd
Huddinge sjukhus	Stockholm	Huddinge
Karolinska sjukhuset	Stockholm	Solna
Södersjukhuset	Stockholm	Stockholm

[9] Transportstyrelsen, juli 2021

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Sjukhus med helikopterplatta	Län	Kommun
Visby sjukhus	Gotland	Gotland
Linköping universitetssjukhus	Östergötland	Linköping
Trollhättan Näl sjukhus	Västra Götaland	Trollhättan
Sahlgrenska sjukhuset	Västra Götaland	Göteborg
Östra sjukhuset	Västra Götaland	Göteborg
Lund universitetssjukhus	Skåne	Lund

Motivering till Trafikverkets urval av flygplatser

Trafikverket föreslår att lägga till ytterligare tre beredskapsflygplatser till de 19 som föreslås i översynen 2020. Dessa är Trollhättan, Växjö och Kristianstad flygplats, se tabell 5. Det mest centrala motivet är att dessa flygplatser är lokaliserade nära eller på ett rimligt avstånd länssjukhus (LS) eller länsdelssjukhus (LdS) med akutmottagning och helikopterplatta. Många remissinstanser betonar vikten av att säkerställa akutsjukvårdens behov. Genom denna utrednings förslag på tre beredskapsflygplatser utöver dagens ordinarie tio beredskapsflygplatser och Trafikverkets förslag från 2020 på ytterligare nio beredskapsflygplatser, skapas en ökad tillgänglighet till de större akutmottagningarna. Med ett nätverk bestående av 22 flygplatser som grund ges även förutsättningar för följande aspekter.

- Förbättrade operationella förutsättningar som inrymmer geografisk spridning av tankmöjligheter för samhällsflyg och back-up för helikopterflygningar vid svåra väderförhållanden. En stor del av luftburna ambulanstransporter sker med helikopter, och det finns en stor sårbarhet med dessa transporter med anledning av att helikoptrar är känsliga för väderförhållanden. Detta förhållande accentueras i samband med landning på sjukhusens helikopterplattor.[10] Därmed bör det i högre grad finnas flygplatser i närheten av universitetssjukhus och större lasarett som kan fungera dels som alternativ landningsplats för helikopter, dels för tankningsmöjlighet.
- Ett utökat nätverk av flygplatser som utgör back-up för varandra för oväntade händelser. Även kopplingen till Transportstyrelsen förslag till reservflygplatser har beaktats.
- Att utifrån kris- och räddningstjänstperspektiv skapa en tillgänglighet till den bankapacitet och andra typer av faciliteter (såsom hangarer) man behöver dygnet runt, beroende på typ av samhällsviktig verksamhet. Genom en geografisk spridning av beredskapsflygplatser skapas därmed bättre förutsättningar att hantera olika former av samhälls- och klimatrelaterade kriser.

Det samlade förslaget på totalt 22 beredskapsflygplatser inbegripet ytterligare tre beredskapsflygplatser utöver de 19 som föreslås i översynen 2020 framgår av tabell 5.

[10] En av svagheterna med helikoptertransporter är att de är väderberoende: isbildning på rotorbladen och dålig sikt kan göra det omöjligt att flyga med helikopter. I cirka 25 procent av fallen sett över året kan inte helikoptern flyga utifrån väderbegränsningar, risk för dimma samt nedisning, något som förts fram av flera instanser.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Tabell 5. Utredningsförslag på beredskapsflygplatser

Ordinarie beredskapsflygplatser	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser i översynen 2020	Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser 2021
Gällivare flygplats	Kiruna flygplats	Trollhättan-Vänersborg flygplats
Luleå flygplats	Lycksele flygplats	Växjö flygplats
Umeå flygplats	Mora flygplats	Kristianstad flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats	Uppsala-Ärna flygplats	
Åre-Östersunds flygplats	Karlstad flygplats	
Stockholm-Arlanda flygplats	Örebro flygplats	
Visby flygplats	Skavsta flygplats	
Göteborg-Landvetter flygplats	Linköping-Malmen flygplats	
Ronneby flygplats	Jönköping flygplats	
Malmö-Sturup flygplats		
10	**9**	**3**

I tabell 6 presenteras motiveringen till de tre föreslagna beredskapsflygplatserna inbegripet lokalisering av akutsjukhus, flygplatsens kapacitet och motivet för utpekande. Av bilaga 3 framgår samtliga föreslagna beredskapsflygplatsers geografiska lokalisering i förhållande till sjukhus och övriga flygplatser.

Tabell 6. Motivering till förslag på ytterligare beredskapsflygplatser i tillägg till tidigare förslag

Flygplats	Lokalisering av akutsjukhus	Flygplatsens kapacitet	Motivering
Trollhättan-Vänersborg flygplats	Norra Älvsborgs Länssjukhus (NÄL) i Trollhättan (8,3 km) Uddevalla sjukhus (LS) (3,1 mil)	Landningsbana: 1710 m x 30 m	Närheten till två akutmottagningar. Det finns utöver flygplatsen en till beredskapsflygplats (Landvetter) i det område flygplatserna normalt servar. De kan därmed utgöra back-up för varandra. Regionen har en omfattande befolkningsökning sommartid på västkusten vilket ger en ökad belastning på samhällsviktigt flyg såsom sjöräddning och ambulansflygtransporter av utomlänspatienter. En del av Skaraborgs regemente finns i Uddevalla.
Växjö flygplats	Växjö lasarett (LS) (9,2 km) Värnamo sjukhus (LdS) 6,5 mil Ljungby lasarett (LdS) 5.5 mil	Landningsbana: 2106 m x 45 m. Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	Närheten till flera akutmottagningar. Växjö flygplats har en strategisk position för de sex länen i söder och kan utgöra back-up för beredskapsflygplatser i landsdelen såsom Jönköping och Ronneby, liksom det omvända.
Kristianstad flygplats	Centralsjukhuset Kristianstad (LS) 1,6 mil	Landningsbana: 2215 m x 45 m.	Närheten till akutmottagning. Vid flygplatsen finns Sjöfartsverkets bas för SAR-helikopter. Flygplatsen kan utgöra back-up för övriga

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Flygplats	Lokalisering av akutsjukhus	Flygplatsens kapacitet	Motivering
		Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	beredskapsflygplatser i landsdelen (Malmö och Ronneby) och tvärtom.

Avvägningar

I arbetet med urval av flygplatser har Trafikverket gjort följande avvägningar.

En vägledande princip har varit att inkludera de större akutmottagningarna med en flygplats inom rimligt avstånd. För länssjukhusen i Norrköping, Helsingborg, Skövde Eskilstuna, Falun, Kalmar och Halmstad finns alternativ som har beaktats. I Norrköping bedöms närheten till Linköping-Malmen flygplats (4,2 mil) och Skavsta flygplats (6,6 mil) täcka behovet av beredskap.

För Helsingborg lasarett finns närmaste närliggande flygplats i Ängelholm (3,4 mil från sjukhuset). Ytterligare närliggande flygplats är Ljungbyhed flygplats (4 mil) och Malmö flygplats (7,7 mil). Liksom i Norrköpingsfallet finns många närliggande flygplatser som kan tillgodose behovet av sjuktransporter till och från Helsingborgs lasarett, därmed ingår inte Ängelholm flygplats i förslaget om ytterligare beredskapsflygplatser. Dessutom anser Region Skåne i sitt remissyttrande att med två permanenta beredskapsflygplatser Malmö och Kristianstad skapas en ökad beredskap/förmåga för att ta emot ambulansflyg och räddningsflyg dygnet runt.[11]

I området kring Mälardalen är det relativt tätt med beredskapsflygplatser enligt förslaget. Mälarsjukhuset i Eskilstuna är Sörmlands största sjukhus och svarar för akutvård och behandling av i första hand boende inom den norra länsdelen (Eskilstuna och Strängnäs kommuner) med närmare 140 000 invånare. I Eskilstuna finns en instrumentflygplats (Eskilstuna-Kjula flygplats) som inte har någon kommersiell trafik men som ingår i systemet med temporära beredskapsflygplatser kopplat till pandemin. I förslaget ingår inte flygplatsen i beredskapssystemet med anledningen av närheten till ett flertal andra beredskapsflygplatser enligt förslaget (Uppsala-Ärna, Örebro och Arlanda). Av samma skäl ingår inte heller Västerås flygplats i förslaget. Västmanlands sjukhus i Västerås (LS) ligger cirka 8 mil från Uppsala-Ärna och Enköpings lasarett (LdS) ligger 5.3 mil från samma flygplats. För Falu lasarett (LS), som är Dalarnas största akutsjukhus, bedöms behovet av beredskapsflygplats täckas genom Mora flygplats (10 mils avstånd) och Uppsala-Ärna flygplats (16 mils avstånd).

I region Gävleborg finns två akutsjukhus Gävle sjukhus (LS) och Hudiksvall sjukhus (LdS), där båda sjukhusen har godkända (certifierade) helikopterplattor. Dock saknar regionen en godkänd instrumentflygplats[12] vilket försvårar såväl tankningsmöjligheter som att en ambulanshelikopter kan gå till en instrumentflygplats vid dåligt väder . Dessutom finns det inga möjligheter att gå ner med ambulansflygplan som används för längre transporter. Detta påpekades i remissen från Region Gävleborg, där man underströk att man under pandemin varken kunde skicka sjuka patienter eller bistå andra regioner.

I de sydöstra delarna stärks enligt förslaget beredskapen genom att Växjö flygplats läggs till de redan befintliga beredskapsflygplatserna Ronneby och Visby. Från länssjukhuset i Kalmar är det runt 10 mil till såväl Ronneby flygplats som Växjö, och Kalmar flygplats har i

[11] Region Skåne, Dnr 2021-O001158

[12] Tidigare fanns det i regionen tre instrumentflygplatser, Gävle, Söderhamn och Hudiksvall, samtliga avvecklades som instrumentflygplats under början av 2000-talet.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

tillägg till detta ett samverkansavtal med regionen vad gäller ambulanstransporter utanför öppethållande.
För Halmstad lasarett (LS) täcks behovet av beredskapsflygplatser genom närheten till Växjö och Landvetter. Från Halmstad till Växjö flygplats är det 13 mil och till Landvetter 14 mil.

Samhällsekonomiskt perspektiv

Trafikverket föreslår att de i översynen föreslagna 19 beredskapsflygplatserna kompletteras med ytterligare tre beredskapsflygplatser, det vill säga ett system med totalt 22 beredskaps-flygplatser. De samhällsekonomiska effekterna bedöms av Trafikverket, mot bakgrund av tidsmässiga förutsättningar och utifrån tidigare studier över regionala flygplatser eller beredskapsflygplatser, som kvalitativa nyttor i relation till kostnader som bedöms uppstår för staten och kommunala och privata flygplatshållare.

Tidigare har avståndsberäkningar använts som i huvudsak handlar om att flygtiden med helikopter mellan två flygplatser inte ska vara längre än en timme. Måttet anses numera inte ensamt vara tillräckligt, bland annat för att helikoptrar ofta används mellan skadeplats och flygplats eller sjukhus och därför inte nödvändigtvis mellan flygplatser.[13]

Som en följd av Sveriges geografiska utseende har flygtransporter stor vikt för bland annat offentliga funktioner såsom sjukvård, civil säkerhet, krisberedskap och försvar. Det finns en sårbarhet i dagens nät av beredskapsflygplatser, särskilt när det gäller möjligheter till tankning och de begränsningar i tillgänglighet som kan uppstå vid svåra väderförhållanden. Region Gävleborg, utan instrumentflygplats, kan ses som ett exempel på en sådan sårbarhet.

Den största användaren av beredskapsflygplatser är i nuläget sjukvården. Sveriges kommuner och regioner bedömer i tillägg till detta att behovet av ambulanstransporter mellan vårdenheter regionalt och nationellt kommer att öka till följd av den tilltagande koncentrationen av högspecialiserad vård.[14] Av Sveriges sju universitetssjukhus ligger ett i Norrland, med omkring halva Sveriges yta som upptagningsområde. Av den anledningen är transporttiden av stor vikt för enskild individs liv och hälsa.

Användning av ambulansflyg kan minska allvarliga konsekvenser för hälsa och liv, där luftburen transport kan innebära den snabbaste vägen till vård. Ambulansflyg är essentiellt i Norrland för att lokalbefolkning ska kunna få vård inom rimlig tidsram och avstånd, därutöver ger det möjlighet att utnyttja specialistkunskap på Norrlands universitetssjukhus i Umeå. Effekten av att skyndsamt behandla olyckor och sjukfall minskar risken för ännu mer akuta och allvarliga skador, vilket i sin tur kan minska sjukdomskostnaden.[15] Sjukdoms-relaterade kostnader har både direkta och indirekta effekter i form av sjukhus och omvård-nad respektive försämrad eller förlorad produktivitet på sikt. Enligt Samverkansnämnden för Sydöstra sjukvårdsregionen[16] var överlevnadschansen högre vid luftburen sjuktransport än vägburen, som en konsekvens av insparad tid och möjlighet till rätt vård direkt. Flygplan är snabbare än helikoptrar och är mindre känsliga för väder, de kan även ta emot upp till tre liggande patienter och användas för transport av exempelvis barn i kuvös. Däremot är

[13] Flygtrafik är den transportsektor som ger störst interregional tillgänglighetsförbättring (ÅF & WSP, 2018)
[14] Sveriges kommuner och landsting (SKL). Vård på vingar: Nationell samordning av luftburen ambulanssjukvård, 2012.
[15] Große, C., Hahne, M., Olausson, P.M. & Svensson, B. Regionala flygplatser : En förstudie kring betydelsen av regionala flygplatser för samhället, 2019
[16] Samverkansnämnden för Sydöstra sjukvårdsregioner, Ambulanshelikopter i Sydöstra sjukvårdsregionen: Behovsanalys - november 2018. SVN 2018-35, 2018

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

sådana flygningar i dagsläget ofta förenade med logistikproblem i form av stängda flygplatser.

Även om sjukvården är den största nyttjaren inom samhällsviktiga flygtransporter finns även andra samhällsekonomiska nyttor med att utöka antalet beredskapsflygplatser. Dit hör övervakning och undsättning där flyget bl.a. kan användas till eftersök och polisövervakning[17], inventering av djur och skog, dokumentation av oljeutsläpp och annan miljörelaterad övervakning med samhällsnytta för både miljö och säkerhet samt brandövervakning och bekämpning av skogsbränder. Vid bekämpning av skogsbränder kan ett nät med beredskapsflygplatser med god geografisk spridning bidra till med att minska svarstiden genom ett större täckningsområde. Konsekvenserna av begränsad bekämpningskapacitet kan vara att stora skogsarealer, privata bostäder och lantbruksfastigheter går förlorade. I en rapport från Regeringskansliet betonades att räddningstjänsten hade begränsad kapacitet i samband med skogsbranden i Västmanland 2014, även om dessa bedömningar fokuserar på krisberedskap i stort och inte enbart flygplatser.[18] Samhällsekonomiska kostnader förknippade med ett utökat antal beredskapsflygplatser är förutom den finansiella ersättningen även kostnader relaterade till buller, utsläpp och olyckor som bör vägas mot de presenterade kvalitativa nyttorna.[19]

De kvalitativa nyttor som beskrivs ovan ska för ett samhällsekonomiskt perspektiv bland annat vägas mot de kostnader som uppstår i samband med beredskapen för de kommunala och privata aktörer som ansvarar för beredskapsflygplatserna i fråga liksom för Trafikverket som på uppdrag av regeringen tillhandahåller ersättning för beredskapen. Det är mot bakgrund av ett sådant resonemang som Trafikverket gör bedömningen att ett nät bestående av 22 beredskapsflygplatser bör vara tillfyllest. Utifrån de synpunkter som kommit in till verket vad gäller akutsjukvårdens behov efterfrågas ett mer omfattande förslag, men med 22 beredskapsflygplatser skapas enligt verkets uppfattning ett nät som i hög grad bedöms täcka in de större akutsjukhusen i Sverige.

Trafikverket har för avsikt att utveckla nyttoaspekterna i kommande del av uppdraget.

[17] Se Helikoptern i samhällets tjänst (SOU 2008:129)

[18] Regeringskansliet, Försvar och samhällets krisberedskap, prop 2017/18:1 Utgiftsområde 6

[19] Große, C. , Hahne, M. , Olausson, P. M. & Svensson, B. Regionala flygplatser : En förstudie kring betydelsen av regionala flygplatser för samhället, 2019

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Alternativ för statens ersättning och finansieringsmodellen

Trafikverkets förslag till finansieringsmodell

Mot bakgrund av den korta tid som ges i nuläget föreslår Trafikverket ingen förändring i finansieringsmodellen i förhållande till de förslag som läggs fram i översynen 2020.

Befintlig modell för ersättning och finansiering

Den befintliga modellen för ersättning fördelar det anslag som Trafikverket tilldelas av regeringen genom att en schabloniserad timlön på en flygledare och två markpersonal i beredskap multiplicerat med det antal timmar som flygplatsen har stängt under ett år. I modellen ingår även en justering utifrån den undervägsavgift (en route-avgift) som den europeiska luftfartsmyndigheten Eurocontrol beslutar om[20]. Denna avgift, eller snarare den del som återbetalas, antogs minska kostnaden för beredskap för flygledare och den andel av route-avgiften som återbetalas för respektive flygplats tas således bort från den totala lönekostnaden för flygledare.[21]

Tidigare föreslagen finansieringsmodell

I översynen 2020 framgår förslagen gällande finansieringsmodellen i avsnitt 7.3. I utredningen konstaterades bland annat följande.

Det anslag på 9,5 miljoner kronor som Trafikverket idag förfogar över räcker inte till för att ge full kostnadstäckning för en flygledare och två markpersonal i beredskap. Utöver löner för dessa tre personer genererar beredskapsåtagandet dessutom ytterligare personalkostnader och även andra typer av kostnader.

Trafikverket har prövat nya upplägg för finansieringsmodellen men slutligen landat i att den finansieringsmodell som finns idag i grunden är den som ter sig mest relevant för ändamålet. Kostnader för att hålla personal i beredskap drivs främst av löner för personalen och hur många timmar man faktiskt har stängt, och detta ligger till grund även för förslaget till reviderad finansieringsmodell.

Därutöver kom det in synpunkter om övriga kostnader såsom administration för t.ex. schemaplanering och redovisning, extra kostnader för förbrukningsmaterial samt kostnader för att hålla infrastruktur. Trafikverket är också medvetet om att de på de nordliga flygplatserna vintertid dels krävs fler personer i beredskap för att kunna snöröja rullbanan inom rimlig tid, dels krävs personal med kompetens för avisning av luftfartyg under en längre del av året än i södra Sverige.

---

[20] Varje luftfartyg på mer än 2000 kg som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst får betala en s.k. undervägsavgift. Avgiften beslutas av Eurocontrol och tas in av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen återbetalar sedan en del av den till leverantörerna av flygtrafikledningstjänst för deras kostnader för kommunikation-, navigation- och övervakningstjänst, flygräddningstjänst, flygvädertjänst och flygbriefingtjänst. Flygplatsers kostnader för den utrustning som används vid tillhandahållande av flygtrafiktjänst avseende kommunikation, navigation och övervakning (CNS) ingår sedan den 1 januari 2008 också som en del av avgiften.

[21] För vidare information om befintlig modell, se rapporten Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1440711/FULLTEXT01.pdf, s. 11.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Trafikverkade fastslog i översynen 2020 att det finns begränsningar i den statsstödsrättsliga grunden vad gäller möjlighet att ge ersättning för andra kostnader än lönekostnader för personal under den tid då de befinner sig i beredskap. De förändringar som föreslogs i finansieringsmodellen var att höja schablonlönen för personal, att öka ersättningsbar personal i beredskap till tre markpersonal samt att flygplatser med mer nysnö än genomsnittet skulle få ersättning för upp till fem markpersonal.

Trafikverket föreslog även en schablonersättning om 50 000 kr per år och flygplats för administrativa kostnader.

Inkomna synpunkter

De remissinstanser som inför denna delrapport har uttalat sig om finansieringsmodell eller storlek på kostnadsersättning har samtliga menat att befintlig ersättning inte är tillräcklig. Detta gäller såväl för ordinarie beredskapsflygplatser som för temporära.

Sveriges Regionala Flygplatser, SRF, föreslår en finansieringsmodell bestående av cirka 300 000 kr i stöd per beredskapsflygplats och månad. Denna idé refererar flera andra remissinstanser till som god. Några delar grundtanken, men anser att summan kan vara något lägre respektive något högre.

I övrigt nämns behov av att kostnader för viss infrastruktur och rörliga tillkommande kostnader ska ersättas, samt att några tar upp möjligheten till ersättning för avskrivning av fordon och utrustning. Majoriteten nämner vikten av att det ska röra sig om en fullständig kostnadstäckning, till skillnad från såväl den befintliga som tidigare föreslagna modell som endast ersätter personalkostnader.

Förslag till uppdaterad finansieringsmodell

Flera av de förslag som tas upp av remissinstanserna är inte genomförbara under rådande regelverk.

Att ge ekonomiskt stöd till flygplatser förutsätter förenlighet med EU:s regler om statligt stöd[22]. Det driftstöd som ett antal flygplatser får av Trafikverket är tillåtet då det följer kraven i den så kallade gruppundantagsförordningen, även kallad GBER[23], alternativt inom ramen för ett SGEI-förordnande[24].

Att ge stöd för just beredskap har bedömts falla utanför reglerna om statligt stöd, vilket möjliggör nuvarande ersättningsmodell. När en flygplats öppnar aktiveras dock reglerna, då en öppnad flygplats bedöms utföra så kallad ekonomisk verksamhet, även om den gör det på grund av samhällsnyttiga behov. Samtliga kostnader som uppstår efter öppnandet kan bara ersättas i enlighet med GBER eller ett SGEI-förordnande. Vad gäller möjligheter till uppdateringar i befintlig modell kvarstår förslagen som presenterades av Trafikverket i översynen 2020. Det har inte i nuvarande remissrunda inkommit några nya negativa synpunkter på de konkreta förslag som Trafikverket lade fram under den tidigare utredningen, och inte heller

[22] Artikel 107-108 i fördraget om Europeiska Unionens funktionssätt

[23] Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget

[24] SGEI=Services of General Economic Interest. Enligt statsstödsreglerna kan ett offentligt organ besluta att ett företag ska vara skyldigt att utföra en viss allmännyttig tjänst. Det är möjligt att ge stöd till sådan verksamhet enligt kommissionens beslut nr 2012/21/EU av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Ett så kallat SGEI-förordnande krävs, genom vilket företaget åläggs att utföra den allmännyttiga tjänsten.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

några erfarenheter från pandemin som gör att de förslagen bör omprövas. Trafikverket bedömer inte att den ersättning som de temporära beredskapsflygplatserna har fått under pandemin är relevant i en uppdaterad finansieringsmodell.

Trafikverket har för avsikt att i kommande del av uppdraget redogöra för möjliga alternativ till föreslagen finansieringsmodell och där närmare bemöta inspel från de tillfrågade instanserna.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap

Utifrån en oförändrad tidigare förslagen ny finansieringsmodell[25] kan en kostnadsuppskattning tas fram för det förslag Trafikverket rekommenderar liksom fyra andra ambitionsnivåer med avseende på antal beredskapsflygplatser. Kostnadsuppskattningen ger inte den totala kostnaden som flygplatserna uppger för att hålla beredskap, utan endast den del som Trafikverket i nuläget bedömer att det är möjligt att ge ersättning för (se avsnitt *Förslag till uppdaterad finansieringsmodell*).

Kostnaderna har beräknats med hjälp av följande värden:

- **Öppettider**. För flygplatser som idag fungerar som ordinarie beredskapsflygplats har antal rapporterade stängda timmar för 2019 använts. För övriga flygplatser har medianvärdet utifrån dagens ordinarie beredskapsflygplatsers stängda timmar använts.
- **Bemanning**. En flygledare och tre alternativt fem i marktjänst.
- **Lönekostnader**. 430 kr för flygledare och 223 kr för markpersonal.
- **Administration**. 50 000 kr per år och flygplats.

Ersättning beräknas endast för flygplatser som har stängda timmar, vilket 2019 endast undantog Arlanda, Landvetter, Malmö och Skavsta.

Kostnad för Trafikverkets aktuella förslag på 22 flygplatser

Det förslag om totalt 22 stycken beredskapsflygplatser som framgår av tabell 6 ovan (och bilaga 3) beräknas kosta cirka 58 miljoner kronor per år.

Kostnad för nuvarande ordinarie beredskapsflygplatser

Om dagens tio ordinarie beredskapsflygplatser skulle få ersättning utifrån den föreslagna finansieringsmodellen skulle det innebära en uppskattad kostnad på cirka 25 miljoner kronor per år.

Kostnad för förslaget på 19 flygplatser i översynen 2020

Det förslag om totalt 19 stycken beredskapsflygplatser som framgår av översynen 2020 beräknas kosta 50 miljoner kronor per år.

Kostnad för 27 flygplatser

Om det utifrån de synpunkter och behov som förts fram av instanserna lades en stark tonvikt på erfarenheter från pandemin skulle ett förslag om totalt 27 stycken beredskapsflygplatser kunna aktualiseras (se bilaga 4 för en beskrivning av de ytterligare fem flygplatser utöver föreslagna 22 som skulle ingå i sådant fall). Ett förslag på 27 permanenta beredskapsflygplatser skulle innebära en uppskattad kostnad på cirka 70 miljoner kronor per år.

Kostnad för 44 flygplatser

Då det även har kommit in synpunkter om att alla flygplatser bör ha beredskap att öppna upp dygnet runt för samhällsviktiga flygtransporter har Trafikverket beräknat kostnaderna

[25] Avsnitt 7.3 i översynen 2020

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

för motsvarande ambitionsnivå. Beräkningen omfattar beredskap vid 44 av landets flygplatser där ersättning utgår till flygplatser som inte har öppet dygnet runt. I de 44 flygplatserna ingår Swedavias flygplatser utöver Stockholm-Bromma (som inte heller är beredskapsflygplats i dagsläget), Försvarsmaktens fyra flygflottiljer[26] (Linköping-Malmen, Luleå, Ronneby och Uppsala-Ärna flygplatser), 32 av de regionala icke-statliga instrumentflygplatserna (där Saab-ägda Linköping har exkluderats eftersom Linköping-Malmen tagits med istället) och Skavsta flygplats. Kostnadsberäkningen för en lösning där dessa 44 flygplatser skulle vara beredskapsflygplatser blir mer osäkra eftersom ett så stort antal flygplatser innebär att man i högre grad behöver förlita sig på schablonberäkningar. En grov uppskattning av kostnaden för ett sådant förslag uppgår till cirka 125 miljoner kronor per år.

Möjlig omfördelning av kostnader

I översynen 2020 lyftes under avsnitt 7.4 ett scenario där Försvarsmaktens flygplatser inte fick ersättning. Grunden för detta var att det är statliga flygplatser som kan ges uppdrag att ändå hålla beredskap. Om samma tanke appliceras nu och att Luleå, Ronneby, Linköping-Malmen och Uppsala-Ärna inte ska ges ersättning, beräknas en minskning med avseende på Trafikverkets anslag kunna ske med cirka 11 miljoner kronor per år för de förslag där dessa flygplatser omfattas.

Ett annat scenario som lyftes i den tidigare utredningen var att det finns flygplatser med ersättning som drivs av Swedavia, som är ett helägt statligt bolag. Dessa flygplatser skulle, t.ex. genom ägardirektiv, kunna ges uppdrag att på egen bekostnad hålla beredskap. Det kräver troligtvis någon form av statlig finansiering eller stöd, vilket inte utreddes inom ramen för översynen 2020 och inte heller har utretts inom nuvarande uppdrag. Om inte Åre-Östersund, Umeå, Kiruna eller Visby skulle få ersättning skulle det innebära en minskning med avseende på Trafikverkets anslag på cirka 15 miljoner kronor för de förslag där dessa flygplatser omfattas.

Sammantaget skulle en möjlig minskning i Trafikverkets anslag kunna uppgå till cirka 26 miljoner för beredskapssystemet.

[26] Helikopterflottiljen (Hkpfli), Norrbottens flygflottilj (F 21), Blekinge flygflottilj (F 17) och Luftstridsskolan (LSS)

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Förslagens påverkan på miljö och klimat

Allmänt om luftfartens påverkan på miljö och klimat

Flyget påverkar i olika grad miljön och människors hälsa både i form av buller och genom utsläpp till luft, mark och vatten. Ett stort antal faktorer påverkar utsläppens storlek, bland annat flygplanstyp och motorer, startvikt, flygsträcka, flyghöjd, meteorologiska förhållanden och om flygningen sker på natten eller dagen. Störst fokus idag är att minska flygets påverkan på klimatet där luftfartens totala klimatpåverkan, med den så kallade höghöjdseffekten[27] inräknad, uppskattas till omkring 4-5 procent av den mänskliga påverkan på klimatet.

Trafikverkets bedömning av hur förslagen om vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser påverkar eller kan påverka miljö och klimat utgår från följande förutsättningar:

- Flygets miljö- och klimatpåverkan omfattar även samhällsviktiga flygtransporter och har som en följd bäring på de flygplatser som dessa transporter används för.
- Majoriteten av inrikesflygningarna i Sverige når aldrig upp på de höga höjder som krävs för att höghöjdseffekter ska uppstå. Det är i synnerhet relevant för samhällsviktiga flygtransporter som företrädesvis, då majoriteten av dem är sjukvårdsrelaterade och ska ske så snabbt som möjligt, sker på korta sträckor och lägre höjd.
- De samhällsviktiga flygtransporter som trafikerar beredskapsflygplatserna är företrädesvis av mindre storlek och med kolv-eller turbopropmotorer, vilka generellt genererar lägre utsläpp än jetmotorer. Att notera vad gäller de allra minsta luftfartygen är dock den miljöpåverkan de kan ha i form av utsläpp av buller och bly.[28]
- Syftet med beredskapsflygplatserna är att åstadkomma en tillgänglighet utanför ordinarie öppettid. Den miljöpåverkan som uppstår äger därmed rum företrädesvis på helger eller nattetid, eller i anslutning till den senare.

Innebär olika val av beredskapsflygplatser olika påverkan på miljö och klimat?

Allmänt

Den miljö- och klimatpåverkan som uppstår vid en beredskapsflygplats kan skilja sig åt främst beroende på flygplatsens utformning, dess geografiska placering, vilken typ av samhällsviktiga flygtransporter som använder den och hur ofta. I de flesta fall kommer påverkan på miljö och klimat vara ringa. Att noteras i sammanhanget är att aktuella prognoser för trafikutvecklingen visar på en minskad förekomst av kommersiell trafik inrikes, i vart fall vad gäller frekvensen. En möjlig ökning i trafiken till följd av att föreslagna flygplatser används för samhällsviktiga flygtransporter skulle därmed kunna få en marginellt eller till och med oförändrad trafikmängd som resultat.

[27] Utsläpp på hög höjd ger upphov till kondensstrimmor och bildandet av kväveoxider som också har en klimatvärmande effekt.

[28] Transportstyrelsen har i en undersökning 2015 om miljöpåverkan från mindre luftfartyg bland annat kunnat konstatera att det finns problem med buller kring vissa flygplatser. Vad gäller blyad flygbensin framgår det av undersökningen att användningen förvisso är liten men att men bör arbeta vidare med frågan eftersom luftfarten står för en relativt stor del av de totala utsläppen av bly i Sverige. (Miljöpåverkan från mindre luftfartyg, Transportstyrelsen, Dnr TSL 2013-5876)

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Geografisk placering

En beredskapsflygplats geografiska placering kan ha en inverkan på miljö och klimat. Flygningar nattetid eller på helger med såväl flygplan som helikopter kan generera buller som kan upplevas som störande, särskilt om flygplatsen har en tätortsnära placering.

För flygplatser med en geografisk placering i mellersta och södra Sverige finns större risk än i norra Sverige för så kallade nollgenomgångar, dvs. att marktemperaturen fluktuerar kring noll grader, vilket kan leda till risk för halka. Ett resultat av att man behöver öppna upp flygplatsen efter att den har varit stängd kan därmed bli ökad halkbekämpning på rullbanan och därmed innebära ökad miljöpåverkan. Noteras bör dock att flygplatserna numera samlar upp merparten av de preparat som används vid halkbekämpning varför denna risk för ökad miljöpåverkan bör bli ringa.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Andra eventuellt väsentliga aspekter

Villkor i flygplatsernas miljötillstånd

Flygplatser klassas som miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken och tillstånd krävs därmed för att en verksamhetsutövare ska kunna bedriva flygplatsverksamhet. Vid ny- eller omprövning av villkoren för flygplatsverksamheten enligt miljöbalken finns vissa möjligheter att ta med krav på klimatanpassningsåtgärder i flygplatsernas tillstånd. Det är mark- och miljödomstolarna som beslutar om flygplatsernas tillstånd med tillhörande villkor. Då villkoren utformas utifrån flygplatsens bedömda påverkan på miljö och klimat kan de begränsa i vad mån flygplatsen kan agera som beredskapsflygplats. I tillståndet anges hur många rörelser, dvs. landningar och starter, som tillåts för en flygplats men också olika typer av villkor som anges t.ex. bullervärden, flygvägar, begränsningar i öppettider, hantering av kemikalier osv.

Flera flygplatser har under senare tid varit föremål för nya villkor i miljöprövning. Exempelvis är Arlanda den enda flygplatsen i Sverige med andra villkor än samhällets riktvärden[29], och det finns för närvarande totalt 37 villkor i Arlanda miljödomar som, utöver dess styrande effekt på flygplatsens miljöpåverkan, även får som resultat att det begränsar ett optimalt utnyttjande av flygplatsens kapacitet. För Karlstad flygplats finns för närvarande förslag på att flygplatsen ska hållas stängd mellan kl. 22.00–06.00 vilket skulle få konsekvenser för flygplatsens roll som beredskapsflygplats. Liknande villkor skulle även kunna bli aktuella över tid för andra flygplatser. Om det inte framgår att en flygplats får användas utanför ordinarie öppettid av den miljödom som ligger till grund för miljötillståndet för flygplatsen, kan den inte ingå i ett nätverk med beredskapsflygplatser.

Omställning och digitalisering med nya behov och möjligheter

Det pågår sedan 10 till 15 år en omfattande omställning av luftfarten kopplat till bland annat drivmedel, flygplansdesign och -material, elektrifiering av såväl luftfarkoster som infrastruktur, ökad automatisering och hållbar fälthållning. På luftfartygssidan pågår arbete med att utveckla elflygplan med batteri eller bränsleceller, luftfartygshybrider av el och vätgas, motorer som i ökad omfattning kan drivas med alternativa flygbränslen osv. Vissa av luftfartygen kommer på sikt att kräva eller kunna använda andra former av infrastruktur.

Det är som utvecklingen ser ut nu, framför allt på området elektrifiering, som luftfartygen kan komma att kräva andra infrastrukturella lösningar än de vi ser idag. Vad gäller de samhällsviktiga flygtransporterna kan utvecklingen bli särskilt användbar inom sjukvården i form av exempelvis blodtransporter med drönare från strategiska platser i samhället till behövande eller akuta patienttransporter från en olycksplats direkt till en helikopterplatta eller en så kallad vertiport (en plats för vertikalt landande och startande luftfartyg) på eller nära ett akutsjukhus.

Inom flera verksamheter på luftfartsområdet pågår en ökad automatisering, med möjligheter för långsiktiga hållbara lösningar som är av relevans för bland annat systemet med beredskapsflygplatser. Inom flygplatsernas verksamhet sker en fortlöpande automatisering av hållbarhetsskäl, främst med sikte på sänkta driftkostnader och för klimatomställningen. Åtgärderna kan vara allt från automatisk gräsklippning och snöröjning till transportrobotar och drönare som levererar väskorna till flyget och bagagebandet eller informationsflöden direkt in till ledningscentralen för brandkåren. På området flygtrafiktjänst handlar det bland

[29] Arlanda har 65dB(A), för övriga Sverige gäller maximal ljudnivå 70 dB(A).

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

annat om flygtrafikledning på distans, där fler och fler flygplatser ansluts med målsättningen att tillhandahålla nya möjligheter till en effektivare flygplatsdrift samtidigt som man säkerställer viktig regional tillgänglighet genom att säkra redundans och möjliggöra flexibla öppethållningstider.

Morgondagens behov av beredskap

På sikt kommer en utveckling med nya luftfartyg och mot autonoma system och elektrifiering att förändra behovet hos användarna. Med en ökad automatisering kan det bli möjligt att tillhandahålla uppgifter om aktuellt väder och prognoser för luftfarten dygnet runt, på fler platser och över större geografiska områden, med sänkta kostnader, ökad tillgänglighet och bibehållen säkerhet som resultat.

Samhällsnyttiga flygtransporter med helikopter för räddningstjänst, polisflyg och akuta sjuktransporter som i huvudsak enbart behöver tanka ska exempelvis inte, om det leder till sämre tillgänglighet och ökade kostnader, behöva nyttja den infrastruktur som dagens beredskapsflygplatser erbjuder med en rullbana, taxibanor och plattor som är dimensionerade för större och tyngre flygplan i kommersiell trafik och där det krävs räddningstjänst och flygtrafiktjänst.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Bilaga 1 Geografisk placering av beredskaps-flygplatser med avseende på akutsjukvård

Typ av akutsjukhus och tillgång till helikopterplatta	Utgör ordinarie beredskaps-flygplatser	Förslag efter översyn 2020	Aktuellt förslag 2021	Närmaste beredskaps-flygplats
Kiruna sjukhus (LdS)		Kiruna		
Gällivare sjukhus (LdS)	Gällivare			
Sunderby sjukhus (LS), Piteå sjukhus (LdS), Kalix sjukhus (LdS)	Luleå			
Lycksele lasarett (LdS)		Lycksele		
Skellefteå lasarett (LdS)				Lycksele, Umeå, Luleå
NUS Umeå (RS), Örnsköldsvik sjukhus (LdS)	Umeå			
Sundsvall sjukhus (LS), Sollefteå sjukhus (LdS)	Sundsvall-Timrå			
Östersund sjukhus (LS)	Åre-Östersund			
Mora lasarett (LdS)		Mora		
Falun lasarett (LS), Avesta lasarett (LdS)				Mora, Uppsala
Västerås lasarett (LS), Eskilstuna Mälarsjukhuset (LS), Enköpings lasarett (LdS)				Uppsala, Örebro, Arlanda, Skavsta
Karlstad sjukhus (LS) Arvika sjukhus (LdS), Torsby sjukhus (LdS)		Karlstad		
USÖ Örebro (RS), Karlskoga (LdS), Lindesberg (LdS)		Örebro		
Uppsala Akademiska (RS)		Uppsala		
KS Solna (RS), KS Huddinge (RS), SÖS Södersjukhuset (LdS), Danderyd (LdS), St. Göran Sjukhus (LdS), Norrtälje (LdS)	Arlanda			
Nyköpings lasarett (LdS) Södertälje sjukhus (LdS)		Skavsta		
Visby lasarett (LdS)	Visby			
US Linköping (RS), Norrköping-Vrinnevisjukhuset (LS), Kullbergska sjukhuset		Linköping		

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Typ av akutsjukhus och tillgång till helikopterplatta	Utgör ordinarie beredskaps-flygplatser	Förslag efter översyn 2020	Aktuellt förslag 2021	Närmaste beredskaps-flygplats
Katrineholm (LdS), Motala lasarett (LdS)				
Länssjukhuset Ryhov-Jönköping (LS), Höglandssjukhuset-Eksjö (LdS)		Jönköping		
Norra Älvsborgs Länssjukhus (NÄL) i Trollhättan, Uddevalla sjukhus (LS)			Trollhättan-Vänersborg	
SU Göteborg[30] (RS), Södra Älvsborgs sjukhus Borås (LS), Kungälvs sjukhus (LdS), Alingsås lasarett (LdS)	Landvetter			
Hallands sjukhus Halmstad (LS), Varberg sjukhus (LdS)				Landvetter, Malmö
Växjö lasarett (LS), Värnamo sjukhus (LdS), Ljungby lasarett (LdS)			Växjö	
Kalmar lasarett (LS), Oskarshamn sjukhus (LdS)				Ronneby, Växjö
Blekingesjukhuset i Karlskrona och Karlshamn (LS)	Ronneby			
Centralsjukhuset Kristianstad (LS)			Kristianstad	
SUS Lund och Malmö (RS), Helsingborg lasarett (LS), Ystad lasarett (LdS), Landskrona lasarett (LdS), Trelleborg lasarett (LdS)	Malmö-Sturup			

[30] I Sahlgrenska universitetssjukhuset ingår enheterna Sahlgrenska universitetssjukhuset Göteborg, Östra sjukhuset och Mölndals sjukhus.

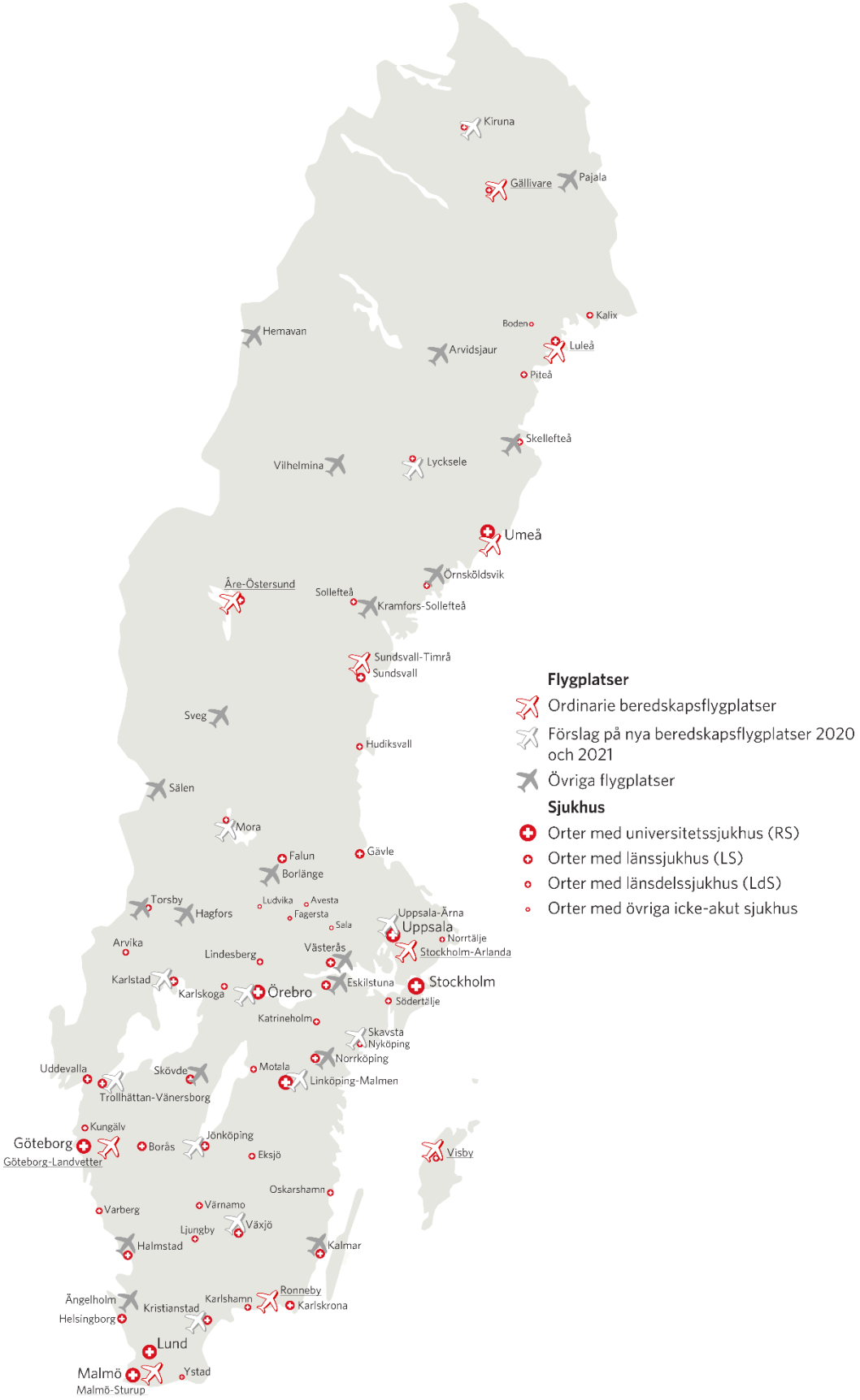
Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Bilaga 2 Geografisk placering med avseende på orter med helikopterplattor på sjukhus



1 (398)
Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Bilaga 3 Förslag på beredskapsflygplatser



1 (1398)

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Bilaga 4 Vid utökning till 27 beredskapsflygplatser

Flygplats	Lokalisering av akutsjukhus	Flygplatsens kapacitet	Aktörernas motiveringar och andra möjliga faktorer med bäring på kris och beredskap
Skellefteå flygplats	Skellefteå lasarett (LdS) 2 mil	Landningsbana: 2520 m x 45 m Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	Närheten till akutmottagning. Skellefteå industriella utveckling med 10 000 nya arbetstillfällen inom de närmaste 5-10 åren kommer leda till en ökad befolkningstillväxt. Staden kommer bli en av norra Sveriges största städer. Samhällsomställningen innebär att Skellefteå med stor sannolikhet kommer vara den stad som har störst antal arbetstillfällen inom industriell näring. Detta leder till krav på snabba transporter med samhällsflyg vid eventuella kriser.
Borlänge flygplats	Falun lasarett (LS) 2,6 mil. Avesta Lasarett (LdS) 5,5 mil	Landningsbana: 2313 m x 45 m. Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	Närheten till två akutmottagningar. I regionen finns ett stort befolkningsunderlag på omkring 160 000 samt Dalregementet I13.
Västerås flygplats	Västerås lasarett (LS) 5 km Enköpings lasarett (LdS) 2,9 mil	Landningsbana: 2581 m x 45 m Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	Närheten till två akutmottagningar. I regionen finns ett stort befolkningsunderlag.
Halmstad flygplats	Hallands sjukhus Halmstad (LS) 3,2 km Varberg sjukhus (LdS) 7 mil	Landningsbana: 2268 m x 45 m. Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	Närheten till två akutmottagningar. Försvarsmaktens tekniska skola har sitt huvudsäte i Halmstad och är den största av försvarsmaktens skolor. I staden finns också Militärhögskolan Halmstad, MHS H och Luftvärnsregementet LV6. Vid flygplatsen finns försvarsmaktens flygverkstad.
Kalmar flygplats	Kalmar lasarett (LS) 4,7 km Oskarshamn sjukhus (LdS) 7,4 mil	Landningsbana: 2320 m x 45 m. Flygplatsen har tillgång till bra bankapacitet och faciliteter.	Närheten till två akutmottagningar. Kalmar län med Öland är en välbesökt turistdestination, i synnerhet sommartid vilket medför ett behov av hemtransporter med flyg för turister som insjuknat i länet.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

TRAFIKVERKET

RAPPORT

Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter

Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (slutrapport)



Trafikverket
Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (slutrapport)

Författare: Wigler Katarina, PLnpp

Dokumentdatum: 2021-11-10

Ärendenummer: TRV 2021/77081

Version: 1.0

Kontaktperson: Katarina Wigler

Publikationsnummer: 2021:223

ISBN 978-91-7725-967-1

TMALL 0004 Rapport generell 3.0

Innehåll

Uppdraget 6

Sammanfattning 7

Delrapportens förslag 8

Förslag till ny modell för systemet med beredskapsflygplatser 9

Inledning 9

Beredskapssystem i andra länder 9

Norge 10

Danmark 10

Finland 10

Spanien 11

Frankrike 11

Storbritannien 11

Skottland 11

Grundförutsättningar för det svenska systemet 12

Allmänt om statligt stöd 12

Statligt stöd och beredskapsflygplatser 13

Icke-diskriminering mellan flygplatser 14

Utveckling av befintlig modell med frivilliga avtal 15

Kostnadsöversyn 15

Avtalslängd 15

Åläggande att hålla beredskap 16

Försvarsmakten 16

Swedavia 16

Flygplatshållare av regionala flygplatser 17

Bidragsmodell genom stödordning 17

Stödordning utifrån undantag 18

Stödordning som anmäls 20

Stödordning utifrån icke-ekonomisk verksamhet 21

Ersättning för beredskap genom länsplaneförordningen eller statsbidragsförordningen 22

Rekommendationer för vägval 23
Förslag avseende finansieringsmodell 24
Totalförsvarsaspekter för beredskapsflygplatser . 26
Frågeställningen och dess beredning 26
Samverkansparter 26
Resultatet av dialogerna 26
Försvarsmakten 27
Kustbevakningen 27
Polismyndigheten 28
Sjöfartsverket 28
Svenska regionala flygplatser (SRF) 28
Sveriges kommuner och regioner (SKR) 29
Transportstyrelsen 29
Sammanfattning av dialoger och inkomna synpunkter 29
Förslag 30
Ett operativt funktionsansvar 31
Frågeställningen och dess beredning 31
Samverkansparter 31
Aktörer på systemnivå idag 31
Resultatet av samverkan och dialoger 32
Regionernas arbete med en nationell flygkoordineringscentral 33
Sammanfattning av dialoger och inkomna synpunkter 33
Förslag 34
Identifierade krav för ett operativt funktionsansvar 34
Övrigt 35
Synpunkter och inspel till tidigare förslag 35
Synpunkter om ytterligare beredskapsflygplatser 35
Synpunkter på justering i förslaget 35
Synpunkter på andra upplevda brister 36
Pågående insatser inom samhällsviktiga flygtransporter 36
Utökad möjlighet att landa i dåligt väder 36
Möjlighet att landa på obemannade flygplatser 37

Bättre tankningsmöjligheter för polishelikoptrar 37
Utveckling av ett nätverk med obemannade flygplatser för krisinsatser och nationell samordning 37
Slutsatser vad gäller övriga synpunkter och pågående utveckling 38

Uppdraget

Regeringen gav den 17 juni 2021 Trafikverket i uppdrag[1] att göra kompletterande analyser av beredskapsflygplatser med utgångspunkt från verkets redovisning den 15 juni 2020 och erfarenheter från ordningen med temporära beredskapsflygplatser under pandemin samt hälso-och sjukvårdens och andra samhällsviktiga funktioners behov av tillgänglighet för samhällsviktiga flygtransporter i hela landet. Trafikverket har inte haft i uppdrag att utreda systemet som omfattar själva verksamheten med flygrörelserna: uppdraget omfattar enbart uppbyggnaden, finansieringen och driften av *systemet med infrastrukturen* som ska kunna användas för samhällsviktiga flygtransporter utanför öppethållningstid.

Trafikverket har i en första delleverans redovisat kompletterande underlag och förslag avseende samhällsviktiga verksamheters behov av beredskapsflygplatser, vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser ur ett beredskaps- och samhällsekonomiskt perspektiv, kostnadsberäkningar för olika ambitionsnivåer av beredskap samt alternativ för statens ersättning- och finansieringsmodell. Denna redovisning återfinns i Trafikverkets del-rapport[2].

I den förevarande rapporten redovisas underlag och förslag avseende den befintliga model-len med frivilliga avtal, statsstödsfrågor, totalförsvarsaspekter samt ansvaret för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna.

Denna rapport utgör slutredovisningen av uppdraget.

[1] I2020/01819

[2] https://www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/delrapport-ru-kompl-underlag-beredskapsflygplatser-trv-2021_77081-signerad.pdf (publikationsnummer 2021:152)

Sammanfattning

Utifrån genomförandet av uppdraget drar Trafikverket följande slutsatser och lämnar följande förslag:

- Trafikverket föreslår inga ytterligare flygplatser till de 22 som förs fram i delrapporten. De synpunkterna som har framkommit i samverkan eller inkommit på annat sätt föranleder enligt verkets bedömning inte någon justering av tidigare inlämnade förslag på permanenta beredskapsflygplatser. Noteras bör att inga kontakter har tagits med de föreslagna flygplatserna i nuläget, det är därmed inte är klarlagt ifall dessa flygplatser kan åta sig eller att det finns nödvändiga förutsättningar för att få ett sådant uppdrag.
- Trafikverket föreslår att som väg för ersättning för beredskapen bör regeringen överväga en bidragsmodell i form av en förordning för de kostnader som avser flygplatsernas icke-ekonomiska verksamhet. Om det bedöms önskvärt kan en sådan förordning få ett rättsligt godkännande av EU-kommissionen. Vägvalet kräver dock fortsatt utredning och djupare analys, den kostnadsnivå som redovisades i delrapporten inte exempelvis är kopplad till någon av de modeller som diskuterats i förevarande rapport.
- Försvarsmakten rekommenderas att få i uppdrag att hålla beredskap på de av regeringen utpekade flygplatser där Försvarsmakten är flygplatshållare, genom deras instruktion och regleringsbrev.
- De grundläggande förutsättningarna för systemet med beredskapsflygplatser har stor relevans även för totalförsvaret, såsom funktionaliteten hos och tillgängligheten till systemet liksom dess finansiering, där behovet är ett robust system som kan nyttjas direkt vid akuta behov. Staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i hela landet för förberedelser som vidtas för att förbereda Sverige för krig och under högsta beredskap. Modern krigföring kan komma att ställa extraordinära krav på möjligheterna till flygtransporter och därmed tillgången på flygplatser. Såväl kvalitativa krav med avseende på t.ex. kapacitet, uthållighet och redundans som kvalitativa krav med avseende på spridning, tillgänglighet och geografisk placering, kan komma att ställas på flygtransporter och tillgången till infrastruktur. Totalförsvarsaspekterna när det gäller systemet med beredskapsflygplatser har dock inte kunnat klarläggas fullt ut. Trafikverket bedömer att en bred samverkan bör initieras för att få fram vilka behov med avseende på totalförsvarsaspekter som finns när det gäller systemet och beredskapsflygplatserna liksom vilka krav som kan behöva uppfyllas av flygplatserna ur ett totalförsvarsperspektiv.
- Regeringen föreslås uppdra åt lämplig myndighet att, i form av ett utpekat operativt funktionsansvar, ansvara för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna. Då flera myndigheter i Sverige kan ha olika data eller förutsättningar som behövs för att fullgöra rollen kan det bli nödvändigt att dessa identifieras så att de kan bidra i den omfattning som krävs. Det operativa funktionsansvaret behöver motsvara statens roll i förhållande till andra aktörers. Därför har förslaget kompletterats med de krav som minst bör vara uppfyllda för att tillgodose de grundläggande behoven hos utförare av samhällsviktiga flygtransporter.

Delrapportens förslag

Trafikverket föreslår i den delrapport[3] som redovisades den 5 augusti ett nationellt nät om totalt 22 beredskapsflygplatser. Förslaget utgår dels från verkets redovisning 2020 av regeringsuppdraget att göra en översyn av beredskapsflygplatserna, dels från erfarenheter från den pågående pandemin och tillgången till temporära beredskapsflygplatser. Förslaget innebär att utöver de tio ordinarie beredskapsflygplatserna ska ytterligare tre beredskaps-flygplatser läggas till de nio som föreslås i översynen 2020:

Ordinarie beredskap-flygplatser	**Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser i Trafikverkets översyn 2020**	**Förslag på ytterligare beredskapsflygplatser utifrån denna utredning**
Gällivare flygplats	Kiruna flygplats	Trollhättan-Vänersborg flygplats
Luleå flygplats	Lycksele flygplats	Växjö flygplats
Umeå flygplats	Mora flygplats	Kristianstad flygplats
Sundsvall-Timrå flygplats	Uppsala-Ärna flygplats	
Åre-Östersunds flygplats	Karlstad flygplats	
Stockholm-Arlanda flygplats	Örebro flygplats	
Visby flygplats	Skavsta flygplats	
Göteborg-Landvetter flygplats	Linköping-Malmen flygplats[4]	
Ronneby flygplats	Jönköping flygplats	
Malmö-Sturup flygplats		

Trafikverket har framförallt baserat förslaget på att beredskapsflygplatserna ska vara lokaliserade nära ett universitets-, läns- eller länsdelssjukhus med akutmottagning och helikopterplatta. Övriga motiv rör operationella aspekter som bankapacitet och andra typer av faciliteter för att hantera olika former av kriser, geografisk spridning av tankmöjligheter och inbördes back-upp för flygplatserna vid såväl oväntade händelser som för helikopter-flygningar vid svåra väderförhållanden och redundans. Därmed har Transportstyrelsens förslag till så kallade reservflygplatser fortsatt beaktats.

Förslaget beräknas kosta cirka 58 miljoner kronor per år, där beräkningen baserats på den finansieringsmodell som lades fram i översynen 2020.

Förslaget bedöms få som effekt att staten får en större roll på regionernas ansvarsområde, i detta fall sjukvårdstransporter, genom att i ökad grad säkerställa att det finns ett nät av beredskapsflygplatser. Det innebär däremot inte någon skillnad vad gäller flygplatsernas förmåga att bedriva sin verksamhet utan handlar enbart om att föreslå vilka flygplatser som bör vara beredskapsflygplatser utifrån behoven och mot bakgrund av samma modell med frivilliga avtal och kostnadsberäkningar som finns idag respektive föreslås i översynen 2020.

[3] https://www.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/delrapport-ru-kompl-underlag-beredskapsflygplatser-trv-2021_77081-signerad.pdf

[4] I Transportstyrelsens rapport (TSL 2019-7957) med förslag till så kallade reservflygplatser och i Trafikverkets redovisning 2020 av regeringsuppdraget att göra en översyn av beredskapsflygplat-serna föreslås Linköping City flygplats som reservflygplats respektive beredskapsflygplats. I delrapporten av den 5 augusti anges dock felaktigt att Linköping-Malmen flygplats föreslagits. Felet får inga konsekvenser med avseende på frågan om reservflygplatser då det enligt Transportstyrelsen inte spelar någon avgörande roll vilket av flygplatserna som får rollen. Vad gäller flygplatshållarnas möjligheter att utgöra beredskapsflygplatser behandlas det i detta avsnitt.

Förslag till ny modell för systemet med beredskapsflygplatser

Inledning

Sedan 2012 har Trafikverket ingått årliga överenskommelser med fyra flygplatshållare i syfte att säkerställa att de håller beredskap på de i flygplatser som ingår i ordinarie beredskapssystem. Under pandemin har 17 ytterligare flygplatser temporärt tillförts systemet och likadana överenskommelser har ingåtts med dessa flygplatshållare. I dagsläget gäller de temporära överenskommelserna till den 31 december 2021.

Överenskommelserna är utformade som avtal och Trafikverket ingår dessa med respektive flygplatshållare för de ordinarie beredskapsflygplatserna inför varje nytt år.

I översynen från juni 2020 identifierades ett antal problem med den modell för finansiering av beredskapshållandet som är aktuell idag. I den översynen hade Trafikverket inte förutsättningar att bottna i en utredning om en helt ny modell utan föreslog en vidareutveckling av dagens modell. Denna vidareutveckling föreslogs även i delrapporten för det förevarande uppdraget .

Inför slutrapporteringen av detta uppdrag har Trafikverket tagit resonemanget om en ny modell ett steg till. Dock är frågan mycket juridiskt komplex, och flygplatsernas diametralt olika förutsättningar gör frågan svårutredd.

Trafikverket har i arbetet samrått med flygplatshållare för de ordinarie beredskapsflygplatserna (Försvarsmakten, Swedavia, Sundsvall-Timrå flygplats, Gällivare flygplats), Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Svenska regionala flygplatser (SRF). Trafikverket har med dessa instanser diskuterat de alternativ som kommer redogöras för i detta avsnitt. Trafikverkets rekommendation för vägval har inte slutligt stämts av med instanserna men deras synpunkter och önskemål har vägts in i rekommendationen. I korthet önskar instanserna kostnadstäckning och begränsad administration.

Avsnittet inleds med en översiktlig beskrivning av andra länders beredskapssystem för samhällsviktigt flyg. Därefter beskrivs allmänt reglerna för statligt stöd. Resterande delar av avsnittet beskriver olika alternativa vägar vid val av modell för finansieringen. Avsnittet avslutas med rekommendationer för arbetet framåt.

Beredskapssystem i andra länder

Flygplatsers roll ur ett beredskapsperspektiv är ett område som är aktuellt i alla länder – alla behöver hantera de behov som samhället har av snabba luftburna transporter när som helst på dygnet, både i ett normalläge och under olika nivåer av beredskap. Olika länder har dock vitt skilda förutsättningar för denna hantering, om ens behovet av reglering finns. Om det finns behov av reglering spelar ägarstrukturen vad gäller flygplatserna en stor roll, men också traditioner och geografi.

Trafikverket har gjort en kartläggning av olika europeiska länders system i detta avseende. Urvalet av länder är inte gjort på något annat sätt än att de länder som haft information om sina system på webben, och i vissa fall även svarat på frågor vid dialog med Trafikverket via e-post, redogörs för i denna rapport. För att få en bild av andra länders fullständiga system nämns i förekommande fall även uppbyggnaden av själva flygverksamheterna, men då dessa delar inte omfattas av Trafikverkets uppdrag sker ingen analys av dem.

Norge

I Norge är det den statligt ägda organisationen Luftambulansetjenesten (LAT) som ansvarar för hela Norges ambulansflygverksamhet. Dess verksamhet är helt skattefinansierad och förvaltas via de fyra vårdregionerna i Norge.

Avinor AS är ett helägt statligt aktiebolag som äger Norges samtliga 44 flygplatser. Nio av dessa flygplatser drivs i samarbete med det norska försvaret. I Avinors uppdrag ingår att tillse att flygplatserna har beredskap för att ta emot flygambulanstransporter dygnet runt. Beredskapen för detta finansieras av Avinor medan sjukvården betalar ett enhetspris för faktiskt utförda akutinsatser utanför flygplatsernas öppettider.

Finansieringen för beredskapen bygger på lönetillägg för jourhavande personal i beredskap samt lön för ytterligare personer som behöver anställas för att beredskapsplanen ska kunna fungera. I nuläget har 15 flygplatser som ligger under Avinors ansvar öppet dygnet runt, resterande flygplatser har personal i beredskap.

Danmark

Norsk Luftambulanse A/S tillhandahåller den danska medicinska helikoptertjänsten. Verksamheten drivs och kontrolleras gemensamt av de fem danska regionerna. Därtill har det danska flygvapnet en stor roll när det gäller olika typer av beredskapsflygningar med helikopter. Beroende på landets begränsade storlek finns inte något större behov av ambulansflygplan och därmed inte heller behov av flera dygnet-runt-öppna flygplatser.

För Danmarks del är det tillräckligt att Kastrup, som är en av de nio flygplatserna i landet, har öppet dygnet runt. I övrigt används i princip bara helikopterplattor vid sjukhus och där har den danska staten ingen roll. Den danska staten äger 39 procent av det bolag som driver Kastrup och Roskildes flygplatser. Det är endast flygplatsen på Bornholm som är statlig, övriga flygplatser är kommunalt ägda.

Den danska luftnavigationslagen[5] fastställer särskilda villkor för flygplatser av avgörande betydelse för Danmarks nationella och internationella flygtrafik. Det ger Trafikstyrelsen, den danska luftfarts- och järnvägsmyndigheten, en rättslig grund att kräva att en flygplats alltid är öppen och kan ställa vissa krav gällande kapacitet. Detta gäller dock enbart för Kastrup, men i och med att flygplatsen är öppen dygnet runt för alla typer av flygningar har den danska staten inte sett ett behov av att ställa några specifika krav relaterade till samhällsviktigt flyg.

Finland

I Finland är det ett rikstäckande statligt företag som ansvarar för medicinsk helikopterverksamhet tillsammans med de fem universitetssjukhusdistrikten. Själva flygverksamheten upphandlas sedan av privata aktörer.

Finavia är Finlands statligt ägda flygplatsbolag och äger 20 flygplatser varav Helsingfors-Vanda är den största. Tio av de statligt ägda flygplatserna hålls av Finlands försvarsmakt. Utöver de 20 statliga flygplatserna finns en kommunalägd flygplats samt två stiftelseägda flygplatser.

Helsingfors flygplats har öppethållning dygnet runt och flygplatsen i Åbo garanteras tillgänglighet 24/7 av finska kustbevakningen genom avtal med Finavia. De tio flygplatser som hålls av försvaret bemannas av militär personal dygnet runt och kan därmed vid behov ta emot samhällsviktigt flyg.

[5] 13 oktober 2017, 57 (2) §

Spanien

Den luftburna ambulansverksamheten i Spanien är organiserad under de 17 olika autonoma regionerna, vilket gör att uppläggen ser olika ut. Normalt sett är verksamheten antingen kontrakterad med privata aktörer av regionerna eller koordinerad via Guardia Civil, en organisation för det spanska civila försvaret.

AENA är ett statligt ägt aktiebolag som äger Spaniens samtliga 46 flygplatser med linjetrafik samt två heliports. I den spanska grundlagen står det att flygplatserna är ett allmänintresse och därmed bör vara under statlig kontroll.

Frankrike

I Frankrike finansieras ambulanshelikopterverksamheten via offentliga anslag, där antingen staten eller regionerna är ansvariga för finansieringen. Ambulansverksamheten kontrakteras med privata aktörer medan brandflyg, bergräddning, polis etc. utförs av myndigheter.

Frankrike har 78 flygplatser med linjetrafik och majoriteten av flygplatserna är statligt ägda, men staten har genom koncession överlåtit driften till kommuner och regioner.

Storbritannien

Storbritanniens (exklusive Skottlands) ambulansflyg bedrivs framförallt genom de 21 medlemsorganisationerna till den nationella organisationen Air Ambulances UK. Air Ambulances UK finansieras primärt genom donationer från privatpersoner och företag. Även Storbritanniens militära organisationer utför ambulansflygningar. Den brittiska statliga myndighet som ansvarar för sjukvården i landet erbjuder ett visst finansiellt stöd till Air Ambulances UK i form av att tillhandahålla sjukvårdspersonal och utrustning.

Storbritannien har cirka 60 flygplatser varav majoriteten är privata och drivs i bolagsform. Landet har dock tio statligt ägda flygplatser, samtliga belägna i Skottland. Ett mindre antal av Storbritanniens flygplatser ägs antingen genom ett samarbete mellan kommunala och privata aktörer eller enbart av kommuner. De flesta flygplatser i Storbritannien har öppet dygnet runt och något särskilt system för att tillgängliggöra dem är därmed inte nödvändigt, undantaget Skottland i och med geografin och den i jämförelse glesa befolkningsstrukturen där.

Skottland

Scottish Ambulance Service (SAS) och Her Majesty's Coastguard (HMCG) är de huvudsakliga organ som ansvarar för tillhandahållandet av akuta flygtransporter i Skottland. Båda är statliga och kontrakterar olika delar av sin verksamhet till privata företag.

Highlands and Islands Airports Limited (HIAL) är ett statligt aktiebolag som driver 11 flygplatser i Skottland. SAS har ett kommersiellt avtal med HIAL som täcker öppnandet av HIAL:s flygplatser utanför normala öppettider. Även tillhandahållandet av tjänster, inklusive öppettider, mellan HMCG och den relevanta flygplatsoperatören är en kommersiell fråga. Enligt den skotska transportmyndigheten förekommer således inget direkt statligt stöd till beredskapssystemet utan det går istället som generellt driftstöd till flygplatserna.

I Skottland finns det inget lagligt krav på att en flygplats ska vara tillgänglig för samhällsviktigt flyg, vare sig inom eller utanför normala öppettider. Det finns heller inga direkta avtal mellan den skotska staten och flygplatsoperatörerna. Tillhandahållande av flygplatstjänster för samhällsviktigt flyg är en kommersiell fråga mellan berörda parter.

Grundförutsättningar för det svenska systemet

I alla länders system för flygverksamheten avseende samhällsviktigt flyg och infrastrukturen för denna verksamhet ingår en offentlig inblandning i någon omfattning. Dock skiljer sig omfattningen och det offentligas roll markant åt mellan länderna.

Den mest avgörande betydelsen för skillnader i systemen avseende infrastrukturen för samhällsviktigt flyg är förstås behovet, som i sin tur grundar sig på hur infrastrukturen och geografin samspelar. I Danmark, med dess relativt begränsade yta, finns inte behovet av transporter med flygplan på samma sätt som i Norge och Sverige. I Storbritannien, med undantag för Skottland, finns istället inte behovet av att verkställa ett system för flygplatsers tillgänglighet eftersom marknadsläget innebär att de flesta flygplatser är öppna dygnet runt på kommersiell basis.

Sverige däremot, har dels långa avstånd, dels ett marknadsläge som innebär att endast fyra av totalt 44 flygplatser har öppet dygnet runt. När behovet av att rigga ett system med beredskapsverksamhet på flygplatserna finns, har ägarbilden av denna infrastruktur en relativt stor betydelse. Förutom Sverige är det Finland, Danmark och Storbritannien, av genomgångna länder, som har en blandning av statligt, kommunalt/regionalt samt privat ägande – men förhållandena mellan dessa är inte lika. I Sverige och Danmark är majoriteten av flygplatserna kommunalt/regionalt ägda medan de privata är i majoritet i Storbritannien och de statliga i Finland. Norge, Spanien och Frankrike har i princip enbart statligt ägande av sina flygplatser, så är även fallet i Skottland.

I Norge kan Avinor, som inte enbart är ett statligt bolag utan även har myndighetsuppgifter, ålägga samtliga flygplatser i landet att hålla beredskap dygnet runt och i Finland har den omfattande militära inblandningen i driften av flygplatserna en avgörande betydelse.

Sverige har ett annat utgångsläge i detta avseende – Swedavia är ett statligt bolag utan myndighetsutövande delar och ska således agera helt marknadsmässigt. Regeringen kan inte ålägga Swedavia uppgifter som inte går ihop med kravet på marknadsmässighet. Kommuner och regioner är självstyrande från staten och bestämmer således ensidigt över sina flygplatsers verksamheter. Försvarsmakten är flygplatshållare för flera flygplatser men endast två av dessa, Luleå Kallax och Ronneby, är samtidigt kommersiella flygplatser och har de tjänster som samhällsviktiga flygtransporter behöver. Det är idag inte möjligt för samhällsviktigt flyg att utan begränsningar använda de helt militära flygplatserna. Det kan bero både på tillstånd, operativa förutsättningar på flygplatserna eller ha en koppling till försvarsaspekter.

Sveriges diversifierade ägarbild kombinerat med andra olikheter mellan flygplatserna, liksom de komplexa juridiska regelverken, innebär stora utmaningar. Regelverken som blir gällande i detta fall, och vad de får för konsekvenser för olika varianter av finansierings-modeller, redogörs för i kommande avsnitt.

Allmänt om statligt stöd

EU:s statsstödsregler sätter ramarna för Sveriges möjligheter att med offentliga medel kunna stödja en viss verksamhet. Reglerna finns i bl.a. artiklarna 107-109 i EUF-fördraget (Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). Där fastställs att statsstöd är förbjudet om det inte uppfyller vissa på förhand bestämda undantag.

Statsstöd innebär att det offentliga (det vill säga staten [myndigheter], kommuner eller regioner) stöttar företag med offentliga medel och det resulterar i att mottagaren får en fördel gentemot andra aktörer på marknaden, genom att stödet gynnar en viss verksamhet

eller produktion. Stödet måste också ha en potentiell påverkan på konkurrensen och på handeln mellan EU:s medlemsstater. Dessa krav är dock mycket lågt ställda och är oftast uppfyllda när någon har fått en viss fördel.

För att kontrollera om en ersättning utgör statsstöd används fyra kriterier[6] som samtliga måste vara uppfyllda för att det ska vara fråga om statligt stöd.

1. Gynnar stödet vissa företag eller viss produktion av varor?
2. Är det genom offentliga resurser (finansieringen kan vara direkt eller indirekt)?
3. Snedvrider eller hotar stödet att snedvrida konkurrensen?
4. Påverkar stödet handeln mellan medlemsstaterna?

Om svaret på alla fyra frågor ovan är ja är stödet sannolikt ett statsstöd och får då inte beviljas innan det godkänts av Europeiska kommissionen, s.k. genomförandeförbudet (artikel 108.3 i EUF-fördraget). Det finns dock möjligheter för det offentliga att bevilja statsstöd utan att EU-kommissionen godkänner det i förväg. Det kräver dock att stödet är förenligt med något undantag inom statstödsregelverket. Exempel på sådana undantag är t.ex. de generella gruppundantagen, GBER. Det krävs bemyndigande från regeringen för att en myndighet ska kunna tillämpa undantagsreglerna.

Statligt stöd och beredskapsflygplatser

Reglerna om statligt stöd är bara tillämpliga när mottagaren av stödet är ett *företag*. Företag definieras som enheter som utövar ekonomisk verksamhet, oberoende av deras rättsliga ställning eller ägande och hur de finansieras.[7] Varje verksamhet som består i att erbjuda varor och tjänster på en marknad är en ekonomisk verksamhet.[8]

På en flygplats kan dock såväl ekonomisk som icke-ekonomisk verksamhet bedrivas. Aktiviteter som normalt sett anses vara icke-ekonomiska omfattar bland annat flygkontrolltjänst, polis, tull samt brand- och räddningstjänst. Ekonomisk verksamhet är när flygplatsen tillhandahåller flygplatstjänster i utbyte mot betalning. För att ge stöd för verksamhet där ekonomiska aktiviteter utförs måste EU:s regler om statligt stöd beaktas. Icke-ekonomiska aktiviteter faller däremot utanför regelverket.

Det nuvarande systemet med beredskapsflygplatser bygger på bedömningen att ersättningen från Trafikverket inte utgör statligt stöd eftersom ersättning bara lämnas till icke-ekonomisk verksamhet, det vill säga beredskap. Att hålla denna beredskap är inget som flygplatsen skulle ha gjort utan det åliggande som följer avtalet med Trafikverket och därmed utgör själva beredskapen (dvs. förpliktelsen att ha tre personer i beredskap) inte någon ekonomisk aktivitet eftersom den inte utgör något utbjudande av varor och tjänster på en marknad.

När flygplatsen öppnar för samhällsviktiga transporter anses dock flygplatsen bedriva ekonomisk verksamhet eftersom man då ägnar sig åt flygplatstjänster mot betalning.[9] Regeringskansliet har bedömt stödet på samma sätt och har även kontrollerat frågan med

[6] Artikel 107.1 Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).
[7] Europeiska kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (2016/C 262/01) p. 7
[8] EU-kommissionens tillkännagivande p. 12
[9] Riktlinjen för statligt stöd till flygplatser och flygbolag p. 27.

EU-kommissionen som är av samma uppfattning.[10] Själva beredskapen utgör en så kallad tjänst av allmänt intresse.[11]

Även om ersättningen från Trafikverket faller utanför reglerna om statligt stöd måste det fortfarande säkerställas att[12]

- stöd inte ges för mer än de faktiska kostnaderna för åtgärden (*ingen överkompensering*),
- stödet inte går till annan verksamhet som flygplatsen bedriver (*ingen korssubventionering*), och
- det sker någon form av separat redovisning så att Trafikverket kan se att stödet inte överstigit kostnaderna för åtgärden och att det har gått till rätt åtgärd (*separat redovisning*).

Sammanfattningsvis vilar finansieringen av det nuvarande systemet med beredskapsflygplatserna på bedömningen att ersättningen från Trafikverket inte utgör statligt stöd.

Icke-diskriminering mellan flygplatser

Offentlig finansiering av icke-ekonomisk verksamhet får heller inte medföra otillbörlig diskriminering mellan flygplatser.[13] Detta kan exempelvis vara fallet om det normala i en viss rättsordning är att vissa flygplatser måste bära vissa kostnader som följer av driften av flygplatsen medan andra inte behöver bära sådana kostnader. De senare kan då anses ha blivit beviljade en förmån oavsett om dessa kostnader avser en verksamhet som i allmänhet anses vara av icke-ekonomisk karaktär.

Beredskapsflygplatserna har erhållit sitt uppdrag utifrån geografiska parametrar för att skapa ett nät av flygplatser som kan ta emot samhällsviktiga transporter. De flygplatser som är beredskapsflygplatser har ålagts en skyldighet genom avtal att öppna under tider då de normalt har stängt och får ersättning för detta. Någon diskriminering kan inte anses föreligga då flygplatser som inte har något avtal med Trafikverket inte har någon skyldighet att öppna flygplatsen för sådana transporter. Inom gruppen av beredskapsflygplatser behandlas alla flygplatser lika och någon otillbörlig diskriminering kan därför inte anses ske inom ramen för det nuvarande systemet.

Reglerna om statligt stöd och icke-diskriminering mellan flygplatser har varit två grundpelare i utredningens analyser av möjligheterna att förändra dagens modell eller hitta en ny och bättre modell för systemet. Utifrån detta har Trafikverket identifierat fyra huvudspår gällande alternativ till dagens finansieringsmodell:

- Utveckla dagens system
- Ålägga flygplatser att hålla beredskap genom lagstiftning
- Bidrag för beredskap genom en ny stödordning

[10] Regeringskansliets statsstödsfunktion har i april 2018 erhållit svar kring frågan i EU-kommissionens Wiki-tjänst. Svaret är inte juridiskt eller rättsligt bindande men ger ändå en indikation om EU-kommissionens uppfattning. EU-kommissionen reserverar sig också i sitt svar och menar att ett fullständigt svar skulle kräva mer information och granskning av de aktuella avtalen.
[11] Eftersom någon ekonomisk verksamhet inte bedrivs inom ramen för aktuell tjänst, jfr Meddelande från EU-kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (2012/C 8/02).
[12] Riktlinjen för statligt stöd till flygplatser och flygbolag p. 36.
[13] Riktlinjen för statligt stöd till flygplatser och flygbolag p. 37.

- Stödordning via undantagsregelverk
- Stödordning som anmäls via SGEI-rambestämmelser
- Stödordning grundad på icke-ekonomisk verksamhet

- Ersättning för beredskap via statsbidrags- eller länsplaneförordningarna

Nedan gås dessa huvudspår igenom.

Utveckling av befintlig modell med frivilliga avtal

Kostnadsöversyn

Trafikverket uttalade sig i delrapporten kortfattat om finansieringsmodellen från rapporten 2020 och vissa möjligheter att uppdatera den. Det inkom ett antal förslag från remissinstanserna som bemöttes endast sammanfattningsvis i delrapporten.

Flera remissinstanser efterfrågar en fast ersättning på cirka 250 000-300 000 kronor i stöd per beredskapsflygplats och månad. En sådan schablonsumma skulle enligt förslag inte basera sig på faktiska kostnader och redovisning skulle inte behöva ske. Trafikverket ser inte det som möjligt att ge en schablonsumma utifrån reglerna om statligt stöd då schabloner inte baseras på flygplatsens faktiska kostnader för beredskapen och då riskerar att medföra överkompensation eller korssubventionering.

Möjlighet att få ersättning för viss infrastruktur har lyfts i remissrundan. För att få ersättning för kostnader kopplade till viss infrastruktur bedömer Trafikverket att det måste vara möjligt att avgöra i hur stor utsträckning som infrastrukturen används till samhällsviktigt flyg respektive kommersiell verksamhet. I den mån en beredskapsflygplats kan göra den distinktionen kan Trafikverket se en möjlighet att ge ersättning för kostnader kopplade till denna.

En fråga som lyfts av flera beredskapsflygplatser handlar om rörliga tillkommande kostnader förknippade direkt med att hantera samhällsviktigt flyg, exempelvis kemiska medel för att snabbt få rullbanan landningsbar vid is och halka. I utredningen från 2020 konstaterades att ersättning för förbrukningsmaterial sannolikt skulle räknas som stöd till den ekonomiska verksamheten och att det därför inte var tillämpligt under rådande modell. I EU-kommissionens s.k. covid-riktlinjer[14] öppnas dock upp för att det kan vara möjligt att ge ersättning för ytterligare kostnader som bedöms vara en direkt följd av att flygplatsen öppnar för samhällsviktigt flyg. Det hade kunnat inkludera vissa av de rörliga tillkommande kostnader som beredskapsflygplatserna har lyft. För att säkerställa det bör vidare analys göras och eventuellt kontakt tas med EU-kommissionen för säkring av tolkningen.

Ytterligare en aspekt som lyftes i remissrundan var möjlighet att få ersättning för avskrivning av fordon och utrustning. Även här är Trafikverkets bedömning att det i så fall krävs en utredning för att fastställa om det går att avgöra i vilken omfattning fordon och utrustning används för beredskap respektive kommersiell verksamhet och hur en sådan ersättning i övrigt är förenlig med reglerna om statligt stöd.

Avtalslängd

Samrådsinstanserna har haft synpunkter på att årliga avtal inte är det mest praktiska, utan att fleråriga avtal vore att föredra. Flygplatsernas behov av att kunna planera sin verksamhet i längre perspektiv har lyfts fram, samt den administrativa bördan av årligt avtalstecknande

[14] ”Overview of the state aid rules and public service obligations rules applicable to the air transport sector during the COVID-19 outbreak”, avsnitt 2.2.

och redovisning. Dessa synpunkter lyftes även i rapporten från 2020, där det konstaterades att Trafikverket hade förståelse för synpunkterna, men att verket saknar bemyndigande från regeringen som möjliggör tecknande av fleråriga avtal.

Trafikverket anser alltjämt att fleråriga avtal vore att föredra, för det fall dagens system med frivilliga överenskommelser ska finnas kvar, av de orsaker som nämns ovan. Fleråriga avtal skulle även göra systemet mer robust och förutsägbart.

Som alternativ till fleråriga avtal har Försvarsmakten fört fram ett önskemål om att teckna löpande grundavtal men där ersättning och övriga ekonomiska åtaganden hanteras i en bilaga som omförhandlas årligen. Detta skulle underlätta administrationen hos Försvarsmakten. Trafikverket ser detta som ett ytterligare alternativ men av finansieringstekniska skäl samt i syfte att främja den finansiella långsiktigheten ser Trafikverket fleråriga avtal som en mer robust modell.

Åläggande att hålla beredskap

Ett nytt upplägg, alternativt i kombination med dagens system, är att se över frivilligheten som idag är grund för samtliga beredskapsåtaganden.

I utredningen från 2020 kommenterade Trafikverket de slutsatser som Transportstyrelsen kom fram till i sin utredning från 2009 vad gäller möjligheten att genom lagreglering ålägga vissa flygplatser att hålla beredskap. Trafikverket var i stort positiv till Transportstyrelsens slutsatser och rekommenderade en djupare analys av möjligheterna till en lagreglering och konsekvenser av en sådan. En sådan djupare analys har inte rymts inom nuvarande uppdrag men förutsättningarna för att ålägga Försvarsmakten, Swedavia och flygplatshållare av regionala icke-statliga flygplatser ett beredskapsuppdrag beskrivs översiktligt nedan. Förutsättningarna för att ålägga privatägda flygplatser att hålla beredskap har inte diskuterats inom ramen för denna utredning.

Ett övervägande som behöver göras i detta fall är om det kan bli problematiskt, utifrån reglerna om statligt stöd, att hanteringen av olika beredskapsflygplatser skiljer sig åt (se avsnittet *Icke-diskriminering mellan flygplatser*).

Försvarsmakten

Då Försvarsmakten är en statlig myndighet kan regeringen, via Försvarsmaktens regleringsbrev eller instruktion[15] ålägga den att säkerställa att dess utpekade flygplatser håller beredskap. Finansieringen skulle då kunna hanteras genom anslag direkt till Försvarsmakten.

Ett sådant upplägg skulle minska administrationen av att teckna överenskommelser och flytta medel mellan två myndigheter, vilket bedöms vara fördelaktigt för såväl Trafikverket som Försvarsmakten. Försvarsmakten förespråkar en sådan lösning.

Swedavia

Swedavia är ett statligt ägt företag som verkar under marknadsmässiga villkor och krav. Swedavias övergripande uppdrag är att på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnadseffektiva, säkra och väl fungerande flygplatser. Swedavias bolagsordning anger att bolaget ska, inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

[15] Förordning (2007:1266) med instruktion för Försvarsmakten

Möjligheterna att ålägga Swedavia att hålla beredskap på sina flygplatser begränsas av det krav på affärsmässighet som gäller för bolaget. Ett uppdrag från regeringen om att hålla beredskap på Swedavias flygplatser kan ses som ett icke marknadsmässigt krav, vilket inte vore förenligt med flygplatsens uppdrag.

För att Swedavia ska kunna hålla beredskap på sina flygplatser utan att det ska anses strida mot kravet på marknadsmässighet krävs i vart fall full kostnadstäckning, men det är inte säkert att det räcker då beredskapsåtagandet inte genererar vinst eller andra affärsmässiga fördelar.

Flygplatshållare av regionala flygplatser

För kommuner och regioner finns en grundlagsstadgad princip om kommunalt självstyre. Begränsningar i detta självstyre måste fattas av riksdagen, det vill säga regleras genom lag. Innan en sådan begränsning kan bli aktuell måste en proportionalitetsbedömning göras. I en proportionalitetsbedömning ska konsekvenserna övervägas ingående, och prövning ska göras om skälen för den tänkta regleringen motiverar det eventuella intrång i den kommunala självstyrelsen som regleringen innebär. I detta ingår också att pröva om det ändamål som regleringen avser att tillgodose kan uppnås på ett för det kommunala självbestämmandet mindre ingripande sätt än det som föreslås.[16]

Om ett åliggande genom lagreglering ska kunna riktas mot kommuner måste även finansieringsprincipen beaktas. Den innebär att staten måste anvisa medel när den fattar beslut som innebär nya verksamheter för kommuner och regioner. Ett åläggande om att hålla beredskap vid de regionala flygplatserna hade således behövt kombineras med ett riktat statsbidrag som skulle innebära full kostnadstäckning. Ett riktat statsbidrag innebär i regel ökad administration för kommuner.

Om det riktade statsbidraget inte skulle behandla ekonomisk verksamhet så är det förenligt med reglerna om statligt stöd, men man kan välja att ändå låta EU-kommissionen granska upplägget för att säkerställa att den delar uppfattningen om att det rör sig om just icke-ekonomisk verksamhet.

Bidragsmodell genom stödordning

En alternativ modell för beredskapen är att övergå till en finanseringmodell i form av en förordning där villkoren för beredskapen framgår och där ett bidrag utgår för de flygplatser som beviljas det. Villkoren i förordningen redogör då för vad som ingår i åtagandet att hålla beredskap och de övriga krav som ställs på flygplatsen inom ramen för detta.

Flygplatserna skulle i detta fall ansöka i någon form om att bli beredskapsflygplats och Trafikverket skulle sedan pröva ansökningarna mot de författningskrav som uppställs i förordningen. Ett sådant system bygger på en fortsatt frivillighet eftersom ett ansökningsförfarande aldrig kan bli tvingande. Precis som i dagens modell, där det finns en risk att en utpekad flygplats inte skriver på avtalet, finns alltså en risk med denna modell att utpekade flygplatser i detta alternativ väljer att inte ansöka om uppdraget och ersättningen. Vidare uppstår frågan vilka flygplatser som ska vara behöriga att söka inom ett geografiskt område och väljas ut i det fall flera flygplatser söker inom samma område.

En möjlig lösning kring detta är att i förordningen eller i regeringsuppdrag särskilt peka ut flygplatser som i första hand är utsedda som beredskapsflygplatser inom ett visst geografiskt område. Andra flygplatser som har förutsättningar att hålla beredskap inom samma geografiska område ges också behörighet att söka om den initialt utpekade flygplatsen inte

[16] Se prop. 2009/10:80 s. 212–213.

väljer att söka av någon anledning. Den närmare regleringen av detta kräver emellertid ytterligare utredning.

En modell av detta slag kräver även en ändring av Trafikverkets instruktion[17] av vilken det i dagsläget framgår att Trafikverket ska ingå överenskommelser med flygplatshållaren för den aktuella beredskapen.

För att säkerställa att stödet till beredskapsflygplatserna, vid en modell med en stödordning, är förenligt med EU:s regler om statligt stöd kan olika vägar väljas.

- *Stödordning utifrån undantag i statstödsregelverket.* En stödordning kan till exempel utformas utifrån något av regelpaketen med undantag från EU:s regler om statligt stöd. Stödet behöver då inte anmälas till EU-kommissionen. Som framgår i redogörelsen nedan innehåller emellertid flera av regelpaketen gränser för flygplatsernas årliga passagerarvolym vilket innebär att vissa beredskapsflygplatser i nuvarande system inte kan använda dessa regelpaket.
- *Notifiering av stödordning*. Ett annat alternativ är att notifiera en stödordning hos EU-kommissionen. Notifiering innebär kortfattat att EU-kommissionen då granskar stödåtgärden och bedömer om den kan godkännas utifrån ett statstödsperspektiv. En stödordning tas fram av regeringskansliet och det är regeringen som företrädare för medlemsstaten Sverige som anmäler en stödordning till EU-kommissionen. Det är enbart den del av ersättningen som anses utgöra statligt stöd som måste göras förenlig med EU-regler. Hit hör t.ex. ersättning som avser det som betecknas som flygplatsens ekonomiska verksamhet.[18]
- *Stödordning grundad på icke-ekonomisk verksamhet.* Ytterligare ett alternativ är att genom en förordning ge stöd till det som betecknas som icke-ekonomisk verksamhet och som därmed avser beredskapen på flygplatsen. Även en sådan ersättning kan granskas och godkännas av EU-kommissionen om medlemsstaten söker rättslig säkring av sådant stöd. Om EU-kommissionen skulle anse att stödordningen innehöll stöd till ekonomisk verksamhet skulle en notifieringsprocess enligt punkten ovan behöva inledas.

Nedan följer en genomgång av de olika grunder en ersättning för beredskapen kan baseras på för att göras förenlig med reglerna om statligt stöd.

Stödordning utifrån undantag

Gruppundantagsförordningen (GBER)

En förordning som skulle ge stöd till flygplatsens ekonomiska verksamhet behöver göras förenlig med någon av regelpaketen om statligt stöd. Ett sådant regelpaket är gruppundantagsförordningen[19] (förkortad GBER). GBER innehåller bestämmelser där stöd anses vara förenligt med den inre marknaden och därmed undantas från anmälningsskyldigheten. Ett

[17] Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, se särskilt 2 § p. 15.

[18] I det sammanhanget måste dock motiveras varför staten ska lämna stöd till ett företags ekonomiska verksamhet inom ramen för ett beredskapsuppdrag och inte genom andra stöd till flygplatser. Exempel på andra bidrag av driftskaraktär är förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och förordning (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser. Se mer om dessa i separat avsnitt.

[19] EU-kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (GBER).

sådant stöd måste dock uppfylla samtliga villkor i kapitel I GBER och de särskilda villkor som uppställda för aktuell stödkategori i kapitel III GBER.[20]

Vad avser stödåtgärder till regionala flygplatser[21] finns i GBER villkor för driftstöd och investeringsstöd till flygplatser i artikel 56 a. En stödordning till beredskapen skulle således kunna använda denna bestämmelse som statsstödsrättslig grund för att göra stödet förenligt med den inre marknaden.

Detta är då bara nödvändigt för stödåtgärder som anses vara statligt stöd vilket i aktuellt fall skulle utgöra de delar av stödet till beredskapsflygplatserna som rör kostnader som härrör från den ekonomiska verksamheten. Övriga delar utgör icke-ekonomisk verksamhet och faller därmed utanför reglerna om statligt stöd. En uppdelning kan emellertid bli praktiskt svår och man kan välja att göra hela bidraget/stödet (dvs. stödet till den icke-ekonomiska såväl som den ekonomiska verksamheten) förenligt med GBER.

Ett sådant stöd skulle falla in under kategorin driftstöd i artikel 56 a GBER. I denna artikel finns en passagerarbegränsning som innebär som innebär att driftstöd inte får beviljas till flygplatser med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på mer än 200 000 passagerare under de två räkenskapsår som föregår det år då stödet faktiskt beviljas. Driftstöd får heller inte betalas ut avseende något kalenderår under vilket den årliga passagerarvolymen vid flygplatsen överstiger 200 000 passagerare.

Detta gör att flera av de nuvarande beredskapsflygplatserna inte kan tillämpa GBER som statsstödsrättslig grund, då deras passagerarantal (i vart fall innan covid-19-pandemin) överstiger denna gräns. Denna lösning torde därmed inte vara en framkomlig väg för mer än ett fåtal flygplatser.

SGEI de minimis-stöd

En ytterligare förordning som kan användas som statsstödsrättslig grund för kostnader som är hänförliga till flygplatsens ekonomiska verksamhet är SGEI de minimis-förordningen.[22] Av förordningen framgår att stöd till ett företag som tillhandhåller en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse undantas från anmälningsskyldigheten om villkoren i förordningen uppfylls.[23]

Ett villkor är att stödet inte får överstiga 500 000 euro under en period om tre år.[24] Detta innebär att stödbeloppet är beroende av valutakursen för euro vilket gör att stödgränsen blir fluktuerande. Vid en valutakurs där 1 euro motsvarar 10 sek[25] kan 5 000 000 sek betalas ut under en treårsperiod vilket motsvarar lite mer än 1,6 miljoner per år per företag. Baserat på de belopp som betalats ut till de ordinarie beredskapsflygplatserna de senaste åren ligger beloppen nära denna gräns, och enstaka flygplatser ligger över detta belopp. Vidare finns kumuleringsregler att förhålla sig till i förordningen.

[20] Artikel 3 GBER.

[21] En flygplats med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på upp till 3 miljoner passagerare, se definition i artikel 2 GBER.

[22] Europeiska kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 av den 25 april 2012 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (de minimis-stöd) möjliggör stöd till företag som tillhandahåller en tjänst av allmänt ekonomisk intresse

[23] Artikel 2.1 De minimis-förordningen.

[24] Artikel 2.2 De minimis-förordningen

[25] Valutakurs i oktober 2021 ligger på ca 10 sek för 1 euro.

Därmed torde denna grund anses som mycket osäker förutsatt att man vill säkra hela stödbeloppet från Trafikverket, dvs. både icke-ekonomisk och ekonomisk verksamhet.

SGEI-beslutet

Av EU-kommissionens beslut 2012/21/EU av den 20 december 2011[26] (SGEI-beslutet) framgår under vilka villkor statligt stöd i form av ersättning till vissa företag som anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är förenligt med den inre marknaden och är undantaget anmälningsskyldigheten.

I beslutet finns en begränsning när det gäller antalet passagerare, liknande den i GBER: det genomsnittliga antalet passagerare per år under de två räkenskapsåren som föregick det år då tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse tilldelades får inte överstiga 200 000.[27] Vidare finns en tidsgräns om 10 år för att tillämpa beslutet som statstödsrättslig grund.[28]

Ersättningen enligt beslutet får inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster, inklusive en rimlig vinst (nettokostnadsmetoden).[29]

Mot bakgrund av passagerarbegränsningar och tidsgränsen om 10 år vid tillämpning av beslutet torde inte heller detta vara en tänkbar statsstödsrättslig grund.

Stödordning som anmäls

SGEI-rambestämmelserna

Kan inte någon av de ovanstående regelpaketen användas kvarstår att anmäla stödordningen till EU-kommissionen. EU-kommissionen prövar då en sådan anmälan enligt villkoren i SGEI-rambestämmelser.[30] Ytterligare klargörande kring hur några av de principer som anges i rambestämmelserna för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska tolkas i luftfartssektorn finns i EU:s riktlinje för statligt stöd till flygplatser och flygbolag.[31]

Av rambestämmelserna framgår de villkor som måste uppfyllas för att en anmälan ska godkännas och att stödordningen ska anses förenlig med den inre marknaden.[32] Tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse måste till exempel vara korrekt definierad.[33] Det måste vidare finnas åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation.

Stödordningen skulle endast vara förenlig med den inre marknaden om Trafikverket i urvalet av flygplatser som får del av stödet tillämpar offentlig upphandling.[34] Ersättningen ska också beräknas med samma metod för alla flygplatser och får inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden inklusive en rimlig vinst.

---

[26] Europeiska kommissionens beslut 2012/21/EU av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

[27] EU-kommissionens beslut 2012/21/EU artikel 2.1 e.

[28] EU-kommissionens beslut 2012/21/EU artikel 2.2.

[29] EU-kommissionens beslut 2012/21/EU artikel 5.

[30] Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (2012/C 8/03), rambestämmelserna.

[31] Se avsnitt 4 i flygriktlinjen.

[32] Avsnitt 2 Rambestämmelserna.

[33] 2.12-14 Rambestämmelserna.

[34] Se 2.6 Rambestämmelserna. Ett bidrag kommer inte tilldelas genom upphandling och det är oklart om ett bidrag genom en stödordning kringgår detta villkor och faller utanför reglerna om upphandling.

Att notifiera en stödordning är vanligtvis en tämligen omfattande process och det är oklart om villkoren i rambestämmelserna skulle uppfyllas avseende stöd till beredskapsflygplatser. Fördelen är att om stödet godkänns finns ett rättsligt bindande beslut om att EU-kommissionen anser stödet förenligt med EU:s inre marknad.

Stödordning utifrån icke-ekonomisk verksamhet

Trafikverket kan inom ramen för en förordning välja att bara ger stöd för de aktiviteter som avser flygplatsens icke-ekonomiska verksamhet. En sådan modell skulle då inte utgöra statligt stöd.[35] Systemet måste dock fortfarande säkerställa att ingen överkompensering eller korssubventionering sker och att separat redovisning tillämpas.[36] Överfinansiering eller finansiering som är generell och inte riktar sig till specifika delar av verksamheten kan i annat fall anses utgöra ett otillåtet statligt stöd.

I dagsläget ges bara ersättning för personalkostnad för personer i beredskap men det torde stå tämligen klart att flygplatserna har andra kostnader som är förknippade med beredskapen. Trafikverket bedömer därför att det bör finnas utrymme att utöka ersättningen genom att kartlägga de övriga kostnader som är direkt hänförliga till att hålla beredskap. Ersättningen från staten får då inte överstiga vad som är nödvändigt för att kompensera de extra kostnader som är relaterade till beredskapen. Detta kräver en noggrann kartläggning av kostnaderna och att det finns möjlighet att rent praktiskt separera dem från flygplatsernas övriga verksamhet.

Samma modell för att beräkna ersättning måste då användas för alla flygplatser och får inte leda till diskriminering mellan flygplatserna.[37] Det är viktigt att framhålla att Trafikverket inte kan bära alla kostnader kopplat till beredskapen utan att systemet fortfarande bygger på att användarna av tjänsten betalar avgifter för sitt nyttjande av tjänsten när flygplatsen öppnar för samhällsviktiga transporter.

Inom ramen för ett sådant finns en möjlighet att de kostnader man anser utgör icke-ekonomisk verksamhet granskas av EU-kommissionen för att ersättningen ska få ett rättsligt godkännande.[38] Alternativet är att inte be om en granskning och godkännande av EU-kommissionen, men det alternativet är givetvis förknippat med en högre risk.

Alternativet med att gå via icke-ekonomisk verksamhet kan användas för alla flygplatser oavsett storlek eftersom det inte finns något regelpaket att förhålla sig till utan bedömningen blir i stället om ersättningen går till icke-ekonomisk verksamhet eller inte. Ägarbilden spelar inte heller någon roll. Dock kräver alternativet, vilket framhållits ovan, en noggrann analys av nuvarande kostnader förknippade med beredskapen.

Alternativet torde också leda till effektivt hushållande av statens medel eftersom staten då inte ger ersättning till kostnader som avser flygplatsens ekonomiska verksamhet utan den begränsas till den merkostnad som beredskapen medför för flygplatsen.

[35] Jfr Riktlinjen för statligt stöd till flygplatser och flygbolag p. 36.
[36] Riktlinjen för statligt stöd till flygplatser och flygbolag p. 36.
[37] Riktlinjen för statligt stöd till flygplatser och flygbolag p. 37 och Overview of the State aid rules and public service obligations rules applicable to the air transport sector during the COVID-19 outbreak 2.2.
[38] I praktiken blir det en bedömning från EU-kommissionen att de delar medlemsstatens bedömning om att ersättningen inte utgör statligt stöd.

Ersättning för beredskap genom länsplaneförordningen eller statsbidragsförordningen

En ytterligare modell för finansiering av beredskapsflygplatserna är att överväga om ersättningen i stället kan ges inom ramen för de driftbidrag som idag lämnas genom förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och förordning (2006:1577) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

Enligt länsplaneförordningen kan bidrag lämnas för icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen.[39] Bidraget lämnas till den kommun där flygplatsen ligger och bidraget får täcka det faktiska underskottet för det aktuella verksamhetsåret vid flygplatsen. I och med att Trafikverket betalar ut ersättningen till kommunen blir det inte fråga om något statligt stöd.[40] I stället är det kommunen som ska säkerställa statsstödshanteringen enligt 3 b § i förordningen genom att bidrag måste var förenligt med GBER, SGEI-beslutet eller att flygplatsen måste ha ett godkänt förordnande enligt SGEI-rambestämmelserna. Vilken grund som används beror i huvudsak på antalet passagerare på aktuell flygplats. Länsplanerna bygger också på ett samspel med regionerna där det är regionerna som är ansvariga för upprättande av en länsplan i respektive region.[41]

Statsbidragsförordningen lämnar bidrag till de flygplatser där det utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt.[42] Bidraget lämnas av Trafikverket till den kommun där flygplatsen ligger. Ett villkor för bidraget är att kommunen måste säkerställa förenlighet med bestämmelserna i GBER.[43] Bidraget får täcka det faktiska underskottet på flygplatsen det aktuella verksamhetsåret. Trafikverket har utfärdat föreskrifter där bestämmelser om fördelningen av bidraget framgår utifrån kostnads- och intäktsfaktorer.[44]

Om ersättning för beredskap ska lämnas enligt någon av dessa förordningar krävs lagstiftningsändringar för att beskriva åtagandet kring beredskap, vilka flygplatser som kan söka, villkoren och hur ersättningen ska beräknas. Vidare måste sådana ändringar anpassas och implementeras utifrån de bestämmelser som finns i respektive förordning och vad de avser att ersätta. Här bör också beaktas att flera flygplatser som idag utgör beredskapsflygplatser ligger utanför dessa förordningar, då de varken har allmän trafikplikt eller omfattas av länsplanerna. Vad avser länsplaneförordningen är det heller inte Trafikverket som styr länsplanerna utan det sker i respektive region. Det torde således vara fråga om tämligen omfattande förordningsändringar som kräver en djupare utredning.

Vidare uppstår samma hantering kring statsstödsfrågorna då säkring måste göras mot lämpligt regelpaket om ersättning ska lämnas för det som utgör flygplatsens ekonomiska verksamhet. Detta medför således samma problem kring passagerarantal m.m. som beskrivits ovan. Mot bakgrund av detta framstår alternativet att gå via befintliga förordningar som komplicerat och skulle medföra att ett omfattande utrednings- och lagstiftningsarbete måste genomföras.

---

[39] Se 3 § p. 5 länsplaneförordningen.
[40] Anses som interna transaktioner inom staten.
[41] 1 och 2 §§ länsplaneförordningen.
[42] Enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, i den ursprungliga lydelsen.
[43] Jfr 1 § i statsbidragsförordningen.
[44] Trafikverkets föreskrift (TRVFS 2013:2) om driftbidrag till icke statliga flygplatser (ändrad genom TRVFS 2018:1).

Rekommendationer för vägval

Trafikverket har sammanfattningsvis identifierat följande alternativ:

- Utveckla dagens system
- Ålägga flygplatser att hålla beredskap genom lagstiftning
- Bidrag för beredskap genom en ny stödordning
    - Stödordning via undantagsregelverk
    - Stödordning som anmäls
    - Stödordning grundad på icke-ekonomisk verksamhet
- Ersättning för beredskap via statsbidrags- eller länsplaneförordningarna

Inget av alternativen behöver nödvändigtvis stå för sig själv, det är även möjligt att kombinera olika alternativ. I ett sådant fall är det dock viktigt att beakta kravet på likabehandling mellan flygplatser, det vill säga att stödet beviljas på samma grunder, samt undvika att ett alltför diversifierat och komplext system byggs.

I valet mellan alternativa vägar kan följande aspekter vägas in, där kostnadseffektivitet vad gäller skattebetalarnas pengar ska vara rådande oavsett vägval:

- Möjligheterna till en högre grad av kostnadstäckning.
- Stabilitet och långsiktighet, exempelvis förenlighet med regelverk.
- Den administrativa bördan för flygplatser och Trafikverket.
- Robustheten i systemet (jämförelse mellan frivillighet och åläggande via lag).

Trafikverket bedömer att de två första punkterna bör få högst vikt vid vägvalet. Administration för inblandade parter är mycket svårt att hålla på en låg nivå då det handlar om transaktioner av offentliga medel där det finns en risk att det resulterar i otillåtet statsstöd. Robustheten kan förbättras oavsett vägval och en viss flexibilitet kan därtill vara lämplig.

Med avseende på vägvalet ger lagstiftning en långsiktig hållbarhet men är ändå inte alltid det lämpligaste instrumentet även om det kan förefalla så. Lagar ska vara generella för att hålla över tid och vid ett uppkommet behov av att t ex förändra de ingående flygplatserna skulle lagändring behöva göras. Själva processen att få en lag på plats är mycket lång och kan därtill innebära bristande kostnadseffektivitet.

Vägen via länsplane- och statsbidragsförordningarna är som beskrivits ovan också en långdragen process som inkluderar omfattande förordningsändringar. Dessutom är långt ifrån alla flygplatser en del av dessa regelverk.

Kvarstår gör vägen via en ny stödordning (förordning) eller att utveckla befintlig modell med frivilliga överenskommelser. Inom modellen för en ny stödordning finns dessutom olika vägar att ta. I valet mellan en utveckling av befintlig modell och att gå vägen via stödordning förordar Trafikverket det sistnämnda. En modell med frivilliga överenskommelser är inte önskvärd ur ett robusthetsperspektiv. Vägen via en stödordning innehåller dock också frivillighet, i och med att en ansökan är frivillig. Systemet i sig blir dock mer stringent då en stödordning skulle diktera villkor och andra förutsättningar på ett mer robust och transparent sätt än vad som blir fallet vid avtal och därtill hörande enskilda förhandlingar. Vad regeringen vill och avser med verksamheten skulle också bli tydligare vid ett förfarande via en stödordning.

För beredskapsflygplatsernas del skulle alternativen via befintlig modell eller stödordning vara tämligen lika både avseende möjligheterna till ökad kostnadstäckning och administration. Flygplatserna skulle få acceptera villkor och förutsättningar via underskrift på en ansökan istället för att skriva under ett avtal. Redovisning är som nämnts alltid en del av mottagandet av en offentlig transferering.

I alternativen för stödordningsvägen ser Trafikverket det inte som ett alternativ att använda något av de undantag som redogjorts för ovan då flera flygplatser har för många passagerare och därmed inte uppfyller villkoren. Den framkomliga vägen som Trafikverket ser det är i stället i första hand att ge ersättning genom en förordning som avser flygplatsernas icke-ekonomiska verksamhet. Detta kräver en fortsatt utredning och analys. En del i en sådan utredning skulle vara att identifiera de kostnader, förutom lön till personal i beredskap, som går att hänföra till beredskapsverksamheten, i syfte att ge flygplatserna en högre grad av kostnadstäckning. En sådan förordning skulle för att få större rättslig säkerhet kunna granskas och få godkännande av EU-kommissionen, men formellt behövs inte någon notifiering eftersom ersättning inte lämnas till flygplatsens ekonomiska verksamhet och därmed inte utgör statligt stöd.

Om ersättning ska lämnas till kostnader som avser flygplatsens ekonomiska verksamhet behöver stödet anmälas till EU-kommissionen, i enlighet med villkoren i SGEI-rambestämmelserna. En anmälan via SGEI-rambestämmelserna skulle innebära en mycket omfattande hantering och administration för flygplatserna, Trafikverket och Regeringskansliet och det är oklart om alla villkor i rambestämmelserna kan uppfyllas. Trafikverket förordar vidare att Försvarsmakten och dess flygplatser hanteras via myndighetens instruktion eller regleringsbrev med ett tillhörande anslag uträknat på samma sätt som för övriga beredskapsflygplatser. Denna hantering kan väljas oavsett modell för övriga flygplatser. Ett sådant förfarande avseende Försvarsmakten skulle förstärka robustheten i systemet.

Förslag avseende finansieringsmodell

Sammanfattningsvis rekommenderar Trafikverket att ersättning för beredskap lämnas genom en förordning för de kostnader som specifikt härrör från beredskapen, det vill säga flygplatsernas icke-ekonomiska verksamhet. Vid detta vägval finns en möjlighet att förordningen får ett rättsligt godkännande av EU-kommissionen.

Vägvalet kräver som nämnts fortsatt utredning och djupare analys. I en sådan utredning skulle målet vara att identifiera kostnader som går att härröra till beredskapsuppdraget i syfte att om möjligt nå full kostnadstäckning för flygplatserna. I och med kravet på icke diskriminering och i och med att flygplatserna har väldigt olika förutsättningar, bedömer Trafikverket dock att skillnader i faktisk stödnivå och kostnadstäckningsgrad alltid kommer att föreligga.

Vidare rekommenderas att Försvarsmakten får i uppdrag att hålla beredskap på utpekade flygplatser genom deras instruktion och regleringsbrev, oavsett val av modell för övriga flygplatser.

Noteras bör att den kostnadsnivå som Trafikverket framhöll i delrapporten inte är kopplad till någon av de modeller som diskuterats i detta avsnitt. Kostnaden på 58 Mkr avser dels fler flygplatser än idag, dels en ökad ersättning avseende personal i beredskap. Samtliga i avsnittet redovisade vägval avser försök att på ett statsstödsrättsligt korrekt sätt ge flygplatserna ökad kostnadstäckning, det vill säga täcka andra kostnader än lönen för personal i beredskap. Det är inte möjligt att i detta läge ange vad en modell med en stödordning utifrån icke ekonomisk verksamhet skulle innebära för kostnadsnivå. Det behöver först utredas

vilka kostnader som hör till beredskapen utöver personal och därmed om det finns andra kostnader som är möjliga att ge ersättning för.

Totalförsvarsaspekter för beredskapsflygplatser

Frågeställningen och dess beredning

I detta avsnitt redogör Trafikverket för totalförsvarsaspekter med avseende på systemet med beredskapsflygplatser.

Inledningsvis kan Trafikverket konstatera att grundläggande funktionalitet inom transportsektorn under fredstida krissituationer och ytterst krig är en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga sektorers funktionalitet ska kunna upprätthållas. Trafikverkets grunduppdrag och verksamhet förutsätter en aktiv samverkan och samordning, såväl med övriga statliga myndigheter som med regionala aktörer, bland annat länsstyrelser, militärregioner, kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Transportmyndigheterna arbetar både tillsammans och enskilt för att skapa förutsättningar för ett fungerande transportsystem under vardag, fredstida krissituationer och höjd beredskap. Trafikverket har, med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, att samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. I detta ingår att bedriva omvärldsbevakning och analys samt att stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området.[45]

Samverkansparter

I arbetet med att klarlägga vilka totalförsvarsaspekter som är eller kan vara relevanta för systemet med beredskapsflygplatser har Trafikverket fört dialog med och inhämtat synpunkter från ett flertal bevakningsansvariga myndigheter enligt förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap, nämligen Kustbevakningen, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, och Transportstyrelsen. Trafikverket har också fört dialog med och inhämtat synpunkter från Försvarsmakten, Sveriges kommuner och regioner (SKR)[46] och Svenska regionala flygplatser (SRF) samt beaktat synpunkter som har kommit in från andra aktörer.

Trafikverket har i tillägg till detta haft muntlig och skriftlig dialog med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). MSB har i samband med dialogen framfört sin syn att frågeställningen om totalförsvarsaspekter behöver samverkas på ett gemensamt möte med flera myndigheter och aktörer. Eftersom Trafikverket har bedömt att sådan samverkan inte har varit möjlig med hänsyn till uppdragets tidsramar, saknas underlag från MSB.

I dialogerna har Trafikverket dels efterlyst övergripande tankar kring totalförsvarsaspekter och totalförsvarets behov när det gäller systemet med beredskapsflygplatser, dels berörd organisations behov vad gäller de svenska beredskapsflygplatserna.

Resultatet av dialogerna

Följande totalförsvarsaspekter med avseende på systemet med beredskapsflygplatser har lagts fram i dialoger och inkomna synpunkter. Samverkan har i fler fall skett med sakkunniga, och noteras bör att flera av de organisationer Trafikverket inhämtat synpunkter från av tidsskäl inte har kunnat bereda och förankra underlagen i vederbörlig ordning. I dessa fall kan synpunkterna därmed ha karaktären av mer generella resonemang, och det kan som en följd kvarstå behov av en djupare och mer noggrann analys av frågeställningarna.

[45] 3 a § förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket

[46] Länsstyrelserna refererade till SKR i denna del.

Försvarsmakten

Försvarsmakten menar som tidigare[47] att staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i hela landet. Den moderna krigföringen kan komma att ställa extraordinära krav på möjligheterna till flygtransporter och därmed tillgången på flygplatser, menar man vidare och lyfter fram följande aspekter som särskilt betydelsefulla:

- *Möjligheten att säkra försörjning*, såväl till det civila försvaret som till det militära. Vid eventuella blockader kan flygtransporter bli ännu viktigare för försörjningen. Genom samarbetet med Finland kan det även uppstå behov av flygplatser för att bidra till Finlands försörjning.
- *Omställningsförmåga*. Totalförsvaret kan komma att behöva ställa om sin verksamhet för att snabbt kunna möta och hantera olika hot och angrepp. Det innebär att totalförsvaret är beroende av att snabbt kunna transportera personal, materiel och övrig utrustning till de delar av landet där de behövs. Ett väl utbyggt flygplatssystem bidrar till detta.
- *Uthållighet*. Totalförsvaret måste säkra sin uthållighet bland annat genom spridning på flera flygplatser samt att kunna räkna med att ha alternativ om flygplatser av olika skäl inte kan användas.
- Försvarsmakten och det militära försvaret är generellt sätt betjänt av en *väl utbyggd flygplatsinfrastruktur* både ur ett flexibilitetsperspektiv som ur ett skyddsperspektiv (spridning) samt ett uthållighetsperspektiv vid en eventuell degradering av antalet flygplatser.
- Utifrån det militära försvarets behov är förutom normal flygplatsfunktionalitet *övrig transportinfrastruktur* (järnväg, väg) av betydelse för att på ett optimalt sätt kunna operera.
- Försvarsmakten har också att planera för att *andra partners* kan komma att operera från eller på annat sätt utnyttja svensk flygplatsinfrastruktur. Dessutom måste möjligheterna att kunna ta emot både civilt och militärt stöd säkerställas på ett antal platser spritt över landet.
- Det är också viktigt att ha *redundans* när det gäller flygplatser i de strategiskt viktiga utpekade områdena samt kring storstadsregionerna.
- Det bör finnas flygplatser spridda över landet som har sådan *längd och hållfasthet* att de kan ta emot större flygplan av typen C-17.

Kustbevakningen

Kustbevakningen kan vid höjd beredskap och krig utnyttjas av Försvarsmakten[48] och det pågår ett arbete med att definiera Försvarsmaktens behov, hur ledning ska ske, om Kustbevakningens flygplan ska utnyttjas av Försvarsmakten och om de i så fall ska flyttas till annan flygplats istället för Skavsta flygplats. Kustbevakningen säger sig därmed inte kunna svara övergripande när det gäller totalförsvarsaspekter kopplade till beredskapsflygplatserna. När det gäller de egna behoven och de uppgifter Kustbevakningen har stöds dessa av flygplatser längs med hela Sveriges kust. Flygplatser belägna i Sveriges inland bidrar till och stödjer

[47] Försvarsmakten har lämnat motsvarande yttrande i samband med Trafikverkets översyn av beredskapsflygplatserna 2020

[48] Förordning (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten

Kustbevakningen, och kustbevakningsflyget, med uppgifter som omfattar stöd till andra myndigheter.

Polismyndigheten

Polismyndigheten menar initialt att det mest optimala vore att verka för en ambitionsnivå omfattande 44 flygplatser. Från Polisflyget stödjer man förslaget att utöka antalet beredskapsflygplatser och konstaterar att norra Norrlands inland är utan beredskapsflygplats vilket är negativt för den egna verksamheten. För den operativa verksamheten finns i särskilda fall behov av snabba transporter av särskilda förmågor med flygplan, då är det ytterst värdefullt med tillgång till beredskapsflygplatser med kort varsel. Denna förmåga är starkt kopplat till totalförsvarets behov då polisen verkar över hela hotskalan från den särskilda händelsen till att stödja Försvarsmakten vid höjd beredskap och krig. För polisens helikopterverksamhet, konstaterar man, finns andra behov än för verksamhet med flygplan, då det i huvudsak handlar om att skapa ett robust system för tankning. De arbetar själva och genom ett myndighetsgemensamt projekt, ”Tankning av luftfartyg”, för ökade öppettider och självbetjäning för tankning av helikoptrar på flera flygplatser.

Inom ramen för polisens uppdrag ingår även att hantera och ingripa vid terrorbrott. Här finns ett behov av stöd från Försvarsmakten, och detta behov finns även vid andra särskilda händelser. För sådan verksamhet finns avtal om transporter med medeltung helikopter och även med andra typer av transporter med flyg. Det kan vara avgörande att kunna nyttja beredskapsflygplatser för dessa händelser.

I övrigt menar Polisen att behoven utifrån ett beredskapsperspektiv är väl beskrivna i den tidigare rapporten[49], man ser enbart ett behov av att trycka på vikten att säkerställa tillgången på drivmedel på respektive flygplats.

Sjöfartsverket

Sakkunniga inom Sjöfartsverket och som är verksamma inom sjö- och flygräddningstjänst konstaterar att det behövs mer information kring hur Försvarsmakten ser på nyttjandet av landets flygplatser i olika skeenden för att kunna besvara frågeställningen om totalförsvarsaspekter vad gäller beredskapsflygplatserna. Behovet omfattar alla flygoperatörer som ingår i det civila försvaret och då främst vad gäller samhällsviktigt flyg. Den samverkan som pågår mellan Sjöfartsverket och Försvarsmakten kring olika behov av sjö- och flygräddningstjänst genom hela konfliktskalan hanterar inte primärt beredskapsflygplatserna. I avvaktan på att behovet klarlagts menar de vi samverkat med att samtliga 44 flygplatser behöver vidmakthållas för att säkerställa en så god handlingsfrihet som möjligt och möjliggöra nödvändig försörjning av förnödenheter för civila och militära behov.

Man menar vidare att flygplatsernas servicenivåer behöver kunna möta den pågående utvecklingen med fossila bränslen och ökat behov av elkraft, och att möjligheten att kunna använda flygplatserna som alternativa och temporära grupperingsplatser inklusive behov av förläggning och hangarering (dvs. att inhysa luftfartyg i hangarer) behöver ses över.

Samordnat samarbete är enligt de sakkunniga avgörande för att slutligt hantera frågan om beredskapsflygplatserna genom konfliktskalan och man ser det som rimligt att Försvarsmakten tar ett initiativ i frågan.

Svenska regionala flygplatser (SRF)

SRF anser det avgörande att totalförsvarsperspektivet får ett stort inflytande i värderingen av de regionala flygplatserna som beredskapsflygplatser. Organisationen och de enskilda

[49] Trafikverkets översyn av beredskapsflygplatserna 2020

medlemsflygplatserna har en god dialog och samverkan med Försvarsmakten i nyttjandet av flygplatserna.

SRF menar att de regionala flygplatserna är väl lämpade för Försvarsmaktens behov att utveckla krigsbaser för Flygvapnet men också för att möjliggöra stöd för Sveriges värdlandsavtal med andra länder, liksom att fungera som stöd till totalförsvaret vid stora samhällspåfrestningar. Det finns i praktiken en flygplats i varje region eller landskap och flera flygplatser i de stora Norrlandslänen som är viktiga ur ett civilförsvarsperspektiv. SRF hänvisar till bilagan till underlaget ”Ett flyg för alla – eller bara för vissa”[50], där en utförlig genomgång av flygplatsernas samlade stöd till samhället och totalförsvaret finns, och menar att alla regionala flygplatser bör bli beredskapsflygplatser eftersom samtliga visar upp en rad förmågor som innebär ett brett stöd till samhället och till Försvarsmakten.

Sveriges kommuner och regioner (SKR)

SKR har i muntlig dialog framfört att det är viktigt att det finns ett nätverk av beredskapsflygplatser och att de tio ordinarie beredskapsflygplatserna som finns idag inte är tillräckligt många eller har tillräckligt god geografisk spridning. Man menar också att de grundläggande förutsättningarna för systemet har stor relevans, såsom funktionaliteten hos och tillgängligheten till systemet liksom dess finansiering, där behovet är ett robust system som kan nyttjas direkt vid akuta behov.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har inte några egna behov som rör beredskapsflygplatserna[51] men understryker behovet av att Trafikverket samråder med Transportstyrelsen om verket har för avsikt att ställa några krav på beredskapsflygplatserna. Detta i syfte att säkerställa att sådana krav inte motsäger eller riskerar att motverka ordinarie reglering för flygplatsoperatörerna.

Sammanfattning av dialoger och inkomna synpunkter

Av dialoger och inspel kan vi sluta oss till att:

- Staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i hela landet för förberedelser som vidtas för att förbereda Sverige för krig och under högsta beredskap. Modern krigföring kan komma att ställa extraordinära krav på möjligheterna till flygtransporter och därmed tillgången på flygplatser. Såväl kvalitativa krav med avseende på t.ex. kapacitet, uthållighet och redundans som kvalitativa krav med avseende på spridning, tillgänglighet och geografisk placering, kan komma att ställas på flygtransporter och tillgången till infrastruktur. Vad gäller polisiär verksamhet och verksamhet som rör skogsbrandsförsvar[52] ser man brister i täckningsgraden i norra Sverige och Norrlands inland.
- Det behövs dock mer information när det gäller totalförsvarsaspekter och systemet med beredskapsflygplatser inbegripet vilka krav som kan ställas på flygplatserna utifrån totalförsvarets behov. En bred samverkan i syfte att klarlägga dessa förordas av flera aktörer.

[50] Bilaga 1 till SRF 2018:01 ”Ett flyg för alla – eller bara för vissa”

[51] Med undantag för de synpunkter som Transportstyrelsen fört fram tidigare vad gäller en samlokalisering av beredskapsflygplatserna med de av Transportstyrelsen föreslagna reservflygplatserna (se vidare TSL 2019-7957).

[52] Skrivelse från Kungliga skogs- och lantbruksakademien (2021-09-02)

- De grundläggande förutsättningarna för systemet har stor relevans, såsom funktionaliteten hos och tillgängligheten till systemet liksom dess finansiering, där behovet är ett robust system som kan nyttjas direkt vid akuta behov.
- I samband med att eventuella krav för beredskapsflygplatserna definieras behöver det ske i samråd med Transportstyrelsen så att kraven blir förenliga med övriga krav som ställs på området.
- Att koppla beredskapsflygplatserna till totalförsvarsbehoven kan vara komplicerat eftersom systemet idag tar höjd för kriser i det civila samhället. Detta speglas inte minst av att de avtal Trafikverket har med beredskapsflygplatserna i systemet innehåller en force majeure-klausul[53] där parterna i vissa fall är fria från sina åtaganden.

Förslag

Att staten till exempel behöver ha rådighet över fler flygplatser i hela landet för förberedelser som vidtas för att förbereda Sverige för krig och under högsta beredskap är enligt Trafikverkets bedömning en fråga som helt eller delvis ligger utanför föreliggande uppdrag. Systemet har, som ovan konstaterats, utformats för att kunna hantera kriser i det civila samhället och det bedöms fortsatt vara dess huvudsyfte. De förslag som läggs fram i denna rapport har detta förhållande som utgångspunkt.

Trafikverket föreslår, mot bakgrund av det som framkommit i samverkan och utifrån att totalförsvarsaspekterna inte är fullt ut klarlagda när det gäller systemet med beredskapsflygplatser, att en bred samverkan initieras för att få fram vilka behov med avseende på totalförsvarsaspekter som finns när det gäller systemet och beredskapsflygplatserna, liksom vilka krav som kan behöva uppfyllas av flygplatserna ur ett totalförsvarsperspektiv. Ett särskilt uppdrag bör ges till en organisation som får förutsättningar att bättre förbereda flygplatser för totalförsvarets behov.

[53] ”Parterna är fria från sina åtaganden då fullgörande av åtagandena hindras av arbetskonflikt inom eller utom parternas rörelse eller på grund av sådant förhållande utom parternas kontroll som naturkatastrof, eldsvåda, terrordåd, bristande tillgång till infrastruktur, beslut av offentlig myndighet eller störningar i den allmänna ordningen. Om händelser inträffar som omöjliggör för part att fullgöra sina åtaganden enligt första stycket under bestående tid (mer än två kalendermånader), har den andre parten enligt klausulen rätt att häva avtalet.”

Ett operativt funktionsansvar

Frågeställningen och dess beredning

I detta avsnitt redogör Trafikverket för hur ansvaret för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna skulle kunna utformas i form av ett förslag till utpekat operativt funktionsansvar.

Med operativt funktionsansvar avses i denna rapport ett ansvar för att tillhandahålla sådan service och information för systemet med svenska beredskapsflygplatser som tillgodoser grundläggande behov hos utförare av samhällsviktiga flygtransporter vid alla tider på dygnet.

Samverkansparter

Trafikverket har samlat in synpunkter på hur ansvaret för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna kan utformas liksom vilken information och vilken service en sådan funktion ska kunna förmedla. Utöver insamlingen har Trafikverket samverkat med Sjöfartsverket, Socialstyrelsen, Region Västerbotten och Kommunalförbundet Svensk Ambulansflyg (KSA) mot bakgrund av den specifika erfarenhet, verksamhet och inriktning dessa organisationer har.

Aktörer på systemnivå idag

För att kunna ta ställning till hur ansvaret för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna skulle kunna utformas behöver dagens aktörer identifieras - de som har en roll eller ett ansvar kring tillhandahållandet av systemet med beredskapsflygplatser. Hit hör infrastrukturhållarna själva, dvs. flygplatserna, liksom andra aktörer som på ett eller annat sätt ansvarar för eller har en roll i att bidra till systemet och göra det tillgängligt för utförarna av samhällsviktiga flygtransporter.

Flygplatserna bedöms av flera skäl inte möjliga eller ens lämpade att peka ut för ett operativt funktionsansvar. Om staten skulle vilja uppdra åt en flygplats att ta denna roll skulle sannolikt upphandlingsreglerna behöva tillämpas. Det förefaller dock inte som troligt att en flygplats skulle ha möjlighet att anta rollen det vore en i sammanhanget stor uppgift utan direkt koppling till flygplatsens ordinarie verksamhet.

I Trafikverkets redovisning 2020 av regeringsuppdraget att göra en översyn av beredskapsflygplatserna[54] beskrivs dagens aktörer på systemnivå. Utöver *Trafikverket*, vars roll i systemet är att tillse att överenskommelser som säkerställer beredskap finns på plats, att hantera den ersättning som enligt överenskommelserna ska utgå samt följa upp kostnader och rörelser, nämner översynsrapporten Transportstyrelsen, JRCC (Sjöfartsverket), leverantörer av flygtrafikledningstjänst och SMHI.

Transportstyrelsens ansvar och roll är begränsad till regler, tillstånd och tillsynsuppgifter och det bedöms mot bakgrund av detta inte aktuellt att denna myndighet pekas ut.

De fyra *leverantörerna av flygtrafikledningstjänst* verkar på samma sätt som flygplatserna på en konkurrensutsatt marknad, med några undantag vad gäller Luftfartsverket. Liksom i fallet med flygplatserna skulle staten sannolikt behöva upphandla tjänsten om det ansågs lämpligt att en flygtrafikledningsaktör skulle hantera ett operativt funktionsansvar. *Luftfartsverket* har vissa uppdrag som har eller kan ha relevans för systemet med

[54] Rapport 2020:145 (TRV 2019/140576) s. 15 f

beredskapsflygplatser. Dit hör ansvaret för att producera information i AIP[55]. Vidare ska Luftfartsverket enligt 4 § förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket upprätta avtal med Försvarsmakten om drift och utveckling av flygtrafiktjänst som rör militär luftfart samt utbildning av flygledare för Försvarsmaktens behov. För samtliga leverantörer av flygtrafiktjänst torde dock samma begränsningar som för flygplatserna gälla, möjligen med undantag för Luftfartsverket men detta har inte utretts i det förevarande uppdraget.

Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC[56]) vid Sjöfartsverket är Sjöfartsverkets nationella enhet för att dygnet runt ta emot larm och leda och koordinera insatser vid sjö- och flygräddning. Utan ett formellt uppdrag att tillhandahålla tjänsten hanterar JRCC idag, vid behov och när tiden tillåter, förfrågningar om uppgifter om beredskapsflygplatserna samt förmedlar begäran om att öppna en beredskapsflygplats.

SMHI ansvarar för att tillhandahålla uppgifter om flygväder, bland annat genom att ta fram flygplatsprognoser[57] för alla öppna instrumentflygplatser. Rollen är viktig då bland annat aktuella flygplatsprognoser är en förutsättning för att utförare av samhällsviktiga flygtransporter ska kunna planera flygningar till beredskapsflygplatserna, där betydelsen av aktuellt väder och möjlighet till väderprognos för vissa geografiska platser kan vara avgörande för många aktörers beslut om flygning eller inte. Rollen är dock smal och SMHI har inte några andra uppgifter som gör dem lämpliga att peka ut.

Resultatet av samverkan och dialoger

Följande synpunkter och behov om ett ansvar för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna har inkommit till Trafikverket innan och under det förevarande uppdraget.

- Trafikverkets hantering av systemet upplevs som och anses rent praktiskt vara för snäv: det saknas en funktion för drift och kommunikation av beredskapsnätet. Ingen kan idag lämna en för systemet heltäckande information eller service som utförarna av samhällsviktiga flygtransporter behöver. Utöver behovet av en aktör med övergripande ansvar och perspektiv är tid en kritisk faktor vid samhällsviktiga transporter, vilket i sig driver behovet av ett utpekat funktionsansvar.
- Utförarna av flygoperationer behöver veta vilken lägstanivå på service och betjäning som finns tillgänglig och vilken beredskapstid som är ansatt. Det bör finnas ett webbaserat system eller motsvarande som hanterar information om t.ex. väder, öppettider, tjänsteutbud och eventuella ersättningsflygplatser samt ger möjlighet att direkt kontakta beredskapspersonalen.
- Flera aktörer för fram ett behov av planeringsbarhet och uppföljning i samband med start och under flygning, såsom löpande information vad gäller flygplatsers status, väder på flygplats och sträcka, alternativa flygplatser och service i samband med ändrad rutt samt i förekommande fall medicinska hänsynstaganden med avseende på patient, mottagande sjukhus m.m.

[55] (Aeronautical Information Publication). Publikationen riktar sig till flygoperativ personal för färdplanering och innehåller information om bland annat flygplatser, luftrum och nationella regler, inbegripet brådskande och planerade ändringar
[56] Joint Rescue Co-ordination Centre
[57] TAF (Terminal Aerodrome Forecast)

- Sedan pandemin ser etablerade aktörer en breddning när det gäller antal och typer av utförare inom samhällsviktigt flyg. Det handlar om flera olika aktörer inom ambulansflyget och mer indirekta sjukvårdsrelaterade akuttransporter så som prover och dylikt, liksom andra aktörer i samhällssektorn som i ökad grad använder sig av systemet beredskapsflygplatser.
- Vad gäller var ett operativt funktionsansvar bör placeras organisatoriskt anser flera att det vore logiskt att dels utgå ifrån vilken verksamhet som har störst beroende av ett nationellt system av beredskapsflygplatser, dels vem som har bäst förutsättningar. Då det framför allt är ett system som används för samhällsviktiga flygtransporter inom sjukvården skulle det med detta resonemang ha störst betydelse för sjukvården och den logistik det för med sig beroende på vilken typ av flygtransport det rör sig om. Denna typ av sjukvårdsflygningar har växt fram i takt med regionernas olika specialinriktningar samt utveckling av kapacitetsutjämnande samarbeten mellan regioner och spås av flertalet aktörer, inbegripet regionerna, att öka ytterligare.
- Inom regionerna pågår ett arbete med att inrätta en nationell koordineringsfunktion för luftburna sjukvårdstransporter, med tillgång till infrastruktur och kompetent personal som är tränad för effektiv koordinering och omfördelning av resurser (se vidare nedan). Funktionen skulle enligt berörda aktörer kunna nyttjas för ett bredare uppdrag motsvarande ett ansvar för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna för såväl ambulansflyg som andra samhällsviktiga flygtransporter.

Regionernas arbete med en nationell flygkoordineringscentral

Sjukvårds- och sjuktransportledning i vardagen och i händelse av katastrof eller masskadesituationer kräver god beredskap och förmåga till luftburna ambulanstransporter. Mot bakgrund av att Sverige har saknat såväl ett väl fungerande och integrerat system för luftburna ambulanstransporter liksom en nationell koordineringsfunktion för luftburna sekundärtransporter, med risk bland annat för ineffektivt resursutnyttjande av ambulansflygplan och helikoptrar samt ett överutnyttjande av vägambulanser vid långa transporter, inrättas en nationell flygkoordineringscentral (FKC) i Umeå från och med den 1 november. Det är Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA) som ska ansvara för koordinering och dirigering av ambulansflygplan i Sverige. I uppdraget ingår att ta emot beställningar från regionerna om ambulansflyguppdrag, planera flygrutter och flyghöjder samt se till att vägambulanser möter flygplanen på anvisade flygplatser.

I uppbyggnaden av FKC har Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), inom ramen för de samhälleliga myndighetsbehov som kan uppstå vid svåra påfrestningar på samhället, beviljat ekonomiskt stöd. Stödet från MSB har riktats mot ökad robusthet och säkerhet för medieförsörjning vilket har byggts in FKC för att säkra förmågan att verka oavbrutet dygnet och året om, även under svåra påfrestningar.

Sammanfattning av dialoger och inkomna synpunkter

Trafikverket kan konstatera att de synpunkter som tidigare förts fram vad gäller behovet av ett utpekat ansvar för drift och kommunikation avseende öppnande av beredskapsflygplatserna fortsatt är aktuella. Pandemin och utvecklingen för samhällsviktiga flygtransporter förefaller accentuera behovet. Det finns dock ingen uppenbar mottagare av en sådan roll i dagsläget, vare sig Trafikverket själva eller någon annan av de myndigheter verket för och har fört dialog med har i dagsläget förutsättningar att ta sig an rollen.

Vad gäller den organisation som har visat intresse för uppgiften gör Trafikverket bedömningen att den i vart fall initialt kan ha förutsättningar att få en sådan roll. Dock är den i begrepp att starta en ny verksamhet, verkar såvitt Trafikverket kan bedöma på en konkurrensutsatt marknad och kan heller inte pekas ut direkt då den inte är en statlig organisation.

Förslag

Trafikverket föreslår mot bakgrund av ovanstående resonemang att regeringen pekar ut en myndighet som, mot bakgrund av erfarenheter av koordinering av insatser på luftfartsområdet, kris- och beredskapsarbete eller andra lämpliga förutsättningar, uppdras att inrätta och upprätthålla ett operativt funktionsansvar för systemet med beredskapsflygplatser. Då flera andra myndigheter i Sverige kan ha olika data eller förutsättningar som behövs för att fullgöra rollen kan det bli nödvändigt att dessa identifieras så att de kan bidra i den omfattning som krävs.

Förslaget tar utifrån de inspel som Trafikverket har erhållit under arbetet med uppdraget även hänsyn till totalförsvarsaspekter på systemet. Dessa belyses i tidigare avsnitt i denna rapport. Vid framtagningen av förslaget har Trafikverket, i tillägg till ovan anförda aspekter, lagt särskild vikt vid att förslaget ska motsvara statens roll i förhållande till andra aktörers.

En alternativ lösning till ett utpekande skulle kunna vara att staten handlar upp en utförare av tjänsten.

Identifierade krav för ett operativt funktionsansvar

Följande krav för ett operativt funktionsansvar har identifierats som minst skulle behöva vara uppfyllda för att tillgodose de grundläggande behoven hos utförare av samhällsviktiga flygtransporter.

- *Dygnet runt-service*: utförare av samhällsviktiga flygtransporter behöver få tillgång till service och information även under ordinarie öppethållningstider för att kunna planera sin verksamhet.
- *Användarvänlighet*: det är av största vikt att den service och information som tillhandahålls är lättillgänglig så att den kan nås snabbt och direkt, t.ex. via en mobiltelefon.
- *Systemsäkerhet*: informationen måste vara tillförlitlig och lösningarna robusta.
- *Grundläggande information*: funktionen ska minst tillhandahålla aktuell information som rör beredskapsflygplatserna, deras öppettider och tjänsteutbud, inom vilken tid efter utringning som flygplatsen kan vara öppen (vid behov), aktuellt och prognosticerat flygväder för rutten och flygplatsen, information om eventuella ersättningsflygplatser vid oplanerad akut stängning under beredskap och annan aktuell information som är nödvändig för samhällsviktiga flygtransporter behöver finnas tillgänglig.
- *Grundläggande service*: det ska finnas en möjlighet att via funktionen komma i kontakt med beredskapspersonal vid flygplatserna.
- *Redundans*: det måste finnas en fungerande back-up-lösning vid bortfall av funktionen.

Övrigt

Synpunkter och inspel till tidigare förslag

Sedan uppdraget delredovisades den 5 augusti har flera instanser kommit in med synpunkter. Det handlar sammanfattningsvis om ytterligare beredskapsflygplatser i tillägg till de 22 permanenta som föreslås i Trafikverkets delrapport, att en justering i förslaget till beredskapsflygplatser i delrapporten förordas samt andra upplevda brister i den geografiska täckningen och spridningen av flygplatser i systemet över landet.

Synpunkter om ytterligare beredskapsflygplatser

SRF för fram att de delar bilden av Trafikverkets resonemang kring kopplingen mellan större akutsjukhus och närheten till flygplatser. Med stöd av detta resonemang borde dock cirka fem flygplatser till bli utsedda till permanenta beredskapsflygplatser, menar organisationen. Några regioner tillsammans med berörda län, kommuner och i förekommande fall flygplatser har kommit in med önskemål om att ytterligare, namngivna, flygplatser läggs till Trafikverkets förslag i delrapporten. Instanserna anför skäl som att flygplatsen ligger nära sjukhus, att regionen har eller förväntar sig ökad befolkning i framtiden eller av säsongsskäl samt andra motiv som rör en eller flera aspekter med avseende på hälso- och sjukvård, beredskap, samhällsnytta såsom brandflyg och räddningstjänst samt totalförsvar. Instanserna menar i flera fall att avstånden blir för stora mellan sjukhus och närmaste flygplats samt att de ytterligare flygplatser man vill lägga till behövs för transport med och tankning av ambulanshelikopter. I något fall anges att den flygplats man vill lägga till utgör alternativ till en annan beredskapsflygplats. De ytterligare flygplatser som instanser för fram är samlat Skellefteå, Söderhamn, Borlänge, Säve, Halmstad och Kalmar.

Inledningsvis kan Trafikverket konstatera att i de fall man vill lägga till en flygplats som inte är certifierad enligt svenska eller EU-gemensamma regler är flygplatsen av kapacitetsskäl inte aktuell över huvud taget, av skäl som anförts i delrapporten. Trafikverket noterar vidare synpunkterna men genomför mot bakgrund av att delredovisning redan skett, att verket i delrapporten har gjort en avvägning av anförda argument och samlade behov i enlighet med uppdraget, att det i delrapporten finns en redovisning av olika ambitionsnivåer för systemet med beredskapsflygplatser samt att frågan och beslutet om framtida permanenta beredskapsflygplatser nu ligger hos regeringen, inte någon justering i tidigare inlämnade förslag.

En synpunkt som förs fram är att det faktum att det föreligger ett avtal mellan en region och en kommun med dess flygplats inte får innebära att en flygplats inte blir beredskapsflygplats i ett nationellt system med beredskapsflygplatser. Man poängterar även att sådana avtal inte med automatik innebär att annat samhällsviktigt flyg än sjukvårdsrelaterat får tillgång till flygplatsen. Trafikverket noterar uppfattningen och vill i sammanhanget föra fram att det står varje region fritt att ingå denna typ av avtal och liknande lösningar för att säkerställa möjligheten att genomföra regionernas uppdrag. Förekomsten av denna typ av avtal innebär varken att flygplatsen i fråga ska vara beredskapsflygplats eller att den är förhindrad att vara det.

Synpunkter på justering i förslaget

Trafikverket har efter redovisningen av delrapporten fått indikationer på att det kan finnas begränsningar när det gäller Linköping-Malmens möjligheter att vara beredskapsflygplats. Det gäller i vart fall möjligheten att trafikeras nattetid som en följd av miljövillkor. Bland annat SRF förordar i stället att Linköping City flygplats, som för närvarande är så kallad

temporär beredskapsflygplats, blir permanent beredskapsflygplats. Trafikverket noterar synpunkterna men genomför mot bakgrund av följande skäl inte någon justering i redan inlämnade förslag.

Skälen till att Trafikverket har valt att peka ut just Linköping-Malmen och Uppsala-Ärna i områden där det finns behov av beredskapsflygplatser och där andra flygplatser hade kunnat komma i fråga av geografiska skäl och med avseende på kapacitet är, att Försvarsmakten är huvudman i dessa fall. En beredskapsflygplats där flygplatshållaren har sitt huvudsakliga uppdrag inom försvar inbegripet beredskap och krishantering bör borga för en robust lösning. Likväl kan Trafikverket konstatera att berörda flygplatsers möjlighet att få och anta uppdraget är en fråga som kräver ytterligare utredning.

Synpunkter på andra upplevda brister

Några instanser för fram behovet av geografisk täckning i norra Sverige och dess inre delar. Man menar att det förslag som läggs fram i Trafikverkets delrapport fokuserar på behov av samhällsviktigt flyg i landets tätbefolkade områden, men för Norrlands inland, glesbefolkat, vidsträckt och med mycket skog, återstår allvarliga luckor i flygplatsnätet. Detta gör att flyg inte kan nyttjas effektivt i en brandsituation, menar Kungliga skogs- och lantbruksakademien (KSLA). Man efterfrågar en fortsatt fördjupad analys med fokus att under brandsäsongen maj-augusti säkerställa tillgång till flygplatser för skogsbrandsförsvar i glesbygdsområden med mycket skog, med målet att skapa förmåga till ett likvärdigt tryggt skogsbrandförsvar i hela landet.

Polisen stödjer med avseende på Polisflygets verksamhet en utökning av antalet beredskapsflygplatser och pekar på att norra Norrlands inland är utan beredskapsflygplats. Man menar ur ett totalförsvarsperspektiv att det optimala är att verka för en ambitionsnivå för 44 flygplatser.

Även här noterar Trafikverket synpunkterna men genomför mot tidigare anförda skäl ingen justering i inlämnad delrapport.

Pågående insatser inom samhällsviktiga flygtransporter

Flera av utförarna av samhällsviktiga flygtransporter arbetar med och bidrar genom olika insatser till en ökad flexibilitet och anpassning vad gäller olika varianter på tillgänglighet för flygtransporter för att möta olika brukargruppers behov, vid sidan om dagens system med beredskapsflygplatser. Dagens system består av certifierade instrumentflygplatser med krav på öppethållande för att kunna ta emot samhällsviktiga flygtransporter. Systemet kan anses ha en tonvikt på transporter som sker med flygplan, och det är följaktligen inom området helikoptertransporter som insatserna äger rum.

Utökad möjlighet att landa i dåligt väder

För samhällsviktig helikopterverksamhet finns det idag en utökad möjlighet att flyga i dåligt väder där instrumentflygning krävs, helt baserad på helikopterns GPS-stödda navigeringssystem. Möjligheten förutsätter att specifika procedurer finns framtagna, att helikoptern har de tekniska förutsättningarna och att flygoperatören i fråga beviljats tillstånd från Transportstyrelsen. Procedurerna benämns LLR[58] och PinS[59]. LLR omfattar ett heltäckande nätverk av flygvägar mellan de aktuella start- och landningsplatserna med lägsta möjliga flyghöjd. PinS-procedurerna utgör ett alternativ till det äldre ILS-systemet och medger start

[58] Low Level Routes
[59] Point In Space

och landning med motsvarande minima. Det som skiljer dem från andra instrumentprocedurer är att de enbart avses för samhällsviktig helikopterverksamhet och att de även gäller i okontrollerad luft vilket innebär att ingen personal krävs på flygplatsen. PinS-procedurerna kan även användas till andra platser, baser eller helikopterplattor på exempelvis sjukhus.

Några av regionerna har inlett utbyggnaden av PinS-procedurer med stöd av HEMS-operatören Babcock och Sjöfartsverket, och det pågår en beredning av ansökningar hos Transportstyrelsen. Det är i dagsläget endast en flygplats, Säve, som är driftsatt enligt denna modell och proceduren kan ännu inte användas när flygplatsen är stängd. Den utökade möjligheten bedöms dock, efter utbyggnad, att möjliggöra en avsevärt ökad tillgänglighet då helikoptrar kan operera över en större yta än idag, under en längre aktionstid och utan behov av bemannade beredskapsflygplatser.[60]

Möjlighet att landa på obemannade flygplatser

Ett annat exempel på optimerad användning av obemannade flygplatser är det system som sjösatts vid flygplatsen i Eskilstuna. Tillsammans med Babcock och Region Sörmland har flygplatsen utarbetat procedurer och rutiner för att möjliggöra att sjukvården får tillgång till flygplatsen även om tornet är stängt. Inflygningshjälpmedel och inflygningshjälpljus samt tankningsmöjligheter är t.ex. tillgängligt dygnet runt för helikopter även om flygplatsen är stängd. Detta bidrar till en ökad tillgänglighet och en mer flexibel verksamhet för berörd utförare av samhällsviktiga helikoptertransporter.

Bättre tankningsmöjligheter för polishelikoptrar

Polisflyget driver ett myndighetsgemensamt projekt, Tankning av luftfartyg, för ökad självbetjäning vid tankning av helikoptrar på fler platser än idag. Målet är att skapa ett robust system med tankanläggningar placerade på strategiska platser kompletterat med mobila lösningar för att öka verkningstiden i luften. Projektet har varit igång sedan 2020 och avslutas 2022. Ett antal tankningsanläggningar med självbetjäning har driftsatts på olika flygplatser och flera är under projektering.

Utveckling av ett nätverk med obemannade flygplatser för krisinsatser och nationell samordning

I syfte att undersöka, etablera och visa på hur man i aktörsgemensamma krisinsatser, såsom sjö- och flygräddningsinsatser, eftersök, brottsbekämpning, sjukvårdstransporter, brandbekämpning och terroristdåd, bättre kan använda obemannade beredskapsflygplatser för ökad tillgänglighet och krishantering har ett gemensamt initiativ[61] inletts. Bakom initiativet står Sjöfartsverket tillsammans med Polisflyget, Försvarsmakten, Babcock, Svensk Luftambulans, LFV och SMHI.

Man vill genom initiativet skapa ett komplement till bemannade beredskapsflygplatser men även möta samhällsutvecklingen där fler flygplatser riskerar att läggas ned. I syfte att minimera kostnaden för samhället vill man bland annat utreda den bästa strategin för etablering av den samhällsviktiga infrastrukturen. En nationell samordning saknas för helheten, och i händelse av klimatkriser, pandemier eller förändrat säkerhetsläge ska ett nationellt system kunna användas för att snabbare undsätta nödställda, förflytta resurser, bekämpa brott och rädda fler liv. Projektet ska kunna resultera i en nationellt samordnad infrastruktur som förbättrar den flygande krisberedskapen i Sverige för samhällsviktig helikopterverksamhet. Projektets ambition är att ta fram ett nationellt LLR-nätverk, dvs. ett nätverk bestående av

[60] Ur SOLO, projektansökan till MSB (210930)
[61] Medel äskas från MSB.

flera s.k. Low Level Routes, och en organisation med utpekat huvudmannaskap samt etablera och driftsätta minst sex nationellt viktiga utpekade platser med PinS-procedurer och väderkameror. Utöver detta är ambitionen att SMHIs vädertjänst är utvecklad avseende tillgång till flygväderprognoser.[62]

Såväl tillgång till aktuellt väder som bränsle dygnet runt kommer att vara avgörande för att målsättningen ska kunna nås liksom berörda myndigheters förutsättningar, i första hand Transportstyrelsens, att genomföra tillståndsprövning när det blir aktuellt.

Slutsatser vad gäller övriga synpunkter och pågående utveckling

Trafikverket kan utifrån de synpunkter som har kommit in efter delredovisning av uppdraget den 5 augusti konstatera att flera instanser stödjer en utvidgning av systemet med fler beredskapsflygplatser Instanserna vill även lägga till flera flygplatser till systemet mot bakgrund av olika skäl som förs fram.

Trafikverket konstaterar att de skäl som anförs av dessa instanser förvisso är relevanta, men verket bedömer att skälen sammantaget inte har visat på några nya faktorer som bör leda till en omprövning av tidigare förslag. Den avvägning av anförda argument och samlade behov i enlighet med uppdraget som verket redan har gjort, i kombination med den redovisning av olika ambitionsnivåer för systemet med beredskapsflygplatser som finns i delrapporten, bedöms därmed fortsatt som relevanta.

När det gäller de olika instanser inom samhällsviktiga flygtransporter som pågår eller planeras genomföras görs följande bedömning. Sammantaget bör insatserna framledes kunna minska behovet av flygplatser med beredskap för i vart fall samhällsviktiga flyg-transporter som sker med helikopter. Som ett resultat skulle statens ansvar när det gäller beredskap på luftfartsområdet kunna minska över tid, alternativt att insatserna med statliga medel skulle kunna koncentreras till platser där beredskapen behöver förstärkas.

[62] Ur SOLO, projektansökan till MSB (210930)

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

Beteckning
Dnr: 21RS12470

Er beteckning:
I2021/02082

Regeringskansliet,
Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

Svar på remiss av Trafikverkets del- och slutrapport Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter

Region Örebro län instämmer med Trafikverket att fler beredskapsflygplatser behövs, att systemet för ersättning till flygplatserna bör utvecklas och att regeringen bör ge uppdrag till en myndighet att ha ett operativt funktionsansvar. Dessutom bör de vidare utredningar Trafikverket föreslår genomföras omgående. Det är viktigt att systemet för beredskap inte underfinansieras.

Sammanfattande synpunkter

Region Örebro län anser att

- Förslaget om fler beredskapsflygplatser är rimligt eftersom dagens beredskapsflygplatser inte har tillräcklig kapacitet.
- Utvecklingen av systemet kring beredskapsflygplatser bör utredas vidare, likt Trafikverkets förslag. Sakägare bör involveras i utredningen.
- Länsplaneförordningen ska inte användas för att ge bidrag till beredskapsflygplatser.
- Kostnaderna som tillkommer flygplatserna med beredskapsansvar ska ha skälig täckning.
- Totalförsvarsaspekter bör utredas vidare.
- Regeringen bör peka ut en myndighet med uppdrag att samla information och vara ensamt ansvarig för drift och kommunikation av beredskapsflygplatser.

Postadress
Regionkansliet
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Förslag på beredskapsflygplatser

Region Örebro län delar till fullo Trafikverkets analys om att dagens beredskapsflygplatser inte räcker till och att kapacitet saknas. Sverige bör ha många fler flygplatser som kan fylla behovet för beredskap och totalförsvar och Region Örebro län anser att Trafikverkets förslag är bra.

Det geopolitiska läget i världen har förvärrats de senaste åren och läget har definitivt skärpts under 2022 med anledning av Rysslands invasion av Ukraina. Möjligheten för Sverige att försvara sig, eller hjälpa andra länder med humanitära eller militära ingripanden är väsentliga för Sveriges och andra länders självständighet.

Det alltmer extrema vädret med skogsbränder och översvämningar innebär även det ett ökat behov av mer kapacitet på beredskapsflygplatser. Det innebär också en större geografisk spridning av områden som drabbas och därmed också ett större behov att kunna samarbeta inom och mellan länder. Region Örebro län är glada att Trafikverket pekat ut Örebro flygplats som en framtida beredskapsflygplats och är positiva till förslagets geografiska spridning som kan bidra till ytterligare robusthet.

Utveckling av systemet kring beredskapsflygplatser

Region Örebro län ger medhåll till Trafikverkets förslag att utveckla systemet kring beredskapsflygplatser och att systemet ska vara enkelt. Vad för lösning som rekommenderas bör utredas vidare. Det är viktigt att de utpekade framtida flygplatserna och dess ägare involveras i dialogen om utformning av systemet.

Ersättningsmodell för beredskapsflygplatser

Trafikverket har utrett olika förslag för ersättning till beredskapsflygplatserna och har bland annat tittat på länsplaneförordningen, som idag medger stöd till drift och underhåll av regionala flygplatser. Trafikverket har också tittat på stöd via en ny stödordning eller via statsbidragsförordningen. Båda alternativen är rimliga, anser Region Örebro län.

Region Örebro län anser att stödet för beredskap inte ska komma från länsplanerna eftersom beredskap är en nationell angelägenhet. Länsplanen för regional transportinfrastruktur ska syfta till regional utveckling och inte nationell beredskap. Länsplanerna har de senaste åren drabbats hårt av kostnadsfördyringar i olika objekt över hela landet och har över tid dessutom fått en mindre ökning av medel än vad den nationella planen för transportinfrastruktur har. Länsplanerna i Sverige bör inte urholkas mer.

Örebro flygplats har idag flertalet uppdrag inom beredskap och totalförsvar, bland annat som bas för internationella brandflyg och delaktig i försvarets övningar, t ex Aurora 17. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har uppdraget att hantera EU:s lager för civil krishantering och använder primärt Örebro flygplats, eftersom myndighetens centrallager ligger i Kristinehamns kommun fem mil bort. Örebro flygplats har i dialog med Region Örebro län framhållit att dagens system är kraftigt underfinansierat och den faktiska ersättningen för beredskap är 50 procent av vad stödet egentligen ska ge utfall för. Region Örebro län anser att kostnadstäckningen för de nya beredskapsflygplatserna ska vara skäliga och systemet bör inte underfinansieras.

Totalförsvarsaspekter

Region Örebro län delar Trafikverkets bedömning att en fortsatt utredning bör tillsättas.

Operativt funktionsansvar

Trafikverket föreslår att regeringen pekar ut en aktör som är ansvarig för insamlande av information och för drift och kommunikation.

Region Örebro län delar Trafikverkets uppfattning att en aktör bör pekas ut av regeringen eftersom det skapar enkla informationsflöden och tydligt ansvarsutkrävande. Denne aktör bör vara en statlig myndighet eftersom verksamheten är uppenbart samhällskritisk, vilket kräver hög kvalitet i genomförandet av uppdraget och en statlig finansiering för att uppdraget ska säkras.

För Region Örebro län

Nina Höijer, ordförande Samhällsbyggnadsnämnden

Region Örebro län

6

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033

20RS4413

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 20RS4413

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033

Förslag till beslut
Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen besluta

att överlämna länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 till regeringen.

Sammanfattning
Regeringen har uppdragit Trafikverket och länsplaneupprättarna att ta fram Nationell plan och länsplaner för perioden 2022-2033. Detta uppdrag upprepas var fjärde år för att aktualisera planerna.

Länsplanen för Örebro län har fått en ökad budget jämfört med nuvarande länsplan. Planförslaget inrymmer infrastrukturåtgärder på statligt vägnät som är föreslagna i åtgärdsvalsstudier och medel till medfinansiering av åtgärder på kommunalt och enskilt vägnät samt samfinansiering av åtgärder på nationell infrastruktur. Planen har tagits fram med hjälp av kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen i Örebro län, näringsliv och Svealandstrafiken.

Till länsplanen hör bilagor som beskriver styrande mål och strategier, ett uppdaterat nuläge utifrån flera olika perspektiv, bl a trafiksäkerhet, och en strategisk hållbarhetsbedömning som Trivector tagit fram. I hållbarhetsbedömningen ryms en lagstadgad miljöbedömning och en social konsekvensbedömning.

Planförslaget remitterades mellan 11 oktober 2021 och 21 januari 2022. I stora drag har remissförslaget fått positiv respons och inriktningen och kärnan i planen är bibehållen efter remissen. Remissen föranleder endast mindre förändringar som gör att beslutsversionen skiljer sig något från remissversionen gällande satsningar (objekt).

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 20RS4413

Ärendebeskrivning

Länsplanen är en tolvårig handlingsplan som revideras var fjärde år. Revideringen ger möjlighet att uppdatera aktualiteten i infrastruktursatsningarna och med hänvisning till ny forskning och trender i samhället göra infrastrukturåtgärder som är riktade mot samtida behov identifierade brister.

Vad är nytt med den nya länsplanen och vad är borttaget i den gamla?

Det övergripande målet har omarbetats där klimatet har fått tydligare roll och prioritet i skrivningen än tidigare. Transporteffektivitet har lagts till.

De viktiga *funktionerna* var otydliga för många som arbetar med länsplanen. Funktionerna utgör nu tydligare en bit av en kaka varav en funktion skrivits om för att tydligare lyfta landsbygdsperspektiven.

Strategierna är till för att styra utvecklingen mot att uppnå goda funktioner. Det är nu tydligare att det finns en hierarki mellan strategierna mot tidigare. Framförallt en strategi har skrivits om för att öka fokus på ett jämlikt och jämställt resande.

Planramen har ökat lite grann. Efter regeringens tilldelning i direktivet och Trafikverkets justering av tilldelningen, utifrån vad vi haft för utfall tidigare år, så har budgeten ökat med 3.7 procent till 1 161 miljoner kronor.

Gränsen för namngivna objekt har höjts från 25 miljoner kronor till 50 miljoner kronor.

Ingen remissinstans är emot den uppdaterade inriktningen, en majoritet är positiva.

Fördelning av medel

Fördelningen av pengar mellan åtgärdsområden utvecklas över tid utifrån vilka behov som finns och identifieras i utredningar. Andelen medel till större vägombyggnationer minskas rejält mot tidigare och samtidigt tilldelas mer pengar i planförslaget till alla andra typer av åtgärder. Nedan följer kort sammanfattning av förändringarna:

Åtgärdsområdet *Större vägombyggnationer* minskar från 420 till 202 miljoner kronor. Två stora anledningar är att Svennevad-Kvarntorp är färdigt och att vi inte har något åtgärdsförslag i någon utredning som rekommenderar att vi bygger om en väg till 2+1-väg, vilken är den mest kostnadsdrivande åtgärden. Befintligt *stöd till mötesfria vägar* från Nationell plan kommer att förlängas,

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

det var tidigare begränsat till år 2022. Det innebär att vi kommer få ”rabatt” (OBS preliminärt förslag från Trafikverket som inte blir klargjort förrän nationell plan är beslutad) på objektet Kvarntorp-Almbro än vi fått tidigare. Dock har projektet fördyrats rejält så rabatten kommer knappt märkas. Förbifart Hjulsjö på väg 63 har påbörjats och ligger för genomförande år 1-3.

Inga förändringar mot remissversionen.

Mindre kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät får en ökning från 60 till 80 miljoner kronor. Det beräknas täcka en del av det identifierade behovet med att anpassa tillgängligheten på hållplatser, bygga nya vändplatser och ger utrymme till att bygga pendlarparkeringar.

Inga förändringar mot remissversionen.

Mindre trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät ökar i förslaget från 78 till 150 miljoner kronor. En stor anledning är att åtgärdsförslagen rymmer fler små åtgärder än större vägombyggnationer och att gränsen för namngivna objekt höjts.

Inga förändringar mot remissversionen.

Cykelåtgärder på regionalt vägnät ökar från 100 till 237 miljoner kronor. Tre faktorer påverkar främst; samhällsekonomisk nytta, behov och kostnadsfördyringar. *Stöd till statliga cykelvägar från Nationell plan* är nytt för denna planomgång och kommer enligt Trafikverket att betalas ut baserat på utfall per år som en rabatt (OBS preliminärt förslag från Trafikverket som inte blir klargjort förrän nationell plan är beslutad). Stödet ska hantera kostnadsfördyringarna men det är ingen garanti att man tilldelas rabatt och vi vet inte hur mycket pengar det rör sig om.

Ett nytt cykelobjekt har lagts till, Östansjö – Hallsberg. Detta med anledning av Trafikverkets dubbelspårsprojekt Hallsberg – Degerön. Inom projektet ska väg 529 byggas om och få cykelväg till Östansjö. Nya objektet i länsplanen ska hantera den saknade länken.

För åtgärdsområdet *Samfinansiering av Nationell plan* finns två objekt i förslaget:

- *Frövi bangård* ska byggas om och våra pengar finansierar en cykelbro. Trafikverket har tagit över kostnad för järnvägsplan så nu avsätts 29 istället för 31 miljoner kronor för bron.
- *Kollektivtrafikåtgärder på väg 50.* För att förbättra väg 50 i Örebro med

fokus på kollektivtrafiken, utifrån förslag i en åtgärdsvalsstudie. En fortsatt utredning ska göras, troligtvis med start 2022/2023. 10 miljoner avsätts.

- *Örebro Södra.* I nuvarande länsplan finns 20 miljoner kronor avsatta till åtgärder på *Örebro Södra.* I planförslaget föreslogs medlen tas bort, för enligt Trafikverket dröjer åtgärderna så länge att pengarna i länsplanen inte taktar med den processen. Under hösten har ett arbete med stationen bidragit med mer kunskap och medlen bör ligga kvar och finansiera trafiksäkerhetsåtgärder.

Utvecklingsåtgärder har samma fokus som förut, att finansiera utredningar och hantera hastigt uppkomna behov. *Bristlistan* (avsnitt 6.2) är en prioritering för vilka stråk/platser som ska utredas först. Listan har uppdaterats för att mer akuta behov har uppkommit sedan nuvarande länsplan antogs.

Det *finmaskiga vägnätet*/*mindre vägnätet* har utretts och 30 miljoner kronor avsätts för åtgärder som inte kräver vägplan. En vidare utredning krävs.

Budgeten för *Statlig medfinansiering* till kommunalt och enskilt vägnät utökas från 295 miljoner till 305 miljoner kronor totalt. *BRT-systemet* har tidigarelagts mot planerat och 35 miljoner kronor väntas få utfall 2021. 90 miljoner ligger kvar i planen 2022-2033. Statlig medfinansiering för *Regionbussarnas framkomlighet* ligger kvar med samma summa på 50 miljoner kronor. Regionbussarnas framkomlighet i tätorter är i planförslaget den högst prioriterade bristen och planen är att åtgärder ska hittas innan nästa planrevidering. Utredning ska göras tillsammans med kommunerna och Trafikverket.

Att BRT får utfall 2021 och budgeten ökats lite ger mer pengar till medfinansiering av mindre åtgärder på kommunalt vägnät, från 114 till 140 miljoner.

Statlig medfinansiering för *enskilda vägar* utökas i förslaget från 500 tkr per år till 1 miljon kronor per år, enligt Trafikverkets rekommendation.

Planeringsutrymmet på har hjälpt oss att hantera kostnadsfördyringar i olika objekt. Inget tyder på att fördyringarna kommer att minska och planeringsutrymmet behålls. Sker inga kostnadsfördyringar går dessa pengar till mindre åtgärder på statligt vägnät; cykel, kollektivtrafik, trafiksäkerhet eller åtgärder som kan skapa effektivare godsflöden.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 20RS4413

Beredning
Beslut av länsplanen tas först i Samhällsbyggnadsnämnden. Beslutet handlar om att låta Regionstyrelsen fatta beslut om att skicka länsplanen till regeringskansliet. Därefter tar regeringen beslut om Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033, där Region Örebro läns länsplan ingår. När Nationell plan är beslutad återstår ett formellt beslut i regionfullmäktige om att fastställa länsplanen. Vid fastställandet kan fördelningen av medel i länsplanen inte ändras.

Bedömning
Bilagt finns en strategisk hållbarhetsbedömning av planförslaget, objektivt framtagen av Trivector.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven
Den strategiska hållbarhetsbedömningen av planförslaget hanterar även dessa perspektiv.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet att skicka ut länsplanen på remiss får inga ekonomiska konsekvenser för Region Örebro läns budget.

Beslutsunderlag
Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033
Bilaga 1 – Mål och planer som påverkar länsplanen
Bilaga 2 – Nuläge
Bilaga 3 – Analys av trafiksäkerhetsutveckling av Trafikverket
Bilaga 4 - Strategisk hållbarhetsbedömning för länsplan 2022-2033
Remissynpunkter med bemötanden
FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033

Johan Ljung
Områdeschef

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 20RS4413

Skickas till:
Regionstyrelsen

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2022-2033

Version: 1

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2022-2033

2021-10-01

Förord

Förord skrivs av Regionråd Nina Höijer.

Sammanfattning

Regeringen beslutade den 23 juni 2021 att ge Region Örebro län i uppdrag att upprätta en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för utveckling av transportsystemet för perioden 2022–2033. Direktivet fastslår att den av regionen upprättade länsplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till till att uppfylla mål på såväl nationell som regional nivå. Med utgångspunkt i relevanta mål och planer har ett övergripande mål formulerats:
Länsplanen ska bidra till minskad klimatpåverkan i linje med regionala mål och utveckla tillgängligheten för att förbättra möjligheterna till transporteffektiva resor och transport av gods.

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

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

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

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

När länsplanen antas pågår byggnation och planering för vissa större åtgärder. Dessa är betraktade som fortsatt prioriterade för genomförande och belastar framförallt de första fyra åren i planperioden. Den totala kostnaden för dessa åtgärder är 522 miljoner kronor, cirka 45 procent av den ekonomiska ramen för hela planperioden. Utrymmet för nya åtgärder uppgår till 639 miljoner kronor. Dessa kommer främst att genomföras år 2026 – 2033.

Medlen delas in i ett antal potter där fördelningen ska ses som en inriktning på hur utfallet ska bli över hela planperioden. Det innebär att det ett år kan gå procentuellt mer medel till ett visst område, men det justeras då kommande år. Av tillkommande medel används mer

än hälften till mindre åtgärder på både statlig och kommunal infrastruktur för cykel, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö samt mindre satsningar på väg 50 och det mindre statliga vägnätet.

Örebro län	Summa 2022-2033	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Planram	1161			
Större vägombyggnationer	262	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro	127	127		
Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö	75	75		
Länsväg 244 Lilla Mon-Stribergskorset	60			60
Kollektivtrafik	75	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Mindre kollektivtrafikåtgärder	75	12	18	45
Trafiksäkerhet	100	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Mindre TS-åtgärder	100	18	36	46
Cykel, regionalt vägnät	237	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Grythyttan-Hällefors	36	36		
Norra Bro-Almbro	30		30	
Sannahed-Ralavägen	21		21	
Östansjö-Hallsberg	30		30	
Cykelåtgärder (pott)	120	10	31	79
Utvecklingsåtgärder	95			
Samfinansiering av nationell plan	49	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Frövi bangård (cykelbro)	29		29	
Örebro Södra	20			20
Utvecklingspotten	46	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Finmaskigt vägnät	30		15	15
Utvecklingspott (utredningar)	16	4	4	8
Statlig medfinansiering	300	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Snabbussar Örebro (BRT)	90	70	20	
Regionbussarnas framkomlighet	50			50
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	145	31	35	79
Enskilda vägar	15	3	3	9
Totalt	**1069**	**395**	**275**	**491**
Planeringsutrymme, ca 8%	**92**	**9**	**18**	**65**
Medfinansiering från Nationell plan mötesfria vägar	37	37	?	

Medfinansiering från Nationell plan cykelvägar	?	?	?	

Så här fördelas länsplanens planram på 1 161 000 000 kronor över åren 2022-2033.

Innehåll

Förord 3
Sammanfattning 4
1. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 11
Viktiga ändringar i Kapitel 1 11
1.1 Bakgrund och syfte 11
1.2 Underlag, mål och inriktning 11
1.3 Genomförande, ändring och uppföljning....12
1.3.1 Genomförande....12
1.3.2 Ändring och uppföljning 13
Viktiga ändringar i Kapitel 2 14
2. Mål och planer som påverkar länsplanen 14
3. Länsplanens mål och inriktning....15
Viktiga ändringar i Kapitel 3 15
3.1 Länsplanens mål och strategier....15
3.1.1 Länsplanens mål....17
3.1.2 Länsplanens prioriterade funktioner 17
3.1.3 Länsplanens strategier 18
Viktiga ändringar i Kapitel 4 22
4. Detta är Örebro län 22
4.1 Örebro län i korthet....22
4.2 Nulägesbeskrivning 23
4.2.1 Trender 23
4.2.2 Uppföljning transportpolitiska mål....24
4.2.3 Klimat och miljö....25
4.2.4 Folkhälsa 25
4.2.5 Jämlikhet och jämställdhet....26
4.2.6 Befolkning och sysselsättning....26
5. Tillstånd och brister i transportsystemet 28
Viktiga ändringar i Kapitel 5 28
5.1 Tillgänglighet....28
5.2 Trafiksäkerhet....35
5.2.1 Olyckor....35
5.2.2 Trafiksäkerhetsklassificering....38
5.2.3 Identifierade åtgärder....39
5.3 Transportstråk i Örebro län....41
5.3.1 Transeuropeiskt transportnät – TEN-T 42
5.3.2 TEN-T stomnät 43

5.3.3 Övergripande nät TEN-T 43
5.3.4 Europeiska transportkorridorer enligt CEF-förordningen44
5.3.5 Stockholm-Västerås/Eskilstuna-Örebro-Karlskoga-Karlstad-Oslo 44
5.3.6 Stockholm-Örebro/Hallsberg-Laxå-Skövde-Göteborg .46
5.3.7 Jönköping-Mjölby-Askersund-Örebro-Kopparberg-Ludvika-Borlänge 47
5.3.8 Örebro-Norrköping 48
5.3.9 Örebro/Hallsberg/Kumla-Katrineholm 49
5.3.10 Örebro-Lindesberg-Fagersta-Gävle 49
5.3.11 Örebro-Nora-Hällefors 50
5.3.12 Lindesberg-Arboga 51
5.3.13 Askersund-Laxå-Degerfors-Karlskoga-Hällefors 51
5.3.14 Karlskoga-Nora 52
5.3.15 Karlskoga, Gyttorp respektive Filipstad-Hällefors-Kopparberg 52
5.3.16 Nora-Lindesberg 53
5.3.17 Fjugesta - Kumla 54
5.3.18 Mullhyttan – Fjugesta – Lanna – Örebro 54
5.3.19 Örebro stad 54
6. Prioriteringar i länsplanen 2022-2033 56
Viktiga ändringar i Kapitel 6 56
6.1 Större vägombyggnationer, 260 mnkr 56
6.1.1 Riksväg 51, Kvarntorp-Almbro, 127 mnkr 56
6.1.2 Riksväg 63, Förbifart Hjulsjö, 75 mnkr 57
6.1.3 Länsväg 244, Lilla Mon – Stribergskorset, 60mnkr 57
6.2 Mindre åtgärder på regionalt vägnät 58
6.2.1 Kollektivtrafik, 75 mnkr 58
6.2.2 Cykel, 237 mnkr 58
6.2.3 Trafiksäkerhet, 100 mnkr 59
6.3 Utvecklingsåtgärder 60
6.3.1 Utvecklingspott, 16 mnkr 60
6.3.2 Finmaskigt vägnät, 30 mnkr 63
6.3.3 Samfinansiering av åtgärder i nationell plan 63

6.4 Statlig medfinansiering 64
6.4.1 Strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar....64
6.5 Planeringsutrymme, 92 mnkr....66
Viktiga ändringar i Kapitel 7....67
7. Ekonomisk fördelning av planen....67
7.1 Fördelning över planperioden....67
7.2 Fördelning mellan åtgärdsområden....70
7.3 Fördelning mellan trafikslag....71
7.4 Sam- och medfinansiering....72
Viktiga ändringar i Kapitel 8....73
8. Samband med nationell plan och grannlänens planer....73
8.1 Nationell plan....73
8.2 Grannlänens planer....73
Viktiga ändringar i Kapitel 9....75
9. Effektbeskrivning....75
9.1 Strategisk hållbarhetsbedömning....75
9.1.1 Bedömning av effekter....75
9.2 Effekter på tillväxt och bostadsbyggande....76

Viktiga ändringar i Kapitel 1

I nuvarande plan är formuleringen att årliga beslut ska fattas om genomförande. Det är förändrat till ”vid behov”. Anledningen är att det inte är möjligt att takta årliga beslut med Trafikverkets processer.

Gränsen för namngivna objekt har höjts från 25 miljoner kronor till 50 miljoner kronor.

Trafikverket ska utforma ett stöd till regionala cykelvägar och förlänga stödet för mötesfria vägar som hjälper genomförandet.

Inga större förändringar mellan remiss och beslutsversion. Cykelavsnittet är uppdaterat.

1. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033

1.1 Bakgrund och syfte

Region Örebro län tar på uppdrag av regeringen fram länsplan för regional transportinfrastruktur som en del av det regionala utvecklingsansvaret. Trafikverket tar på liknande uppdrag fram en nationell plan för utveckling av transportsystemet. Den nationella transportplanen omfattar investeringar på de nationella vägarna, investeringar i statliga järnvägar, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, trimnings- och Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2022-2033miljöåtgärder samt bärighetsåtgärder. Trafikverket är den myndighet som ansvarar för att ta fram och genomföra åtgärder i den nationella transportplanen.

Den regionala länsplanen för transportinfrastruktur innehåller medel för investeringar på regionala statliga vägar för person- och godstransporter samt för kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet. Planen innehåller även statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet. Länsplanerna kan även innehålla samfinansiering av åtgärder i nationella planen. Det är Region Örebro län som ansvarar för att prioritera åtgärder till länsplanen för Örebro län men planen genomförs av Trafikverket. Länsplanen visar hur fördelningen av medlen för perioden ser ut, vilka prioriteringar som gjorts och hur dessa prioriteringar motiveras.

1.2 Underlag, mål och inriktning

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

Det övergripande målet för transportpolitiken om att säkerställa en samhällsekonomisk, effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånare och näringsliv i hela landet. Åtgärdsplaneringen är ett viktigt instrument för att nå det övergripande målet för transportpolitiken med funktions- och hänsynsmålen, som sinsemellan är jämbördiga.

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

1.3 Genomförande, ändring och uppföljning

1.3.1 Genomförande

Länsplanen fastställs av regionfullmäktige, men i vilken ordning eller exakta vilka åtgärder som ska genomföras är inte beslutade för hela planperioden. I huvudsak tas beslut vid revidering av länsplanen vart fjärde år men ibland kan tilläggsbeslut krävas. Tilläggsbeslut sker vid behov av Samhällsbyggnadsnämnden för att ge underlag till Trafikverkets genomförande av planen. Då kan vi hålla jämn takt med Trafikverkets processer för att få en stabil plan med god framdrift i projekten och bra utfall av medlen. Underlag till sådana beslut hämtas från utredningar som genomförs i dialog med kommuner, länsstyrelse och andra relevanta aktörer.

Så här ser Region Örebro läns kontinuerliga dialog med Trafikverket och kommunerna ut.

- Samverkansmöten om genomförande av länsplan hålls med Trafikverket med jämna mellanrum enligt överenskommen struktur.
- Dialog om infrastruktur förs med kommunerna vid minst två tillfällen per år, förslagsvis med befintliga konstellationer, exempelvis *regional beredningsgrupp till regionala chefssamverkansgruppen för verksamhetsområdet trafik och infrastruktur*, och vid behov med gruppen för kommunchefer och regiondirektör, *KCRD*.
- Ansvarig tjänsteperson för länsplanen ska besöka varje enskild kommun i länet med jämna mellanrum för omvärldsbevakning och dialog om brister och behov samt synkronisering av kommunal och regional utveckling av infrastruktur. Det är fördelaktigt om kommunbesöken genomförs tillsammans med Trafikverket som är genomförare av länsplanen och ansvarig för drift och underhåll på statligt vägnät samt utveckling av, bland annat, järnväg och nationellt vägnät.

Statlig medfinansiering

Objekt som ligger på det kommunala vägnätet kan få statlig medfinansiering från planen med upp till 50 procent. Här finns medel till kollektivtrafikåtgärder liksom till trafiksäkerhets-, miljö-, och cykelåtgärder. Kommunerna kan ansöka om medel enligt *förordning om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.* (SFS 2009:237). Ansökningsperioden inleds alltid på hösten med ett dialogmöte där kommunerna får information om processen och vi för diskussion om brister och behov i infrastrukturen. Sedan kan de ansöka om medel till månadsskiftet februari/mars. Ansökningar behandlas och prioriteras av *Infragruppen*, ett samarbete mellan Region Örebro län och Svealandstrafiken. Trafikverket fattar beslut om åtgärder och meddelar Region Örebro län och kommunerna under våren.

För statlig medfinansiering på enskilt vägnät är ansökningsperioden öppen året runt. Ansökningsprocessen sköter Trafikverket och har dialog om förslag till beslut med Region Örebro län när ansökningar väl har inkommit.

Cykel

Regionala cykelvägar finansieras i första hand av länsplanen till 100 procent utefter prioriteringar i cykelplanen. Vi har kontinuerlig dialog kring utbyggnad av cykelinfrastruktur med kommunerna. Strävan i *Regional cykelplan för Örebro län 2022* är att få en helhet i cykelvägnätet där cyklisterna inte märker att det är olika väghållare på olika delsträckor. Här behöver vi en förbättrad dialog med kommunerna och Trafikverket och ett nytänkande. Det kan innebära att kommuner medfinansierar utveckling av statlig infrastruktur på samma sätt som länsplanen medfinansierar åtgärder på kommunal infrastruktur. Eftersom cykelplanen är en precisering av länsplanens cykelprioriteringar ska Trafikverket i sitt uppdrag att genomföra länsplanen även genomföra cykelplanen. Cykelplanen remitteras våren 2022.

1.3.2 Ändring och uppföljning

Enligt *förordningen för länsplaner för regional transportinfrastruktur* (SFS 1997:263) ska länsplanen revideras om det sker en väsentlig avvikelse i innehållet i den fastställda länsplanen. Exempelvis om en åtgärd skulle få en väldigt stor kostnadsförändring som innebär att en annan åtgärd inte kan genomföras enligt plan eller att en så kallad trimningsåtgärd (<50 miljoner kronor) blir så dyr att den överstiger gränsen för namngivna objekt (>50 miljoner kronor) och måste namngivas i länsplanen. En sådan revidering ska stämmas av med Trafikverket, länsstyrelsen och länets kommuner samt andra berörda myndigheter och en kopia ska skickas till regeringen.

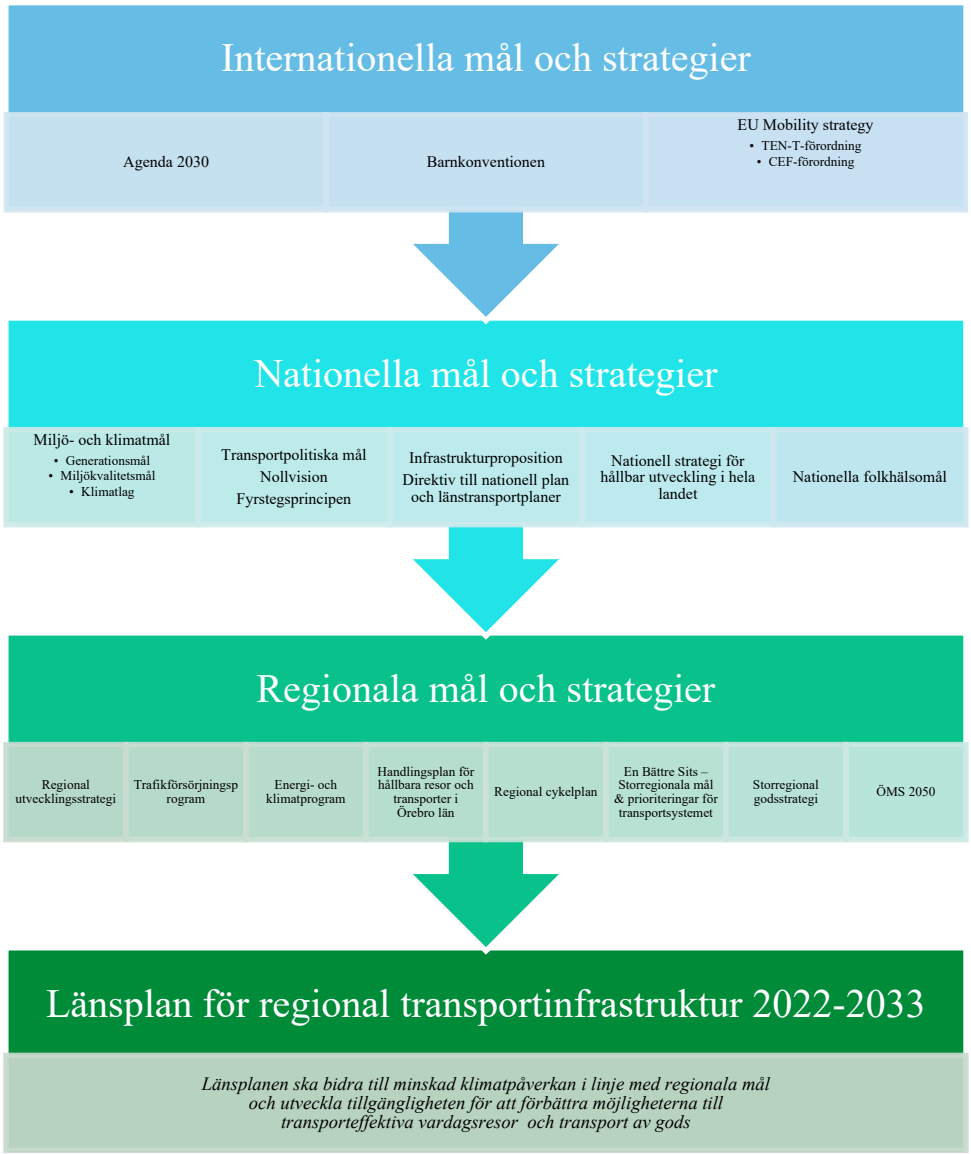
Enligt *förordningen för länsplaner för regional transportinfrastruktur* (SFS 1997:263) ska Trafikverket årligen följa upp utfallet i länsplanen med en redovisning av genomförda åtgärder. Uppföljningen ska presenteras för Samhällsbyggnadsnämnden av ansvarig tjänsteperson när den har blivit inrapporterad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

Viktiga ändringar i Kapitel 2

Mål som påverkar länsplanen beskrivs i bilaga 1. Nya mål och strategier som inte fanns, eller har uppdaterats, sedan länsplanen 2018-2029 togs fram är bland annat ”Den gröna given”, Klimatlagen, Barnkonventionen, Nationell strategi för hållbar regional utveckling, Nationella folkhälsomål, EBS systemanalys, Storregional godsstrategi, ÖMS 2050, Regional utvecklingsstrategi, Energi- och klimatprogram och Handlingsplan för hållbara transporter.

2. Mål och planer som påverkar länsplanen

Länsplanen är målstyrd och ska bidra till ett antal övergripande och även konkreta mål på olika nivåer. När vi har tagit fram länsplanen har vi tagit hänsyn till olika mål och initiativ på internationell, nationell, storregional och regional nivå. Bilden nedan ger en översikt. I bilaga 1 finns en fullständig beskrivning av det länsplanen förhåller sig till.



Viktiga ändringar i Kapitel 3

Det övergripande målet har förändrats något. Klimatet tar större plats och begreppet ”transporteffektivitet” är infört. Målet berör nu resor överlag samt gods, inte bara pendling och godstransporter.

Funktionerna visas nu tydligare som delar av en helhet som vi vill arbeta för att förbättra. Landsbygderna lyfts tydligare.

Strategierna är något förändrade och har en tydligare prioritering. Vardagsresandet har blivit resande överlag och fokus är tydligare för att arbete för jämlikt och jämställt resande. Begreppet ”proportionell universalism” är infört som del av strategin att prioritera jämlikhet och jämställdhet.

Inga större förändringar mellan remiss och beslutsversion.

3. Länsplanens mål och inriktning

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

Ungefär hälften av medlen i länsplanen för åren 2022-2033 tas i anspråk av tidigare beslutade åtgärder I realiteten innebär det att inriktningen i denna länsplan främst kommer att påverka den andra hälften vilket gör det ännu viktigare att välja de åtgärder som är smarta och har bäst effekt för hur människor använder infrastrukturen. De åtgärder som väljs kommer att genomföras under planperiodens senare del och därefter. Mål och prioriterade funktioner har därför ett tidsperspektiv bortom planperioden.

3.1 Länsplanens mål och strategier

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

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

Övergripande mål för länsplanen:

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

Funktioner



Strategier

- Planera enligt fyrstegsprincipen
- Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag
- Prioritera åtgärder i de regionalt viktiga stråken
- Fokus på jämlikt och jämställt resande
- Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

3.1.1 Länsplanens mål

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

Övergripande mål för länsplanen:

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

3.1.2 Länsplanens prioriterade funktioner

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

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

Tillgänglighet till Örebro

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

Tillgänglighet i tvärförbindelser

Tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna mellan kommunhuvudorter och transportnoder är viktiga för möjligheten till studie- eller arbetspendling samt dagligt utbyte av varor och tjänster. I vissa av de regionala tvärförbindelserna finns redan i dag etablerade relationer för arbetspendling. Dessa bör vi bygga vidare på för att uppnå en

flerkärnighet där hela länet har förutsättningar för en positiv utveckling när det gäller kompetensförsörjning, sysselsättning och bostadsmarknad.

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

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

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

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

3.1.3 Länsplanens strategier

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

Planera enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen[1] är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen – 1. Tänk om, 2. Optimera, 3. Bygg om, 4. Bygg nytt – täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.

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

Region Örebro län kommer eftersträva åtgärder som styr mot beteendeförändring och minskar behovet av fysiska åtgärder, steg 1 och steg 2 enligt fyrstegsprincipen. Att planera enligt principen skapar förutsättningar för att hitta åtgärder som bidrar till minskat behov av resor och transporter samt till överflyttning av resor och transporter till hållbarare trafikslag. Om en åtgärd bedöms bidra till sådana överflyttningseffekter ska detta vara en del av bedömningen vid val av åtgärder i exempelvis åtgärdsvalsstudier. Även digital infrastruktur bör beaktas i samband med planering av transportinfrastruktur för att vidareutveckla och skapa förutsättningar för att dra nytta av digitaliseringens möjligheter.

Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag

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

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

[1] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/ (Hämtad 2021-09-22)

enligt strukturbilden för bebyggelse och kollektivtrafik i den regionala utvecklingsstrategin[2]. För cykel gäller prioriteringsgrunderna i den regionala cykelplanen.

Prioritera åtgärder i de regionalt viktiga stråken

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

Eftersom vardagsresor mellan och inom tätorter ofta går i starka stråk får många resenärer del av förbättringar i stråken för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet. Det finns även potential att påverka färdmedelsandelar och rikta åtgärder för att kollektivtrafik ska vara relevant i stråket. Med förändrade arbetssätt kopplat till digitalisering och pandemi arbetar fler hemifrån, främst invånare i Örebro kommun. Konsekvensen blir att vardagsresandet förändras på vissa håll i länet genom att fler rörelser blir lokala och fritidsresandet ökar. De flesta kommer dock fortsatt att ha platsbundna arbeten, särskilt i länets landsbygder. Det lokala fritidsresandet kan gynnas av åtgärder i stråk som primärt är viktiga för arbetspendling, skolresor och serviceresor men vissa relationer kan ibland behöva utvecklas separat från dessa för att gynna exempelvis hållbar turism.

Fokus på jämlikt och jämställt resande

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

Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

[2] https://utveckling.regionorebrolan.se/sv/regionala-utvecklingsstrategin/ (Hämtad 2021-09-22)

Effektiv och hållbar logistik uppstår framförallt när den är ekonomiskt lönsam. Länsplanen kan bidra till lönsamma, hållbara godsflöden genom investeringar som exempelvis förbättrar möjligheten att flytta över gods från väg till järnväg. Vissa flöden kommer dock även fortsättningsvis hanteras effektivast på lastbil och det är därför viktigt att även väginfrastrukturen är robust, har hög framkomlighet, är trafiksäker och ger möjlighet till så miljöeffektiva vägtransporter som möjligt. Det gäller både i de viktigaste stråken och på mindre vägar i landsbygderna där Örebro län har brister i den grundläggande tillgängligheten för godstransporter.

Förutsättningar för effektiva godstransporter skapas i första hand genom att fokusera på investeringar i de stråk som identifierats i strukturbild för godstransporter och logistik i den regionala utvecklingsstrategin. Åtgärder för att förbättra och bibehålla god framkomlighet för godstrafiken samt åtgärder för att bidra till att andelen gods på miljövänliga trafikslag, framförallt järnväg, ökar är därför prioriterade. Åtgärderna ska också bidra till att öka konkurrenskraften för logistiknäringen som helhet och att stärka regionens logistikläge.

Viktiga ändringar i Kapitel 4
Kapitlet är nu en sammanfattning av bilaga 2, som delvis motsvarar kapitel 2 i länsplanen 2018-2029.

Inga större förändringar mellan remiss och beslutsversion.

4. Detta är Örebro län

4.1 Örebro län i korthet

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

Örebro län genomkorsas av Sveriges största transportleder för gods, både på väg och på järnväg. Tillsammans utgör Västra stambanan, Mälarbanan, E18 och E20 de nationellt viktiga stråken mellan Stockholm och Oslo samt Stockholm och Göteborg. Väg 50 fyller tillsammans med Godsstråket genom Bergslagen en viktig funktion i att knyta samman norra delarna av Sverige med de södra delarna av landet och Centraleuropa. Hallsberg är landets viktigaste godsnod med stor betydelse även ur ett internationellt perspektiv. Örebro flygplats är Sveriges fjärde största fraktflygplats.



Örebro kommun, där hälften av länets invånare bor, är i kraft av sin storlek och utbildnings- och arbetsmarknad ofrånkomligt den dominerande staden i länet. Men alla

kommuner är viktiga och alla är beroende av varandra. Behov av kompetens, bostäder, livsmedel, kultur och natur visar tydligt hur mycket nytta vi har av att växa och komplettera varandra.

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

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

4.2 Nulägesbeskrivning

Det här avsnittet är en sammanfattning av bilaga 2, som beskriver nuläget i länet utifrån trender, klimat och miljö, hälsa, boendemiljöer, transporter och tillgänglighet.

4.2.1 Trender

Fem megatrender som identifierats påverkar oss, människan; *globalisering, digitalisering och teknisk utveckling, urbanisering, demografiska förändringar* och *hållbarhetsfokus.*[3]

- *Globaliseringen* har påverkats av pandemin och färre reser mellan länder nu. Hur den trenden blir på sikt är osäker. Däremot har den digitala globaliseringen fått ett stort uppsving under pandemin och den globala handeln ökat.
- *Digitalisering och teknisk utveckling* har snabbspolats när pandemin tvingat oss till drastiska åtgärder som förändrat beteenden som påverkat både arbetsvanor och transportbeteenden. Att utvecklingen kommer fortsätta i samma riktning efter pandemin är säkert, vilket ställer krav på utbyggnad av digital infrastruktur.
- *Urbaniseringen* påverkas av den digitala utvecklingen. När digital infrastruktur och tekniska möjligheter utvecklas minskar det den geografiska platsens betydelse och

[3] Omvärldsrapport 2021, Region Örebro län, 2021.

skapar en förskjutning av ekonomiska aktiviteter. I vanliga fall är tillgången till arbete inom pendlingsavstånd den enskilt viktigaste källan till variation i bostadspriser men det tenderar att ändras. En folkförflyttning till platser med höga attraktiva värden kan påverka åldersstrukturen i olika geografier. När distansarbete gör avståndet mellan bostad och arbetsplats mindre viktigt ges möjligheter till platser vid sidan av de stora stråken att utvecklas. Distansarbete har trendmässigt ökat i Sverige under den senaste tioårsperioden och det finns undersökningar som tyder på att det fyr- eller femdubblats under pandemin.

- *Demografiska förändringar* har påverkats strukturellt av pandemin. Sveriges folkökning har varit den lägsta på flera år på grund av minskad invandring under pandemin, vilket kan ha påverkan på åldersstrukturen på sikt.
- *Hållbarhetsfokus* har ökat de senaste åren och cirkulär ekonomi, återbruk, uthyrning, up-cycling och hållbart resande har blivit allt vanligare. ”Hållbarhet som en tjänst”-lösningar vägleder till smarta val kombinerat med bekvämlighet.

Trafikverket har titta på liknande megatrender som de kopplar till förändringar i transportsystemet[4]. Trafikverket pekar på att:

- Transportsystemet blir mer digitaliserat och automatiserat.
- Nya digitala tjänster skapar ”det femte trafikslaget” som innebär resfri tillgänglighet vilket gör att resor inte alls behöver.
- Ökade krav på lägre växthusgasutsläpp från fordon och krav på fossilfrihet.
- Trycket på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter väntas öka i takt med befolkningstillväxten, vilket ökar krav på tillgänglighet och mobilitet.
- Godstrafiken väntas öka kraftigt men kan motverkas genom ökad transporteffektivitet och överflyttning mellan trafikslag.
- Transportsystemet blir mer integrerat i samhällsutvecklingen vilket ställer ökat krav på samhällsplaneringen.
- Ökade krav på samhällssäkerhet och robusta transportsystem.
- Ökad uppmärksamhet kring trygghetsfrågan i transportsystemet

4.2.2 Uppföljning transportpolitiska mål

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

Det övergripande transportpolitiska målet och tillhörande funktionsmål har över de tre senaste åren en genomgående negativ utveckling vilket innebär en övervägande negativ

[4] Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2018.

utveckling generellt och särskilt för indikatorerna som rör funktionsmålet. Genomgående negativ utveckling har indikatorn om fysiskt aktiva resor samtidigt som tillgänglighet utan transporter ökat och tillgänglighet för persontransporter samt användbarhet för alla i transportsystemet utvecklats negativt eller neutralt. Energieffektivitet har neutral utveckling för alla tre år precis som den samhällsekonomiska effektiviteten i transportsystemet.

Hänsynsmålet har en neutral utveckling över de tre senaste åren där påverkan på naturmiljö och människors livsmiljö inte förändrats nämnvärt. Utvecklingen för växthusgasutsläpp samt omkomna och allvarligt skadade är positiv sedan 2009 men går för långsamt för att nå delmålen.

4.2.3 Klimat och miljö

För att nå regionala klimatmål till 2030 finns ett flertal åtgärder identifierade i *Handlingsplan för hållbara transporter* för att minska transportsektorns växthusgasutsläpp med 70 procent jämfört med nivån för år 2010. Länsplanen kan inte finansiera utbyggnad av infrastruktur för förnybara bränslen men kan skapa förutsättningar för effektiva körsträckor genom att utveckla av infrastrukturen. För länsplanen kan åtgärder handla om att öka förutsättningar för transporteffektivitet eller bidrar till ändrade beteenden där överflyttning görs till resor med hållbara trafikslag, vilket kan minska utsläppen av växthusgaser. Det kan innebära normförebyggande åtgärder som är utanför länsplanens ramar, exempelvis trygghetsåtgärder i kollektivtrafiken, utbildning av barn och vuxna i trafiksäkerhet, lagändringar, styrmedel, ökad välvilja att dela data mellan godsföretag och samköra gods, bättre samarbete mellan näringsliv och offentliga aktörer. Det kan också innebära åtgärder som berör länsplanen direkt och kan handla om åtgärder för transporteffektivitet genom att främja hållbart resande som tryggt utformade bytespunkter, cykelvägar till/från skolor och bytespunkter och hastighetsöversyner.

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

4.2.4 Folkhälsa

En god folkhälsa innebär att så många som möjligt i befolkningen har en bra fysisk och psykisk hälsa, och att hälsan är jämnt fördelad mellan olika grupper i samhället. Hälsan är viktig för den enskilda individen, och bidrar även till att stärka samhällets utveckling. En god och jämlikt fördelad folkhälsa är även centralt för en hållbar utveckling. Där är vi inte idag. *Proportionell universalism* innebär att när vi gör insatser för att förbättra hälsa bör insatserna vara universella, det vill säga riktade till hela befolkningen, men samtidigt vara proportionella till de behov som finns i mer utsatta grupper. Med andra ord, när vi

utvecklar transportinfrastrukturen för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet i det allmänna transportsystemet bör det göras särskilda insatser för socialt utsatta grupper. För att nå de nationella målen om folkhälsa rekommenderas av Folkhälsomyndigheten att man börjar med barnens livsvillkor och barnens boendemiljöer. Åtgärder ska alltså gynna alla men vara särskilt riktade till vissa socialt utsatta grupper, framförallt barn.

4.2.5 Jämlikhet och jämställdhet

I de transportpolitiska målen står det att transportsystemet ska vara utformat som jämlikt och jämställt. Dagens transportsystem är varken jämlikt eller jämställt och mycket beror på en historisk skuld i planeringen. De som arbetat med planering och suttit på beslutsfattande positioner har inte varit representativt för samhället, vilket har missgynnat sociala grupper med mindre makt som har svårare att komma till tals.

Kvinnor och män har olika beteende i transportsystemet. Kvinnors resvanor har högre trafiksäkerhet samt lägre utsläpp och energianvändning jämfört med mäns. Med ett fullt ut jämställt transportsystem och samhälle skulle inte resandet se ut som idag. Det handlar om att skapa lika förutsättningar att välja typ av resa. Skillnaden i transportbeteende mellan män och kvinnor i Sverige är så stor att om alla män skulle resa som kvinnor skulle energianvändningen i transportsystemet minska med nästan 20 procent[5]. Ett jämställt transportsystem har stor potential att bidra till ökad folkhälsa.

För ett mer jämlikt och jämställt transportsystem behöver åtgärder riktas för att skapa ett mer hållbart resande som i huvudsak sker till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

4.2.6 Befolkning och sysselsättning

Befolkningen i Örebro län har växt med tio procent sedan 1995. Till år 2040 beräknar Statistiska centralbyrån (SCB) 324 000 personer i Örebro län. Här kan också noteras att en fortsatt ojämn inomregional fördelning förutspås där merparten av de nya invånarna kommer till Örebro, Kumla, Hallsberg och Lekeberg. Örebro och Lekeberg förväntas öka mest procentuellt, 13 respektive 15 procent. Örebro kommun har dock själva en egen prognos som är högre än den SCB gjort. I Ljusnarsberg och Laxå kommuner förväntas en minskning med tio procent medan övriga kommuner står still, minskar eller ökar, fast mindre än länets ökning i sin helhet[6].

Regionförstoring är ett geografiskt begrepp som innebär att lokala arbetsmarknadsregioner växer samman. Detta sker bland annat genom att kommunikationerna i området byggs ut, vilket möjliggör pendling från landsbygd och mindre orter till arbete eller studier i större orter – eller omvänt. Regionförstoring antas

[5] Rapport – jämställdhet och transportsystemet. 2020. Vinnova.

[6] Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2021-2040. SCB, 2021.

vara en faktor som starkt bidrar till den regionala utvecklingen. Inom länet har urbaniseringen i Örebro län liksom i övriga delar av landet lett till en demografisk förskjutning av befolkningen mot Örebro och kommuner med nära geografisk anknytning till Örebro. Det är städernas storlek och täthet som lockar med nya möjligheter till företagande och försörjning, utbildning, kultur och upplevelser. Enligt den regionala utvecklingsstrategin kommer kraven på djupare kunskaper inom allt smalare och mer nischade arbetsfält leda till att det krävs ett större befolkningsunderlag för att hitta rätt kompetens inom arbetsmarknaden. Tätbefolkade och folkrika regioner är därför ofta mer attraktiva för företagsetableringar och investeringar än mindre tätbefolkade regioner. Det är också en orsak till att Örebro som stad växer då många människor lockas till de större städerna. Antingen flyttar de dit eller så pendlar de dit. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser allt längre sträckor till sina arbeten med en allt snabbare förstoring av arbetsmarknadsregionerna som följd.

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

Hur läget kommer se ut i framtiden är osäkert med tanke på de trender vi ser och pandemins långvariga effekter som än inte är kända.

Viktiga ändringar i Kapitel 5

ScanMed-korridoren har förlängts norrut, vilket innebär att mer infrastruktur i länet nu ingår i det transeuropeiska transportnätverket TEN-T. Det gäller Godsstråket genom Bergslagen mellan Hallsberg och Gävle, via Örebro.

Stråkbeskrivningarna har uppdaterats utifrån de åtgärder som genomförts och de brister och behov som identifierats de senaste fyra åren.

Mellan remiss och beslutsversion har de inomregionala skillnaderna belysts mer. I bilaga 3 utvecklas texten mer än i huvuddokumentet. Stråket Lanna-Fjugesta-Mullhyttan har tillkommit. Annars endast mindre justeringar av text utifrån synpunkter.

5. Tillstånd och brister i transportsystemet

Detta kapitel består av ett avsnitt om tillgänglighet och trafiksäkerhet (bilaga 3). För fördjupad kunskap rekommenderas bilagan.

5.1 Tillgänglighet

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

Geografiska skillnader

Det finns stora geografiska skillnader mellan regioner och även inom regioner. Rapporter, som Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen 2021, visar på att regioner med god respektive dålig tillgänglighet utvecklas i motsatt riktning och olika takt. Regioner med dålig tillgänglighet får sämre tillgänglighet och regioner med god tillgänglighet får ännu bättre tillgänglighet. Det är en negativ trend som visar att klyftan mellan olika regioner ökar och samma trend finns inom regioner där skillnaden mellan stad och land även den ökar.

Tillgängligheten till skolor och framförallt gymnasieskolor är väsentligt lägre i landsbygds- och pendlingskommuner än i storstäder. För tillgänglighet till dagligvaruhandel, livsmedelsbutiker och vårdcentraler ökar det geografiska avståndet till målpunkterna nästan exponentiellt mellan kommungrupperna ”Storstäder” och ”Landsbygdskommun med besöksnäring” och tillgängligheten blir sämre ju glesare befolkningen är i kommunen. Människors restid är i snitt högst i pendlingskommuner nära storstäder. Tittar man på färdtid till målpunkterna är tillgängligheten med bil god överallt medan cykel och gång inte når samma tillgänglighetsgrad. Enligt Trafikanalys bor minst 84 procent av befolkningen i landsbygdskommuner inom 1 000 meter från en trafikerad kollektivtrafikhållplats.

	Livsmedelsbutik			Grundskola			Vårdcentral		
Kommungrupp	Gång (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Gång (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Gång (%)	Cykel (%)	Bil (%)
Storstads-kommuner	91	99	100	94	100	100	80	98	100
Täta kommuner nära en större stad	73	93	100	78	96	100	55	84	99
Täta kommuner avlägset belägna	66	88	100	73	92	100	46	76	98
Landsbygds-kommuner nära en större stad	58	85	100	63	91	100	37	65	98
Landsbygds-kommuner avlägset belägna	57	82	100	60	88	100	37	64	96
Landsbygds-kommuner mycket avlägset belägna	58	75	95	59	78	96	35	59	79
Riket	76	93	100	81	96	100	60	85	99

Figur 1. Tabell och figurtext från Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen 2021. ”Lokal geografisk tillgänglighet. Andel (i procent) av befolkningen som bor inom 20 minuter med gång, cykel eller bil i vägnätet från en livsmedelsbutik, grundskola (barn 7 till 15 år) och vårdcentral, år 2020. Tillväxtanalys kommungruppsindelning.”

Kostnaden för att äga en bil ökar över tid i takt med till exempel inflation, bränslekostnad och skatter och det påverkar möjligheten att inneha och använda bil. Personer som haft sämre inkomstutveckling än ökningen av milkostnaden med bil är de som påverkats mest. Dessa personer bor främst i landsbygdskommuner som ligger avlägset eller nära en större stad, vilket berör alla kommuner i Örebro län, utom Örebro. Kvinnor påverkas som grupp i högre utsträckning än män eftersom färre kvinnor har tillgång till bil och har således sämre tillgång till transportsystemet via bil. När det gäller kollektivtrafik är utvecklingen svårbedömd, men svagt positiv för hela landet som helhet även om den varierar mellan olika kommuntyper, enligt Trafikanalys.

I Örebro län har de flesta kommuner sin största pendling till Örebro kommun. Endast Degerfors, Hällefors och Ljusnarsberg har inte Örebro som främsta pendlingskommun, däremot är Örebro på plats två eller tre för dessa kommuner. De allra flesta använder bilen som huvudfärdmedel, särskilt i Lekeberg, Askersund, Ljusnarsberg och Hallsberg. I Örebro sker lägst andel bilresor i länet. Vilken typ av färdmedel en individ väljer beror på flera olika faktorer och avstånd är en av de viktigaste faktorerna.

Digitalisering

Digitaliseringen kommer sannolikt att påverka såväl resmönster som transporter, vilket inte minst har visat sig under coronapandemin. Digitalisering kan komma att påverka tillgängligheten genom att fler får tillgång till resurser som skola och sjukvård utan att behöva förflytta sig fysiskt. Det ökar tillgängligheten till varor och tjänster då inköp och

beställningar kan göras via e-handel istället för att besöka fysiska butiker. Det ger också bättre förutsättningar för företagande i länets landsbygder och stärker konkurrenskraften i länet. Den ökade näthandeln innebär däremot fler transporter eftersom inköp som tidigare gjordes på väg till eller från jobbet nu blir varor som behöver fraktas till utlämningsställe eller till dörren. Utvecklingen av konsumtion och digital handel är avgörande för hur en stor del av transporterna genomförs.

För att fler ska välja en digital transport framför att en fysisk krävs en vidareutbyggnad av den digitala infrastrukturen i form av tillgång till snabbt internet via bredband och 5G. Bredbandstäckningen i Örebro län har ökat, men har långt kvar till det nationella målet. Det är ojämn tillgång till bredband bland länets kommuner, vilket kan påverka människor och företag i synnerhet på landsbygderna hårt. Utvecklingen av nästa generations mobilnät 5G kommer att bli ett starkt komplement till fiber.

Att infrastrukturen finns betyder inte att den används. Det är en utmaning att få alla hushåll att ansluta sig, mycket på grund av anslutningspriset. Tillgång till snabbt internet i hemmet skapar exempelvis möjligheter till att arbeta eller studera hemifrån och ha tillgång till digitala tjänster. I Örebro län har cirka 25 procent[7] av befolkningen möjligheten till distansarbete i dag. Det går att anta att de yrkesgrupper som har möjlighet att jobba på distans kommer att välja att göra det en eller flera dagar i veckan i framtiden. Man kan också anta att om människor inte är låsta till att resa varje dag så kan toleransen för pendlingsavstånd förändras. I dag är en vedertagen bild att gränsen ligger kring 45 minuter och den antas öka om vi reser mer sällan. Man kan också anta att om en fjärdedel av befolkningen skulle arbeta hemifrån så ökar det lokala resandet kring bostaden och betydelsen av attraktiva närmiljöer ökar. Det är viktigt att komma ihåg att även om det finns en viss potential att en del av dagens resor ersätts av distansarbete via digital uppkoppling så kommer merparten av arbetstagarna inte ha möjlighet att sköta sitt arbete från bostaden även i framtiden.

Tack vare att fordon i allt högre grad blir uppkopplade med varandra och till olika system finns stor potential att digitaliseringen kan ha effekter i infrastrukturen i form av så kallade ITS-lösningar så som variabla hastigheter, varningssystem för köer och olyckor, signalprioritering för kollektivtrafik eller cyklister samt detektion av fotgängare. Sådana lösningar kan innebära att restider varierar över dygnet beroende på variabla hastigheter och kommer troligen leda till effektivare användning av infrastrukturen.

Tillgänglighet och bostadsmarknad

Goda digitala kommunikationer, snabba restider och tillgång till kollektivtrafik är viktiga faktorer att en plats ska uppfattas om attraktiv att bo på och det gäller både befintligt

[7] Enligt studie av distansarbete i Mälardalsregionen, Region Sörmland.

bestånd av bostäder och nyproduktion. Infrastrukturinvesteringar som förkortar restider eller förbättrar utbudet av kollektivtrafik kan påverka bostadsmarknaden och nyproduktionen av bostäder. Genom att förbättra kommunikationer till befintligt och framtida bostadsbestånd påverkas arbetsmarknad, utbildningsmöjligheter, integration och den sociala hållbarheten positivt. Den regionala utvecklingen kan hämmas om ett lågt utbud av bostäder gör att människor får svårt att flytta dit jobben finns eller att studera vid framför allt universitet och högskolor. Kommunikationer är dock inte den enda faktor som påverkar bostäders attraktivitet, de måste även kombineras med god tillgång till kommersiell service och välfärdstjänster.

Nya områden för bostäder bör läggas i anslutning till kollektivtrafik för att den ska vara bas för transporterna och infrastruktur för cykel bör byggas före eller i samband med att bostäderna byggs. Idag saknas dock tillräckligt befolkningsunderlag för att bedriva allmän kollektivtrafik med linjeturer på många platser i länet. Det finns däremot potential för att via byggnation av bostäder och service i framtida kollektivtrafiknära lägen i andra stråk än de som är viktiga idag. För att processerna med bostadsbyggande och kollektivtrafikplanering ska gå hand i hand krävs en ökad dialog mellan kollektivtrafikmyndighet och länets kommuner för att ge fler möjlighet att resa kollektivt, även där det inte finns underlag idag. Genom en hållbar stadsplanering kan fler bostäder skapas, segregation och klimatpåverkan kan minskas, jämställdhet kan öka och fler kan få bättre levnadsförhållanden och en bättre vardag.

På flera ställen i länet finns potential för ökat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen, särskilt i länets orter med järnvägsstation. Örebro kommun är en av de städer i landet som de senaste åren byggt mest nya bostäder per capita. Med infrastrukturinvesteringar i såväl kommunal som nationell infrastruktur finns potential att både öka bostadsbyggandet och göra bostadsmarknaden tillgänglig för större delar av Stockholm-Mälarregionen. I stationsorterna Lindesberg, Frövi, Kumla, Hallsberg och Laxå med flera finns potential till ökat bostadsbyggande och utveckling av det kollektivtrafiknära läget. Utveckling av transportinfrastrukturen, till exempel genom att bygga Nobelbanan, skulle kunna skapa möjligheter för ökat bostadsbyggande i orter som i dag saknar spårförbindelse med reguljär persontågstrafik.

Restidsförbättringar för personbilar kan påverka bostadsbyggandet positivt men ett ökat resande med personbil är inte hållbart vare sig på kort eller på lång sikt. Det har även en begränsad potential för regional utveckling. I *Handlingsplan för hållbara resor och transporter* har regionen åtagit fokusera på investeringar för att öka attraktiviteten hos de hållbara trafikslagen och på så vis lägga grunden för ett hållbart resande när människor flyttar till en plats eller för att förändra resandebeteende hos befolkningen. Genom tydliga prioriteringar av trafikslagen kollektivtrafik och cykel kan man också få fler att välja dem för att minska energiåtgången/-förbrukningen och bli ett mer transporteffektivt samhälle.

Det är ett av de tre strategiska områden Region Örebro län ska jobba för, de andra, *energieffektiva och fossilfria fordon* och *förnybara drivmedel* hanteras i andra handlingsplaner.

Tillgänglighet för persontransporter

Örebro är fortsatt den kommun som har störst dragningskraft och den starkaste arbetsmarknaden i länet. Örebro kommun har dessutom en stark dragningskraft för vissa kommuner i andra län, framförallt gränskommuner. I nedanstående figur kan restidskvoter från länets kommunhuvudorter till Örebro jämföras. Länsplanen kan hantera de fysiska delarna i hela-resan, t ex körtidskvot och bättre utformning av bytespunkter som tillsammans påverkar restidskvoten. Siffrorna är hämtade från reseplaneraren på Länstrafiken, reseplaneraren på SJ samt körtid för bil i normaltrafik från Google Maps. Restiderna för kollektivtrafik är framtagna utifrån att resenären ska anlända vid Örebro centralstation tidigast 7.15 och senast 7.40 en vardagsmorgon med utgångspunkt i en annan centralorts buss-/tågstation.

Jämfört med de restidskvoter som eftersträvas i trafikförsörjningsprogrammet finns en brist i restid med busstrafiken mellan Örebro och kommunhuvudorterna Degerfors, Hallsberg, Laxå, Kumla och Kopparberg. För tågtrafiken uppfylls inte restidskvoten i förhållanden mellan Örebro och Degerfors, Laxå och Kopparberg. Däremot är tåget, där förbindelserna finns, förstahandsvalet för pendlare och i dessa relationer har bussen funktionen att täcka in det geografiska området mellan stationerna.

Destination	Startpunkt	Avstånd	Restid i minuter			Restidskvot	
Till	Från	Km	Bil	Buss	Tåg	Buss/bil (1,3*)	Tåg/bil (0,8*)
ÖREBRO C	Askersund busstation	53,7	42	50		1,19	
	Degerfors station	57,6	48	75	56	1,56	1,17
	Fjugesta, tingshuset	29,7	25	32		1,28	
	Hallsberg station	29,7	26	54	20	2,08	0,77
	Hällefors station	79,5	64	70		1,09	
	Laxå station	53,8	40	100	36	2,5	0,9
	Lindesberg station	39,3	35	38	29	1,09	0,83
	Karlskoga busstation	47,9	39	50		1,28	
	Kumla station	21,3	21	37	13	1,76	0,62
	Kopparberg station	79,9	66	99	60	1,5	0,91
	Nora station	32,4	31	34		1,1	

*Figur 2. Siffror från mars 2021. *Mål från trafikförsörjningsprogrammet. 1.3 för regionlinjer och 1,2 för expresslinjer. Värdet 1.0 innebär att det tar lika lång tid, över 1 är långsammare, under 1 är snabbare.*

Vid längre resor till nodstäder eller större städer är tåget det bästa färdmedlet och står sig starkt mot bilen i de flesta fall. Däremot är det tydligt att vissa förbindelser har brister, till exempel kopplingen mot Oslo där restiden med tåg är väldigt lång i förhållande till avståndet och kopplingen mot Uppsala som sker med buss. Se figur 3.

Destination	Startpunkt	Avstånd*	Minuter			Restidskvot		Medelhastighet km/h		
Till	Från	Km	Bil	Buss	Tåg	Buss/bil	Tåg/bil	Bil	Buss	Tåg
ÖREBRO C	Stockholm central	200	137	160	141	1,2	1,0	88	75	85
	Oslo central	326	249	285	390	1,1	1,6	79	69	50
	Göteborg central	282	215		138		0,6	79		123
	Malmö central	504	344		272		0,8	88		111
	Uppsala central	171	125	170	138	1,4	1,1	82	60	74
	Eskilstuna central	87	66	185	46	2,8	0,7	79	28	113
	Västerås central	95	66	70	52	1,1	0,8	86	81	110
	Linköping central	123	105		111		1,1	70		66
	Karlstad central	112	86	100	123	1,2	1,4	78	67	55
	Falu centralstation	180	151		156		1,0	72		69

Figur 3. Siffror från mars 2021.

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

För personer utan körkort är tillgången till säker infrastruktur väldigt begränsad på flera håll i länet. Inom tättbebyggt område finns ofta cykelvägar och möjlighet att cykla i blandtrafik på vägar med låga hastigheter. De förutsättningarna finns inte längs med de flesta regionala statliga vägar, utan där saknas cykelväg hela eller delar av sträckan mellan och inom tätorter samt till andra målpunkter. Det gör att befolkningen som bor längs med statligt vägnät blir hänvisade till att cykla på vägar där bilar har en relativt hög hastighet och utrymmet för väjning ofta inte finns, vilket gör att cyklandet upplevs som farligt. Bristen på tillgång till cykelinfrastruktur hämmar det hållbara resandet och hindrar barn att själva kunna ta sig till skola och fritidsaktiviteter vilket begränsar deras självständighet.

Enligt den studie för cykelpotential som Region Örebro län tagit fram med hjälp av VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) kan 37 procent av skolbarnen i Örebro län cykla till skolan inom 10 minuter och ytterligare 23 procent (totalt 60) kan cykla till skolan inom 20 minuter. 95 procent av barnen kan åka till skolan med en kombination av cykel och kollektivtrafik inom 30 minuter. 39 procent av barnen i förskoleklass, 73

procent ÅK 4, 66 procent ÅK 7 och 51 procent av ungdomarna i GY 1 går eller cyklar till skolan.

41 procent av arbetstagarna skulle kunna cykla till jobbet på 15 minuter och totalt 59 procent på mindre än 30 minuter. Resvaneundersökningen från 2017 (se bilaga 2) visar att 65 procent av de vuxna färdas med bil ensamma eller samåker i bil till jobbet, medan 26 procent går eller cyklar.

I cykelplanen för Örebro län prioriteras cykelstråk för arbetspendling, skolpendling och serviceresor. Satsningar på dessa stråk gynnar även dem som cyklar för fritidsresor. Cykeln kan också vara ett medel för att skapa tillgänglighet i ett hela resan-perspektiv där cykel kombineras med kollektivtrafik, gång och i vissa fall bil.

Regionen har som mål att samtliga invånare i länet ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik där fokus ligger på stråk med hög efterfrågan av resor. 83 procent av invånarna bor i tätorter och majoriteten av utbudet av buss och tåg finns inom och mellan dessa områden. Många invånare har alltså tillgång till kollektivtrafik nära sin bostad men tillgängligheten varierar. I regionens hållplatshandbok finns kriterier för vad en tillgänglighetsanpassad hållplats innebär. I en inventering fann man att 44 lägen, alltså 22 hållplatser, på statligt vägnät och 128 lägen på kommunalt vägnät behöver anpassas för att nå målet om ett jämlikt och jämställt transportsystem som alla har god tillgång till.

För god tillgänglighet till en hållplats räcker det inte med att hållplatsen ligger nära bostaden och att själva hållplatsen är tillgänglighetsanpassad, man behöver även kunna ta sig fram säkert till hållplatsen med olika färdmedel och kunna parkera där. Det krävs ett hela resan-perspektiv där kollektivtrafiken som bas används tillsammans med andra trafikslag, som cykel och bil. Bilarna kan i dag ta sig till i princip alla hållplatser men cykelvägar finns inte på alla platser där kollektivtrafiken körs i dag. Cykelvägar underlättar för människor att ta sig till och från hållplatser vilket ökar tillgängligheten och stärker kollektivtrafikens attraktivitet mot bilen. Därför bör cykelvägar byggas i första hand där människor bor och där kollektivtrafik finns. Vid viktiga bytespunkter i länet behöver också parkeringsmöjligheterna förbättras för att göra bytet mellan olika färdmedel så tryggt som möjligt, både för cykel, andra fossilfria färdmedel och för bil.

Tillgänglighet för näringslivets transporter

För en logistikregion som Örebro län är godstransporter avgörande för människors försörjning och för företagens framgång. Ju bättre tillgänglighet för gods till, inom och från regionen, desto bättre chanser har länet också att attrahera nya företagsetableringar. Det i sin tur skapar nya arbetstillfällen. Här krävs bra tillgänglighet för långväga godsflöden till och från regionen (till exempel järnvägstrafik, flygfrakt och motorvägarna över länsgränserna) och bra tillgänglighet på väg inom regionen både på landsbygden och

i tätorterna. Godstransporternas påverkan på till exempel buller och luftkvalitet behöver minskas så mycket som möjligt. Utöver det måste omlastning av gods mellan de olika trafikslagen fungera smidigt. För många företag i länet är det mindre vägnätet på landsbygden av stor betydelse, ett vägnät som har oftast lägre standard och större känslighet för störningar än de vägar som utgör regionala stråk.

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

Sveriges viktigaste järnvägsnav för godstrafiken är Hallsberg, där en fjärdedel av alla vagnar som rangeras i landet rangeras där och volymerna ökar. Det är viktigt att rangerbangården även i framtiden har kapaciteten att klara av efterfrågan. Ett sätt att öka kapaciteten på järnvägen är att köra längre godståg. I Danmark bygger man redan nu för tåg som är upp till 1 000 meter långa. Rangerbangården i Hallsberg bör anpassas på sikt så att 1 000 meter långa godståg kan hanteras.

5.2 Trafiksäkerhet

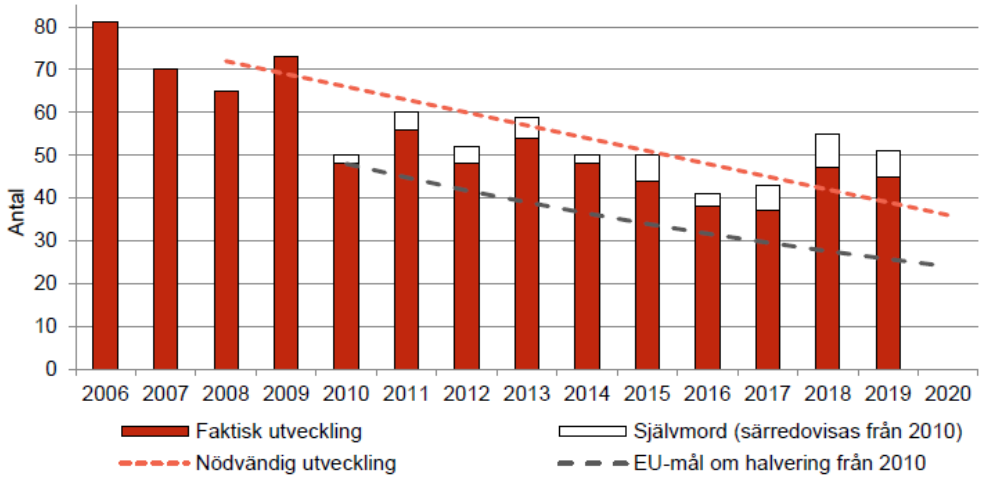
Trafikverket har gjort en sammanställning av trafiksäkerhetsläget i Trafikverket Region Öst till länsplanen, se bilaga 3. Trafikverket Region Öst består av det geografiska området Örebro, Västmanlands, Uppsala, Södermanlands och Östergötlands län. Nedan följer ett sammanfattande utdrag och precisering för Örebro län samt bearbetning av försäkringsbolaget Folksams rapporter *Hur kan dödsolyckor med fotgängare på kommunalt och statligt vägnät undvikas?* (2020) och *Analys av dödsolyckor med cyklister på statligt och kommunalt vägnät (2018)*.

5.2.1 Olyckor

Det finns ett flertal faktorer som påverkar olyckor. Bland annat vilket väder som är för dagen, hur trafikarbetet utvecklas över tid, samband mellan ekonomi och arbetslöshet samt befolkningsutvecklingen. Alla dessa faktorer påverkar hur många som rör sig i transportsystemet, när de rör sig och hur de rör sig för dagen, vilket är värt att ta i beaktning. Annat som också har effekt på olyckstal är alkoholpåverkan, om förare håller hastighetsgränser, bältes-/hjälmanvändning och psykisk ohälsa.

Utöver det nationella målet finns ett etappmål på EU-nivå om en halvering av antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2010 och 2020. Det motsvarar i Sverige ett mål om högst 133 omkomna år 2020. Det finns inget riksdagsbeslut på att Sverige ska nå EU-målet. I enlighet med det nationella etappmålet är målsättningen för Trafikverket Region Öst en halvering av antalet omkomna år 2020 jämfört med medelvärdet mellan åren 2006–2008.

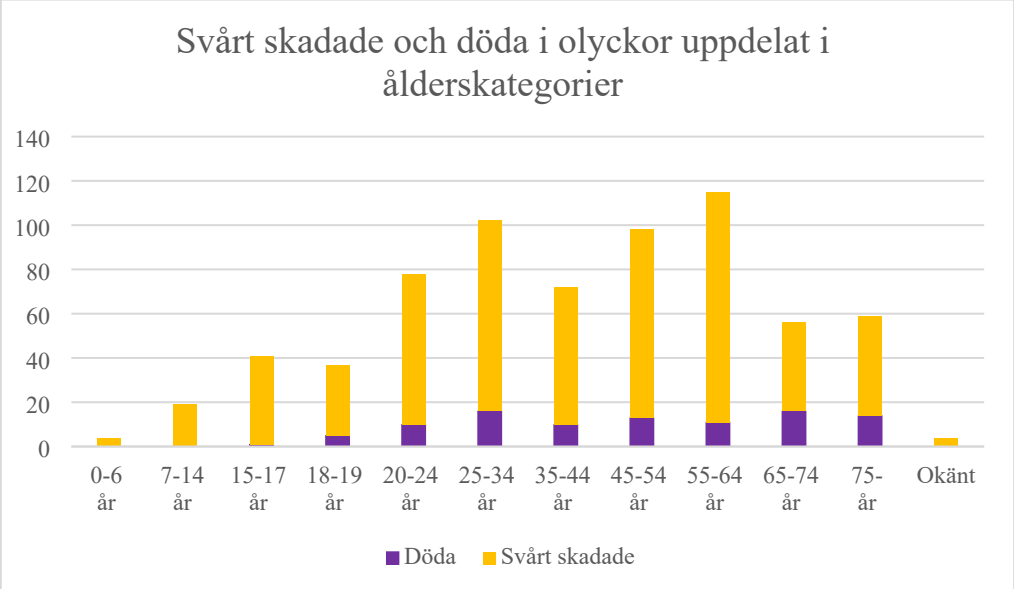
Enligt Trafikverket är inte utvecklingen i linje med målet och det går inte att se någon märkbar skillnad mellan länen i Trafikverket Region Öst.



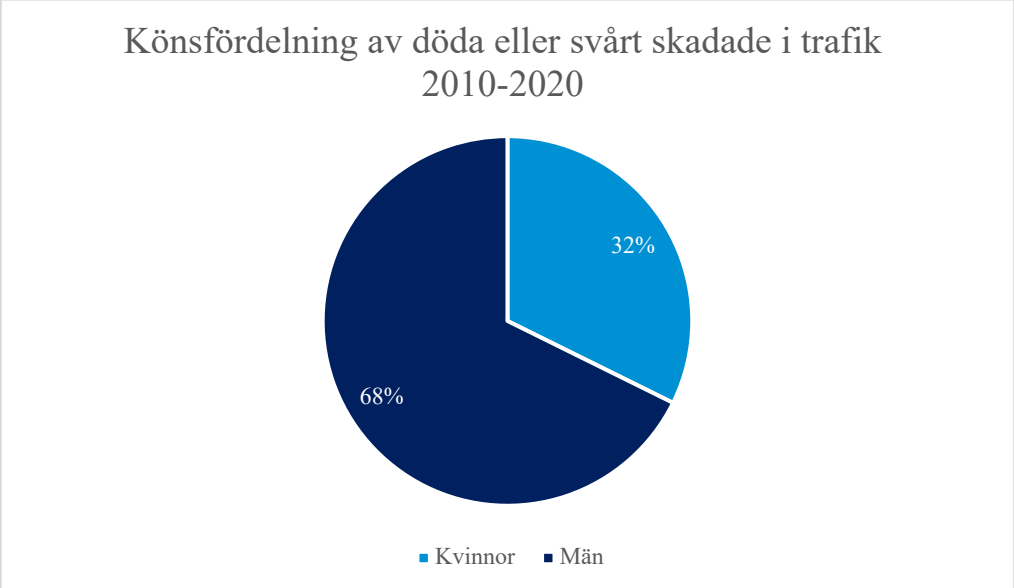
Figur 4. Antal omkomna i vägtrafikolyckor i Region Öst 2010–2019 (inklusive självmord) samt nödvändig utveckling till 2020. Stjärnan representerar etappmålets referensår, 2007 och beräknas som medelvärdet av 2006–2008 vilket är 51 antal omkomna. Källa: Strada

Siffrorna varierar mellan vilken typ av trafikant som förolyckats men generellt är en klar majoritet av de omkomna de senaste tio åren bilister (inklusive lastbil och buss) som dött i singelolyckor eller omkörningsolyckor. Noterbart är att antalet fotgängare som dör ökade 2019 medan andra trafikantkategorier minskade. För fotgängare är den vanligaste olyckstypen att den blir påkörd av ett fordon vid korsande av väg. En stor del av bilisterna och motorcyklisterna omkommer på vägar med 70–90 km/tim som hastighetsgräns och fotgängare och cyklister på vägar 40–60 km/tim. Av alla olyckor med dödsfall under perioden 2015–2019 har 55 procent av olyckorna varit på det statliga regionala vägnätet vilket motiverar ytterligare trafiksäkerhetsarbete med hjälp av medel i länsplanen.

Statistiken för vilka grupper av människor som främst dödas eller blir svårt skadade i olyckor i Örebro län har Region Örebro län tagit fram. Av de som skadats är andelen män är mer än dubbelt så många som kvinnor mellan 2010 och 2020. De åldersgrupper som särskilt utmärker sig i antalet svåra olyckor är 25–34 åringar och 55–64 åringar. Däremot utmärker sig de två stora åldersgrupperna från 65+ och gruppen 25–34 med flest antalet olyckor med dödligt utfall.



Figur 5. Polisrapporterade dödade och skadade personer i vägtrafikolyckor efter åldersklass och år för perioden Jan-Dec i Örebro län (uppdaterad 2021-01-05)



Figur 6. Polisrapporterade dödade och skadade personer i vägtrafikolyckor efter kön och år för perioden jan-dec i Örebro län (uppdaterad 2021-01-05).

Örebro län har, tillsammans med Sörmlands län, haft högst antal omkomna per 100 000 invånare mellan 2015 och 2019. De flesta olyckorna är singelolyckor med cykel eller motorfordon samt olyckor mellan fotgängare och motorfordon. Fotgängare och cyklister är särskilt utsatta grupper i Örebro län. Statistiken visar också att av de allvarligt skadade i trafiken så är det fotgängare och cyklister som drabbas värst medan de som färdas i bil, lastbil eller buss i större utsträckning klarat sig oskadda eller med lättare skada. En stor del av skadorna på fotgängare är fallolyckor perioden dec-mars. På kommunalt vägnät är mer än hälften av de som omkommer fotgängare och cyklister och forskning visar att det är två gånger högre risk att omkomma eller skadas allvarligt vid en påkörning i 50 km/tim jämfört med 40 km/tim.

I försäkringsbolagets Folksams studie tittade man på nationell statistik, som även är intressant att titta på och överföra till Örebro län. På kommunalt vägnät skedde 69 procent av olyckor med fotgängare då fotgängaren försökte korsa vägen varav 54 procent vid övergångsställen/utpekade passager som inte var reglerade eller hastighetssäkrade. På statligt vägnät blev 51 procent av de gående påkörda när de gick längs med vägbanan och merparten av dessa fanns på själva körbanan. I 45 procent av olyckorna på statligt vägnät försökte fotgängaren korsa vägen. Korsningsolyckor sker främst vid passager som inte var reglerade eller hastighetssäkrade. Totalt 51 olyckor inträffade i närheten av en busshållplats och i minst 13 olyckor var fotgängaren på väg till/från busshållplatsen, varav två på väg till skolan.[8]

5.2.2 Trafiksäkerhetsklassificering

Trafikverket har ett eget mål om att minst 90 procent av trafikarbetet på vägar med en hastighetsbegränsning över 80 km/tim ska ske på vägar som är mötesseparerade med mitträcke. Målsättningen kan nås antingen genom sänkta hastighetsgränser och lämpliga åtgärder för dessa vägar eller genom att bygga mitträcken. Målet har nåtts i Trafikverket Region Öst (91 procent), men inte nationellt, och flera sträckor ska bli mötesfria de kommande åren, bland annat Kvarntorp-Almbro.

[8] Hur kan dödsolyckor med fotgängare på kommunalt och statligt vägnät undvikas? Folksam, 2020.



Figur 7. Säkerhetsklassning av vägar i Region Öst för alla vägar som har vägnummer 100 eller lägre samt alla vägar över nummer 100 med en genomsnittlig trafik över 4 000 fordon per dygn. Klassningen är fokuserad på biltrafik och gäller inte gång- och cykelvägar. Källa: NVDB (Nationell vägdatabas), 2020.

För säkra gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager) har målet varit att 35 procent av korsningspunkterna på huvudnät för bil ska vara trafiksäkra år 2020. I verkligheten anses endast 26 procent av passagerna i Trafikverket Region Öst säkra (lägre än nationellt genomsnitt), 31 procent av passagerna på det statliga regionala vägnätet och 20 procent av passagerna på det kommunala vägnätet. För det statliga regionala vägnätet anses 56 procent av passagerna ha låg kvalitet och på det kommunala 48 procent.

5.2.3 Identifierade åtgärder

Trafikverket har identifierat brister i transportsystemet utifrån data och statistik som presenteras i sin helhet i bilaga 3. Flera av de identifierade bristerna är redan utredda eller ska utreda inom några år. Sammanställningen är inte fullständig och troligtvis är behovet större om man skulle studera alla länets olika vägar i detalj.

- Trafikverket har identifierat nio sträckor som har 70-80 km/tim där någon form av trafiksäkerhetsåtgärd behöver göras. Fem av dem är utredda och åtgärder väntas

bli genomförda inom några år. En sträcka ska utredas de närmaste åren, två sträckor är prioriterade som brister i länsplanen men kommer inte utredas kommande planperiod och en sträcka är inte prioriterad som brist i länsplanen.

- Trafikverket har identifierat sex korsningar i Örebro län med hög prioritet att utreda, varav tre har utretts och ska åtgärdas kommande åren. Två identifierade korsningar ska utredas de närmsta åren.

- Trafikverket har identifierat 53 GCM-passager i Örebro län med låg trafiksäkerhetsklassning där antalet trafikanter till fots, via cykel eller moped är betydande samtidigt som tillåten hastighet är över 40 km/tim och ÅDT (årsdygnsmedeltrafik) är över 2000.

Utöver det har Trafikverket de senaste åren sett över hastigheten på länets vägar och gjort ändringar. Som resultat finns inga regionala vägar kvar med hastigheten 90 km/tim. Trafikverkets säkerhetsklassning av vägar i länet visar att det främst är vägsträckor med hastighetsgränsen 70 och 80 km/tim som har en stor andel med låg trafiksäkerhet. Efter att pågående eller planerade åtgärder är genomförda kommer sträckor med låg trafiksäkerhet kvarstå längs de regionala vägarna på riksväg 51 söder om Svennevad, riksvägarna 52 och 63 samt länsvägarna 205 och 207. På nationellt vägnät är det låg trafiksäkerhet på riksväg 50 norr om Lindesberg.

De åtgärder som har högst potential för att minska olyckor mellan fordon och fotgängare på statligt vägnät är[9]

- Hastighetssäkrad GCM-passage
- Separat GC-bana utanför vägen
- Intrångsskydd för fotgängare

Folksams rapport uppgav hastighetsgränser på 30 km/tim som den åtgärd som har näst störst potential att minska antalet svårt skadade och döda, efter fysisk åtgärd att bygga hastighetssäkrad passage. På statligt vägnät skulle hastighetssänkning adressera 33-36 procent av olyckorna och på kommunalt vägnät 45-48 procent. På statligt vägnät skulle separata GC-banor kunna motverka 26-30 procent av olyckorna med fotgängare och då krävs räcke eller annan typ av separering.

Att bygga GC-bana inom befintlig vägbredd skulle bara minska olyckorna för gående med 4 procent. För cyklister minskar separat GC-bana olyckorna med 49-53 procent[10] medan

[9] Hur kan dödsolyckor med fotgängare på kommunalt och statligt vägnät undvikas? Folksam, 2020.

[10] Analys av dödsolyckor med cyklister på statligt och kommunalt vägnät. Folksam, 2018.

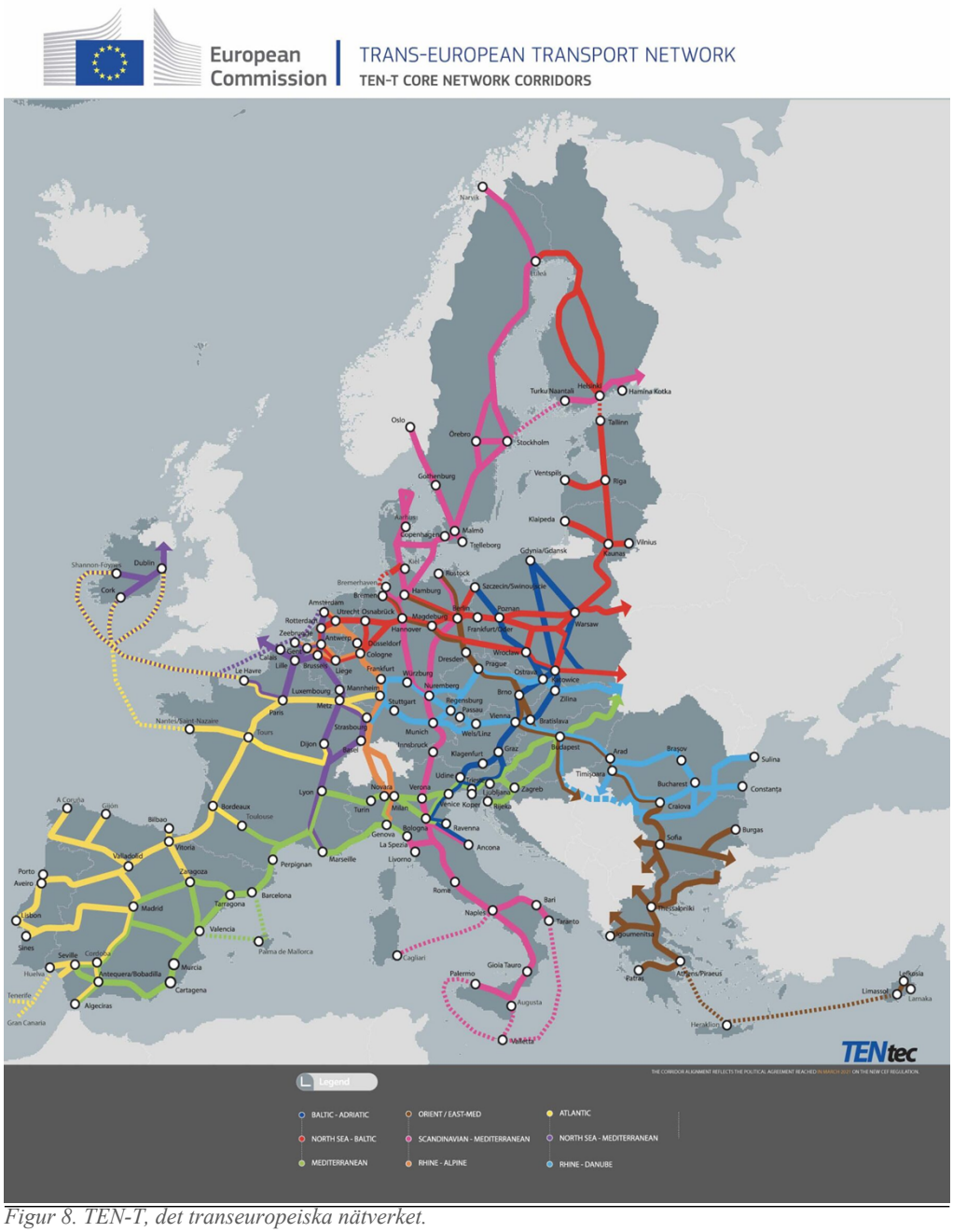
en GC-bana inom befintlig vägbredd endast har 1-3 procent effekt och intrångsskydd endast 1 procent. I korsningar har hastighetssäkrade GCM-passager 25 procent effekt och byggande av tunnel eller gångbro 11 procent positiv effekt.

5.3 Transportstråk i Örebro län

I den regionala utvecklingsstrategin har ett antal strukturbilder tagits fram som illustrerar regionens viktigaste transportsamband för kollektivtrafik, persontransporter och godstransporter, se *Regional utvecklingsstrategi för Örebroregionen 2018-2030* på Region Örebro läns hemsida. Nedan illustreras den infrastruktur som ingår i dessa transportsamband samt i de stråk som beskrivs i detta kapitel. I början av 2022 antas en aktualiserad regional utvecklingsstrategi och strukturbilder uppdateras efter det.

Flera av de prioriterade funktionerna handlar om tillgänglighet i stråk. Tillgänglighet är en resenärs möjlighet att nå arbetsmarknad, utbildning, service med mera inom rimlig tid. Brister i framkomlighet och kapacitet påverkar tillgängligheten. Trafiksäkerhetsbrister kan också påverka tillgängligheten om bristande trafiksäkerhet påverkar resenärens val av färdväg eller trafikslag. Att transportsystemet är trafiksäkert för alla att använda är en aspekt av transportsystemets hållbarhet. I detta avsnitt beskrivs länets mest trafikerade stråk utifrån deras funktion, infrastruktur och identifierade större brister i förhållande till de aspekter som påverkar tillgängligheten och hållbarheten i stråken. Som större brister räknas allt där lösningen kan tänkas kosta mer än 50 miljoner kronor. Stråken som beskrivs inkluderar både regional och nationell infrastruktur, vissa av de brister som beskrivs hanteras därmed inom ramen för nationell plan för transportsystemet som tas fram av Trafikverket.

5.3.1 Transeuropeiskt transportnät – TEN-T



Figur 8. TEN-T, det transeuropeiska nätverket.

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

- ett sammanhållet, gränsöverskridande transportnät utan flaskhalsar,

- en effektiv, integrerad och konkurrenskraftig inre marknad,
- ett hållbart, resurseffektivt och koldioxidsnålt transportsystem och
- en sträckning av TEN-T över hela EU samt vissa grannländer, till exempel Norge.

TEN-T är multimodalt och det innebär att alla trafikslag (väg, järnväg, sjöfart, flyg) inkluderas. Dessutom är viktiga omlastningsterminaler definierade.

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

5.3.2 TEN-T stomnät

I TEN-T stomnätet ingår följande infrastruktur som är viktig för Örebroregionen:

Vägar

- E18 mellan Örebro och Oslo
- E20 mellan Örebro och Stockholm

Järnvägar

- Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg (person- och godstrafik)
- Värmlandsbanan (person- och godstrafik)
- Godsstråket genom Bergslagen mellan Hallsberg och Mjölby (person- och godstrafik)
- Godsstråket genom Bergslagen mellan Hallsberg och Gävle (bara godstrafik)
- Södra Stambanan mellan Stockholm och Malmö

Flygplatser

- Stockholm Arlanda

Hamnar

- Göteborgs hamn
- Stockholms hamnar

Omlastningsterminaler

- Hallsberg

5.3.3 Övergripande nät TEN-T

I TEN-T övergripande nät ingår följande infrastruktur som är viktig för Örebroregionen: All infrastruktur som är definierad som TEN-T stomnät och dessutom

Vägar

- E18 mellan Örebro och Stockholm
- E20 mellan Örebro och Göteborg

Flygplatser

- Örebro Airport

Hamnar

- Norrköpings hamn
- Mälarhamnarna

5.3.4 Europeiska transportkorridorer enligt CEF-förordningen

CEF-förordningen definierar transportkorridorer i hela Europa och innehåller också medel till finansiering av åtgärder i dessa korridorer. Korridoren som är mest relevant för Örebroregionen är ScanMed-korridoren (se figur 8) som sträcker sig från rysk-finska gränsen via Stockholm och Hallsberg till Central- och Sydeuropa. Region Örebro län arbetar för att hela sträckan Oslo–Stockholm ska bli en del av ScanMed-korridoren.

Nedan följer en beskrivning av de stråk som identifierats som mest betydelsefulla för Örebro län.

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

Funktion

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

Västerut från Örebro saknas direkt järnvägsförbindelse mot Karlstad och vidare mot Oslo som möjliggör restid på under tre timmar Oslo-Stockholm. Det är en klar brist. Österut är både Mälarbanan och Svealandsbanan av begränsad betydelse för godstrafik men är av stor betydelse för den storregionala pendlingen. Mellan Örebro och Arboga går Mälarbanan och Svealandsbanan i samma sträckning. Banorna kommer bli av ännu större betydelse både för godstransporter och långväga persontransporter om en ny järnvägsförbindelse mellan Örebro och Kristinehamn byggs och möjliggör en bättre förbindelse i stråket och bättre tillgänglighet till Norge. Godstrafiken på järnvägen mellan Hallsberg och Oslo har vuxit väldigt snabbt de senaste åren och åtgärder ska göras både i Hallsberg och på Värmlandsbanan för att förbättra de järnvägsförbindelser som finns idag.

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

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

Infrastruktur
Mälarbanan är enkelspårig Örebro-Kolbäck och åtgärdsförslag har tagits fram i funktionsutredningar av Trafikverket mellan Örebro och Kolbäck, öster om Köping. Svealandsbanan ansluter till Mälarbanan i Valskog, öster om Arboga, och sträckan Valskog-Eskilstuna är enkelspårig. Tre olika banor utgör stråket Örebro-Karlstad, Godsstråket genom Bergslagen (Örebro-Hallsberg), Västra Stambanan (Hallsberg-Laxå) och Värmlandsbanan (Laxå-Karlstad). På sikt bör en järnvägsförbindelse Örebro-Karlskoga och en ny gränsbana mot Norge byggas i förbindelsen mellan Stockholm och Oslo, detta för att möjliggöra tågtrafik med restid under tre timmar mellan Stockholm och Oslo via Örebro.

E18 är mötesfri landsväg från Karlstad till Lekhyttan, strax väster om Örebro, och därefter motorväg genom Örebro och till Köping samt mellan Västerås och Stockholm. Sträckan Köping-Västerås ska inom de närmaste åren byggas om till motorväg. Större delen mellan Norge och Karlstad är inte mötesfri väg. Under första delen av planperioden kommer en olycksdrabbad korsning med trafiksignal byggas om till cirkulation i Karlskoga.

E18/E20 är motorväg Örebro-Arboga, sträckan Arboga-Eskilstuna är mötesfri landsväg och till stora delar skyltad 100 km/tim.

Åtgärdsvalsstudien *ÅVS E18/E20 samt riksväg 50, kapacitetsbrist genom Örebro* har visat på systempåverkande brister på och i koppling mellan nationella stamvägar.

Större brister
- Avsaknad av järnvägsförbindelse Kristinehamn-Örebro
- Kapacitetsbrist på järnväg i stråken mot Stockholm
- Långa restider på järnväg Stockholm-Oslo och Örebro-Karlstad

- Majoriteten av tågresor Örebro-Arlanda kräver minst ett byte. Kapacitet för fler genomgående tåg Örebro-Eskilstuna (Stockholm-Arlanda)
- Majoriteten av tågresor Örebro-Eskilstuna kräver byte i Arboga.
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid resecentrum i Örebro
- Bristande kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid södra station i Örebro
- Bristande kapacitet på järnväg i Hovsta
- Bristande anslutning mellan Godsstråket genom Bergslagen och Mälarbanan
- Bristande anslutning mellan Västra stambanan och Värmlandsbanan (Porlasvängen)
- Kapacitets och trafiksäkerhetsbrist på de delar av E18 som inte är mötesfri landsväg eller motorväg
- Bristande trafiksäkerhet, kapacitet och framkomlighet på E18, E20 och riksväg 50
- Bristande trafiksäkerhet, kapacitet och framkomlighet i anslutningar mellan E18, E20 och riksväg 50
- Framkomlighetsbrist på de delar av E20 öster om Arboga som har lägre hastighet än 100 km/tim.
- Problem med trafiksäkerhet och framkomlighet på E18 genom Karlskoga
- På delar av stråket finns behov av separat cykelväg.
- Bristande framkomlighet för bussar från E18 in till Örebro Resecentrum

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

Funktion
Persontrafiken Stockholm-Göteborg går i detta stråk och kommer att göra så under minst i en lång tid framöver. Stråket är också av betydelse för regionaltågstrafiken i Örebro län och arbets- och studiependling till och från Laxå, Hallsberg och Kumla mot Örebro. Stråket fyller också en viktig funktion för järnvägstransporter från Göteborg och Göteborgs hamn till Hallsberg och Stockholm. I Hallsberg samlas gods från norra delarna av landet upp för vidare transport mot Göteborg och Centraleuropa. Hallsberg är Nordeuropas största rangerbangård och av betydelse för godstransporter på järnväg för hela Sverige och Skandinavien.

En stor del av vägtransporter mellan norra Sverige/Storstockholm och Göteborg nyttjar E20 som har en viktig funktion för interregionala och regionala transporter. Längs stråket finns en stor del av landets fordonsindustri och underleverantörer till fordonsindustrin. Stråket har även regionala funktioner som transportstråk för bland annat Laxå, Hallsberg och Kumla för resor och transporter till och från Örebro. För dessa transportsamband fyller även väg 529 en viktig funktion som förbindelse Östansjö-Hallsberg-Kumla och vidare till Örebro.

Ur ett näringslivsperspektiv är transporterna till hela Göteborgsregionen viktiga. För Örebroregionen är det även av stor vikt att kunna utnyttja närheten till Göteborgs hamn.

Örebro/Hallsberg är en länk mellan Mälardalens och Västra Götalands regionala kollektivtrafik på tåg. Vid gränsen mellan Örebro län och Västra Götalands län ansluter även Kinnekullebanan till Västra stambanan. Persontrafiken på Kinnekullebanan är ett exempel på regional tågtrafik i angränsande regioner som har Örebro som målpunkt.

Infrastruktur

Västra Stambanan har dubbelspår men är i behov av kapacitets- och trafiksäkerhetsåtgärder på flera håll. E20 mellan Stockholm och länsgränsen till Västra Götaland är mötesfri. För näringslivet i regionen är det viktigt att Västra stambanan får fyrspår mellan Göteborg och Alingsås, att Laxå och Hallsberg personbangård byggs om och att E20 genom Västra Götaland byggs ut till mötesfri väg. Regionen samfinansierade del av utbyggnaden i länsplan för åren 2018-2029. Väg 529 och 641 har nyligen utretts utifrån ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv.

Större brister

- Kapacitetsbrist på järnvägen
- Trafiksäkerhetsproblem och bristande tillgänglighet Hallsberg personbangård/station
- Bristande anslutning till Värmlandsbanan (Porlasvängen)
- Avsaknad av fyrspår mellan Göteborg och Alingsås
- Trafiksäkerhetsproblem Laxå bangård/station
- Kumla bangård, kapacitets och trafiksäkerhetsbrist
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid resecentrum Örebro
- Bristande kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid södra station i Örebro
- Flera sträckor på E20 i Västra Götaland har undermålig standard med hänsyn till trafikmängderna och den stora andelen tung trafik.
- På delar av stråket finns behov av separat cykelväg.
- Godståg som kan hanteras i Hallsberg kan i regel vara bara upp till 630 meter långa. Standard bör vara 740 meter långa tåg med sikte på att kunna hantera 1 000 meter långa tåg i Hallsberg.
- Bristande trafiksäkerhet på väg 529 och 641 samt dålig bärighet på Samzeliibron i centrala Hallsberg

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

Funktion

Stråket är av stor betydelse för näringslivet då det är ett av landets tyngsta transportstråk, framförallt på järnvägen mellan Frövi och Hallsberg. Även resterande järnvägar i stråket och riksväg 50 är betydande nationella godsstråk. I Örebro/Hallsberg samlas i stort sett all godstrafik på järnväg från norra delarna av landet, där ungefär hälften ska vidare söderut på Godsstråket genom Bergslagen till Mjölby och vidare mot Öresundsregionen och Centraleuropa. Andra hälften ska vidare mot Göteborg, ofta för export. Godsstråket

genom Bergslagen både norr och söder om Örebro skapar också möjlighet att avlasta järnvägsinfrastrukturen nära Stockholm genom att styra om godstransporter som annars skulle passerat genom Stockholm.

Stråket är också av stor betydelse för persontrafiken, särskilt de inomregionala kollektivtrafikresorna då sex av länets tolv kommuner ligger längs stråket och är beroende av det för arbetspendling till och från Örebro. Järnvägen är basen för kollektivtrafiken i stråket men riksväg 50 är av stor betydelse särskilt för Askersunds kommun som saknar järnvägsförbindelse.

Infrastruktur
Från Degerön strax norr om Motala till Hallsberg pågår en utbyggnad av järnvägen till dubbelspår som beräknas vara klar i sin helhet år 2025. Norr om Frövi är järnvägen enkelspårig.

På riksväg 50 pågår planering för mittseparerad väg på sträckan Nykyrka-Brattebro backe. Rude-Askersund-Åsbro och Axbergshammar-Lilla Mon byggdes nyligen ut till mötesfri landsväg. När Nykyrka-Brattebro backe är färdigställt är riksväg 50 mittseparerad med i huvudsak skyltad hastighet 100 km/tim nästan hela sträckan från Motala till Lindesberg. Förslag finns på vidare utbyggnad norr om Lindesberg. På flertalet sträckor längs med riksväg 50 finns behov av cykelväg.

Större brister
- Kapacitetsbrist på järnvägen
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid resecentrum Örebro
- Brister i kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid Södra station i Örebro
- Brister i kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet på riksväg 50 Nykyrka-Brattebro backe
- Framkomlighetsbrist riksväg 50 Örebro-Kvinnersta
- Brister i kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet på riksväg 50 norr om Lindesberg
- Hällabacken och Silverhöjdsbacken orsakar problem vintertid
- Behov av separata gång- och cykelvägar på flertalet sträckor längs stråket

5.3.8 Örebro-Norrköping

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

Infrastruktur

För att Mariebergs handelsområde ska kunna utvecklas kommer riksväg 51 har Trafikverket tagit fram vägplan för en ny sträckning genom Marieberg. Ombyggnationen ska bekostas av Örebro kommun. Under 2019 färdigställdes mötesfri 100-väg sträckan Svennevad-Kvarntorp. Bygge av sträckan Kvarntorp-Almbro pågår under planperiodens första år. Söder om Svennevad till länsgränsen och vidare mot Finspång är riksväg 51 inte mötesfri, men åtgärder för en trafiksäker och framkomlig 80-väg ska göras. I Svennevad kommer trafiksäkerheten att ses över.

Större brister

- Bristande framkomlighet och trafiksäkerhet söder om Svennevad
- Behov av separat gång- och cykelväg på flera sträckor längs stråket

5.3.9 Örebro/Hallsberg/Kumla-Katrineholm

Funktion

Med Örebro/Hallsberg som utgångspunkt är Västra Stambanan till Katrineholm en viktig länk för persontransporter till Stockholm samt till Norrköping och vidare söderut. Hallsberg är en knutpunkt för den interregionala persontrafiken, framförallt genom byten till och från Göteborg, Stockholm och Mjölby samt genom att flera regionala tågsystem når Hallsberg. Västra Stambanan är också det enda betydande stråket på järnväg för godstransporter mellan Stockholm och landets västra delar. Även stora delar av godsflöden mellan Centraleuropa och Stockholm går via Hallsberg på grund av rangering i Hallsberg.

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

Infrastruktur

Västra stambanan har dubbelspår. Riksväg 52 har framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem på en väg som inte är mötesfri och har varierande hastighet.

Större brister

- Kapacitetsproblem på järnvägen
- Framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem på riksväg 52
- Behov av separat gång- och cykelväg längs riksväg 52

5.3.10 Örebro-Lindesberg-Fagersta-Gävle

Funktion

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

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

Infrastruktur
Största delen av järnvägen är enkelspår. Riksväg 68 har nyligen förbättrats genom anpassning till 80 km/tim med vissa framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder längs sträckan tillsammans med Västmanland.

Större brister
- Kapacitetsbrist på järnväg
- Gång- och cykelväg saknas längs delar av stråket

5.3.11 Örebro-Nora-Hällefors

Funktion
Stråket fyller en viktig funktion som pendlingsväg mellan Örebro och Nora samt vidare mot Hällefors. Vägen är också ett viktigt kollektivtrafikstråk, som trafikeras med express- och regionbussar.

Infrastruktur
Delen Örebro-Nora går drygt halva sträckan på riksväg 50 och resterande del på länsväg 244. På denna del finns potential att korta restiderna med både kollektivtrafik och bil. Länsväg 244 Nora-Lilla Mon är 80-väg och åtgärder ska göras under planperioden, bland annat ny trafikplats Nora. Riksväg 50 sträckan Lilla Mon-Örebro är mestadels mötesfri men saknar kollektivtrafikprioritering i någon form närmast Örebro.

Stråket vidare från Nora upp mot Hällefors är viktigt för nordvästra länsdelens tillgänglighet till Örebro och en framkomlig och trafiksäker förbindelse är därför av stor betydelse för kompetensförsörjningen. Ökad tillgänglighet Örebro-Nora-Hällefors har potential att bidra till en positiv utveckling av bostadsmarknaden och bostadsbyggandet i Nora och Hällefors. Här finns också potential att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andel av persontransporterna. Under flera år har det förts diskussioner kring bygge av järnväg mellan Örebro och Nora och införa en länspendel med tåg. I nuläget är ett bygge

av ny järnväg inte aktuell men frågan bör tas upp igen i framtiden, till exempel om pendeltågsstation i Hovsta och Nobelbanan byggs.

Större brister

- Långa restider Örebro-Hällefors
- Behov av att se över hållplatser längs stråket
- Bussarnas framkomlighet mellan Hovsta och Örebro Resecentrum
- Norabanans anslutning till Godsstråket genom Bergslagen, bristande kapacitet för eventuell pendeltågstrafik Örebro-Nora
- Bristande standard väg 244 Nora-Lilla Mon i förhållande till trafikmängd och betydelse för regional arbetspendling
- Behov av separat cykelväg på flera sträckor längs stråket

5.3.12 Lindesberg-Arboga

Funktion

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

Infrastruktur

Järnvägen är enkelspårig. Standarden på väg 249 varierar. Vägen går genom Vedevåg och Fellingsbro men utanför Frövi och passerar järnvägen fyra gånger. 2016 förändrades hastigheten på ett flertal sträckor från 70/90 till 80 km/tim med mål att få jämn hastighet och standard på hela stråket.

Större brister

- Låg trafiksäkerhet på delar av vägen och långa sträckor med lägre hastighet än 80 km/tim
- Problem med trafiksäkerhet, miljö och framkomlighet i Fellingsbro på grund av tung trafik och järnvägstrafiken
- Behov av separat gång- och cykelväg längs delar av stråket

5.3.13 Askersund-Laxå-Degerfors-Karlskoga-Hällefors

Funktion

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

Infrastruktur
Väg 205 har växlande standard, på sikt bör hela stråket ha jämn hastighet men delen mellan Askersund och Karlskoga är prioriterad på grund av trafikmängden på vägen där. Väg 237 har hastighet 80 km/tim på större delen av sträckan.

Större brister
- Bristande standard i relation till funktion och mål om trafiksäkerhet och jämn hastighet
- Bristande trafiksäkerhet i Degerfors tätort
- Behov av separat cykelväg på delar av sträckan

5.3.14 Karlskoga-Nora

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

Infrastruktur
Väg 243 har varierande hastighet och endast delar av sträckan når upp till 80 km/tim.

Större brister
- Uppnår inte jämn hastighet på större delen av stråket.
- Behov av separat cykelväg i anslutning till Karlskoga och Gyttorp.

5.3.15 Karlskoga, Gyttorp respektive Filipstad-Hällefors-Kopparberg

Funktion
Detta stråk är ett viktigt interregionalt stråk från Norrland, Dalarna och norra Västmanland till E18 mot Värmland/Oslo och riksväg 50/E20 till södra delarna av landet. Delen Hällefors-Filipstad är viktig för arbetspendling. Järnvägen förbi Hällefors är del av Bergslagsbanan och viktig för lokal kollektivtrafik, turisttrafik och godstransporter.

Infrastruktur
Målet är att vägen ska vara en trafiksäker och framkomlig väg med jämn hastighet som inte understiger 80 km/tim. Vägförbättringar genomförs på sträckan Sikfors-Kopparberg med den större åtgärden förbifart Hjulsjö för att öka framkomligheten, korta restiderna och höja trafiksäkerheten.

Järnvägen längs stråket är enkelspårig. Under perioden 2014-2018 genomförde Trafikverket kapacitetshöjande åtgärder på stråket Kil-Ställdalen.

Större brister
- Långa restider och hastighetsbegränsningar som understiger 80 km/tim på delar av sträckan.
- Bristande trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter i Kopparberg och Hällefors tätort

5.3.16 Nora-Lindesberg

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

Infrastruktur
Länsväg 244 Nora-Lilla Mon är en 80-väg som inte mötesfri med mitträcke. Riksväg 50 sträckan Lilla Mon-Lindesberg är mestadels mötesfri landsväg med 100 km/tim.

Större brister
- Bristande standard väg 244 Nora-Lilla Mon i förhållande till trafikmängd och betydelse för regional arbetspendling
- Godstrafik skapar lokala problem i Nora.
- Behov av gång- och cykelväg längs delar av stråket

5.3.17 Fjugesta - Kumla

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

Infrastruktur
Länsväg 534 har till största del hastighet 70 km/tim med 50 km/tim på kortare avsnitt, oftast genom korsningar eller förbi bebyggelse. Korsning med väg 529 ska åtgärdas.

Större brister
- Låg standard och hastighet i förhållande till vägens funktion
- Låg trafiksäkerhet i korsning med länsväg 529

5.3.18 Mullhyttan – Fjugesta – Lanna – Örebro

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

Infrastruktur
Länsväg 204 har till största del hastighet 80 km/tim med 50 km/tim kortare avsnitt genom bebyggelse, framförallt i Mullhyttan. Flera åtgärder har gjorts de senaste åren mellan E18 och Fjugesta efter genomförd åtgärdsvalsstudie.

Större brister
- Låg standard i förhållande till vägens funktion väster om Fjugesta.

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

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

Infrastruktur

Örebro resecentrum är en viktig nod i det storregionala, regionala och lokala resandet. Här sker byte mellan olika trafikslag och här stannar både regionaltåg och fjärrtåg. Örebro södra är en viktig station i det regionala tågsystemet och viktig för arbetspendling då den ligger strategiskt i förhållande till många stora arbetsplatser.

Stadstrafiken i Örebro går framförallt på kommunal infrastruktur men är ett transportmedel för hela regionen för att ta sig vidare från bytespunkter mellan regionaltrafiken och lokaltrafiken. Bussarnas framkomlighet i Örebro är därför av regional betydelse. Under planperiodens första år byggs BRT-system för snabbussar i Örebro.

Åtgärdsvalsstudien *ÅVS E18/E20 samt riksväg 50, kapacitetsbrist genom Örebro* har visat på systempåverkande brister på och i koppling mellan nationella stamvägar. Motorvägarna genom Örebro sträcker sig genom vattenskyddsområde, har mycket trafik och framförallt tung trafik, med en betydande andel farligt gods och högt antal olyckor. Under en femårsperiod har nästan 200 olyckor skett mellan trafikplats Norrplan och trafikplats Marieberg. En olycka med läcka av farligt material på fel plats kan påverka Örebro kommuns dricksvattenförsörjning. Med anledning av den höga trafikmängden är dessutom systemet extra känsligt där en olycka kan påverka många människor och kan påverka den omkringliggande infrastrukturen kraftigt när trafik måste omdirigeras.

Större brister

- Bristande framkomlighet för regionbussarna i Örebro
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid resecentrum Örebro
- Bristande kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid Södra station i Örebro
- Bristande trafiksäkerhet, kapacitet och framkomlighet på E18, E20 och riksväg 50
- Bristande trafiksäkerhet, kapacitet och framkomlighet i anslutningar mellan E18, E20 och riksväg 50

6. Prioriteringar i länsplanen 2022-2033

I detta kapitel beskrivs vilka större brister och/eller åtgärder som prioriteras för utredning och/eller genomförande samt vilka åtgärdsområden/typåtgärder som ska prioriteras. I åtgärdsplaneringen har den strategiska hållbarhetsbedömningen (se avsnitt 10) varit en betydande faktor i bedömningen av storleken av potter och prioritering av brister. Alla föreslagna åtgärder har prövats mot fyrstegsprincipen i åtgärdsvalsstudier eller motsvarande.

När länsplanen för Örebro län 2022–2033 antas pågår eller planeras ett antal åtgärder som prioriterats och beslutats för planperioden 2014-2025 och 2018–2029. Dessa åtgärder ligger fast och belastar de första sex åren av planramen under planperioden 2022–2033. Totalt uppgår kostnaden för dessa åtgärder till cirka 522 miljoner kronor, vilket betyder att utrymmet för nya åtgärder är begränsat, särskilt åren 4-6. Nya åtgärder ska tydligt bidra till de transportpolitiska målen, den regionala utvecklingsstrategin samt mål i trafikförsörjningsprogram, energi- och klimatprogrammet och den regionala cykelplanen.

I detta kapitel beskrivs de åtgärder som ingår i länsplan 2022–2033, vad deras syfte är, när de beräknas genomföras samt hur resterande medel i planen fördelas mellan dessa brister, åtgärder och åtgärdsområden.

Viktiga ändringar i Kapitel 6

Åtgärder på väg 244 har blivit ett ”större vägobjekt” för att Nora kommun önskade en tidsbestämmelse för när åtgärder ska göras. Det har minskat potterna för mindre åtgärder av trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel med motsvarande summa.

GC-väg Östansjö-Hallsberg har beställts under remisstiden med anledning av att Trafikverket behöver färdig vägplan för att kunna samordna åtgärder med Hallsberg-Degerön (dubbelspårs-projektet) där väg 529 ska byggas om i ny sträckning inkl cykelväg.

Bristlistan med vilka stråk/platser som prioriteras för utredning har uppdaterats. Bristen Fjugesta – Svartå, väg 204 är nu brist nr 11.

Medel ämnade för Örebro Södra har återinförts med anledning av akut behov av åtgärder inom trafiksäkerhet.

Medel till samfinansiering av kollektivtrafikåtgärder på väg 50 i Örebro har tagits bort för TRV vill göra om utredningen för väg 50 i Örebro.

Planutrymmet kan nu finansiera åtgärder som effektiviserar godstransporter.

6.1 Större vägombyggnationer, 260 mnkr

6.1.1 Riksväg 51, Kvarntorp-Almbro, 127 mnkr

Riksväg 51 är en av regionens viktigaste vägar, framförallt för godstransporter, och ombyggnationen av vägen har planerats under många år. Sträckan Svennevad-Kvarntorp färdigställdes 2019. Sträckan Kvarntorp-Almbro ska byggas om till mötesfri landsväg med 100 km/tim som referenshastighet. Arbetet startade våren 2021. Objektet har belastat två tidigare länsplaner med kostnader. Totalt kostar projektet 243 mnkr varav 57 mnkr har finansierats genom extra stöd för mittseparering från Nationell plan, varav 37 mnkr tilldelats denna länsplan.

Stöd för byggande av mötesfria vägar ges från nationell plan för åren 2022-2026. De pengar som tack vare stödet kan gå till annat ska prioriteras till trafiksäkerhetsåtgärder och syfta till att säkra korsningspunkter, GCM-passager och sträckor som Trafikverket identifierat och klassat som av låg trafiksäkerhetsklass.

6.1.2 Riksväg 63, Förbifart Hjulsjö, 75 mnkr

Riksväg 63 mellan Hällefors och Kopparberg är ett viktigt stråk för godstransporter genom norra länsdelen, från Dalarna, Gävleborgs och Västmanlands län och vidare mot Värmland och Karlstad. Objektet ingick i länstransportplan 2014–2025 samt 2018-2029. Förbifart Hjulsjö innebär en restidsminskning och förbättrad trafiksäkerhet på sträckan, då det både ökar möjligheten att hålla jämn hastighet och möjligheten till omkörningar. Arbetet har tidigarelagts tack vare ökat utrymme i budget och byggstart skedde 2020. Objektet har belastat tidigare länsplaner med kostnader. Totalt kostar projektet 100 mnkr.

6.1.3 Länsväg 244, Lilla Mon – Stribergskorset, 60mnkr

Åtgärder enligt genomförd åtgärdsvalsstudie. Länsväg 244 är ett stråk för framförallt arbetspendling och är viktigt för nordvästra länsdelens tillgänglighet till Örebro. Vägen ska förbättras som 80-väg med upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser, byggnation av saknade cykellänkar och utbyggnad av pendlarparkeringar samt en större ombyggnation av trafikplats Nora, som är utformad för vänstertrafik. De åtgärder som är föreslagna i åtgärdsvalsstudie för en trafiksäker och tillgänglig 80-väg behöver även göras inför en möjlig framtida ombyggnation till mötesfri landsväg. Åtgärder för trafiksäkerhet ska genomföras år 4-6 i paket med övriga åtgärder för cykel och kollektivtrafik.

Det kan på sikt vara rimligt att bygga ut väg 244 till mötesfri landsväg, men så länge trafiken i sambandet mellan Örebro och länets norra kommuner ”fastnar” i köer på väg 50 mellan Kvinnersta och trafikplats Norrplan på E18 i Örebro bör andra satsningar prioriteras före. Vidare utredning av åtgärder på väg 50 ska göras innan åtgärder kan beställas. Behovet av mötesfri landsväg på väg 244 bör därför ses över när kapacitetshöjande åtgärder för väg 50 och E18 är planerade och/eller genomförda. Då kan även effekter av coronapandemin, digitaliseringens utveckling och behov av åtgärder kopplade till klimatförändringar utvärderas. Behovet av mötesfri väg bör behandlas ihop med frågan om en pendeltågsstation i Hovsta och en upprustning av Norabanan, vilken kan vara aktuell om Nobelbanan byggs mellan Örebro och Kristinehamn.

6.2 Mindre åtgärder på regionalt vägnät

6.2.1 Kollektivtrafik, 75 mnkr

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

För att stärka kollektivtrafikens attraktivitet i hela länet samt för att effektivisera trafikeringen behövs därför åtgärder av mindre karaktär som stärker hela resan. Åtgärderna som planeras ska höja trafiksäkerhet och tillgänglighet till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter. Åtgärderna kan oftast genomföras utan att ta fram vägplan. Exempel på åtgärder som kan göras:

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

6.2.2 Cykel, 237 mnkr

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

Vägnätet för cykel är i dag bristfälligt och behöver förbättras. Cykelvägar har en viktig funktion för arbetspendling och skolresor med cykel men fungerar också som en säker infrastruktur för att genomföra kortare resor lokalt eller vidare med andra färdmedel som buss eller tåg.
Cykelåtgärder genomförs vid behov efter rekommendation i åtgärdsvalsstudier och i dialog med Trafikverket och berörda kommuner. Trafikverket ska i sin verksamhetsplan prioritera utredningar för cykelvägar utifrån bristlista i den regionala cykelplanen för Örebro län.

Mindre åtgärder som bidrar till att stärka kollektivtrafiken och/eller ökar trafiksäkerheten i korsningspunkter med bilar och lastbilar kommer att prioriteras tillsammans med

utbyggnad av nya cykelvägar. I cykelpotten finns utrymme för både större och mindre åtgärder, utöver de som redan är planerade och listas nedan.

Grythyttan-Hällefors, 36 mnkr
Vägplan är framtagen för cykelväg mellan Grythyttan och Hällefors och cykelvägen beräknas att öppna för trafik år 2023. Kostnader har belastat tidigare länsplan och objektet kostar totalt 49 mnkr.

Sannahed-Ralavägen, 21 mnkr
Vägplanearbete pågår för gång- och cykelväg Sannahed-Ralavägen. Det är en saknad länk i cykelvägnätet och objektet kommer att bidra till en separat cykelförbindelse mellan Hallsberg och Kumla, via Sannahed.

Norra Bro-Almbro, 30 mnkr
Vägplanearbete pågår för Norra Bro-Almbro. Cykelvägen kommer tillsammans med satsningar från Örebro kommun och det större vägobjektet Kvarntorp-Almbro göra det möjligt att cykla på separat cykelväg från Örebro till Gällersta.

Östansjö – Hallsberg, 30 mnkr
Trafikverket bygger dubbelspårsprojekt Hallsberg – Degerön som ska vara klart 2029. I projektet ingår att bygga om väg 529 i ny sträckning. Trafikverket planerar att bygga cykelväg längs med väg 529 i den nya sträckningen. En vägplan är beställd för att med medel i länsplanen bygga cykelväg resterande sträcka för att knyta ihop Östansjö med Hallsberg. Målet är att med god planering kunna minska kostnader i byggskedet.

Stöd till regionala cykelvägar i Nationell plan
I Nationell plan finns stöd för byggande av regionala cykelvägar med krav att medel ska gå till liknande åtgärder. Medel som eventuellt frigörs i cykelpotten via Nationella planens stöd till statliga cykelvägar kommer att läggas på att bygga mer cykelinfrastruktur utifrån prioriteringslistan i den regionala cykelplanen för Örebro län och trimningsåtgärder för cykel identifierade i åtgärdsvalsstudier. Stycket uppdateras när Nationell plan är beslutad.

6.2.3 Trafiksäkerhet, 100 mnkr
Under tidigare planperioder har det genomförts stora satsningar på att höja trafiksäkerhet och framkomlighet längs regionalt viktiga stråk. Trots det finns det flera sträckor i länet som har brister när det gäller trafiksäkerhet och framkomlighet. Stråken har en viktig funktion i länet för godstransporter, arbetspendling och kollektivtrafik men har inte lika stora trafikmängder som de vägar som redan åtgärdats. För några av stråken finns åtgärdsvalsstudier gjorda men vissa av dessa kräver en översyn innan åtgärder kan genomföras.

De åtgärder som främst kommer att genomföras under planperioden är enklare åtgärder för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet, som att räta ut kurvor, göra åtgärder vid sidan om vägen, eliminera flaskhalsar, trafiksäkra tätortsgenomfarter, göra åtgärder vid korsningar, trottoarer till busshållplatser med mera. En inriktning för arbetet är att vägarna ska ha jämna hastigheter och de stråk som bedöms viktigast för godstransporter ska ha hastigheten 80 km/tim som minimum. Åtgärder bör genomföras i stråk och noder enligt prioriteringsordningen nedan och genom paketering av åtgärder. Utöver det ska Trafikverket även kunna använda potten för särskilda satsningar på mitträffling av vägar och ny-/ombyggnation av GCM-passager och sidoåtgärder.

1. Länsväg 204, Fjugesta-Lanna
Åtgärder enligt genomförd åtgärdsvalsstudie. Flera åtgärder har redan genomförts med mål att höja standarden på befintlig 80-väg, men en översyn och genomförande av åtgärder vid den södra infarten till Fjugesta återstår. Utöver det kommer behov av cykelväg att diskuteras vidare med kommunen och Trafikverket.

2. Länsväg 207, Örebro-Odensbacken
Åtgärder enligt genomförd åtgärdsvalsstudie. Åtgärder innebär trafiksäkerhetsåtgärder för en säker 80-väg och säkerhetsåtgärder i tätorterna. Utöver det ska hållplatser för kollektivtrafik rustas upp och cykelväg byggas i etapper längs stråket.

3. Länsväg 529 och 641, Östansjö-Hallsberg-Kumla
Åtgärder enligt genomförda åtgärdsvalsstudier som innebär en jämnare hastighet och anpassade trafiksäkerhetsåtgärder i hela stråket. Vissa åtgärder ligger på kommunalt vägnät och dessa har kommunerna Kumla och Hallsberg ansvar för att finansiera och genomföra.

6.3 Utvecklingsåtgärder

Tanken med medlen till utvecklingsåtgärder är att kunna svara upp mot behov som uppstår på kortare sikt och därför ska medlen för utvecklingsåtgärder främst användas till:

- utredning av prioriterade brister
- åtgärder som är av betydelse för regionens näringsliv som inte är kända just nu samt
- till samfinansiering av objekt i nationell plan som är av regional betydelse.

6.3.1 Utvecklingspott, 16 mnkr

Pengarna i den här potten ska främst gå till utredningar av prioriterade brister och behov enligt lista nedan och listan över brister i den regionala cykelplanen. I länsplanen 2018-2029 fanns nio brister, varav tre utreddes. I denna plan finns elva identifierade brister varav fem är från tidigare länsplan och sex stycken är nya.

Medlen kan även finansiera och medfinansiera hittills okända åtgärder som är av regional betydelse. För att bli ett namngivet objekt i länsplanen är huvudprincipen att bristen redan ska ha genomgått en åtgärdsvalsstudie med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Därefter görs ett ställningstagande av deltagande parter för val av åtgärder.

Region Örebro län har, tillsammans med flera andra länsplaneupprättare, tidigare önskat göra separata steg 1- och steg 2-åtgärder med hjälp av länsplanen. I nuläget kan endast vissa steg 1- och steg 2-åtgärder genomföras i byggskede. Om en ändring av förordningen gör detta möjligt under planperioden ska utvecklingspotten användas för genomförande av steg 1- och 2-åtgärder.

Prioriterade brister för utredningar

1. Regionbussarnas framkomlighet

Körtiden för bussar inom tätort är oproportionerligt stor i jämförelse med restiden på resten av sträckan. Utredning av åtgärder för att höja regionbussarnas framkomlighet i tätort bör genomföras under planperiodens första år. Bristen behöver utredas tillsammans med väghållare längs de aktuella stråken. Vilka vägar som ska utredas är oklart i dagsläget men både statliga och kommunala vägar är aktuella. För åtgärder är Örebro tätort prioriterat. Se vidare under avsnitt *Statlig medfinansiering*.

2. Riksväg 52 E20-länsgräns mot Sörmland

Riksväg 52 är ett viktigt mellanregionalt stråk för vilken en förenklad åtgärdsvalsstudie genomfördes 2014. Utredningen gjordes inte förutsättningslöst, utan utredningens utgångspunkt var åtgärder som skulle främja målstandarden 100 km/h, som var ett mål i länsplanen för 2014-2025. Både näringslivets och barnens perspektiv saknades dessutom i utredningen. Åtgärder som föreslogs i utredningen bedöms inte ha prövats tillräckligt utifrån fyrstegsprincipen och därför har vi inte kunnat motivera en beställning av åtgärder i varken länsplan för 2018-2029 eller 2022-2033. Vägen behöver utredas på nytt under planperiodens första tre år för att ha föreslagna åtgärder som beslutsunderlag till 2026 års planrevidering.

3. Riksväg 63 Hällefors och Kopparberg tätorter

Riksväg 63 är ett viktigt mellanregionalt stråk där stora delar av sträckan har åtgärdats och andra kommer att åtgärdas. Brister som kvarstår är trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet i Hällefors och Kopparberg tätorter.

4. Almbro, Svennevad, Pålsboda och Ekeby tätorter

I samband med ombyggnad av riksväg 51 har problem med trafiksäkerheten i Almbro och Svennevad har uppdagats. Utredningar för att höja trafiksäkerhet och öka tillgängligheten i tätorterna ska genomföras. Det finns även anledning att samtidigt titta på Ekeby och Pålsboda som också fått effekter av ombyggnationen.

5. Väg 244 Hällefors-Nora

Väg 244 är utredd mellan Lilla Mon och Gyttorp. Sträckan mellan Grythyttan och Hällefors rustas upp i samband med byggnation av ny cykelväg. Trafiksäkerhet och framkomlighet behöver utredas på den sträcka som ännu inte är utredd mellan Gyttorp och Grythyttan med fokus på i första hand trafiksäkerhet.

6. Länsväg 831 och 840, Frövi tätort

Som konsekvens av utvecklingen av Billerud Korsnäs pappersbruk och ombyggnation av Frövi bangård behöver trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet i Frövi tätort utredas för den godstrafik som färdas på väg. Dessutom pågår detaljplanering för verksamhetsområde och bostadsområden och ökad efterfrågan på cykelvägar. Målet är att öka attraktiviteten i tätorten för både invånare och näringsliv.

7. Länsväg 205, Askersund-Degerfors-Karlskoga-Hällefors

Länsväg 205 ska som stråk i sin helhet utredas på sikt, men i första hand kommer Degerfors tätort att prioriteras. Anledningen är den osäkra trafiksituationen centralt i tätorten i kombination med framkomlighetsproblem för regionbussar och utvecklingsplaner centralt i Degerfors.

8. Genom-/förbifart Nora

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

9. Länsväg 249, Lindesberg – E20

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

10. Länsväg 243, Karlskoga – Nora

Väg 243 utreddes 2013 i en förenklad åtgärdsvalsstudie. Mindre trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts men på sikt kommer vägen behöva utredas igen för att täcka de perspektiv som inte togs med i den förenklade studien. Vägen är viktig för kollektivtrafik med buss.

11. Länsväg 204, Fjugesta – Svartå

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

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

6.3.2 Finmaskigt vägnät, 30 mnkr

I länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029 är det finmaskiga vägnätet prioriterat för utredning och en första studie har genomförts. Vägtyperna det handlar om är statliga asfaltsvägar med max 500 i årsdygnsmedeltrafik eller grusvägar. I studien har länets kommuner, Trafikverket och Svealandstrafiken involverats. En vidare utredning ska göras år 1-3 denna planperiod för att prioritera vilka vägar som ska åtgärdas. Åtgärder ska sedan göras utan att ta fram vägplan. Denna pott finansierar åtgärderna, inte utredningar.

6.3.3 Samfinansiering av åtgärder i nationell plan

Godsstråket genom Bergslagen, Frövi bangård, 29 mnkr
2015 fattade Region Örebro län beslut tillsammans med Lindesbergs kommun och Trafikverket om att samfinansiera en ombyggnation av Frövi bangård. Behovet uppstod i samband med investeringar som leder till kraftig produktionsökning vid Frövifors bruk och en önskan att transporter till bruket skulle gå på järnväg istället för med lastbil. 29 miljoner kronor är avsatta till samfinansiering av ombyggnationen av Frövi bangård tillsammans med Lindesbergs kommun och Trafikverkets nationella plan för transportsystemet. I länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029 avsattes 31 miljoner kronor. Den summan har minskats tack vare att Trafikverket tagit kostnaden för att ta fram en järnvägsplan i det nationella objektet Frövi bangård som finansieras av Nationell plan för transportinfrastruktur.

Örebro Södra, 20 mnkr
I Örebro kommun pågår ett arbete för utveckling av Örebro södra, som syftar till att minska järnvägens barriäreffekt, höja trafiksäkerheten vid stationen och öka kollektivtrafikens attraktivitet. Flertalet av åtgärderna berör den regionala kollektivtrafiken. Länsplanen kan vara en del i finansiering av åtgärder i anslutning till Örebro södra tillsammans med nationell plan för transportsystemet samt kommunala medel. Under planperioden avsätts 20 miljoner kronor till att samfinansiera utvecklingen av Örebro södra. I huvudsak kommer trafiksäkerhetsåtgärder att prioriteras. Avsiktsförklaring för åtgärden mellan Region Örebro län, Örebro kommun och Trafikverket togs fram inför förra planomgången och ska aktualiseras under 2022.

6.4 Statlig medfinansiering

6.4.1 Strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar

För att nå målen om minskad klimatpåverkan i den regionala utvecklingsstrategin, det regionala trafikförsörjningsprogrammet och energi- och klimatprogrammet krävs att fler länsbor väljer kollektivtrafiken framför bilen. Då behövs en satsning på kollektivtrafiken och dess infrastruktur för att den ska bli attraktiv och konkurrenskraftig gentemot bilen. Planeringen och användningen av infrastrukturen
måste förändras på sådant sätt att resandet påverkas på ett strukturellt plan. Flertalet av dessa strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar berör flera aktörer och planeringsnivåer och förutsätter en samfinansiering mellan länstransportplanen, nationell plan och kommunala medel.

Den regionala utvecklingen är beroende av arbetspendling och fungerande kompetensförsörjning. Trenden har varit att allt fler reser mer och längre till arbete och studier. För att detta ska vara möjligt ur ett hållbarhetsperspektiv måste mer av det dagliga resandet ske med kollektivtrafik och därför är det angeläget att korta restiderna och öka tillgänglighet med kollektivtrafik från hela länet till Örebro och dess funktioner med universitetssjukhus, universitet och arbetstillfällen. Därför prioriteras medfinansiering av att utveckla kollektivtrafiken i Örebro i riktning mot så kallad Bus rapid transit (BRT) samt medfinansiering för att höja regionbussarnas framkomlighet i tätort, där åtgärder i Örebro är prioriterade först.

Kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro, 90 mnkr

Region Örebro län har tillsammans med Örebro kommun tagit fram en utredning och genomförandeplan för ett så kallat Bus rapid transit-system (BRT), ett system för snabbussar i Örebro stad. I dag är stadstrafiken i Örebro en av Sveriges långsammaste och BRT har potential att öka kollektivtrafikresandet på ett betydande sätt i Örebro. BRT-åtgärden har också effekter på bostadsbyggandet, då det längs den planerade sträckningen kommer att byggas cirka 2 730 nya bostäder inom perioden för länsplanen.

Genomförandet av BRT i Örebro sker i etapper och finansieringen bör ske både via kommunala medel och via länsplanen. Örebro kommun planerar också att söka stadsmiljöavtal för byggandet av ett BRT-system. Länsplanen kan samfinansiera byggandet av den första etappen av BRT-systemet med högst 125 miljoner kronor, varav en del medel redan använts under 2021 och resterande medel kommer användas under kommande planperiod.

Regionbussarnas framkomlighet, 50 mnkr
Körtiden för regionbussar inom tätort är oproportionerligt stor i jämförelse med restiden på resten av sträckan. Dessa brister är tydliga i bland annat Örebro tätort där många resenärer upplever att bussen ”sitter fast” i trafiken in och ut ur Örebro. Örebro är också ett nav i det regionala kollektivtrafiksystemet och åtgärder för att höja regionbussarnas framkomlighet till Örebro resecentrum är därför prioriterat. Liknande åtgärder kan komma att bli aktuella även i andra tätorter i länet framöver.

Att höja bussarnas framkomlighet i Örebro skulle stärka bussarnas attraktivitet och restidskvot gentemot bilen. En utredning av brister och behov för regionbussarnas framkomlighet i Örebro, främst på Södra infarten samt riksväg 50 från Norrplan och in mot resecentrum, bör färdigställas under planperiodens tidigare år. Utredningen bör tas fram i samarbete med Örebro kommun eftersom sträckorna till största del är kommunala, men bör även inkludera relevant regional och nationell infrastruktur. Kopplat till de behov som pekats ut på riksväg 50 i genomförd åtgärdsvalsstudie bör även Trafikverket involveras.

Region Örebro län och Örebro kommun planerar dessutom för nytt stadslinjenät där Örebro C och Örebro Södra pekas ut som huvudsakliga målpunkter. Därför behöver medel prioriteras för åtgärder där.

Medfinansiering av kommunala åtgärder, 145 mnkr
I länsplanen 2022–2033 avsätts totalt 150 miljoner kronor under planperioden till medfinansiering av kommunala åtgärder för trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik och cykel. Länets kommuner kan söka medfinansiering av åtgärder på kommunal infrastruktur i enlighet med förordning SFS 2009:237 om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. Prioritering av vilka kommunala åtgärder som ska få medfinansiering sker i en årlig process i dialog med kommuner och Trafikverket. Åtgärderna bör ligga i linje med länsplanens övergripande mål samt övriga relevanta regionala och nationella mål och planer. Satsningarna på att öka tillgänglighet till skolor och koppla ihop kollektivtrafik med andra transportmedel bättre kan med fördel göras med hjälp av denna pott.

Medfinansiering av investeringar på det enskilda vägnätet, 15 mnkr
Det finns möjlighet för enskilda väghållare att få bidrag med högst 50 procent till vissa investeringar i det enskilda vägnätet, exempelvis för byte/bygge av broar eller nybyggnation av enskild väg. Trafikverket ansvarar för hantering av ansökningar och prioritering av medel efter dialog med Region Örebro län. Totalt avsätts 15 miljoner kronor till medfinansiering av investeringar i det enskilda vägnätet under planperioden.

6.5 Planeringsutrymme, 92 mnkr

Det kan hända att ett objekt blir så kostsamt att det börjar tränga ut andra objekt och då krävs en omprioritering i länsplanens genomförande och en teknisk justering av länsplanen. Planeringsutrymmet finns till för att kunna hantera kostnadsfördyringar i de större objekten utan att påverka övriga satsningar. Om det inte skulle bli några kostnadsfördyringar i de planerade objekten ska pengarna i första hand användas till mindre åtgärder för cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet samt åtgärder för en effektivare godstrafik på det statliga regionala vägnätet.

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

Viktiga ändringar i Kapitel 7

Alla åtgärdsområden har i planförslaget mer pengar än tidigare, förutom ”Större vägombyggnationer”.

Väg 244 har blivit stort vägobjekt vilket har påverkat fördelningen mellan åtgärdsområden.

En jämförelse med tidigare länsplaner av hur medel prioriterats ska läggas till så utvecklingen kan följas. Det görs efter beslut i RS.

7. Ekonomisk fördelning av planen

7.1 Fördelning över planperioden

I tabellen ser du länsplanens fördelning på objekt och åtgärdsområde över tid. I tabellen finns tre kolumner med en indelning av pengar i den tolvåriga planen. Länsplanens år 1-3 innehåller pengar för åtgärder som är aktuella för genomförande där till exempel eventuell vägplan tagits fram. År 4-6 innehåller pengar för sådant som är prioriterat sedan tidigare och åtgärder är på gång, där exempelvis vägplanearbete pågår. År 7-12 är den del av länsplanen där pengar placeras för att visa vilka objekt som är viktigast att utreda. Pengarna kan prioriteras om vid nästa planrevidering.

I förhållande till de preliminära planramarna är planen framtung under planens år 1-3. Detta beror på att Kvarntorp-Almbro försenats och att förbifart Hjulsjö tidigarelagts, tack vare pengar från Nationell plan för bygge av mötesfria vägar. Även projektet för snabbussar i Örebro är framflyttat tidsmässigt och bidrar till detta.

Många av de trafiksäkerhetsåtgärder som planerats in för genomförande ligger under åren 4-6. Kollektivtrafikåtgärderna är planerade i detalj för de första tre åren men därefter blir det mer utrymme för att använda potten fritt mellan de två senare perioderna för att tillgänglighetsanpassa hållplatser, anpassa körvägar, utveckla bytespunkter med mera.

De största cykelåtgärderna som är planerade ligger för genomförande år 1-3 och vägplanearbete inför genomförande år 4-6. Anledningen är att det planeringsutrymme som fanns i länsplanen för åren 2018-2029 bland annat gick till att finansiera cykelobjekten Sannahed-Ralavägen och Norra Bro-Almbro, utöver att hantera kostnadsfördyringar.

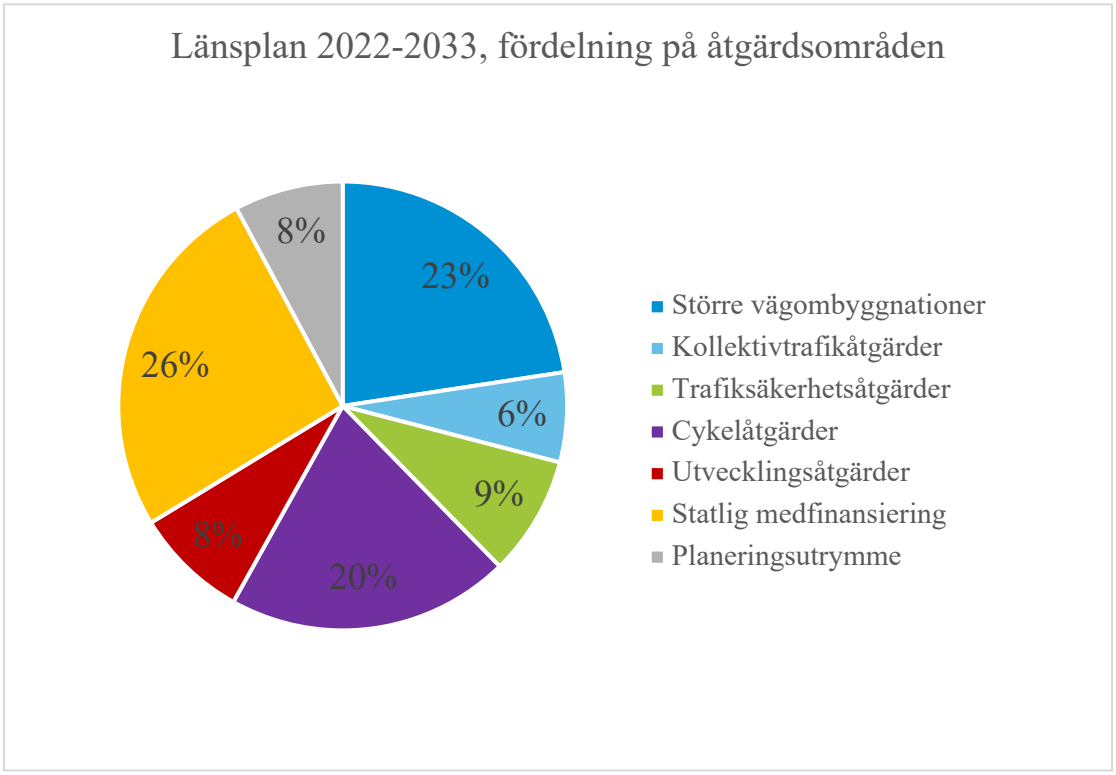
Sam- och medfinansiering av större åtgärder på nationell respektive kommunal infrastruktur är fördelad över tid enligt de avsiktsförklaringar som finns mellan berörda parter. I utvecklingspotten finns pengar till utredningar för alla år och där ingår även åtgärder på det mindre statliga vägnätet. Pengarna för åtgärder ligger i slutet av planperioden.

Trafikverket ska utforma ett stöd till regionala cykelvägar. Det arbetet är inte färdigt och uppdateras när Nationell plan är beslutad.

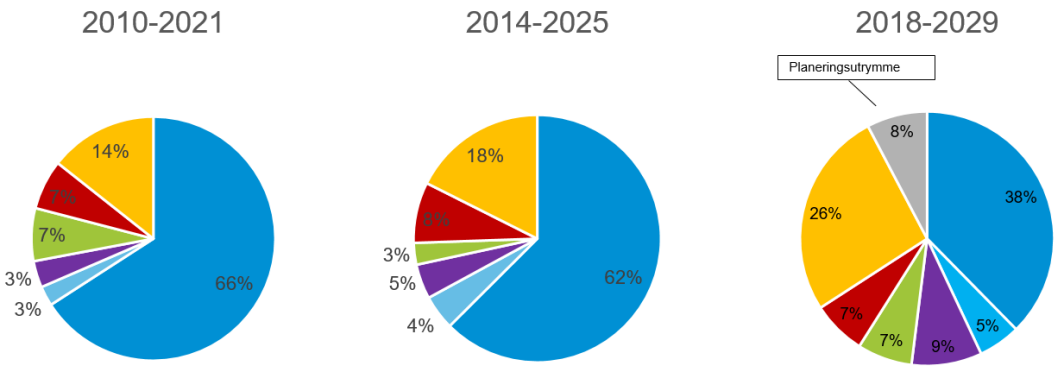
Örebro län	Summa 2022-2033	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Planram	1161			
Större vägombyggnationer	262	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro	127	127		
Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö	75	75		
Länsväg 244 Lilla Mon-Stribergskorset	60			60
Kollektivtrafik	75	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Mindre kollektivtrafikåtgärder	75	12	18	45
Trafiksäkerhet	100	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Mindre TS-åtgärder	100	18	36	46
Cykel, regionalt vägnät	237	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Grythyttan-Hällefors	36	36		
Norra Bro-Almbro	30		30	
Sannahed-Ralavägen	21		21	
Östansjö-Hallsberg	30		30	
Cykelåtgärder (pott)	120	10	31	79
Utvecklingsåtgärder	95			
Samfinansiering av nationell plan	49	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Frövi bangård (cykelbro)	29		29	
Örebro Södra	20			20
Utvecklingspotten	46	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Finmaskigt vägnät	30			30
Utvecklingspott (utredningar)	16	4	4	8
Statlig medfinansiering	300	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Snabbussar Örebro (BRT)	90	70	20	
Regionbussarnas framkomlighet	50			50
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	145	31	35	79
Enskilda vägar	15	3	3	9
Totalt	**1069**	**395**	**275**	**491**
Planeringsutrymme, ca 8%	**92**	**9**	**18**	**65**
Medfinansiering från Nationell plan mötesfria vägar	37	37	?	
Medfinansiering från Nationell plan cykelvägar	?	?	?	

7.2 Fördelning mellan åtgärdsområden

I figur 9 nedan visas fördelningen av pengar mellan åtgärdsområden. Större vägombyggnationer är ett område där man i projekten tar ett helhetsgrepp på vägmiljön och gör åtgärder för väg, kollektivtrafik och cykel. De åtgärder i länsplanen som finns i detta område omfattar totalt 262 miljoner kronor där Förbifart Hjulsjö och Kvarntorp-Almbro är beslutade i tidigare plan och Lilla Mon-Stribergskorset är ny. Planen innehåller också mindre kollektivtrafikåtgärder (sju procent) och mindre trafiksäkerhetsåtgärder (nio procent) på det regionala vägnätet. 20 procent av planen används för cykelåtgärder där Grythyttan-Hällefors är ett objekt från tidigare plan medan Norra Bro-Almbro, Sannahed-Ralavägen och Hallsberg-Östansjö är nya objekt. Åtta procent går till utvecklingsåtgärder där åtgärder på finmaskigt vägnät, utredningar, plötsliga åtgärder, cykelbro vid Frövi station och Örebro Södra ingår. 300 mnkr (26 procent) läggs på att medfinansiera kommunal och enskild infrastruktur. I planen finns 92 mnkr som inte är fördelade på åtgärder och potter och kommer användas som ett planeringsutrymme och buffert för att hantera kostnadsförändringar eller akuta behov eller mindre åtgärder. I framtagande av kommande länsplaner avgörs vad resterande medel ska användas till.



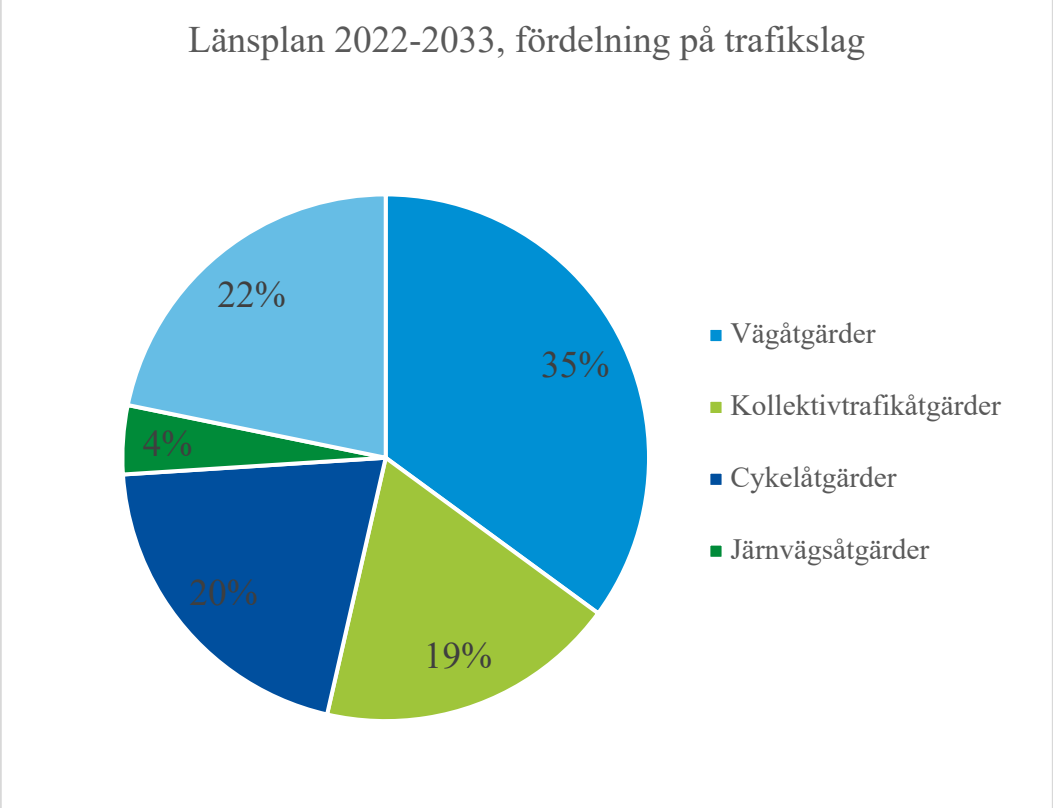
Figur 9. Procentuell fördelning av planramar i länsplan för 2022-2033 på åtgärdsområden



Figur 10. Jämförelse mellan de tre senaste länsplanerna. Samma legend som i föregående figur.

7.3 Fördelning mellan trafikslag

Att påstå att en åtgärd enbart har effekter och nyttor på ett trafikslag är att förenkla verkligheten och bortse från det samspel som finns mellan trafikanter och de sekundära effekter som kan uppstå på grund av åtgärderna. I större vägombyggnationer ryms till exempel också åtgärder för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. I figur 11 visas fördelningen av pengar mellan trafikslag.



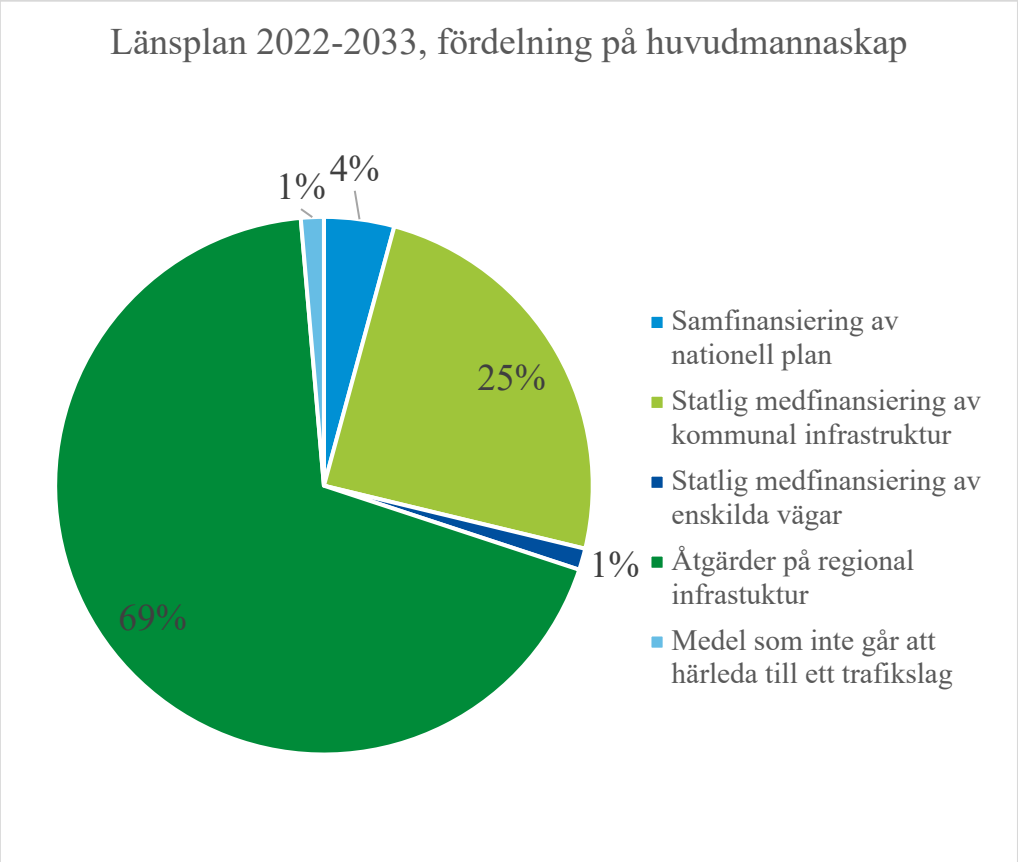
Figur 11. Procentuell fördelning av planramar i länsplan 2022-2033 fördelat på trafikslag.

Fördelat på trafikslag läggs cirka 407 miljoner på vägåtgärder i form av större vägombyggnationer, mindre trafiksäkerhetsåtgärder, satsning på finmaskigt vägnät samt medfinansiering av enskilt vägnät. Det utgör 35 procent av den totala planramen. 215

miljoner läggs på kollektivtrafikåtgärder där åtgärderna främst består av större satsningar i Örebro tätort och mindre åtgärder längs med regionalt vägnät. Cykelåtgärder finns både i cykelpotten och i de enskilda cykelobjekten och dit kan 244 mnkr härledas. Både vad gäller kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder är det svårt att bedöma den exakta slutsumman, eftersom fördelningen mellan trafikslag i potten för statlig medfinansiering beror på vilka objekt kommunerna söker stöd för. Större vägombyggnationer kommer också innehålla åtgärder för kollektivtrafik och cykel, liksom att åtgärder i trafiksäkerhets-potten kan komma att gynna kollektivtrafikresenärer och oskyddade trafikanter. I denna plan läggs 49 mnkr på järnvägsåtgärder totalt. Objektet Frövi bangård innebär en cykelbro men gynnar både cyklister och dem som reser med buss och tåg eftersom cykelbron kommer användas som plattformsanslutning i framtiden. Därför går det inte att specifikt säga att den gynnar enbart ett trafikslag. Medel för Örebro Södra ska prioriteras till trafiksäkerhetsåtgärder.

7.4 Sam- och medfinansiering

I figur 8 visas fördelningen mellan huvudmannaskap. Majoriteten av planen är fördelad till åtgärder på regional infrastruktur. Totalt 31 procent av planen går till att medfinansiera åtgärder på nationell, kommunal och enskild infrastruktur. Detta är ett uttryck för att åtgärder som utvecklar tillgängligheten i länet inte enbart behövs i den regionala infrastrukturen.



Figur 12. Procentuell fördelning av planramar i länsplan 2022-2033 på huvudmannaskap för åtgärd.

Viktiga ändringar i Kapitel 8
Planen har uppdaterats med korta beskrivningar av grannlänens planer.

8. Samband med nationell plan och grannlänens planer

8.1 Nationell plan

Stycke uppdateras när nationell plan är beslutad.

Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 innehåller åtgärder på järnvägsnätet och riksväg 50, som kommer leda till ökad kapacitet och bättre fungerande förbindelser i länets nationella stråk. De aktuella större vägåtgärder som ingår i länsplanen kompletterar eller ansluter till det nationella vägnätet. Länsplanen ger förutsättningar att helt eller delvis finansiera åtgärder på järnväg.

Den nationella planen kan också leda till behov av finansiering av åtgärder för en bättre kollektivtrafik med länsplanemedel, till exempel resecentrum och busshållplatser. Det gäller exempelvis bangårdsombyggnader i Laxå och Frövi, personbangården i Hallsberg, kapacitetsåtgärder på Godsstråket genom Bergslagen samt utbyggnad av mötesseparering på riksväg 50.

I länsplanen avsätts medel för att samfinansiera åtgärder på nationell infrastruktur. Åtgärder på nationell infrastruktur som ska samfinansieras av länsplanen är ombyggnad av Frövi bangård samt åtgärder på väg 50 i Örebro. Det kan även bli aktuellt att samfinansiera åtgärder på eller i anslutning till E18/E20/väg 50 genom Örebro i syfte att förbättra regionbussarnas framkomlighet i Örebro tätort.

8.2 Grannlänens planer

Dalarnas län

Örebro län och Dalarnas län binds samman av riksväg 50 och Bergslagsbanan samt ett antal mindre regionala vägar. Dalarnas länsplan innehåller medel som framförallt riktats till vägobjekt och en ökning av medel till cykelåtgärder.

Södermanlands län

Örebro län och Södermanlands län binds samman av E20, riksväg 52, Västra stambanan samt ett antal mindre regionala vägar. Region Sörmlands länsplan innehåller mycket medel till utveckling av infrastrukturen kring Skavsta flygplats och anpassning av infrastrukturen för den kommande Ostlänken.

Västra Götalands län

Örebro län och Västra Götalands län binds samman av Västra stambanan, E20 och den regionala vägen riksväg 49 samt ytterligare några mindre regionala vägar. Västra Götalandsregionens länsplan innehåller bland annat medel till kapacitetsökning på Kinnekullebanan och ny mötesfri väg mellan Skara och Skövde på riksväg 49.

Värmlands län

Örebro län och Värmlands län binds samman av E18, Värmlandsbanan, Bergslagsbanan och de två regionala vägarna riksväg 63 och länsväg 237. Region Värmlands länsplan innehåller bland annat medel till Karlstad resecentrum och utveckling av riksvägarna i länet.

Västmanlands län

Örebro län och Västmanlands län binds samman av E18/E20, Mälarbanan, Godsstråket genom Bergslagen, riksväg 68, länsväg 249 samt ett antal mindre regionala vägar. Region Västmanlands länsplan innehåller mycket medel till cykel och kollektivtrafik, men även satsning på järnväg via uppställningsspår vid Västerås Västra och Bergslagspendeln.

Östergötlands län

Örebro län och Östergötlands län binds samman av riksväg 50 och 51, Godsstråket genom Bergslagen samt några mindre regionala vägar. Region Östergötlands länsplan innehåller satsningar på Linköping och Norrköpings resecentrum och vägobjektet Förbifart Finspång på riksväg 51 som har direkt påverkan på länens funktionella samband.

Viktiga ändringar i Kapitel 9
Precis som i länsplan 2018-2029 ska effekter på bostadsbyggande redovisas. Texten är uppdaterad.
En strategisk hållbarhetsbedömning har genomförts. En social konsekvensbedömning är tillagd och kompletterar den lagstadgade strategiska miljöbedömningen.

9. Effektbeskrivning

9.1 Strategisk hållbarhetsbedömning

Nedan följer en sammanfattning av den samlade effektbedömningen av planens bidrag till de mål anges som relevanta i bilaga 1 Mål och planer som påverkar länsplanen. Bedömningen är en strategisk hållbarhetsbedömning genomförd av Trivector. I processen med att ta fram hållbarhetsbedömningen har avgränsningssamråd hållits, en bedömning av tre olika planalternativ har genomförts och nu har även en bedömning av remissversionen gjorts. Rapporten finns i sin helhet i bilaga 4.

Den strategiska hållbarhetsbedömningen består av två delar:

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

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

9.1.1 Bedömning av effekter

Konsekvensbedömningen visar att planalternativet i stor utsträckning bidrar till positiva effekter, alternativt neutrala effekter, i förhållande till måluppfyllnad av framför allt det transportpolitiska funktionsmålet. Detta gäller särskilt för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder på det regionala vägnätet samt statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder, och då gäller det framför allt ett positivt bidrag till fokusområdena medborgarnas resor, tillgänglighet regionalt, jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning). Samma åtgärder bidrar generellt i positiv riktning avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet. Cykelåtgärder på det regionala vägnätet bidrar dock till utsläpp i byggskedet.

När det gäller större vägombyggnader bidrar de i positiv riktning avseende exempelvis fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter och tillgänglighet regionalt, samt trafiksäkerhet, men påverkan är neutral avseende flera av de sociala aspekterna,

såsom inkludering och sammanhållning. Påverkan är dock i allt väsentligt negativ avseende klimat och landskap.

Då planalternativ 2022-2033 och nollalternativet (inriktning för Länsplan 2018-2029) jämförs kan det konstateras att planalternativet i större utsträckning bidrar positivt till det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet och dess fokusområden jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv och äldreperspektiv. När det gäller fokusområdet jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning) är påverkan ungefär lika.

Skillnaderna mellan planalternativet och nollalternativet är dock ganska stora avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa och landskap där den negativa påverkan är större i nollalternativet.

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

Noteras bör också att socioekonomiskt svagare områden är något förfördelade när det gäller den geografiska fördelningen av de studerade åtgärderna. Analysen bör dock ses som en första indikation på eventuella ojämlikheter och beaktar inte storleken på investeringarna och huruvida investeringarna eventuellt bidrar till negativa effekter såsom barriäreffekter.

En total bild av länsplanens effekter kan alltså fås först när slutliga åtgärder av de studerade valts, och då de medel som tilldelas de olika potterna i länsplanen betalats ut till exempelvis kommuner.

9.2 Effekter på tillväxt och bostadsbyggande

Att beskriva planens effekter på förutsättningar för bostadsbyggande är förknippat med stora utmaningar, då länets olika delar har stora skillnader i grundförutsättningar. Skillnaderna består framförallt i olika befolkningssammansättning och -utveckling,

flyttningsmönster och läge på arbetsmarknaden. Många av länets kommuner har själva angett att det inte är infrastruktur och transporter som har avgörande betydelse för ett ökat bostadsbyggande utan snarare andra faktorer såsom att hitta attraktiva platser i form av sjönära lägen, fungerande daglig service och finansiella förutsättningar såsom bankernas vilja att bevilja lånefinansiering. Däremot kan infrastrukturen bidra till att öka attraktiviteten och tillgängligheten till och inom områden.

Örebro kommun är den kommun i Sverige som under de senaste åren byggt flest bostäder per år och capita och kommunen själv bedömer den kommande befolkningsutvecklingen högre än den SCB räknat med. Sex av de senaste sju åren har Örebro kommun angett ett underskott av bostäder i bostadsenkäten och i sin översiktsplan finns planer på 20 000 nya bostäder och 20 000 nya arbetsplatser.

I Örebro finns redan ett fungerande kollektivtrafiksystem och ett väl utbyggt cykelvägnät. Länsplanen ska medfinansiera en satsning på kapacitetsstark kollektivtrafik i form av så kallad Bus rapid transit (BRT). Inom upptagningsområdet för detta system kommer det att byggas drygt 2 000 – 3 000 bostäder inom planperioden och planerna till 2040 innebär ytterligare flera tusen bostäder i närheten av BRT-systemet. Med ett utbyggt BRT-system kan framtida boende erbjudas hållbara färdmedelsalternativ och det är en viktig aspekt för att dessa planer ska bli attraktiva att genomföra. Åtgärden BRT skapar förutsättningar för en mer attraktiv kollektivtrafik och de bostäder som Örebro kommun planerar för skapar i sin tur underlag för kollektivtrafiken.

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Bilaga 1, mål och planer som påverkar länsplanen

Version: 1

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Bilaga 1, mål och planer som påverkar länsplanen

2021-08-24

Innehåll

1. Internationellt....4
   - 1.1 Agenda 2030....4
   - 1.2 Barnkonventionen....5
   - 1.3 TEN-T och CEF....5
   - 1.4 Den gröna given – EU:s nya tillväxtstrategi....7
2. Nationellt....7
   - 2.1 Regeringens direktiv om åtgärdsplanering....7
   - 2.2 Nationella klimatmål....7
   - 2.3 Nationella transportpolitiska mål....8
   - 2.3.1 Funktionsmål:....8
   - 2.3.2 Hänsynsmål:....9
   - 2.3.3 Nollvisionen....9
   - 2.4 Fyrstegsprincipen....9
   - 2.5 Regeringens infrastrukturproposition....10
   - 2.6 Nationell strategi för regional utveckling....10
   - 2.7 Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling....11
3. Storregionalt....12
   - 3.1 En bättre sits – mål och prioriteringar för transportsystemet i Östra Mellansverige....12
   - 3.1.1 Storregional systemanalys....12
   - 3.1.2 Storregional godsstrategi....13
4. Regionalt....14
   - 4.1 Regionala utvecklingsstrategin (RUS)....14
   - 4.1.1 Strukturbilder för Örebro län....15
   - 4.2 Örebroregionens energi- och klimatprogram....16
   - 4.3 Handlingsplan för hållbara resor och transporter....17
   - 4.4 Regional cykelplan för Örebro län....17
   - 4.5 Regionalt trafikförsörjningsprogram 2022-2030....18

1. Internationellt

1.1 Agenda 2030

Sverige har, liksom 192 andra länder, antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. En hållbar utveckling tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2 för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara. Arbete pågår med att översätta dessa till ”lokala mål” och SKR:s råd för främjande av kommunala analyser (RKA) har tagit fram nyckeltal som ska stötta uppföljningen av Agenda 2030 i kommuner och regioner.

Transportsystemet kan anses ha en direkt påverkan på åtminstone fem mål: 3 Hälsa och välbefinnande (3.6), 7 Hållbar energi för alla (7.3), 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.2), 12 Hållbar konsumtion och produktion (12c). En indirekt påverkan kan antas på sex mål: 2 Ingen hunger (2.3), 3 Hälsa och välbefinnande (3.9), 6 Rent vatten och sanitet för alla (6.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.6), 12 hållbar konsumtion och produktion (12.3) och 13 Bekämpa klimatförändringarna (13.1 och 13.2). Inom parentes anges delmål med särskilt bäring på transportplaneringen.



Figur 1. De 17 delmålen för hållbar utveckling. Källa: FN.

1.2 Barnkonventionen

Den 1 januari 2020 trädde lagen (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter träder i kraft den 1 januari 2020. Beslutet innebär ett förtydligande av att domstolar och rättstillämpare ska beakta de rättigheter som följer av barnkonventionen. Barnets rättigheter ska beaktas vid avvägningar och bedömningar som görs i beslutsprocesser i mål och ärenden som rör barn. En inkorporering av barnkonventionen bidrar till att synliggöra barnets rättigheter. Det är ett sätt att skapa en grund för ett mer barnrättsbaserat synsätt i all offentlig verksamhet. Barnrättslagen ska säkerställa att barnets rättigheter uppfylls på alla nivåer inom offentlig verksamhet. Barnkonventionens grundprinciper är:

- Artikel 2: Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- Artikel 3: I alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som be-döms vara barnets bästa.
- Artikel 6: Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.
- Artikel 12: Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem. När åsikterna beaktas ska man ta hänsyn till barnets ålder och mognad.

För länsplanen innebär detta att ett barnrättsperspektiv ska anläggas vid beslut om åtgärder och prioriteringar.

1.3 TEN-T och CEF

För Örebroregionen finns en rad olika europeiska mål och initiativ som är värda att beaktas. Två betydande europeiska förordningar kopplade till mobilitetsstrategin är det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T) och CEF-förordningen.

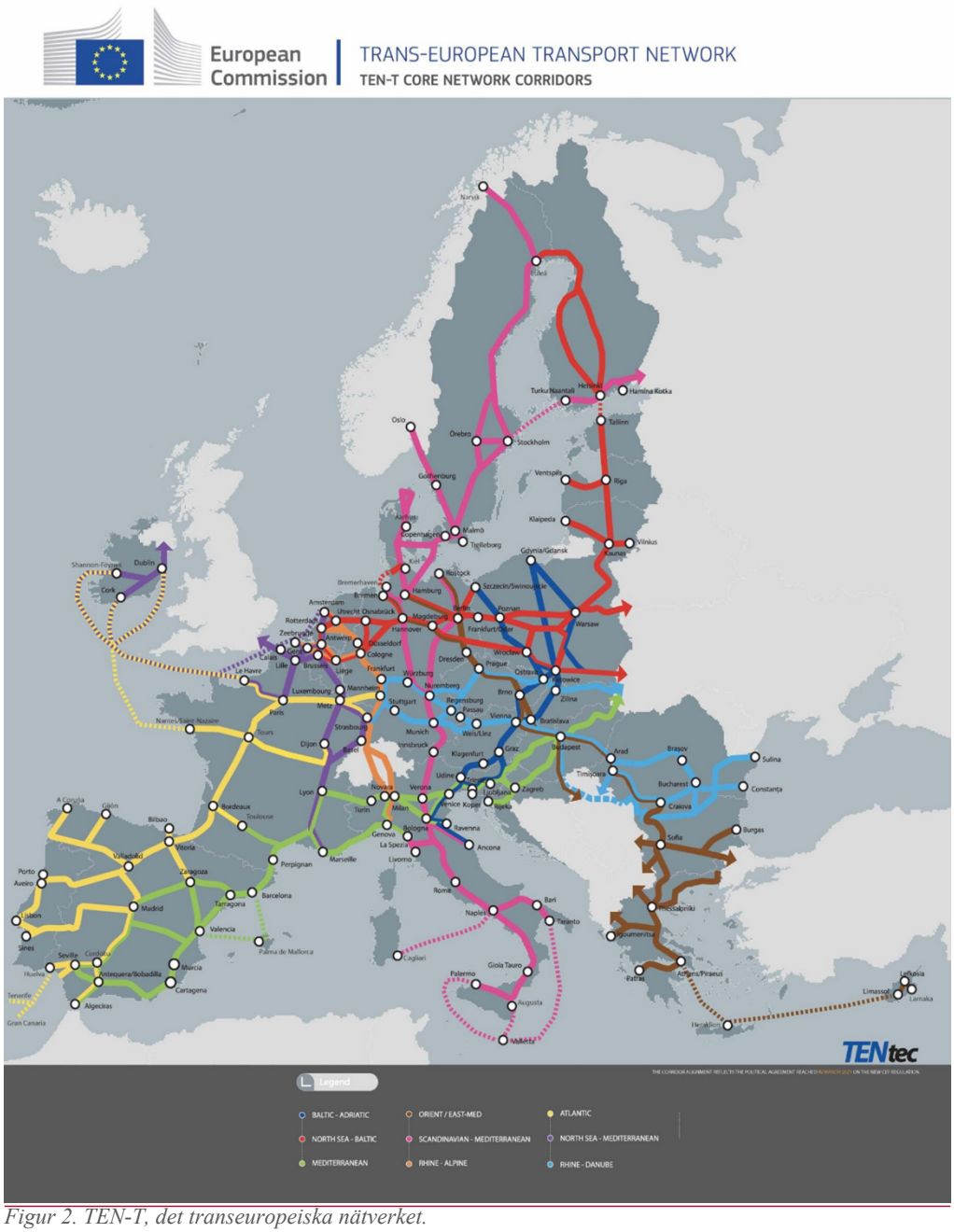
CEF-förordningen definierar transportkorridorer i hela Europa och innehåller också medel till finansiering av åtgärder i dessa korridorer. Korridoren som är mest relevant för Örebroregionen är ScanMed-korridoren (se figur 1) som sträcker sig från rysk-finska gränsen via Stockholm och Hallsberg till Central- och Sydeuropa. Region Örebro län arbetar för att hela sträckan Oslo–Stockholm ska bli en del av ScanMed-korridoren.

TEN-T-förordningen formulerar regelverk och standarders som infrastrukturen ska uppfylla. Målet med TEN-T är att uppnå:

- ett sammanhållet, gränsöverskridande transportnät utan flaskhalsar,
- en effektiv, integrerad och konkurrenskraftig inre marknad,
- ett hållbart, resurseffektivt och koldioxidsnålt transportsystem och

- en sträckning av TEN-T över hela EU samt vissa grannländer, till exempel Norge. TEN-T är multimodalt och detta innebär att alla trafikslag (väg, järnväg, sjöfart, flyg) inkluderas. Dessutom är viktiga omlastningsterminaler definierade.

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



Figur 2. TEN-T, det transeuropeiska nätverket.

1.4 Den gröna given – EU:s nya tillväxtstrategi

EU ska ställa om till en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det inte finns några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050, ekonomisk tillväxt har frikopplats från resursförbrukning, inga människor eller platser lämnas utanför. EU:s gröna giv omfattar en handlingsplan som ska främja ett effektivt utnyttjande av resurser genom att vi ställer om till en ren, cirkulär ekonomi, återställa förlorad biologisk mångfald och minska föroreningarna. Hållbarhetsaspekten ska genomsyra all EU-politik. För att möjliggöra den europeiska gröna given måste politiken för olika områden innefatta klimatfrågan. Inom bland annat ekonomi, industri, produktion och konsumtion, storskalig infrastruktur, transport, livsmedel och jordbruk samt byggande.

I planen anges också vilka investeringar som behövs och vilka finansieringsverktyg som finns samt att en rättvis och inkluderande omställning behöver göras. Åtgärder som lyfts fram för att nå klimatmålen är:

- Investeringar i ny och miljövänlig teknik
- Stöd till innovativ industri
- Renare, billigare och hälsosammare former av privata och offentliga transporter
- Utfasning av fossila bränslen i energisektorn
- Energieffektivare byggnader
- Samarbete med internationella partner för att förbättra globala miljöstandarder.

2. Nationellt

2.1 Regeringens direktiv om åtgärdsplanering

Regeringen har utifrån proposition och beslut i riksdagen uppdragit Trafikverket och länsplaneupprättarna att upprätta förslag till nationell plan respektive länsplaner för regional transportinfrastruktur för åren 2022-2033.

Utgångspunkterna ska, utöver propositionen *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* (prop. 2020/21:151), i huvudsak vara de transportpolitiska målen med tillhörande etappmål, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt. Klimatmålen ska nås och är central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen.

2.2 Nationella klimatmål

Regeringens klimatpolitik innebär att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Detta är också en

av de prioriterade samhällsutmaningarna som ska beaktas i länstransportplanerna. Sverige har skrivit på klimatavtalet från Paris i vilket överenskommelsen är att den globala temperaturökningen ska begränsas till 1,5 grader jämfört med förindustriell tid. På nationell nivå finns flera olika mål kopplade till miljö, klimat och utsläpp. Högst i den målhierarkin är generationsmålet som anger den övergripande inriktningen för Sveriges miljömål. Generationsmålet visar inriktningen i den svenska miljöpolitiken och ska vara vägledande på alla nivåer i samhället. Regeringen definierar generationsmålet enligt följande:

”Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.”

Sverige har 16 miljökvalitetsmål som beskriver tillståndet som det svenska miljöarbetet ska leda till. De 16 miljökvalitetsmålen beskrivs vidare i miljöbedömningen av länstransportplanen, se bilaga 1.

2.3 Nationella transportpolitiska mål

Målet för den nationella transportpolitiken är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De nationella transportpolitiska målen består av funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålen är koncentrerade kring tillgänglighet medan hänsynsmålen kretsar runt säkerhet, miljö och hälsa. I de transportpolitiska målen ryms flera andra mål, till exempel diskrimineringslagen, funktionshinderpolitiska mål och jämställdhetspolitiska mål.

2.3.1 Funktionsmål:

• Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
• Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
• Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
• Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett
jämställt samhälle.
• Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
• Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
• Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

2.3.2 Hänsynsmål:

• Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan år 2007 och 2020. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan år 2007 och 2020.
• Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
• Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
• Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och att ohälsan minskar. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

2.3.3 Nollvisionen

Regeringen initierade i september 2016 en nystart för Nollvisionen, som innebär ett intensifierat arbete med trafiksäkerhet inom områden där arbetet tidigare varit framgångsrikt och ett tydligare fokus på oskyddade trafikanter. Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken.

Nollvisionen är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet. Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor begår misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.

2.4 Fyrstegsprincipen

I infrastrukturpropositionen pekar regeringen ut fyrstegsprincipen som en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet. Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande:

- Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.

• Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.
• Det fjärde steget innebär att överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen.

Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas bidra till kostnadseffektiva lösningar. Alla trafikslag och transportmedel, liksom alla typer av åtgärder som leder till att målen nås, ska beaktas. En effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg. Syftet ska vara att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling.

2.5 Regeringens infrastrukturproposition

Regeringen redovisar i för varje ny planeringsomgång en proposition med förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för den aktuella planperioden. Propositionen innehåller förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Denna proposition bygger på en överenskommelse mellan regeringen och samarbetspartierna Centerpartiet och Liberalerna.

I propositionen lyfts särskilt sex viktiga inriktningsområden där transportsystemet spelar en stor roll:

- Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland
- Transporteffektiviteten ska öka
- Förbättrade förutsättningar för Sveriges näringsliv
- Stärkt sysselsättning i hela landet
- Jämlikt och jämställt transportsystem
- Minskade klyftor mellan städer, tätorter och landsbygder

I propositionen framgår att det är viktigt att transportsystemets utformning, funktion och användning bidrar till det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidrar till ökad hälsa. Transportinfrastrukturen ska även bidra till jämlikhet och jämställdhet och ge alla, oavsett kön, socioekonomisk situation, ålder, funktionsnedsättning eller geografisk bosättning en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Det är tydligt att transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet. Infrastruktursatsningar ska bidra till en god återstart efter pandemin.

2.6 Nationell strategi för regional utveckling

Under 2020 beslutades om ett nytt nationellt mål för den regionala utvecklingspolitiken: Utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft

för en hållbar utveckling i alla delar av landet. Politiken ska främja en hållbar ekonomisk, social och miljömässig regional utveckling där de tre dimensionerna är integrerade och ömsesidigt beroende av varandra. Det nya nationella målet har tagit bort begreppet tillväxt och betonar en hållbar utveckling - att de tre hållbarhetsdimensionerna är integrerade och ömsesidigt beroende av varandra. Liksom Agenda 2030 ska hållbarhetsdimensionerna vara odelbara.

Utgångspunkten är att den regionala utvecklingspolitiken ska i linje med genomförandet av Agenda 2030 bidra till omställningen till ett modernt och hållbart välfärdsland. Utgångspunkten är att den regionala utvecklingspolitiken ska i linje med genomförandet av Agenda 2030 bidra till omställningen till ett modernt och hållbart välfärdsland. Politiken ska även främja en bättre miljö, minska klimatpåverkan och främja energiomställning. Dessutom ska politiken främja en hållbar strukturomvandling och utveckling av näringslivet samt jobb i fler och växande företag. Stärkt lokal och regional konkurrenskraft ska skapa förutsättningar för näringslivet att stärka sin produktivitet och sina möjligheter att utveckla nya och hållbara verksamheter, affärsmodeller och marknader. Den regionala utvecklingspolitiken ska främja regioners, kommuners och andra aktörers förutsättningar att bedriva ett långsiktigt hållbart utvecklingsarbete. Den regionala utvecklingspolitiken ska också bidra till utvecklingen av hållbara innovationsmiljöer och främja en ökad konkurrenskraft i företagen.

I strategin lyfts även Landsbygdsmålet in i strategin för hållbar regional utveckling. Det övergripande målet för landsbygdspolitiken är en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet. Förutsättningarna att bo, leva och verka skiljer sig åt i olika delar av landet. Att utmaningar och förutsättningar skiljer sig åt ställer krav på olika insatser och lösningar. Det går inte att ha samma fysiska närhet och tillgänglighet i glesare miljöer, men det är möjligt att på andra sätt skapa likvärdiga förhållanden mellan tätare och glesare miljöer. Med likvärdig avses att det ska finns goda möjligheter att bo, leva och verka i såväl glesa som täta miljöer, men lösningarna för detta kan se olika ut.

2.7 Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling

Regeringen beslutade år 2017 om en nationell cykelstrategi. Målsättningen är att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar. Syftet med strategin är att främja ökad och säker cykling som kan minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätort samt bidra till en bättre folkhälsa. Strategin ska bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Cykelstrategin bygger på fem insatsområden:

- lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen

- öka fokus på grupper av cyklister
- främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur
- främja en säker cykeltrafik, och
- utveckla statistik och forskning.

3. Storregionalt

3.1 En bättre sits – mål och prioriteringar för transportsystemet i Östra Mellansverige

En bättre sits är ett samarbete mellan kommunerna och länen i Östra Mellansverige, det vill säga Stockholms län, Uppsala län, Västmanland län, Örebro län, Sörmlands län, Östergötlands län och Gotlands län, som samordnas av Mälardalsrådet. Syftet med samarbetet är att skapa samsyn kring behov av åtgärder i infrastruktursystemet och trafikering i detsamma.

3.1.1 Storregional systemanalys

Inför åtgärdsplaneringen 2022–2033 gjordes en storregional systemanalys som tar sin utgångspunkt i och är inriktad på storregionala samband, utmaningar, behov, brister och prioriteringar. Länen i En Bättre Sits samarbetet har gemensamma mål om att skapa ett transportsystem:

• Där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarregionen
• Där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
• Där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
• Där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling

Systemanalysen är förutom ett måldokument, till vilket länsplanerna för regional transportinfrastruktur kopplas, ett inspel till den nationella åtgärdsplaneringen. För att uppnå de övergripande målen pekas ett antal prioriterade funktioner i infrastrukturen ut:

• I första hand måste tillgängligheten mellan nodstäderna i de storregionala stråken in mot Stockholm förbättras. Därtill i de centrala delarna av Stockholm samt till/från Stockholms regionala stadskärnor.
• I andra hand måste tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna förbättras.
• Fokus på en ökad tillgänglighet och sammankoppling med spårtrafiken som grund – utveckla en kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik.
• Effektiv godshantering och varuförsörjning, med ökad andel gods på järnväg och med sjöfart.

• Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter.

Som sätt att stärka och skapa dessa funktioner samt nå de storregionala målen har ett antal strategier och åtgärder formulerats:

- Styr mot beteendeförändring och överflyttning: Bygg transportsnålt och kollektivtrafiknära, se till hela resan/transporten, premiera kollektivtrafiken och tillgodose konkurrensneutralitet mellan trafikslag för godstransporter.
- Stärk kollektivtrafiken: I planeringen och i utvecklandet av nya mobilitetstjänster.
- Ställ om fordonsparken; Infrastruktur, incitament och styrmedel för fossilfria fordon.
- Återställ funktionalitet: Satsning på förstärkt underhåll, driftsäkra stödsystem, ökad kapacitet för fordonsuppställning och rekonstruktion av Europavägarna.
- Förbättra prestanda: Utökade trimningsåtgärder och en effektivare användning av infrastrukturen.
- Öka kapaciteten; Framförallt i spårsystem för person- och godstrafik.
- Omvärldsbevakning: Kontinuerlig omvärldsbevakning, trendspaning, analys- och beslutsförmåga.

3.1.2 Storregional godsstrategi

In En Bättre Sits systemanalys från 2016 åtog sig länen att ta fram en gemensam storregional godsstrategi. I systemanalys 2020 åtar sig samarbetet att implementera denna strategi. Strategin utgår från de gemensamma storregionala målen och prioriterade funktionerna för transportsystemet, innehåller ett antal övergripande prioriteringar och formulerar strategi och åtgärder för fyra strategiska områden.

De övergripande prioriteringarna kan sammanfattas som:

- upprätthålla funktionerna i de viktigaste nationella godsstråken samt möjliggöra för en högre andel sjöfart.
- Det behövs ett ökat underhåll och åtgärdande av kapacitetsbrister,
- Det måste finnas kapacitet för ökad andel gods på järnväg, där försörjningen av kombiterminalerna i regionen norrifrån och söderifrån samt tillräcklig kapacitet för transittrafiken är avgörande.
- På vägsidan är det framför allt kapacitet och standard på Europavägarna som behöver prioriteras. På riksvägsnivå är de nordsydgående förbindelserna viktigast för att förbättra försörjningen av de stora logistikcentrumen i västra Mälardalen
- För ett bättre tillvaratagande av infrastrukturen, en ökad andel gods på järnväg och sjö, en ökad intermodalitet och en implementering av fossilfria drivmedel krävs

därtill utvecklade styrmedel och teknikutveckling. Lika förutsättningar mellan trafikslagen, marginalkostnadsprincipen, behöver också uppnås.
- Gotland är helt beroende av en väl fungerande sjö- och luftfart för resor och transporter till fastlandet. Färje- och flygtrafiken måste kunna bidra till en god tillgänglighet genom transporttider, turtäthet och kapacitet som svarar mot de behov som finns på Gotland.

Åtgärder är identifierade för fyra strategiska områden:

- Samverkan för en ledande internationell logistikregion
- Effektiv och hållbar struktur med noder och länkar
- Minskad miljö- och klimatpåverkan
- Transporter i både stad och land

Inom ramen för arbetet med den storregionala godsstrategin har också ett storregionalt godstransportråd. Godstransportrådet drivs av Mälardalsrådet och Trafikverket i samverkan och samlar regioner, kommuner, näringsliv och akademi för att gemensamt arbeta med implementering av strategin samt utveckling av godstransporter och infrastruktur.

4. Regionalt

4.1 Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

Aktualisering av RUS är på remiss. Texten här uppdateras när aktualiseringen fastställs.

Strategin tar sin utgångspunkt i länets geografi och historia – det som format oss till vad vi är idag och i det vi strävar efter att vara 2030:

Örebroregionen Sveriges hjärta, en attraktiv och pulserande region för alla.

Det finns tre övergripande mål i strategin: stark konkurrenskraft, hög och jämlik livskvalitet samt god resurseffektivitet. Dessa motsvarar de tre ömsesidigt beroende aspekterna av hållbar
utveckling: ekonomisk, social och ekologisk. En hög och jämlik livskvalitet är målet. Den hållbara tillväxten är en förutsättning för att förbättra och utjämna livsvillkoren. Utvecklingen måste även ske inom ramen för vad miljön och klimatet tillåter för att vara hållbar.

Till de tre övergripande målen kopplas effektmål och indikatorer som visar vägen till en hållbar utveckling och attraktionskraft i länet. Aktörerna i länet har definierat tio

prioriterade områden i vår regionala utvecklingsstrategi. Genom att i dessa områden arbeta för att nå de tre övergripande målen – och inte ett i taget – görs bidrag till ett såväl hållbart som attraktivt och pulserande samhälle.

Av de tio prioriterade målen är de två områdena bostadsförsörjning och attraktiva miljöer samt transporter och infrastruktur tydligast kopplade till länsplanen. För varje prioriterat område görs en beskrivning av nuläge och utmaningar, önskat läge inom området år 2030 samt vad som är den strategiska inriktningen för att nå det önskade läget.

För området bostadsförsörjning och attraktiva miljöer är en del av det önskade läget att det är bra samordning mellan byggande och pendlingsmöjligheter. För området transporter och infrastruktur konstateras att det är avgörande för regionens konkurrenskraft att arbetsmarknadsregionen fortsätter växa, och goda pendlingsmöjligheter är då en framgångsfaktor. Vidare är det viktigt att utveckla regionens internationella tillgänglighet och att minska transporternas klimatpåverkan. Länet är idag en attraktiv plats för logistikverksamheter och ska fortsätta vara det. Till år 2030 är det önskade läget att transportsystemet är hållbart; att kollektivtrafiken har fått kortare restider och ökade marknadsandelar i de starka stråken; att länet är attraktivt och lockar etableringar och investeringar; att samverkan storregionalt har lett till att arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm-Mälarregionen knutits samman och att hela regionen har dragit nytta av huvudstaden som motor i utvecklingen. Den strategiska inriktningen för området är att:
• skapa förutsättningar för ett hållbart transportsystem enligt strukturbilderna,
• utveckla Örebro län som nod längs nationella och internationella transportstråk och
• säkra en robust tillgång till bredband i hela länet.

4.1.1 Strukturbilder för Örebro län

För att tydliggöra den strategiska inriktningen har ett par av de prioriterade områdena kompletterats med regionala strukturbilder. Syftet med de regionala strukturbilderna är att:
• förtydliga vår regionala målbild,
• vara underlag för kommunernas översiktsplanering, vara utgångspunkter för länstransportplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet
• vara Örebroregionens inspel till storregional, nationell och internationell planering.

Strukturbilderna ger en rumslig beskrivning av förutsättningar för framtida bebyggelse samt transportsamband för persontransporter, godstransporter och logistik i ett 2030-perspektiv. Strukturbilderna återfinns i den regionala utvecklingsstrategin, se Region Örebro läns hemsida (2021-08-24):

https://utveckling.regionorebrolan.se/sv/regionala-utvecklingsstrategin/regional-utvecklingsstrategi/

4.2 Örebro läns energi- och klimatprogram 2021-2025

Energi- och klimatprogrammet beskriver målen för länets klimatarbete och utgör grunden för hur vi jobbar mot klimatmålen. Visionen för länets energi- och klimatarbete är:

I Örebro län arbetar vi tillsammans för att minska klimatutsläppen och använda resurser på ett hållbart sätt. Vi har en effektiv energianvändning och den energi som används är förnybar

Ambitionen är att vårt län ska ligga i framkant med ett smart klimatarbete, fokuserat på tre områden: energieffektivisering, förnybar energi och minskade utsläpp av växthusgaser. Övergripande mål i programmet är:



I Örebro län ska det vid 2030 vara **60%** lägre växthusgaser än 2005 års nivåer.



Minst **80%** av energianvändningen i Örebro län ska vara förnybar energi 2030.



Energianvändningen i Örebro län 2030 ska vara **50%** effektivare jämfört med 2005.

De tre målen ska leda till ett klimatneutralt och resurseffektivt län utan nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, vilket även är det nationella målet. Målen i programmet är beslutade för att uppnå de mål som bestämts inom Parisavtalet.

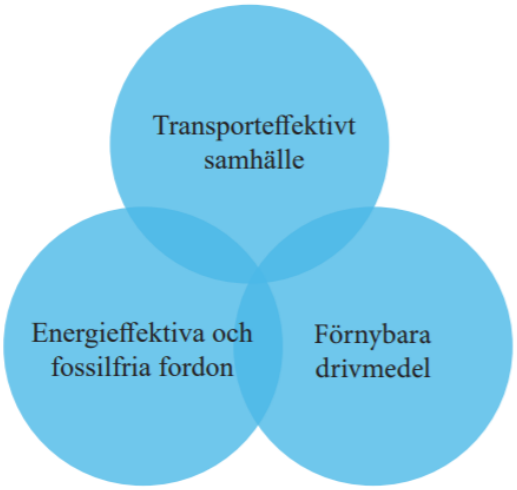
I programmet identifieras ett antal insatsområden för att nå målen, ett av dessa är fossilfria resor och transporter, där målbilden är att klimatpåverkan från resor och transporter är minimerad genom ett transporteffektivt samhälle, energieffektivare fordon och förnybara drivmedel. Målen för området är:

- År 2030 är transporterna i Örebro län fossiloberoende
- Andelen förnybara drivmedel ökar
- Andelen hållbara resor ökar

Enligt programmet krävs flera olika typer av åtgärder för att uppnå dessa mål, bland annat att arbeta med förändrade resande- och transportmönster, ökad tillgänglighet till alternativa drivmedel, transporteffektiv samhällsplanering och arbete för ökad andel resor med kollektivtrafik, gång och cykel. För att nå det nationella målet om att minska utsläppen från resor och transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 behöver utsläppen minska med åtta procent varje år. 2018 var minskningen tre procent.

4.3 Handlingsplan för hållbara resor och transporter

I projektet vägval 2030 studerades hur länet ska nå klimatmålen för resor och transporter och en handlingsplan för hållbara resor och transporter togs fram. Handlingsplanen ska vara stödjande och vägledande för kommuner och andra aktörer i det fortsatta arbetet med att nå en transportsektorns klimatmål till 2030 i Örebro län. I handlingsplanen föreslås en rad åtgärder för att Örebro län ska nå transportsektorns klimatmål, de kan övergripande kategoriseras i tre områden:



Figur 3. De tre områden som omställningen till en hållbar transportsektor bygger på.

Åtgärderna för Region Örebro län och Länsstyrelsen i Örebro län innehåller även Strategiska åtgärder, som är svåra att kategorisera i något av de tre områdena.
Länsplanen kan i första hand påverka och bidra med åtgärder inom området transporteffektivt samhälle. Åtgärder som nämns i handlingsplanen är bland annat:

- Samverka regionalt
- Se över hastigheter i dialog med väghållarna
- Följa upp och utveckla den regionala cykelplanen
- Verka för en smartare mobilitet i länet

I handlingsplanen nämns också implementering av länsplanens strategier som ett sätt att nå ett transporteffektivt samhälle.

Handlingsplan för hållbara resor och transporter (2021-06-04):
https://utveckling.regionorebrolan.se/siteassets/regional-utveckling/dokument-regional-utveckling/dokument-energikontoret/handlingsplan-for-hallbara-resor-och-transporter-i-orebro-lan---tillganglighetskorrad.pdf

4.4 Regional cykelplan för Örebro län

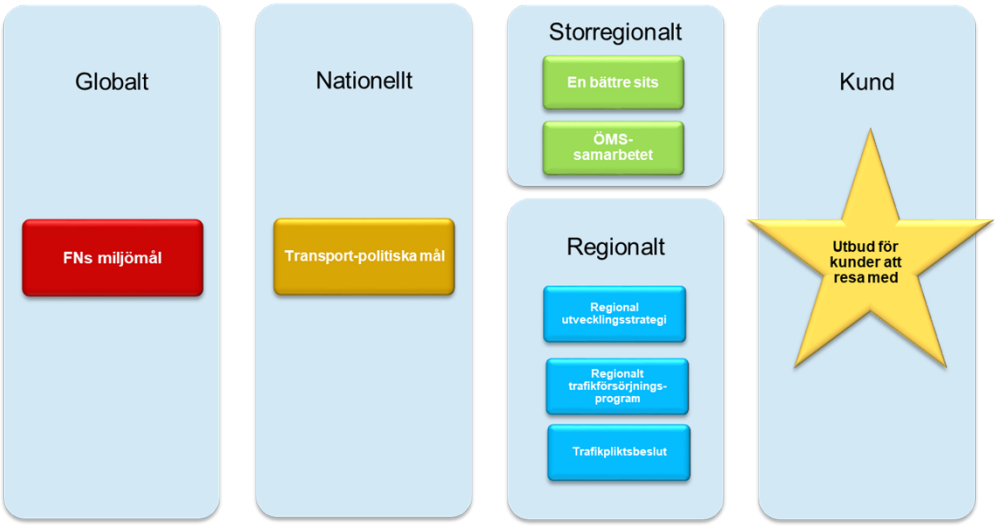
Behov av cykelinfrastruktur finns till största delarna längs kommunal och regional infrastruktur och är därmed kommuners och regioners ansvar. Som ett led i att utveckla cykelinfrastrukturen i länet tar Region Örebro län fram en ny cykelplan.

Den regionala cykelplanen identifierar behov av cykelvägar i regionen och innehåller prioriteringsgrunder för utbyggnad av de regionala cykelstråken. Hälsan förbättras om vi cyklar, miljön mår bättre än om vi åker bil och tillgängligheten ökar då en cykel tar mindre plats i gaturummet och parkering än bilen. I cykelplanen pekas en långsiktig riktning ut för utvecklingen av cykelvägar i länet. Målet är att bidra till en ökad cykling och att förbättra tillgängligheten med cykel till målpunkter som arbetsplatser, skolor, vård, service och fritidsaktiviteter i regionen. För att nå målet om en ökad cykling krävs att fokusering sker på att öka barnens möjlighet att ta sig fram i samhället på egen hand och på det vardagliga resandet som bedöms ha störst potential för ökad andel cykelresor i de stråk som är prioriterade för kollektivtrafik. Som ett led i detta prioriteras åtgärder i stråk för arbets- och skolpendling samt åtgärder som leder till bättre förutsättningar att nyttja flera trafikslag, till exempel cykel och kollektivtrafik. Den regionala cykelplanen kommer att vara grunden för prioritering av cykelåtgärder i länstransportplanen.

En ny cykelplan ska remitteras under 2022.

4.5 Regionalt trafikförsörjningsprogram 2022-2030

Trafikförsörjningsprogrammet utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik i Örebro län. Programmet ska ange mål för och beskriva behov av kollektivtrafik i länet samt beskriva den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver hur kollektivtrafik som verktyg kan bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och mål på även på nationell eller internationell nivå. Trafikförsörjningsprogrammet sätter dessa samhällsmål i en kollektivtrafikkontext. Målen är följande:



Figur 4. Schematisk hierarki mellan måldokument för utformning av utbud av kollektivtrafik. I bilden finns ingen hierarki mellan storregional och regional nivå. De samexisterar och påverkar varandra.

De specifika målen för kollektivtrafiken som finns i trafikförsörjningsprogrammet formuleras så här:



Figur 5. Mål för allmän kollektivtrafik respektive serviceresor. Gröna mål är exklusiva för allmän kollektivtrafik medan blå/gröna delas och appliceras på både allmän kollektivtrafik och serviceresor.

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller också ett antal centrala strategier för att nå uppsatta mål för kollektivtrafiken. Länsplanens budget innehåller bland annat medel för kollektivtrafikåtgärder. Åtgärder prioriteras för att bidra till att nå mål och strategier i trafikförsörjningsprogrammet.

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Bilaga 2, nuläge

Version: 1

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Bilaga 2

2021-04-15

Innehåll

1. Nuläge 4
   - 1.1 Trender 4
   - 1.2 Uppföljning transportpolitiska mål 5
   - 1.2.1 2019 5
   - 1.2.2 2020 6
   - 1.2.3 2021 7
   - 1.2.4 Sammanfattning transportpolitiska mål 9
2. Samhällsutmaningar 9
   - 2.1 Klimat och miljö 9
   - 2.2 Folkhälsa 12
   - 2.2.1 Barn och hälsa 15
   - 2.3 Jämlikhet och jämställdhet 18
   - 2.4 Befolkning 19
   - 2.4.1 Kommungruppsindelning 21
   - 2.5 Sysselsättning 22
3. Tillgänglighet och resvanor 24
   - 3.1 Nationell resvaneundersökning 24
   - 3.2 Tillgänglighet i Örebro län 25
   - 3.2.1 Tillgänglighet till arbete, utbildning, sjukvård 25
   - 3.2.2 Pendlingsavstånd mellan bostad och arbete 29
   - 3.2.3 Regionförstoring 30
   - 3.2.4 Resor till vård 33
   - 3.3 Tillgänglighet med bil, buss och tåg 34

1. Nuläge

1.1 Trender

Fem megatrender påverkar oss; *globalisering, digitalisering och teknisk utveckling, urbanisering, demografiska förändringar* och *hållbarhetsfokus.*[1]

- *Globaliseringen* har påverkats av pandemin där färre reser mellan länder och hur den trenden blir på sikt är osäker. Däremot har den digitala globaliseringen fått ett stort uppsving under pandemin och den globala handeln ökat.
- *Digitalisering och teknisk utveckling* har snabbspolats genom att pandemin tvingat till drastiska åtgärder som förändrat beteenden som påverkat arbetsvanor och transportbeteenden. Att utvecklingen kommer fortsätta snabbare efter pandemin är säker vilket ställer krav på utbyggnad av digital infrastruktur.
- *Urbaniseringen* påverkas av den digitala utvecklingen. När digital infrastruktur och tekniska möjligheter utvecklas påverkar det den geografiska platsens betydelse och skapar en förskjutning av ekonomiska aktiviteter. I vanliga fall är tillgången till arbete inom pendlingsavstånd den enskilt viktigaste källan till variation i bostadspriser och det tenderar att ändras. En folkförflyttning till platser med höga attraktiva värden kan påverka åldersstrukturen i olika geografier.
- *Demografiska förändringar* har påverkats strukturellt av pandemin. Sveriges folkökning har varit den lägsta på flera år på grund av pandemin vilket kan ha påverkan på åldersstrukturen på sikt.
- *Hållbarhetsfokus* har fått ett upplyft senaste åren och cirkulär ekonomi, återbruk, . uthyrning, up-cycling och hållbart resande har blivit allt vanligare. ”Hållbarhet som en tjänst”-lösningar vägleder till smarta val kombinerat med bekvämlighet.

Trafikverket på liknande megatrender som de kopplar till förändringar i transportsystemet[2]. Trafikverket pekar på att transportsystemet blir mer digitaliserat och automatiserat vilket kan leda till säkrare vägtrafik men också ökad trängsel i systemet i övergång till automatisering och ett ökat informationsflöde i transportsystemet. Nya digitala tjänster väntas skapa ”ett femte trafikslag” och att resor inte alls behöver göras. Ökade krav på lägre växthusgasutsläpp från fordon och krav på fossilfrihet, där teknikutvecklingen bryter ny mark snabbt. Tuffare styrmedel från politik väntas för att möjliggöra detta. Trycket på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter väntas däremot öka i takt med befolkningstillväxten vilket ökar krav på tillgänglighet och mobilitet. Godstrafiken väntas också öka kraftigt men kan motverkas genom ökad transporteffektivitet och överflyttning mellan trafikslag. Transportsystemet väntas också bli mer integrerat i samhällsutvecklingen vilket ställer ökat krav på samhällsplaneringen. I takt med ökade klimatförändringar och

[1] Omvärldsrapport 2021, Region Örebro län, 2021.
[2] Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2018.

geopolitiskt osäkert läge väntas också ökade krav på samhällssäkerhet och robusta transportsystem samtidigt som trygghetsfrågan i transportsystemet blir allt viktigare eftersom den begränsar människors användande av det.

1.2 Uppföljning transportpolitiska mål

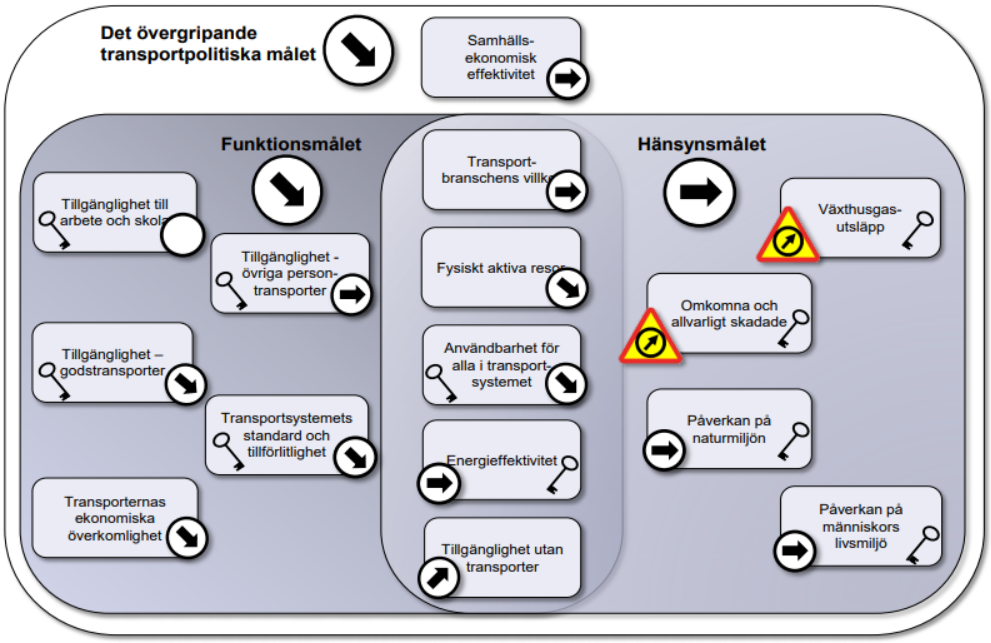
Trafikanalys har i uppdrag att varje år redovisa en uppföljning av hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I varje redovisning pekar Trafikanalys ut trender inom olika områden och har valt ut nyckelområden som är extra viktiga att förbättra för att transportpolitiska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

1.2.1 2019

Uppföljningen för 2018 pekade på att transporter i samhället överkonsumeras, alltså att fler transporter än vad som egentligen behövs genomförs vilket är samhällsekonomiskt ineffektivt. Transportsystemet fortsätter ha negativ påverkan på landskap och djurliv samtidigt som tillgängligheten förbättras i landet, framförallt den digitala tillgängligheten. Målen om minskat antal döda och svårt skadade enligt Nollvisionen är mål som missas och även målen med minskade växthusgasutsläpp.

För funktionsmålets nyckelindikatorer pågår en negativ utveckling för *Transportsystemets standard och tillförlitlighet, Tillgänglighet – godstransporter* och *Användbarhet för alla i transportsystemet.* Gällande den sistnämnda indikatorn påverkas den främst av den negativa trenden gällande trygghet i transportsystemet. Övriga negativa indikatorer är *Transporternas ekonomiska överkomlighet* och *Fysiskt aktiva resor.* Endast en indikator har positiv utveckling och det är *Tillgänglighet utan transporter*, kopplat till den digitala utvecklingen.

För hänsynsmålet visar indikatorerna *Växthusgasutsläpp* och *Omkomna och allvarligt skadade* visar en tydligt positiv utveckling sedan 2009. Dock går utvecklingen så pass långsamt att delmål inte kommer uppnås i tid. För övriga indikatorer finns ingen tydlig utvecklingsinriktning. Framförallt *Tillgänglighet utan transporter* är även för hänsynsmålet positiv.



Figur 1. Skärmdump och bildtext från Trafikanaly *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019.* ”Sammanvägda bedömningar av indikatorer och mål. En pil som pekar uppåt markerar att indikatorn eller målet utvecklats i önskvärd riktning sedan de transportpolitiska målen antogs. Nedåtpekande pil markerar att utvecklingen i alla fall i delar gått i riktning bort från målet. En horisontell pil innebär att den sammanvägda bedömningen är tillståndet i transportsystemet är ungefär detsamma som när målen antogs.”

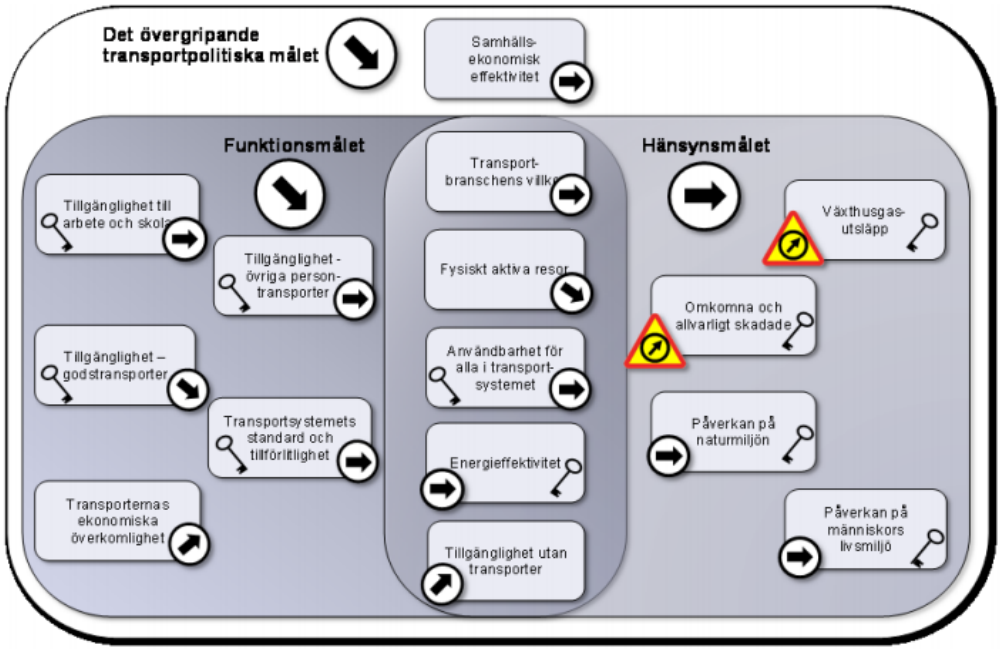
1.2.2 2020

Precis som för 2018 överkonsumeras transporter jämfört med vad som vore samhällsekonomiskt effektivt. Vissa transporter, särskilt utanför tätorter, är tydligt överinternaliserade jämfört med den koldioxidvärdering som gällde för 2019. Sedan transportpolitiska målen antogs bedöms förutsättningarna för näringslivets transporter ha försvagats men för medborgarnas tillgänglighet förbättras den i hela landet, främst tack vara tillgänglighet utan transporter (digital tillgänglighet). Kostnaden för att använda transportsystemet har ökat över tid men välfärdensförbättringen för hela landet har gjort kostnadsökningen överkomlig. Precis som föregående år bedöms transportsystemet ha fortsatt negativ påverkan på landskap och djurliv och varken mål om växthusgasutsläpp eller minskat antal döda och svårt skadade kommer uppnås i tid. Transportförsörjningen har utvecklats negativt sedan målen antogs men vissa nyckelmått pekar på en hållbar utveckling över tid.

Funktionsmålet bedöms ha haft negativ utveckling sedan målen antogs. Godstransporterna har lägre tillgänglighet än tidigare. Efter några års negativ utveckling har vissa indikatorer visat på återhämtning, exempelvis *Individuella förutsättningar att resa och genomföra transporter*. Dock har det visat sig leda till stillasittande och minskat aktivt resande. Fortsatt bedöms *Transportsystemets standard och tillförlitlighet* ha negativ utveckling. Samtliga mått och indikatorer för funktionsmålet visar tecken på geografiska tillgänglighetsskillnader som ökar över

tid. Regioner med god tillgänglighet tenderar att utvecklas positivt och regioner med dålig tillgänglighet utvecklas negativt, eller positivt i lägre hastighet. Vad gäller de geografiska aspekterna och jämställdheten i transportsektorn finns också såväl positiva som negativa tendenser.

För hänsynsmålet visas tydlig positiv utveckling sedan 2009 för *Växthusgasutsläpp* och *Omkomna och allvarligt skadade* men samma bedömning görs som året innan att utvecklingen går för långsamt.



Figur 2. Skärmdump och bildtext från Trafikanalys *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020.* ”Sammanvägda bedömningar av indikatorer och mål. En pil som pekar uppåt markerar att indikatorn eller målet utvecklats i önskvärd riktning sedan de transportpolitiska målen antogs 2009. Nedåtpekande pil markerar att utvecklingen i alla fall i delar gått i riktning bort från målet. En horisontell pil innebär att den sammanvägda bedömningen är att tillståndet i transportsystemet är ungefär detsamma som när målen antogs.”

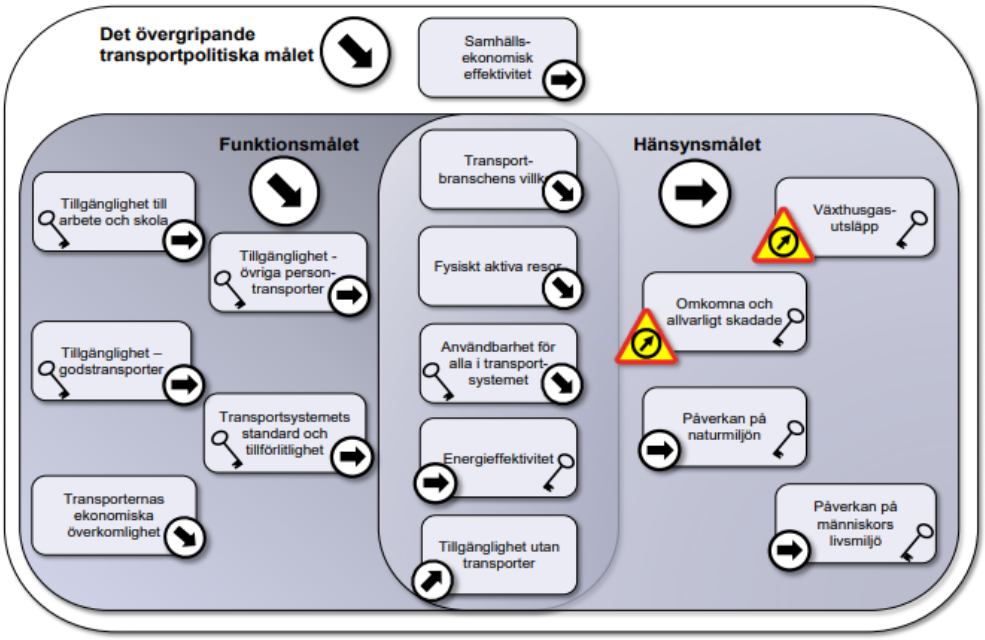
1.2.3 2021

Trafikanalys bedömer att trransportförsörjningen inte närmat sig en långsiktigt Hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta hållbarhetsperspektiv. Precis som föregående år är utveckling av digital tillgänglighet positiv, det överkonsumeras transporter, transportsystemet påverkar djur och landskap negativt, näringslivets transporter utvecklas inte positivt, indikatorn *Användbarhet för alla i transportsystemet* utvecklas negativt och mål om växthusgasutsläpp och minskat antal döda och svårt skadade bedöms att inte uppnås på grund av för långsam utveckling. Transportsystemet bedöms inte närma sig det övergripande målet. Den sammanvägda bedömningen är oförändrad från tidigare år. Trafikanalys påpekar dock att fler nyckelindikatorer som styr den sammanvägda bedömningen har haft gynnsam utveckling än de nyckelindikatorer som utvecklats i negativ riktning.

För funktionsmålet har utvecklingen förvärrats sedan föregående år, framförallt *Transportsystemets standard och tillförlitlighet* i vägtrafiken. Coronapandemin har påverkat användbarheten i transportsystemet, främst för personer med funktionsnedsättningar som vill använda kollektiva färdmedel. Det har dock inte med kollektivtrafiksystemet att göra utan livssituationer och riskuppfattningar. Den interregionala tillgängligheten har utvecklats negativt, även innan pandemin, och den ekonomiska överkomligheten för användning av transportsystemet har minskat över tid. Indikatorn om *Transportbranschens villkor* har utvecklats negativt på grund av ökad medianålder och färre innehavare av C- och D-körkort. Pandemin har påverkat dataunderlaget och gjort *Godstransporternas tillgänglighet* svårbedömt men ändå bedöms indikatorn vara i samma nivå som när transportpolitiska målen antogs. Precis som föregående år tenderar geografiska tillgänglighetsskillnader finnas och klyftorna ökar mellan regioner.

För hänsynsmålet har energieffektiviteten utvecklats positivt sedan 2009 men i lägre takt än förhoppningarna. Laddbara fordon har fått ett tydligt genombrott och coronapandemin har etablerat en ny norm för att nyttja digitala lösningar för arbete och kommunikation. Trots att växthusgasutsläppen minskade markant under pandemiåret 2020 ligger utsläppen över beräknad nivå för att följa en linjär utveckling mot etappmålet för 2030.

Transporterna har fortsatt inverkan på naturmiljö och ingen tydlig skillnad mot tidigare har identifierats. För människors livsmiljö ökar befolkningen snabbast i tätorter med störst problematik med buller och luftföroreningar från transporter vilket gör att exponering för farliga partiklar har ökat. Det finns dock en långsiktig trend att de farliga halterna i städerna minskar. En minskande andel av befolkningen får sitt behov av motion tillgodosett genom dagliga gång- och cykelresor.



Figur 3. Skärmdump och bildtext från Trafikanalys *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021.* ”Sammanvägda bedömningar av indikatorer och mål. En pil som pekar uppåt markerar att indikatorn eller målet utvecklats i önskvärd riktning sedan de transportpolitiska målen antogs 2009. Nedåtpekande pil markerar att utvecklingen i minst något avseende gått i riktning bort från målet. En horisontell pil innebär att den sammanvägda bedömningen är att tillståndet i transportsystemet är ungefär detsamma som när målen antogs. Pilar i varningsmärke visar att satta etappmål inte bedöms bli uppnådda i tid.”

1.2.4 Sammanfattning transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet och funktionsmålet har en negativ utveckling vilket innebär en övervägande negativ utveckling generellt och särskilt för indikatorerna som rör funktionsmålet. Genomgående negativ utveckling har indikatorn om *Fysiskt aktiva resor* samtidigt som *Tillgänglighet utan transporter* ökat och *Tillgänglighet för persontransporter* och *Användbarhet för alla* i transportsystemet utvecklats negativt eller neutralt. Energieffektiviteten har neutral utveckling för alla tre år precis som den samhällsekonomiska effektiviteten i transportsystemet.

Hänsynsmålet har en neutral utveckling över de tre senaste åren där påverkan på naturmiljö och människors livsmiljö inte förändrats nämnvärt. Utvecklingen för växthusgasutsläpp samt omkomna och allvarligt skadade är positiv men går för långsamt för att nå målen.

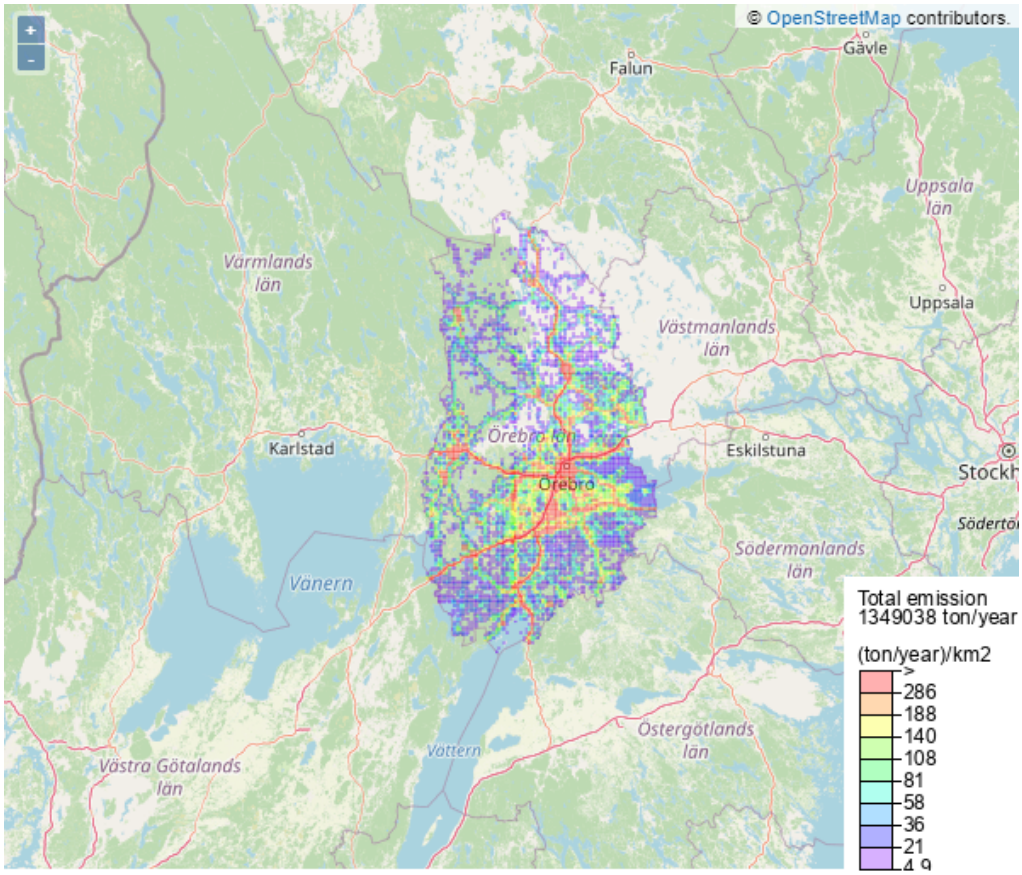
2. Samhällsutmaningar

2.1 Klimat och miljö

Nedan följer ett kort och övergripande avsnitt om klimatet och miljön utifrån ett nulägesperspektiv. Effekterna av länsplanen ger betydande miljöpåverkan och därför

tas en strategisk miljökonsekvensbeskrivning fram, enligt 6 kap. 11 § miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen ger en heltäckande bedömning av länsplanens effekter på olika mål.

Transporter står för cirka 40 procent av Örebro läns utsläpp av växthusgaser och transportsystemet utmärks tydligt i kartan nedan över utsläpp i länet. Utvecklingen går mot energieffektivare fordon och ökad andel förnybara bränslen vilket innebär att utsläppen minskar. Men det sker i en alltför långsam takt samtidigt som trafiken ökar och därmed genererar nya utsläpp. Till 2030 ska vi ha minskat klimatpåverkan från transporter i Örebro län med 70 procent mot år 2010.



Figur 1. Karta från Nationella emissionsdatabasen (SMHI) med siffror från 2018. Transportsystemet utmärker sig tydligt.

Under perioden 2010-2018 har utsläppen av växthusgaser (totalt) i Örebro län minskat med 23 procent[3]. Detta mycket tack vare miljöeffektiviseringen inom energiförsörjningssektorn. Transportsektorn har samtidigt minskat med ungefär 10%, varav utvecklingen ökade fram till 2010 och har därefter minskat långsamt fram till 2016 och efter det har minskningen tagit mer fart. För transporterna står personbilar för ungefär 60 procent av utsläppen, tunga lastbilar för nästan en fjärdedel av de totala

[3] Nationella emissionsdatabasen (SMHI), http://www.airviro.smhi.se/RUS/emistrend.htm

utsläppen och lätta lastbilar för cirka 10 procent. Transportsektorn har inte minskat sina klimatpåverkande utsläpp i samma utsträckning som exempelvis energisektorn. Mängden utsläpp av växthusgaser från transporter beror i hög grad på vilket trafikslag som används. Järnväg och sjöfart har en lägre klimatpåverkan än vägtransporter.

För att mål ska kunna uppnås om att minska transportsektorns växthusgasutsläpp med 70 procent mot nivån för år 2010 finns ett flertal åtgärder identifierade i *Handlingsplan för hållbara transporter*. För länsplanen handlar det om att öka förutsättningar för transporteffektivitet, som innebär att resurserna utnyttjas på ett bättre sätt för att transporterna ska effektiviseras. Det handlar om att fler personer eller mer gods transporteras i samma fordon samt överflyttning av person- och godstransporter till de mest effektiva trafikslagen (tåg/buss/cykel istället för bil och tåg/båt istället för flyg).

I Örebro län genomförs de flesta resorna med bil och godset fraktas till stor del på lastbil. Eftersom en stor del av fordonsflottan fortfarande drivs av fossila bränslen och transporterna är många står transporterna i länet för totalt cirka 40 procent av utsläppen av växthusgaser. 60 procent av transporterna är av personbilar, 25 procent av tunga lastbilar och 10 procent av lätta lastbilar. Örebro län har en geografisk belägenhet i landet och i Skandinavien som gör att det är väl lämpat som logistikcentrum. Ett antal stora företag har sina centrallager här. Det kan göra att utsläppen från godstransporter blir något högre i länet än de skulle vara om transporterna var färre, men bidrar till att minska godstransporterna nationellt och det pågår ett stort arbete för att skapa en grön logistikregion. För hållbara och effektiva godstransporter krävs minskade utsläpp. Länsplanen kan inte finansiera utbyggnad av infrastruktur för förnybara bränslen men kan skapa förutsättningar för effektiva körsträckor genom utveckling av infrastruktur.

För att lyckas nå miljö- och klimatmålen till 2030 i Örebro län ska vi minska utsläppen med 70 procent jämfört med 2010. Det kräver att vi ändrar levnadsvanor och därmed krävs åtgärder också inom områden som ligger utanför länsplanens område. Energianvändningen per capita behöver minska med 75 procent för de kortväga transporterna. Exempelvis skulle antalet personbilar behöva minska med 9 000 i Örebro län och ett stort antal av alla bensin- och dieselbilar behöver bytas ut till bland annat el- och gasdrivna bilar.

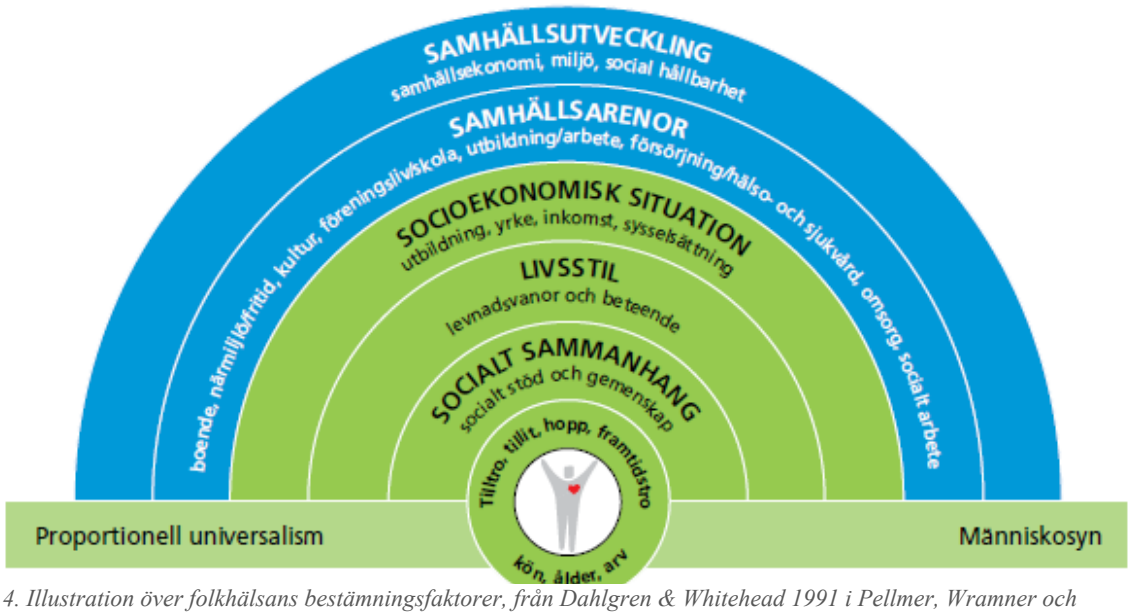
I huvudsak behöver fler persontransporter göras med andra trafikslag än bil, både för att hantera problem med utsläpp, buller och trängsel men också för att få bukt med en försämrad folkhälsa som delvis beror på att människor rör sig mindre och att utsläpp och buller skadar. För godstransporter behöver överflyttning av gods göras till järnväg och hållbara drivmedel samtidigt som arbete behöver göras för att få bort tung

trafik från att åka inne i tättbebyggda områden. Ökad samverkan mellan transportörer och transportköpare behövs för att effektivisera godstransporterna och minska de negativa effekter fordonen har på hälsa och miljö.

I infrastrukturprojektens planeringsskede tas hänsyn till mål om en giftfri miljö, ökad biologisk mångfald och säkrad vattenförsörjning, för att nämna några områden som ingår i bedömningen av till exempel en vägplan, som tas fram enligt lagstadgat planförfarande av Trafikverket där miljökonsekvensbedömningar ingår i genomförandet.

2.2 Folkhälsa

Folkhälsa innebär samhällets hälsa, vilket innebär den samlade hälsan för många individer. Folkhälsan kan man kortfattat förklara som att det utgår från individen, men individen påverkas av både individuella och samhälleliga förutsättningar som sedan ihop till en helhet. En god folkhälsa innebär att så många som möjligt i befolkningen har en bra fysisk och psykisk hälsa, och att hälsan är jämnt fördelad mellan olika grupper i samhället. Hälsan är viktigt för den enskilda individen, och bidrar även till att stärka samhällets utveckling. En god och jämlikt fördelad folkhälsa är även centralt för en hållbar utveckling.



Figur 4. Illustration över folkhälsans bestämningsfaktorer, från Dahlgren & Whitehead 1991 i Pellmer, Wramner och Wramner 2012

Enligt regeringsformen[4] ska ”den enskildes personliga, ekonomiska och kulturella välfärd ska vara grundläggande mål för den offentliga verksamheten. Särskilt ska det

[4] Regeringsformen, SFS 2011:109, 1 kap, 2§).

allmänna trygga rätten till arbete, bostad och utbildning samt verka för social omsorg och trygghet och för goda förutsättningar för hälsa”. En grundläggande utgångspunkt i folkhälsopolitiken är att alla ska ha samma möjligheter till en god hälsa och ett långt liv.

Arbetet med folkhälsan utgår från nationella folkhälsomål lyder: ”Att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation”. Kopplat till det övergripande målet finns åtta målområden varav boende och närmiljö är ett av dem där målet att nå är bostadsområden som är socialt hållbara. Som precisering skrivs att ”Med en ökad trygghet i närområdet är det färre som avstår från att gå ut ensamma och det blir lättare att nyttja de utomhusmiljöer som främjar hälsa. Det handlar om allt från att kunna gå eller cykla till och från skola och arbete, till att vistas på lek och idrottsplatser, i terrängspår och liknande”.

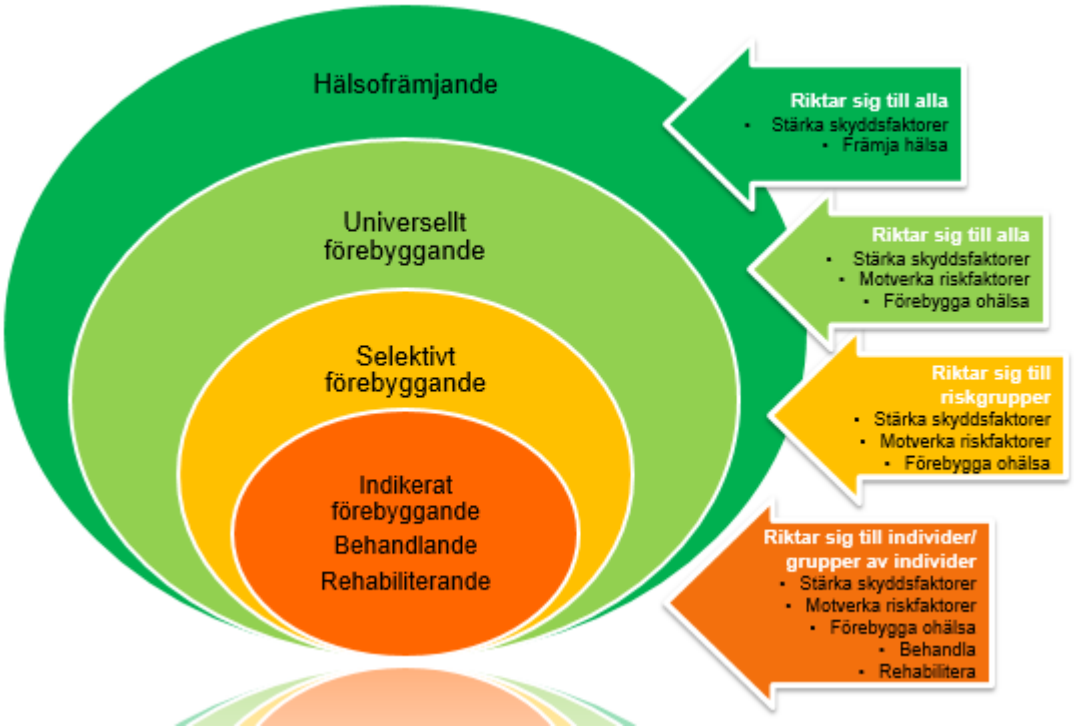
Inriktningen för målområdet innebär att ha tillgång till en god bostad i ett område som ger samhälleliga förutsättningar för social gemenskap bidrar till trygghet, tillit och en god och jämlik hälsa. Åtgärder för en mer jämlik hälsa bör riktas mot att bryta boendesegregation men också på hållbart byggande med som motverkar exponering för skadliga miljöfaktorer. Med jämlik hälsa-perspektiv inom samhällsplanering kan förändringar åstadkommas som påverkar människors levnadsvillkor och minskar ojämlikhet i hälsa. Viktiga komponenter för en jämlik hälsa är att skapa bostadsområden som är socialt hållbara och boendemiljöer som präglas av god goda miljöfaktorer. Övriga målområden behandlar bland annat levnadsvanor och kontroll, inflytande och delaktighet i livet. Det kan för transporter handla om hur förutsättningarna ser ut för att röra sig och att kunna välja färdmedel.

Många faktorer kan skapa ojämlikhet i hälsa, bland annat socioekonomi, utbildning, kön, etnicitet, ålder, funktionsnedsättning, sexuell läggning med mera. Ojämlikheten uppkommer när det finns systematiska hälsoskillnader mellan olika samhällsgrupper med olika social position. Ojämlikheten visar sig som en gradient i hälsa och som ansamling av hälsoproblem i vissa sociala grupper. Den sociala gradienten innebär att varje steg nedåt i den sociala hierarkin, oavsett faktor, innebär sämre hälsa. Handlingsutrymmet att ändra sina levnadsvanor skiljer sig åt socialt och ekonomiskt åt mellan olika grupper. Folkhälsomyndighetens årsrapport 2020[5] för perioden 2007-201 visar att ingen förbättring i jämlikhet i hälsa har skett under perioden och att flera områden inom folkhälsa snarare har ökade skillnader mellan grupper i samhället.

Hur arbetar Region Örebro län med folkhälsa?

[5] Folkhälsans utveckling. Årsrapport 2020. Folkhälsomyndigheten.

- *Hälsofrämjande arbete* är ett sammanfattande begrepp för aktiviteter som har till syfte att förbättra hälsan. Detta sker genom insatser som kan stärka eller bibehålla människors fysiska, psykiska och sociala välbefinnande samt ge möjlighet att öka kontrollen över den egna hälsan och förbättra den. Hälsofrämjande arbete bedrivs oftast utanför hälso- och sjukvården och har hela befolkningen, eller grupper i befolkningen, som målgrupp.
- *Sjukdomsförebyggande arbete* undanröjer orsaker till sjukdom och skador, bedrivs huvudsakligen inom hälso- och sjukvården och riktas mot olika riskgrupper.



Figur 5.

Proportionell universalism innebär att insatser som görs för att förbättra hälsa bör vara universella, det vill säga riktade till hela befolkningen, men samtidigt vara proportionella till de behov som finns i mer utsatta grupper. Med andra ord och kopplat till transportinfrastruktur kan man säga att utveckling för att förbättra det allmänna transportsystemet bör göras särskilt för alla, men särskilt där det finns socialt utsatta grupper.

År 2017[6] gjordes en studie om livsvillkor, levnadsvanor och hälsa i Mellansverige. Resultaten för Örebro län visade flera illavarslande resultat. Utdrag ur rapporten visar att unga vuxna sitter mer än 85-åringar. Den nationella rekommendationen för fysisk aktivitet för vuxna är minst 30 minuter per dag, vilket motsvarar minst 150 minuter i

[6] Liv och hälsa i Mellansverige, 2017

veckan. Som fysisk aktivitet räknas både fysisk träning och vardagsaktiviteter såsom promenader, cykling och trädgårdsarbete. Två av tre vuxna, oavsett kön, når den rekommenderade nivån och andelen skiljer sig inte mellan män och kvinnor. Fysisk aktivitet är ungefär lika vanligt i åldrarna 18-69 år, men minskar sedan med stigande ålder. Dagens hälsoförhållanden och vårdbehov är till stor del resultat av gårdagens levnadsvanor, livsvillkor och vårdstruktur. Vi vet att ohälsosamma levnadsvanor kan kopplas ihop med många folksjukdomar och därmed är utvecklingen av våra levnadsvanor av särskild betydelse för den framtida ohälsan. Sundare levnadsvanor i befolkningen anses kunna förebygga 80 procent av hjärt- och kärlsjukligheten och 30 procent av cancersjukligheten, samt förhindra eller försena insjuknandet i diabetes.

2.2.1 Barn och hälsa

I Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen har en tematisk fördjupning gjorts kring hälsa och livsmiljö[7]. Regeringen har gjort bedömningen att det är centralt att alla barn får en bra start i livet med goda uppväxtvillkor som stimulerar deras tidiga utveckling, inlärning och hälsa för att uppnå jämlik hälsa som barn och som vuxen. Barn som haft möjlighet att utveckla de grundläggande förmågorna tidigt i barndomen har fått en mer stabil grund att stå på och i förlängningen bättre hälsa. Särskilt barn som växer upp i ekonomisk utsatthet får oftare sämre hälsa som vuxna. Det finns ett samband mellan målområdet om det tidiga livets villkor och transportpolitiska målens funktionsmål, som innebär att barns möjligheter att själva använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka.

Barns fria rörelser beror på flera faktorer, bland annat föräldrarnas bedömning av trafikmiljön. Barns rörelsefrihet är ett eget mål men kan också motverka ett i övrigt stillasittande liv och sämre folkhälsa på sikt. Barns användande av transportsystemet ökar dessutom kunskapen om det vilket på sikt kan få positivt utfall. Rörelsefriheten har dock minskat med åren de senaste 30 åren, främst på grund av föräldrarnas uppfattning om att deras barn kan utsättas för fara. Föräldrarna hanterar oron genom att skjutsa barnen istället för att gå eller cykla med dem. Det i sig ger effekt av ökad trafik och minskad rörelsefrihet för barn och det i sig får fler föräldrar att göra samma val. En ond cirkel. Forskning finns på att barns rörelsefrihet även är mer begränsad hemma då färre barn tillåts utforska sin närmiljö på egen hand.

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, har sammanställt kunskap om tänkbara orsaker till minskat cyklande[8]. Barns cyklande till fritidsaktiviteter är den aktivitet som minskat mest, största anledningen är långa avstånd till ökade avstånd till

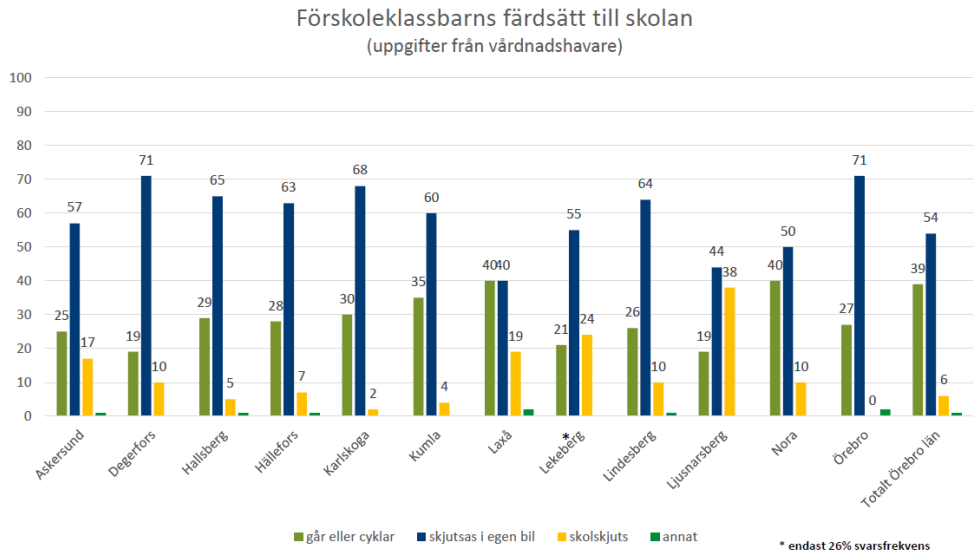
[7] Mer hälsa för pengarna? Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Trafikanalys. 2019.
[8] Niska, Henriksson m fl. 2017. VTI.

fritidsaktiviteter, föräldrar som inte har tid att skjutsa och mycket tid som spenderas på skolan. Barn har inte tid med fritidsaktiviteter i samma grad längre. Resor till skolan har också minskat, framförallt på grund av det fria skolvalet som ger ökade avstånd. Fler bilar i hushållen, förändringar i hur barn leker och kommunicerar, bristande faktisk och upplevd säkerhet i kombination med föräldrars föreställningar om barns trafikförmåga. Cykelresorna har delvis ersatts av bilresor men framför allt av ett ökat gående och resande med kollektivtrafik. Åtgärder som föreslås är bland annat höjda kunskapsmål gällande cykling i läroplanen, höjd kompetens om barn och ungas cykling bland planerare och att säkra cykelparkeringar säkerställs.

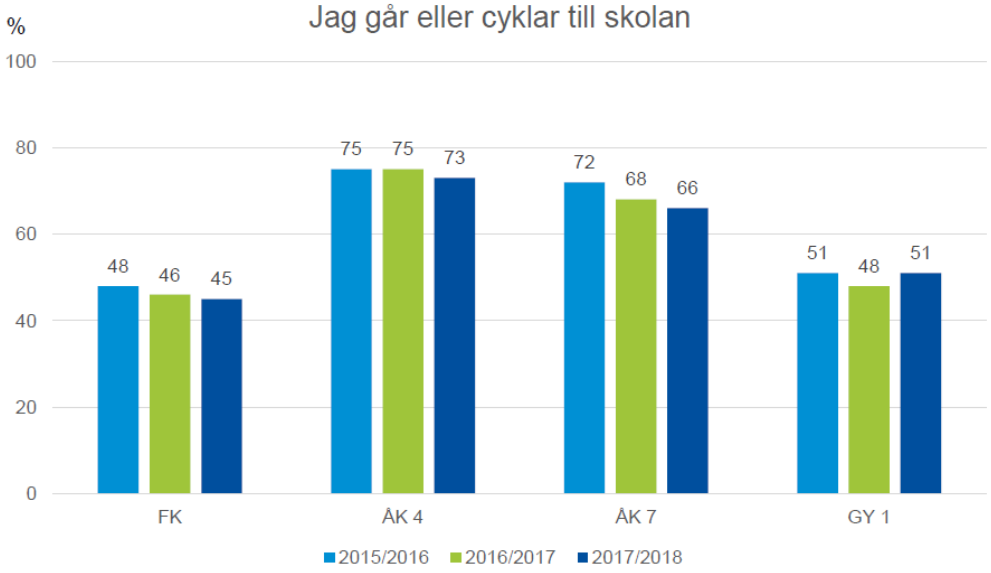
Det finns ett bevisat samband mellan barns upplevda psykiska hälsa och fysisk aktivitet. Folkhälsomyndigheten skriver i en rapport [9]att 8 av 10 barn i Sverige uppnår WHO:s (World Health Organisation) rekommendationer om fysisk aktivitet. Låg livstillfredsställelse, psykiska besvär och otillräcklig fysisk aktivitet är vanligare bland flickor än pojkar och vanligast bland skolbarn som har sämre socioekonomiska förutsättningar. Folkhälsomyndighetens rapport om samband mellan barns fysiska aktivitet och deras psykiska hälsa visar att barn som är mer fysiskt aktiva har högre livstillfredsställelse och mindre besvär med nedstämdhet, irritation, nervositet och sömnproblem, jämfört med barn som är mindre fysiskt aktiva. Det går inte att avgöra vad som är orsak och verkan bakom sambanden, men det finns flera tänkbara förklaringar till att fysisk aktivitet skulle kunna leda till psykiskt välbefinnande och mindre psykiska besvär. Resultaten visar att fysisk aktivitet är betydelsefull, både för den fysiska och psykiska hälsan. Därför är det viktigt att arbeta för att barn ska ha alla förutsättningar för att vara fysiskt aktiva och uppleva rörelseglädje, oavsett social och socioekonomisk bakgrund.

I Liv och hälsa i Mellansverige har skolelevers resvanor undersökts för barn i förskoleklass, årskurs 4, årskurs 7 och gymnasieelever år 1. Vid undersökning om hur förskolebarn tar sig till skolan så körs en klar majoritet av barnen till skolan. Allra störst andel i Örebro och Degerfors kommun. När man tittar på resultaten för hur många av barnen som tar sig till skolan genom att gå eller cykla syns det tydligt att den typen av färdsätt minskar med ålder efter årskurs 4, det visas i figur 4. Av de tillfrågade eleverna uppger 45 procent av de som mår bra varje dag att de går/cyklar. 17 procent av de som mår bra varje dag cyklar/går ofta/ibland och 38 procent som mår bra varje dag går/cyklar inte alls. Av de som sällan/aldrig mår bra uppgav 48 procent att de inte cyklar eller går till skolan, 18 procent att de gör det ibland och 34 procent cyklar/går.

[9] Skolbarn som är fysiskt aktiva rapporterar bättre psykisk hälsa. 2021. Folkhälsomyndigheten.



Figur 6. Förskoleklassbarns färdsätt till skolan.



Andel elever i Örebro län som svarat ”Stämmer mycket bra”/”Stämmer ganska bra” på påståendet ”Jag går eller cyklar till skolan”, uppdelat per årskurs och läsår

Figur 7. Källa: ELSA Örebro län (Elevhälsosamtal Sammanställt och Analyserat), Region Örebro län

För folkhälsan spelar även andra faktorer än rörelse in, till exempel trygghet, buller och luftkvalitet. Det finns en samvariation mellan låg socioekonomisk status och exponering för luftföroreningar och buller. Vägtrafiken är källa till både luftföroreningar och buller[10]. Inkomster och försörjningsmöjligheter är dock de viktigaste faktorerna för skillnader i hälsa. Transportpolitikens funktionsmål anger att transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet, även om arbetet för jämlikhet inte är lika uttalat inom transportpolitiken som inom folkhälsoområdet. En

[10] Mer hälsa för pengarna? Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Trafikanalys. 2019.

av preciseringarna till funktionsmålet är formulerat ”Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet”. Visserligen finns det vissa utbildningar och arbeten på distans, men möjligheten att resa till skola, utbildning och arbete kan ändå vara en central förutsättning för inkomster och försörjningsmöjligheter.

Det aktiva resandet via cykling minskar. Samtidigt som Sveriges befolkning ökat med 8 procent sedan 1990-talet har cykelresorna minskat med hela 38 procent. Barn och unga vuxnas cyklande har minskat med över 40 procent, mätt i färdlängd per invånare och dag. Skolresorna med cykel har minskat med 48 procent men även äldre personer cyklar väldigt sällan. För personer över 45 år och strax över 65 år har en återgång till nivåerna kring 1995-1998 påbörjats gradvis. De som cyklar mest är personer boende i områden med relativt hög inkomst och är äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn[11].

2.3 Jämlikhet och jämställdhet

När transportsystemets största förändringar påbörjades och genomfördes under åren mellan 1950 och 1970, i takt med att allt fler fick tillgång till bil eller kunde ta sig råd att ha bil, var aldrig med än 20 procent av beslutsfattarna i Sveriges riksdag kvinnor. Enligt Trafikanalys har det transportpolitiska funktionsmålet två preciseringar som knyter an till det folkhälsopolitiska målområdet Kontroll, inflytande och delaktighet. Det är dels preciseringen att ”Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet” och att ”Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle”. Enligt den transportpolitiska målpropositionen så har kvinnors villkor och intressen många gånger varit otillräckligt företrädda vid planering, beslut och förvaltning av dagens transportsystem. Förutom kopplingen mellan Kontroll, inflytande och delaktighet och dessa två preciseringar kan det tänkas att det finns ett samband så till vida att en grundläggande tillgänglighet möjliggör kontroll, delaktighet och inflytande över individens eget liv och samhällsutvecklingen.

Sveriges innovationsmyndighet Vinnova har tagit fram en rapport om jämställdhet och transportsystemet[12]. Målformuleringen i transportpolitiska målen om ett jämställt transportsystem är av två delar, den ena om individens rätt att välja sitt eget liv och den andra om rätten att påverka samhället. Vinnova skriver att för transportssystemet kan det översättas till att påverka sina egna resval och kunna påverka beslut för transportsystemet. Kvinnors resvanor har ökad trafiksäkerhet, lägre utsläpp och

[11]Mer hälsa för pengarna? Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Trafikanalys. 2019.
[12] Rapport – jämställdhet och transportsystemet. 2020. Vinnova.

energianvändning jämfört med män. Med ett fullt ut jämställt transportsystem och samhälle skulle inte resandet se lika ut, utan det handlar om lika förutsättningar att välja typ av resa. Skillnaden i transportbeteende mellan män och kvinnor i Sverige är så stor att om alla män skulle resa som kvinnor skulle energianvändningen i transportsystemet minska med nästan 20 procent. Ett jämställt transportsystem ses ha stor potential att ge ökad folkhälsa.

Kvinnor upplever i större grad en subjektiv otrygghet än män. Främst för kvinnor har andelen som väljer att ta en annan väg eller färdsätt på grund av oro för att utsättas för brott ökat från 20 procent 2011-2015 till 30 procent 2017-2019. I transportsystemet råder manliga normer där transport, teknik, risktagande och hastighet som är typiskt maskulina ideal. Skillnader mellan kvinnor och män finns i inställning till klimat och miljö där kvinnor i högre grad väljer hållbara färdmedel. Trots att kvinnor i högre grad upplever otrygghet i transportsystemet är de mer positiva än män till att åka kollektivtrafik (34 procent respektive 24 procent). Kvinnor är också mer positivt inställda till trafiksäkerhetsåtgärder och att följa trafikrytmen snarare än hastighetsgränserna. Kvinnor är också mer positiva till åtgärder som gör det bättre för gående och cyklister och bedömer trafiksäkerhetsrisken högre än män i olika trafiksituationer.

Samtidigt ägs en betydligt större del av Sveriges bilar av män och dessa fordon körs längre sträckor än de som ägs av kvinnor, trots att det inte skiljer sig mycket i andelen män och kvinnor som har körkort, 47 respektive 42 procent. Förutsättningarna håller på att ändras genom utfasning av äldre generationer där kvinnor har sämre ekonomiska förutsättningar, lägre bilinnehav och körkort och infasning av yngre, där kvinnor runt 20 år och yngre har högre utbildningsnivå, högre körkortsinnehav och använder bil något mer än vad män gör i samma ålder.

Ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemet ska vara användbart för alla oavsett kön, ålder, etnicitet och eventuell funktionsvariation. För att beskriva den fysiska tillgängligheten för alla, dvs. allas möjlighet att ta sig fram i transportsystemet kan man kolla på infrastrukturen vid hållplatser och i vilken utsträckning de uppfyller samtliga tillgänglighetskrav.

2.4 Befolkning

Befolkningen i Örebro län har växt med 10% sedan 1995. Befolkningen i Örebro län har växt med 10 procent sedan 1995. Till år 2040 beräknas det bo 324 000 personer i Örebro län. Här kan också noteras att en fortsatt ojämn inomregional fördelning förutspås där merparten av de nya invånarna tillkommer i Örebro, Kumla, Hallsberg och Lekeberg varav Örebro och Lekeberg ökar mest procentuellt, 13 respektive 15 procent. I Ljusnarsberg och Laxå kommuner förväntas en minskning med 10 procent

medan övriga kommuner står still, minskar eller ökar, fast mindre än länets ökning i sin helhet[13].

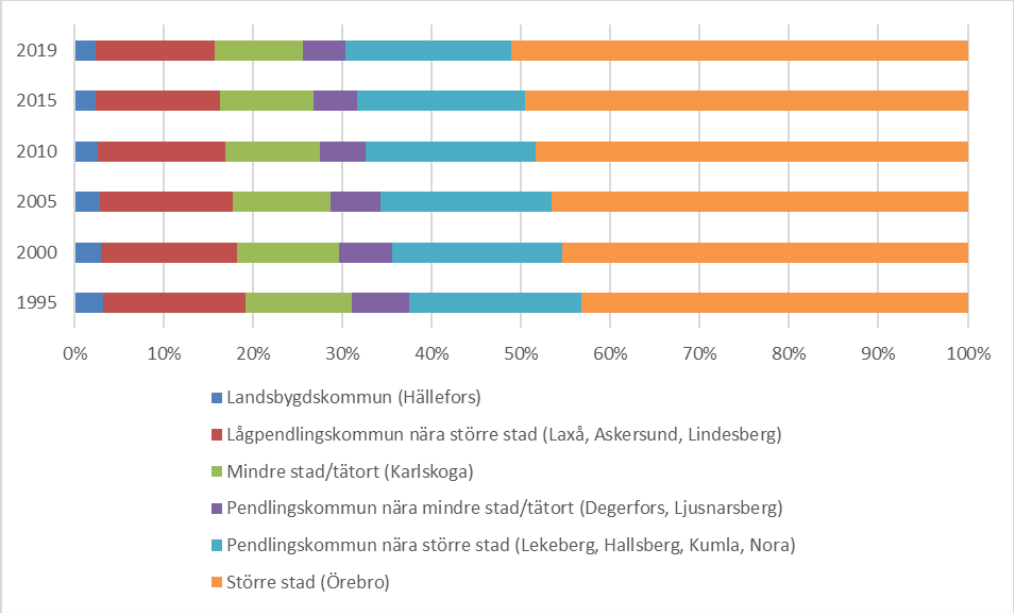
De befolkningsframskrivningar som genomförts inom ramen för Östra Mellansverige-samarbetet (ÖMS) beräknar att befolkning i regionen uppgår till 295 000-320 000[14] år 2030. Prognosen mot 2050 pekar mot intervallet 297 000-343 000 invånare. Bedömningen är att de delar av regionen som idag har befolkningstillväxt troligen kommer att fortsätta växa, och att de delar vars befolkning minskar troligen kommer att fortsätta att minska. En inströmning av utrikes födda kan förändra denna bedömning.

Inom länet har urbaniseringen i Örebro län liksom i övriga delar av landet lett till en förskjutning av befolkningen mot Örebro och kommuner med nära geografisk anknytning till Örebro. Det är städernas storlek och täthet som lockar med nya möjligheter till företagande och försörjning, utbildning, kultur och upplevelser.
Enligt den regionala utvecklingsstrategin kommer kraven på djupare kunskaper inom allt smalare och mer nischade arbetsfält leda till att det krävs ett större befolkningsunderlag för att hitta rätt kompetens inom arbetsmarknaden. Tätbefolkade och folkrika regioner är därför ofta mer attraktiva för företagsetableringar och investeringar än mindre tätbefolkade regioner. Det är också en orsak till att Örebro som stad växer då många människor lockas till de större städerna. Antingen flyttar de dit eller så pendlar de dit. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser allt längre sträckor till sina arbeten med en allt snabbare förstoring av arbetsmarknadsregionerna som följd.

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

I följande diagram kan man utläsa att Örebro kommun de senaste 24 åren ökat sin andel av befolkningen i länet från 43 procent 1995 till 51 procent 2019. Övriga kommungrupper har minskat sin andel. Största förändringen står lågpendlingskommuner nära större stad. Observera att för pendlingskommuner nära större stad (Örebro) har en minskad andel av befolkningen i länet, uppvisar de en ökning i antalet invånare. Förklaringen är att ökningstakten mellan 1995 och 2019 är 5 gånger högre i Örebro än i kranskommunerna (30 respektive 6 procent).

[13] Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2021-2040. SCB, 2021.
[14] Region Örebro län; Örebroregionen utifrån och in - Underlags-PM för RUS 2030; Rapport 2016:04



Figur 8 Kommungruppers andel av länets befolkning perioden 1995-2019, uppdelat efter SKR:s kommungruppsindelning 2017.

Befolkningen blir allt äldre samtidigt som det är många äldre som fortsätter att arbeta efter pensioneringen. Antalet invånare i åldersgruppen 65+ har ökat med 23 procent i länet mellan 1995 till 2019. Åldersgruppen 20-64 år har ökat med 8 procent under samma period. Piggare äldre innebär att fler fortsätter arbeta efter pensionsåldern vilket till viss del påverkar arbetspendlandet inom gruppen 65+.

Det finns en trend av en grön våg som påbörjades innan pandemin via högre miljömedvetenhet och ökad digitalisering. Pandemins reserestriktioner har gett trenden en boost som inneburit konsekvenser för bostadsmarknaden där stora lägenheter, villor och framförallt fritidshus ökat i pris, där de senare byggs om till permanentboenden och det märks att fler flyttar till tätortsnära landsbygd. Trenden kallas av vissa forskare för en permanent social rörelse, men det är så pass nytt att det inte finns forskning och data som stödjer att trenden kommer att bestå.

2.4.1 Kommungruppsindelning

I Örebro län finns tolv kommuner som generellt tillhör två huvudgrupper enligt Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) men skiljer sig åt när man sorterar på kommungrupper.

Kommun	Huvudgrupp	Kommungrupp
Örebro	Större städer och kommuner nära större stad	Större stad

Lekeberg	Större städer och kommuner nära större stad	Pendlingskommun nära större stad
Hallsberg	Större städer och kommuner nära större stad	Pendlingskommun nära större stad
Kumla	Större städer och kommuner nära större stad	Pendlingskommun nära större stad
Nora	Större städer och kommuner nära större stad	Pendlingskommun nära större stad
Laxå	Större städer och kommuner nära större stad	Lågpendlingskommun nära större stad
Askersund	Större städer och kommuner nära större stad	Lågpendlingskommun nära större stad
Lindesberg	Större städer och kommuner nära större stad	Lågpendlingskommun nära större stad
Karlskoga	Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	Mindre stad/tätort
Degerfors	Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	Pendlingskommun nära mindre stad/tätort
Ljusnarsberg	Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	Pendlingskommun nära mindre stad/tätort
Hällefors	Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	Landsbygdskommun

2.5 Sysselsättning

I Örebro län är generellt tillverkning och utvinning den näringsgren flest arbetar inom, utöver vård och omsorg samt sociala tjänster som är dominerande i antal sysselsatta människor. Utbildning är en näringsgren som också är mycket viktig för länet där många är sysselsatta. Handel, företagstjänster, offentlig förvaltning, försvar, byggverksamhet samt transporter och magasinering är också viktiga näringsgrenar i länet.

Det finns en klar skillnad mellan kommunerna i länet och den återfinns mellan Örebro kommun och övriga kommuner. I Örebro kommun är en majoritet sysselsatta inom vård och omsorg, utbildning, offentlig förvaltning, försvar och företagstjänster och består av mycket administrativa arbeten. De två förstnämnda yrkeskategorierna är kvinnodominerande och de tre senare med jämn könsfördelning inom yrkesområdena. Till viss del återfinns en del av de sysselsatta inom vård och omsorg också i Lindesberg och Karlskoga där det finns lasarett.

Gemensamt för övriga kommuner i länet (ej Lekeberg) är att tillverkning och utvinning, handel, transport och magasinering är viktiga yrkeskategorier med många anställda och att de sysselsatta består av en klar majoritet män. Karlskoga, Lindesberg, Hallsberg och Kumla återfinns också med en betydande andel sysselsatta inom utbildning. Laxå, Degerfors, Ljusnarsberg och Hällefors sticker ut genom att endast tillverkning och utvinning är representerad som yrkeskategori som sticker ut från mängden. Stora företag som Kopparbergs, Outokumpu, Saab, BAE Systems, Zinkgruvan, BillerudKorsnäs och Moelven är bara några av de stora företag som finns i dessa kommuner och till stor del innebär produktion av varor på plats.

Örebro kommun kan vid första anblicken framstå som en typisk tjänstemannastad, men det finns distinktioner i kommunen på grund av det geografiska läget och tillgängligheten till infrastruktur som format platsen historiskt. Därför är tillverkning och utvinning även en stor yrkeskategori i Örebro kommun och så även handel, transport och magasinering. Epiroc, Lidl, Elektroskandia och Posnord är några av de stora företag som återfinns i kommunen med stora anläggningar som kräver god infrastruktur och förbindelser. De går därför inte att ensidigt titta på Örebro kommun som en tjänstemannakommun där de flesta kan arbeta hemifrån om de vill. Snarare bör Örebro betraktas som en kommun där det finns särskilda behov att hantera dels de utmaningar som kommer med att transporter och tillverkning är dominerande i angränsande kommuner och dels de utmaningar som kommer av att dessa yrkeskategorier även är viktiga delar i Örebro kommun. Till det finns också ett stort behov i Örebro kommun att utveckla förutsättningarna för digitalt arbete och förändrade resvanor som kan utnyttjas av administrativt arbetande till förmån för de platsberoende arbetarna.

Landsbygderna i länet har många olika förutsättningar av olika karaktär. Enbart Hällefors kommun räknas som landsbygdskommun enligt SKR men landsbygder förekommer av många olika slag i länet. I norr, väst och sydost dominerar skogsbruk och i Örebro, Kumla, Hallsberg och Lekeberg är lantbruk av olika slag dominerande. Vissa landsbygdsmiljöer med verksamheter ligger på vägen mellan två större tätorter i starka stråk, andra ligger mer perifert. I periferin finns större utmaningar för

verksamheter att knyta till sig personal och i vissa fall kan det finnas infrastruktur med större risk att snöa igen eller översvämmas som påverkar företagens transporter av både varor och personal. Det kan i sin tur drabba andra verksamheter i länet. Landsbygdens variationer är en utmaning som kräver engagemang från offentlig sektor för att regional utveckling ska kunna ske även där.

3. Tillgänglighet och resvanor

3.1 Nationell resvaneundersökning

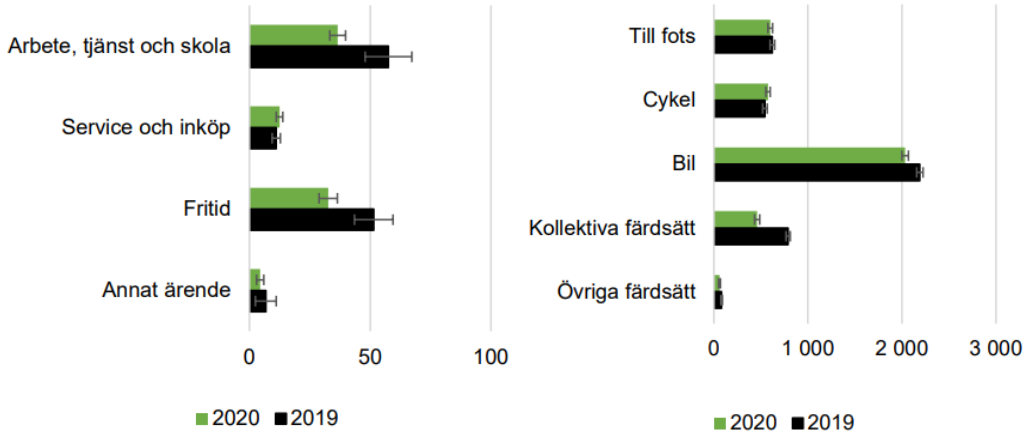
Trafikanalys har sedan 2019 gjort nationella resvaneundersökningar för varje år[15], det är alltså relativt nytt. Tidigare har resvaneundersökningar gjorts för flera år samtidigt. Den senaste undersökningens resultat har påverkats kraftigt av coronapandemins effekter och visat sig exempelvis genom att antalet kollektiva resor minskade med 42 procent mot 2019. Därför har även resvaneundersökningen för 2019 använts för att ge perspektiv på resultaten för 2020, eftersom den mer speglar ett normalt tillstånd i transportsystemet.

Resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik står för cirka 19 procent av resorna. Andelen är högst i storstäder och lägst i lågpendlingskommuner nära större städer. Resorna gjordes främst med bilen för båda åren, cirka 50 procent av resorna. Kollektivtrafiken stod för var femte resa 2019 och var åttonde resa 2020. Resor till fots minskade mellan åren med 4 procent och resorna med cykel ökade med 6 procent.

De flesta resor för både 2019 och 2020 gjordes för att ta sig till arbete, tjänst och skola. Trots att resorna minskade överlag från 2019 till 2020 var mer än hälften av resorna till arbete, tjänst och skola. Resor ämnade för fritidsändamål minskade med 12 procent mellan åren och är cirka en tredjedel av resorna.

För skillnader mellan män och kvinnor har Trafikanalys endast kunnat statistiskt säkerställa resvanor med bil. Där reser män i snitt 26 kilometer per person och dag och kvinnor knappt 17 kilometer. I snitt reser folk kollektivt 4 kilometer per dag och ungefär en kilometer per dag till fots och med cykel.

[15] https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/ (Hämtad 2021-09-08)



Figur 9. T v: Antal resta kilometer per år efter ärende med 95%-konfidensintervall. T h: antal miljoner huvudresor per år efter huvudsakligt färdsätt med 95%-konfidensintervall. Källa: Trafikanalys Resvanor i Sverige 2020.

3.2 Tillgänglighet i Örebro län

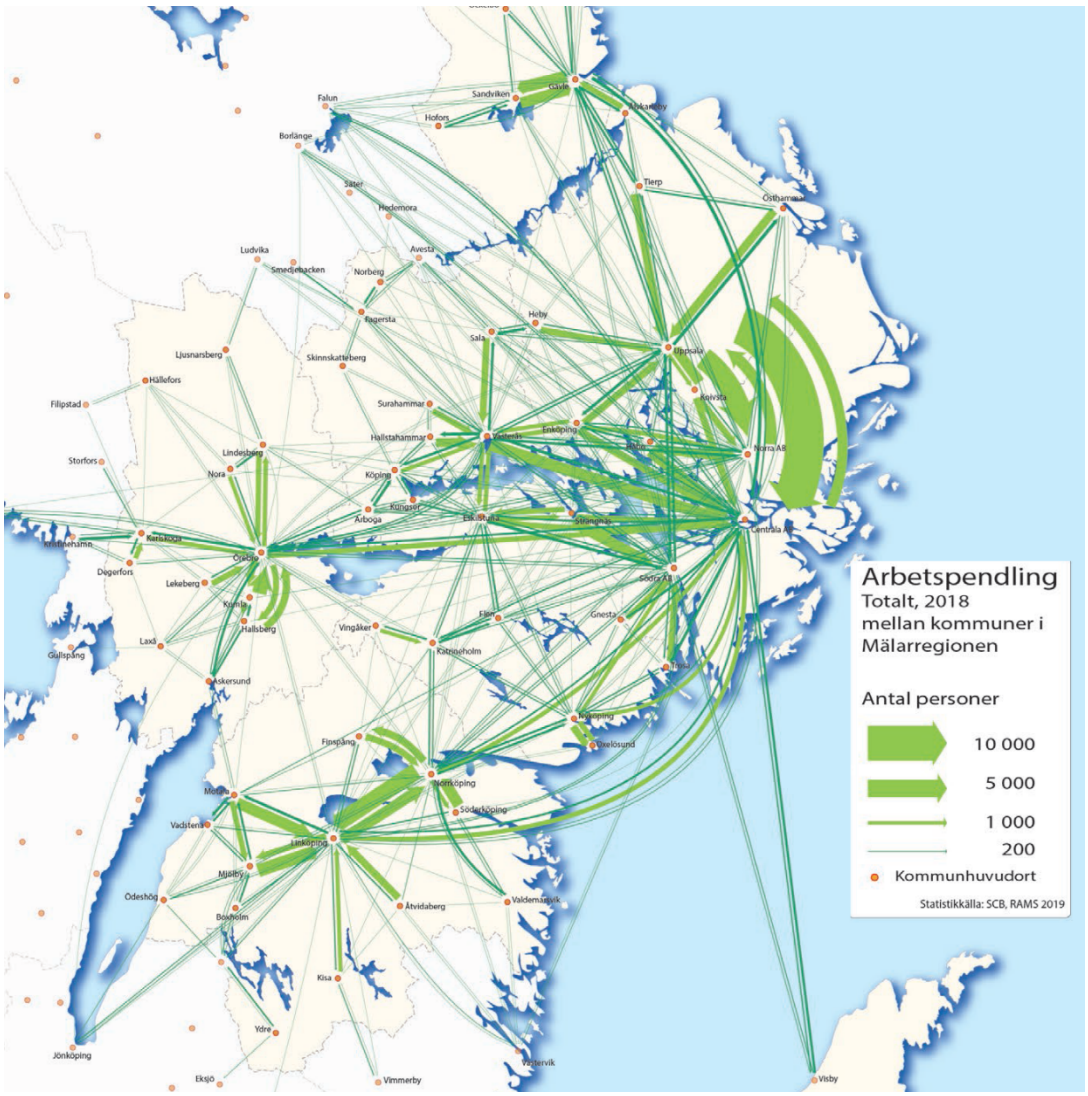
Begreppet tillgänglighet beskriver människors förutsättningar att nå olika funktioner i samhället, det kan vara arbete, utbildning, daglig service, vård, omsorg, fritidssysselsättningar etc. För de allra flesta påverkas tillgängligheten främst av avstånd, färdmedel och restid men för de med en funktionsvariation finns ytterligare krav på infrastrukturen för att den ska vara användbar och skapa tillgänglighet och för vissa grupper av människor varierar tillgängligheten till infrastruktur av andra skäl, som språk, ekonomi, ålder etcetera. Tillgänglighet kan också skapas genom såväl fysiska åtgärder som genom åtgärder för att skapa tillgänglighet utan transporter, t.ex. genom att möjliggöra distansarbete eller distansstudier i större utsträckning. I detta avsnitt görs en beskrivning av olika aspekter av tillgänglighet i Örebro län.

3.2.1 Tillgänglighet till arbete, utbildning, sjukvård

Urbaniseringen innebär att arbetstillfällena ökar i storstäder till följd av ett allt större befolkningsunderlag. Det innebär att ytterligare människor lockas dit. Antingen flyttar de eller så pendlar de dit. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser allt längre sträckor till sina arbeten, med en allt snabbare förstoring av arbetsmarknadsregionerna som följd.

Sett till vart människor pendlar, framgår det av figuren nedan att det finns två viktiga noder i Örebro län; Örebro och Karlskoga, även om Karlskoga tappat något sedan 2012. De största pendlingsströmmarna sker radiellt mellan Örebro och övriga

kommunhuvudorter i länet. I stråken Örebro–Karlskoga, Hallsberg–Kumla–Örebro samt Örebro–Lindesberg finns ett dubbelriktat pendlande.

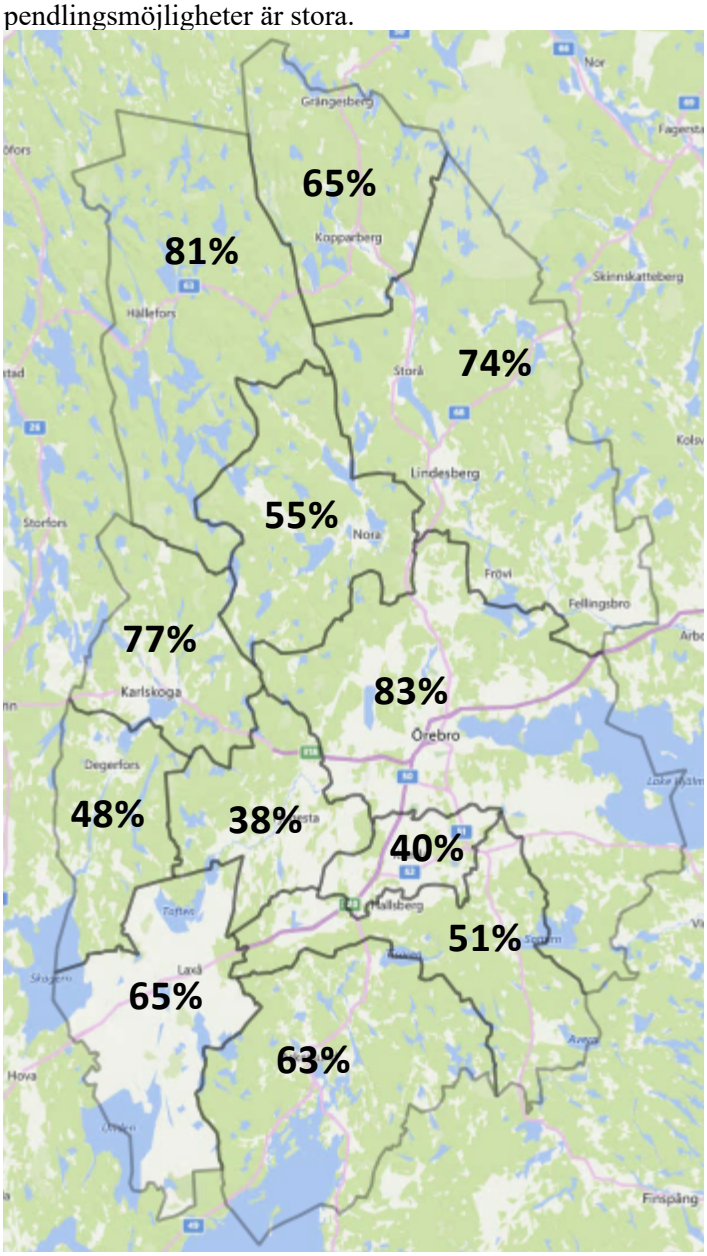


Figur 10 Arbetspendling i Stockholm-Mälarregionen och Stockholms län 2018. Källa Storregional systemanalys 2020 (Mälardalsrådet).

Inomregional tillgänglighet där alla inom rimlig tid kan nå viktiga vardagliga funktioner som arbete, utbildning, vård, omsorg, daglig service osv. är viktigt för hela länets förutsättningar till en positiv utveckling. I vissa delar av regionen kan sådan tillgänglighet skapas genom gång, cykel och kollektivtrafik, i andra delar behövs en kombination av dessa trafikslag tillsammans med personbilen och i ytterligare andra kommer de flesta även fortsatt vara beroende av personbilstransporter för det dagliga resandet. I vissa fall kan digitala tjänster helt ersätta vissa typer av resor.

Följande karta visar andel personer som är bosatta och arbetar i den egna kommunen (nattbefolkning). Ett lågt värde indikerar bland annat att utbudet av arbetsplatser och

studiemöjligheter är större än i den egna kommunen och behovet av goda pendlingsmöjligheter är stora.



Figur 11 Andel av kommuninvånarna som arbetar/studerar i den egna kommunen (Källa: SCB)

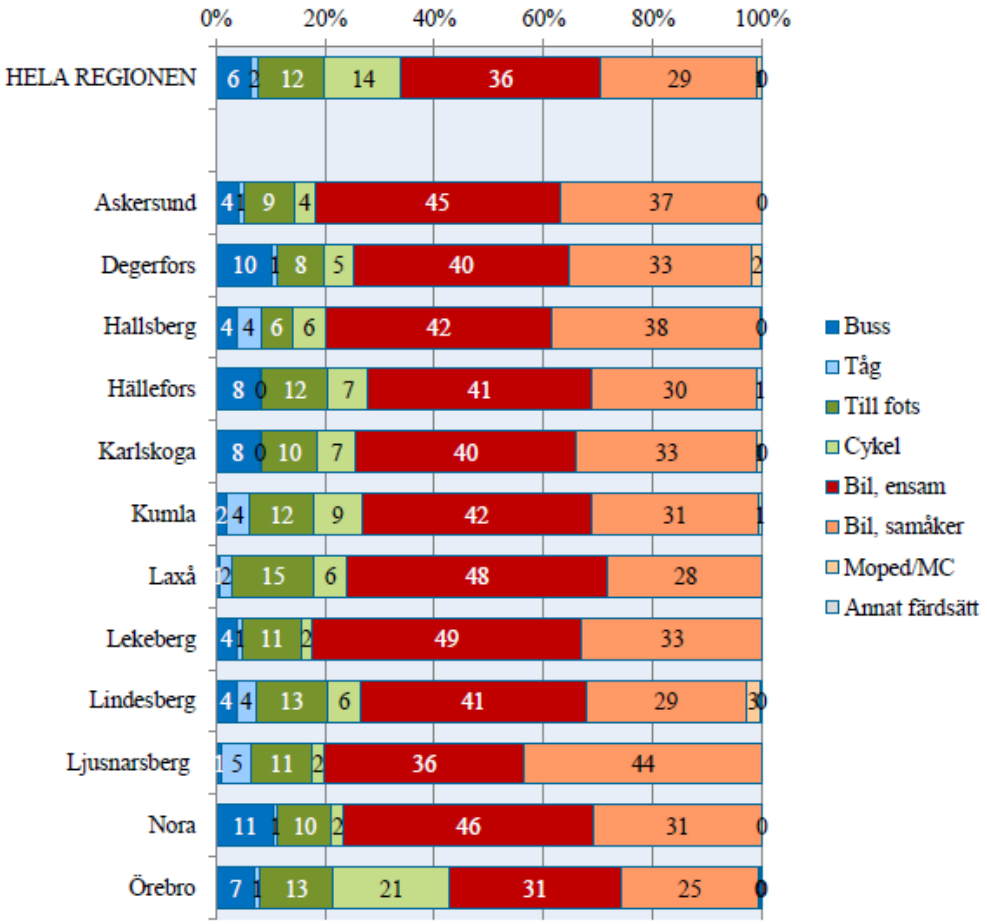
De flesta kommuner i länet har sin största pendling till Örebro kommun. Följande tabell visar de tre största pendlingsströmmarna för respektive kommuns nattbefolkning. Drygt var femte länsbo pendlar till en kommun utanför länet. Kommuner i Stockholms, Västmanlands och Värmlands län är de största målpunkterna för länsbor som pendlar till kommuner utanför Örebro län.

Kommun	Rang 1	Rang 2	Rang 3
Lekeberg	Örebro	Utanför länet	Kumla

Laxå	Örebro	Utanför länet	Hallsberg
Hallsberg	Örebro	Kumla	Utanför länet
Degerfors	Karlskoga	Utanför länet	Örebro
Hällefors	Utanför länet	Örebro	Nora
Ljusnarsberg	Utanför länet	Lindesberg	Örebro
Örebro	Utanför länet	Kumla	Hallsberg
Kumla	Örebro	Hallsberg	Utanför länet
Askersund	Örebro	Hallsberg	Utanför länet
Karlskoga	Örebro	Utanför länet	Degerfors
Nora	Örebro	Lindesberg	Utanför länet
Lindesberg	Örebro	Utanför länet	Ljusnarsberg

Tabell 1 De tre största pendlingsorterna från den egna kommunen

Region Örebro län gjorde 2017 en resvaneundersökning över länsbornas resvanor. I hela regionen görs 65 procent av resorna med bil. Andelen resor som genomförs med bil som huvudfärdmedel skiljer sig starkt mellan de olika kommunerna. Klart lägst andel bilresor görs i Örebro. Högst andel av resorna görs med bil i Lekeberg, Askersund, Ljusnarsberg och Hallsberg.



Figur 12 Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt efter hemkommun

De kommuner som har högst andel kollektivtrafikresande är Degerfors, Hällefors, Karlskoga och Nora. De lägsta färdmedelsandelarna för kollektivtrafik är Kumla, Laxå och Ljusnarsberg. Genomsnittliga färdmedelsandelen i länet är 8 procent för kollektivtrafikresor (buss och tåg) vilket är lågt när man jämför med länen i ÖMS (Östra Mellansverige).

3.2.2 Pendlingsavstånd mellan bostad och arbete

Samhällets grundfunktioner vilar på produktion av resurser i form av produkter och tjänster. En basfunktion är arbetspendlingen för att människor ska kunna ta sig till arbetet för att bidra till samhällets nytta. Arbetspendlingen är också en viktig beståndsdel i det dagliga transportarbetet. Inom transportsektorn är det vanligt att beskriva de avväganden som görs av val av färdmedel för resor till arbetet i termer av reslängd, restid, färdmedel, reskostnad m.m. Men sådana faktorer hänger även samman med bredare överväganden avseende val av jobb, bostad och transportmöjligheter mellan bostad och arbete. En individs beslut angående arbetspendling är alltså resultatet av avvägningar som görs mellan boendemiljö, boyta, tillfredsställelse med arbetet,

färdmedlets bekvämlighet m.m. och olika restriktioner[16]. En faktor för val av färdmedel är avståndet till arbetsplatsen. Följande tabell visar en grov uppskattning av avstånd mellan bostad och arbete för de förvärvsarbetande i länets 12 kommuner. I Lekeberg har 24 procent av de förvärvsarbetande mindre än en km till sitt arbete. Lekeberg har minst andel av de förvärvsarbetande som cykelavstånd (< 5 km) medan Karlskoga har högst andel.

	<1 km	**1-2 km**	**2 – 3 km**	**3-4 km**	**4-5 km**	**5-10 km**	**10-20 km**	**20-30 km**	**30-40 km**	**40-50 km**	**50-100 km**	**100 – 200 km**	**> 200 km**
Lekeberg	24%	3%	2%	2%	1%	7%	29%	24%	4%	1%	1%	2%	1%
Laxå	31%	14%	5%	1%	1%	4%	12%	9%	6%	10%	3%	1%	2%
Hallsberg	23%	10%	5%	3%	2%	10%	18%	20%	4%	1%	1%	2%	1%
Degerfors	25%	13%	7%	3%	1%	14%	22%	5%	2%	5%	2%	1%	1%
Hällefors	30%	21%	6%	3%	3%	13%	6%	4%	2%	2%	5%	2%	2%
Ljusnarsberg	31%	13%	5%	3%	2%	13%	8%	5%	7%	2%	8%	4%	1%
Örebro	16%	14%	13%	9%	7%	14%	10%	5%	2%	1%	2%	4%	1%
Kumla	18%	9%	5%	4%	2%	13%	37%	4%	1%	1%	2%	2%	1%
Askersund	29%	7%	2%	1%	1%	13%	19%	8%	7%	7%	3%	2%	1%
Karlskoga	22%	17%	16%	9%	5%	9%	4%	3%	6%	4%	2%	2%	2%
Nora	25%	10%	6%	4%	4%	5%	13%	14%	12%	2%	2%	3%	1%
Lindesberg	26%	14%	8%	2%	2%	8%	15%	9%	7%	3%	2%	2%	1%

Tabell 2 Grov beräkning av avstånd bostad och arbete (Källa SCB, egen bearbetning)

3.2.3 Regionförstoring

Regionförstoring är ett geografiskt begrepp som innebär att lokala arbetsmarknadsregioner växer samman. Detta sker bland annat genom att kommunikationerna i området byggs ut, vilket möjliggör pendling från landsbygd och mindre orter till arbete eller studier i större orter - eller omvänt. Regionförstoring antas vara en faktor som starkt bidrar till den regionala utvecklingen. Transportsektorns utveckling bidrar till att resor går snabbare med tiden som i sin tur leder till att arbetsmarknaden blir större, för med samma restid kan resan göras längre.

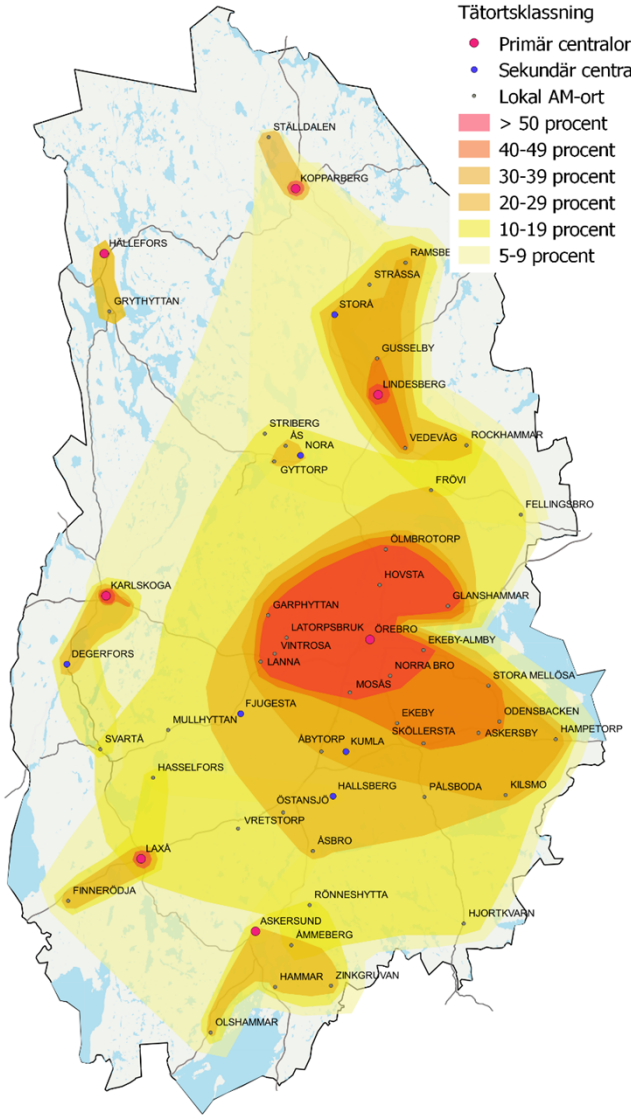
I det förra regionala trafikförsörjningsprogrammet användes en modell med syftet att identifiera lokala centra och beskriva vilken betydelse och dragningskraft de har för sina omland. Det handlar om att skapa lokala arbetsmarknader som så långt det är möjligt återspeglar de funktionella sambanden på arbetsmarknaden. I denna modell används tätorten som minsta byggsten. Med tätort definieras sammanhållen bebyggelse med fler än 200 invånare. Det finns tre klassningar på tätort:

- Primär centralort – orter som i liten uträckning är beroende av andra orters arbetsmarknad
- Sekundära centralorter – orter som i hög grad är beroende av arbetsmarknaden i ett primärt centrum
- Osjälvständiga orter – orter som är beroende av arbetsmarknaden i ett primärt och/eller sekundärt centrum.

[16] Trafikanalys (2011); Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys; Rapport 2011:3

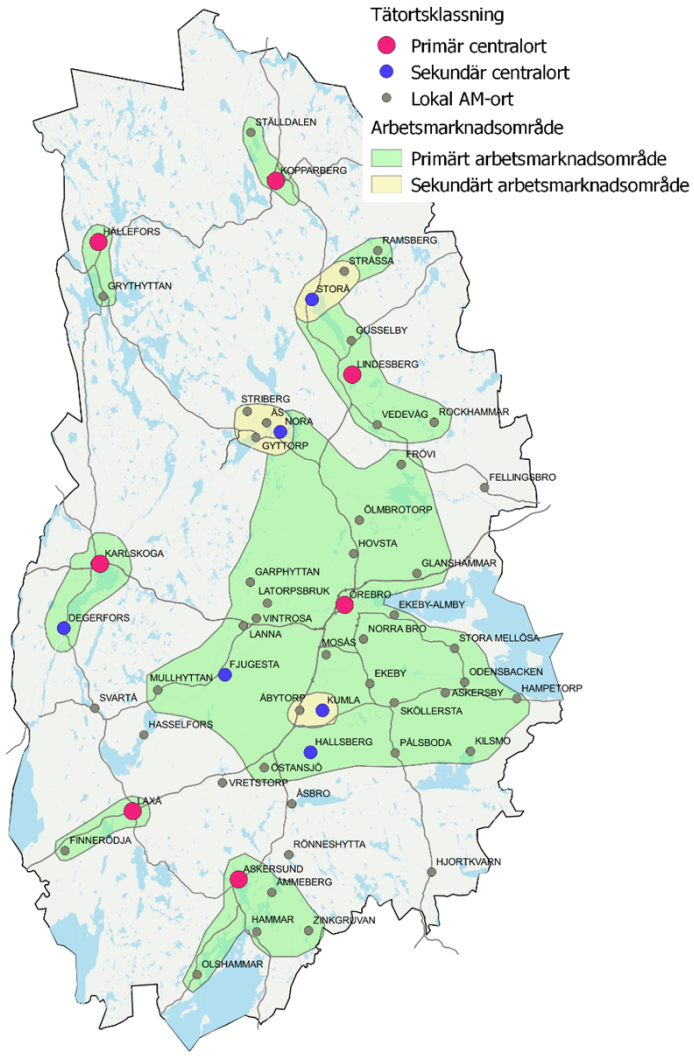
En ort antas vara beroende av en annan ort om minst 20 procent av den sysselsatta nattbefolkningen pendlar till en annan specifik ort.

Följande figur visar andelen av tätortens nattbefolkning som pendlar till centralorten, ofta kommunhuvudorten. Den visar bland annat Örebros betydelse för arbetsmarknaden i länet. Alla tätorter, förutom Degerfors, Ställdalen, Hällefors och Grythyttan, har minst 5 procent som arbetspendlar till Örebro.



Figur 13 Andel inpendlare av sysselsatt nattbefolkning från tätorter till centralorter Källa: SCB, egen bearbetning

Antalet primära arbetsmarknadsområden har inte förändrats sedan 2014. Däremot har det skett några förändringar. Askersund har blivit en primär centralort istället för Zinkgruvan och samtidigt har det primära arbetsmarknadsområdet blivit större och omfattar även tätorterna Olshammar och Hammar (2018). Ett sekundärt arbetsmarknadsområde har försvunnit. Det är Degerfors som tappat dragningskraften för orterna Svartå och Åtorp som hade Degerfors som beroende ort. Åtorp klassas inte som tätort längre. Sedan 2014 har även orterna Röfors och Hällabrottet tappat klassningen som tätort.

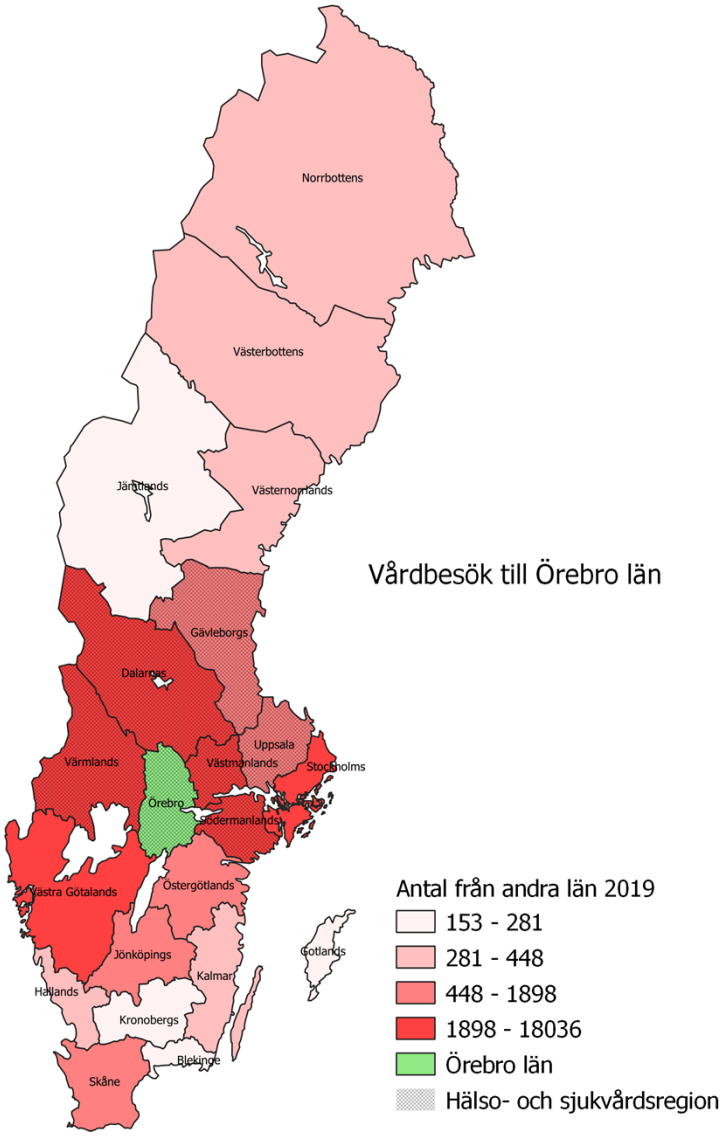


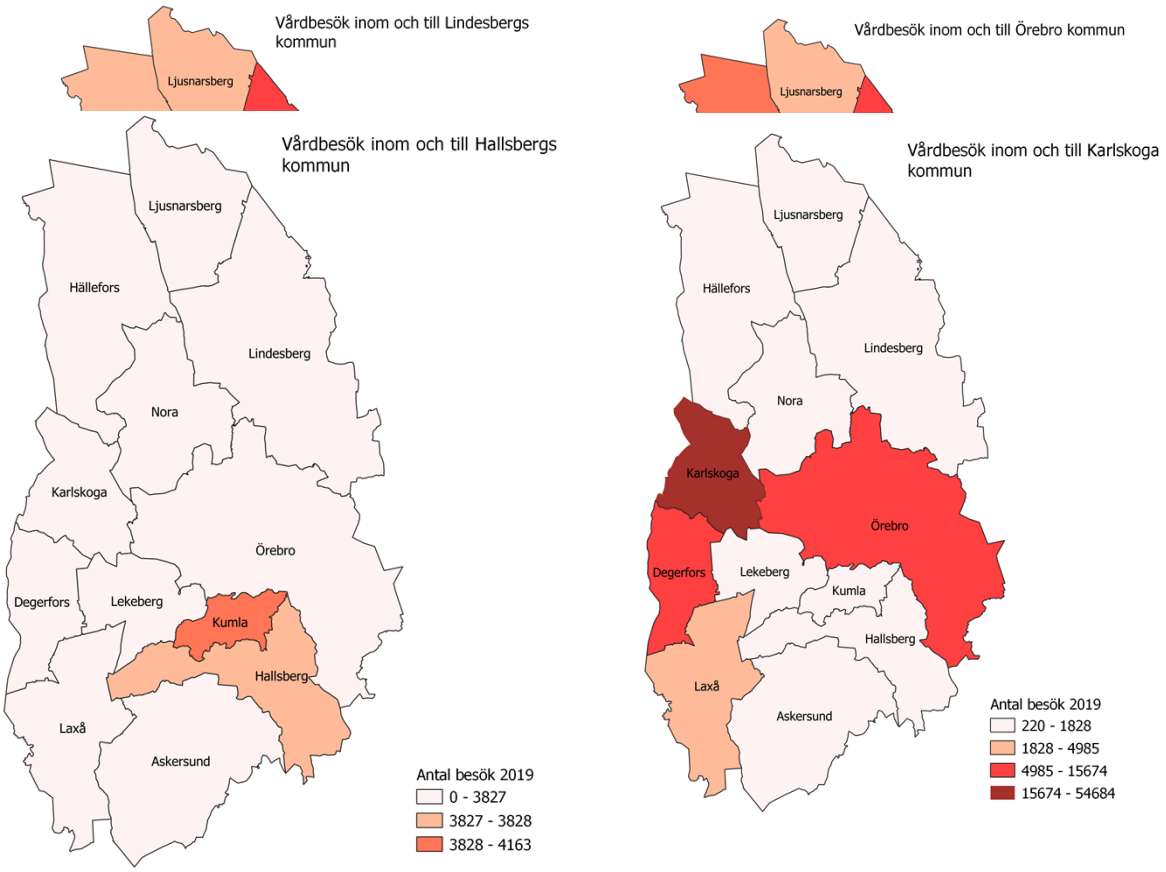
Figur 14 Arbetsmarknadsområden 2018 - samtliga sysselsatta/förvärvsarbetande

Örebro arbetsmarknadsområde är länets stora kraftfält som har 66 000 förvärvsarbetande som pendlar inom området. Utöver dessa tillkommer de som arbetspendlar till orter utanför arbetsmarknadsområdet (< 20%). Karlskoga arbetsmarknadsområde har 11 000 arbetspendlare. Minsta arbetsmarknadsområdet är

Kopparberg som har 750 arbetspendlare inom arbetsmarknadsområdet med Kopparberg som primär centralort.

3.2.4 Resor till vård





3.3 Tillgänglighet med bil, buss och tåg

Tillgänglighet kan beskrivas på olika sätt, bl.a. genom restider och restidskvoter mellan personbil och andra trafikslag. I figur 4 kan restidskvoter från länets kommunhuvudorter till Örebro som är den starkaste arbetsmarknaden jämföras. Siffrorna är hämtade från reseplaneraren på Länstrafiken, reseplaneraren på SJ samt körtid för bil i normaltrafik från Google maps. Restiderna för kollektivtrafik är framtagna utifrån att resenären ska anlända vid Örebro centralstation tidigast 7.15 och senast 7.40 en vardagsmorgon.

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

Destination	Startpunkt	Avstånd*	Restid i minuter			Restidskvot	
Till	Från	Km	Bil	Buss	Tåg	Buss/bil (1,3*)	Tåg/bil (0,8*)
ÖREBRO C	Askersund busstation	53,7	42	50		1,19	
	Degerfors station	57,6	48	75	56	1,56	1,17
	Fjugesta, tingshuset	29,7	25	32		1,28	
	Hallsberg station	29,7	26	54	20	2,08	0,77
	Hällefors station	79,5	64	70		1,09	
	Laxå station	53,8	40	100	36	2,5	0,9
	Lindesberg station	39,3	35	38	29	1,09	0,83
	Karlskoga busstation	47,9	39	50		1,28	
	Kumla station	21,3	21	37	13	1,76	0,62
	Kopparberg station	79,9	66	99	60	1,5	0,91
	Nora station	32,4	31	34		1,1	

*Figur 15. Uppdaterad mars 2021. *Mål från trafikförsörjningsprogrammet. 1,2 för expressbussar.*

Tabellen visar att en bilist kan nå regionens centrala arbetsmarknad i Örebro inom 45 minuter om utgångspunkt är någon av de sju kommunhuvudorterna Askersund, Kumla, Fjugesta, Hallsberg, Nora, Karlskoga, Lindesberg eller Laxå. Med buss gäller detta endast Fjugesta, Lindesberg, Kumla och Nora. Med tåg kan en resenär nå Örebro inom 40 min från centralorterna i kommunerna Kumla, Hallsberg, Laxå och Lindesberg. Tågen har den högsta medelhastigheten och klart lägst hastighet har busstrafiken i länet.

Jämfört med de restidskvoter som eftersträvas i trafikförsörjningsprogrammet finns en brist i restid med busstrafiken mellan Örebro och kommunhuvudorterna Degerfors, Hallsberg, Laxå, Kumla och Kopparberg. För tågtrafiken uppfylls inte restidskvoten i förhållanden mellan Örebro och Degerfors, Laxå och Kopparberg.

Destination	Startpunkt	Avstånd*	Minuter			Restidskvot		Medelhastighet km/h		
Till	Från	Km	Bil	Buss	Tåg	Buss/bil	Tåg/bil	Bil	Buss	Tåg
ÖREBRO C	Stockholm central	200	137	160	141	1,2	1,0	88	75	85
	Oslo central	326	249	285	390	1,1	1,6	79	69	50
	Göteborg central	282	215		138		0,6	79		123
	Malmö central	504	344		272		0,8	88		111
	Uppsala central	171	125	170	138	1,4	1,1	82	60	74
	Eskilstuna central	87	66	185	46	2,8	0,7	79	28	113
	Västerås central	95	66	70	52	1,1	0,8	86	81	110
	Linköping central	123	105		111		1,1	70		66
	Karlstad central	112	86	100	123	1,2	1,4	78	67	55
	Falu centralstation	180	151		156		1,0	72		69

Figur 16. Uppdaterad mars 2021

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

Ett annat sätt att mäta tillgänglighet kan vara att titta på tillgången till kollektivtrafik i form av avstånd till närmaste hållplats och utbud av kollektivtrafik. Regionen har som mål att samtliga invånare i länet ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik där fokus ligger på fokus på stråk med hög efterfrågan av resor. 83 procent av invånarna bor i tätorter och majoriteten av utbudet av buss och tåg finns inom och mellan dessa områden. Därför har många invånare tillgång till kollektivtrafik nära sin bostad men tillgängligheten varierar både på hållplatser och på vägen till hållplatserna. I regionens hållplatshandbok finns kriterier för vad en tillgänglighetsanpassad hållplats innebär. I en inventering fann man att 44 lägen, alltså 22 hållplatser, på statligt vägnät och 128 lägen på kommunalt vägnät behöver tillgänglighetsanpassas i en del av att nå mål om ett jämlikt och jämställt transportsystem där alla har god tillgång till transportsystemet.

Nya områden för bostäder bör läggas i anslutning till kollektivtrafik för att den ska vara bas för transporterna och infrastruktur för cykel bör byggas före eller i samband med att bostäderna byggs. Idag saknas dock tillräckligt befolkningsunderlag för att

bedriva allmän kollektivtrafik med linjeturer på många platser i länet. Det finns däremot potential för att via byggnation av bostäder och service i framtida kollektivtrafiknära lägen i andra stråk än de som är viktiga idag. För att processerna med bostadsbyggande och kollektivtrafikplanering ska gå hand i hand krävs en ökad dialog mellan kollektivtrafikmyndighet och länets kommuner för att ge fler möjlighet att resa kollektivt, även där det inte finns underlag idag. Genom en hållbar stadsplanering kan fler bostäder skapas, segregation och klimatpåverkan kan minskas, jämställdhet kan öka och fler kan få bättre levnadsförhållanden och en bättre vardag.

För god tillgänglighet till en hållplats räcker det inte med att hållplatsen är närliggande och att själva hållplatsen är tillgänglighetsanpassad, man behöver kunna ta sig fram säkert till hållplatsen med olika färdmedel och i olika geografier också. Cykelvägarnas roll kan vara att underlätta för människor att ta sig till och från hållplatser vilket ökar tillgängligheten och stärker kollektivtrafikens attraktivitet mot bilen. Vid viktiga bytespunkter i länet behöver också bilparkering finnas för att möjliggöra tryggt färdmedelsbyte.

Tillgänglighet med cykel

Mellan tätorterna i Örebro län är tillgången till separat cykelväg varierande men generellt saknas cykelväg längs med de regionala statliga vägarna hela eller delar av sträckan mellan och inom tätorter samt till andra målpunkter. Inom tätbebyggt område finns ofta cykelvägar eller möjlighet att cykla i blandtrafik där bilarnas hastighet är relativt låg. Denna möjlighet saknas ofta för de som vill cykla från en tätort till en annan, de är då hänvisade till att cykla på bilvägen eller på mindre småvägar som ofta inte går den genaste vägen. Att cykla längs med mittseparerade vägar eller vägar med högre hastighet och betydande trafikmängder är för oskyddade trafikanter vare sig attraktivt eller trafiksäkert. I den regionala cykelplanen för Örebro län prioriteras barnens möjlighet till cykling i kombination med cykelstråk för arbetspendling, skolpendling och serviceresor i viktiga stråk för kollektivtrafiken. Satsningar på dessa stråk kan även gynna de som cyklar för fritidsresor. Cykeln är ett viktigt medel för att skapa tillgänglighet i ett hela-resan-perspektiv där cykel kombineras med gång, kollektivtrafik och i vissa fall bil.

Digitaliseringens effekter på tillgänglighet

Region Örebro län ser en fördel i att alla länets delar har en bred branschsammansättning varför en kompletterande digital infrastruktur är viktig, både för företagande och arbete inom platsoberoende verksamheter. Därtill ökar andelen arbetsuppgifter som digitaliseras inom industrin. Länets stora antal fritidsbostäder är därtill en potentiell hemvist för personer som arbetar nu och i framtiden och kan bidra till underlag för service, t ex kollektivtrafik.

Digitaliseringen kommer sannolikt att påverka såväl resmönster som transporter, vilket inte minst har visat sig under Coronapandemin. Digitalisering kan komma att påverka tillgängligheten både genom att fler får tillgång till resurser så som till exempel skola och sjukvård utan att behöva förflytta sig fysiskt. Det ökar också tillgängligheten till varor och tjänster då inköp och beställningar kan göras via e-handel framför att besöka fysiska butiker. Det ger också bättre förutsättningar för företagande i länets landsbygder och stärker konkurrenskraften i länet.

För att kunna genomföra en digital transport framför att genomföra en fysisk krävs en vidareutbyggnad av den digitala infrastrukturen i form av tillgång till bredband och 5G. I nuläget har 84 procent av länets hushåll tillgång till snabbt bredband från fasta punkter och 5G har börjat byggas ut på vissa håll.

I Örebro län har cirka 25 procent[17] av befolkningen möjligheten till distansarbete idag. Innan Coronapandemin var uppskattningsvis 3-4 procent av de arbetade timmarna på distans. Vad den siffran blir efter pandemin vet vi inte idag men det går att anta att de yrkesgrupper som har möjlighet att jobba på distans kommer att välja att göra det en eller flera dagar i veckan i framtiden. Man kan anta att om människor inte är låsta till att resa varje dag så kan toleransen för pendlingsavstånd förändras, idag är en vedertagen bild att gränsen ligger kring 45 minuter och den antas öka om vi reser mer sällan. Man kan också anta att om en fjärdedel av befolkningen skulle arbeta hemifrån så ökar det lokala resandet kring bostaden och betydelsen av attraktiva närmiljöer ökar. Det är viktigt att komma ihåg att även om det finns en viss potential att en del av dagens resor ersätts av distansarbete via digital uppkoppling så kan vi anta att även i framtiden kommer merparten av arbetstagarna inte ha möjlighet att sköta sitt arbete från bostaden.

Tack vare att fordon i allt högre grad blir uppkopplade med varandra finns stor potential att digitaliseringen kan ha effekter i infrastrukturen i form av s.k. ITS-lösningar så som variabla hastigheter, varningssystem för bl.a. köer och olyckor, signalprioritering för kollektivtrafik och cyklister med mera. Sådana lösningar kan innebära att t.ex. restider varierar över dygnet beroende på variation i hastighet men kommer troligen leda till effektivare användning av infrastrukturen.

Tillgänglighet och bostadsmarknad

Kommunikationer, restider och tillgång till kollektivtrafik är en faktor för att befintligt bestånd av bostäder och nyproduktion ska bli attraktivt för boende. Infrastrukturinvesteringar kan påverka bostadsmarknaden och nyproduktionen av bostäder om åtgärder i infrastrukturen påverkar platsens attraktivitet genom till exempel restidsförbättringar och förbättrat utbud av kollektivtrafik. Genom att öka

[17] Enligt studie från Region Sörmland.

tillgängligheten till bostadsmarknaden påverkas arbetsmarknad, utbildningsmöjligheter, integration och den sociala hållbarheten positivt. Den regionala utvecklingen kan hämmas om ett lågt utbud av bostäder gör att människor får svårt att flytta dit jobben finns, eller att studera vid framför allt universitet och högskolor. Kommunikationer är dock inte den enda faktor som påverkar bostäders attraktivitet, de måste även kombineras med kommersiell service och välfärdstjänster.

Restidsförbättringar för personbilar kan påverka bostadsbyggandet positivt men ett ökat resande med personbil är inte hållbart vare sig på kort eller på lång sikt. Fokus bör därför vara investeringar för att öka attraktiviteten hos de hållbara trafikslagen för att lägga grunden för ett hållbart resande när människor flyttar till en plats eller för att förändra resandebeteende hos en befolkning. Genom tydliga prioriteringar av trafikslagen kollektivtrafik och cykel kan man också få fler att välja dem. Nya områden för bostäder bör också läggas i anslutning till kollektivtrafik och infrastruktur för cykel bör byggas före eller i samband med att bostäderna byggs. Genom en hållbar stadsplanering kan vi skapa fler bostäder, minskad segregation, minskad klimatpåverkan, ökad jämställdhet, bättre levnadsförhållanden och en bättre vardag för många.

På flera ställen i länet finns potential för ökat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen, särskilt i länets orter med järnvägsstation. Örebro kommun är en av de städer i landet som de senaste åren byggt mest nya bostäder per capita men med infrastrukturinvesteringar i såväl kommunal som nationell infrastruktur finns potential att både öka bostadsbyggandet och tillgängliggöra bostadsmarknaden för större delar av Stockholm-Mälarregionen. I stationsorterna Lindesberg, Frövi, Kumla, Hallsberg, Laxå med flera finns potential till ökat bostadsbyggande och utveckling av det kollektivtrafiknära läget.

Tillgänglighet för olika sociala grupper

Ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemet ska vara användbart för alla oavsett kön, ålder, etnicitet och eventuell funktionsvariation. För att beskriva den fysiska tillgängligheten för alla, det vill säga allas möjlighet att ta sig fram i transportsystemet, kan man kolla på infrastrukturen vid hållplatser och i vilken utsträckning de uppfyller samtliga tillgänglighetskrav. I Örebro län finns mer än 2 500 hållplatslägen. Av dessa bedöms 394 hållplatslägen på 197 hållplatser inte uppfylla ambitionsmålen för tillgänglighet i den senaste inventeringen. Enligt beräkningar kommer inte länsplanens pott att kunna åtgärda dessa under planperioden.

God tillgänglighet med alla trafikslag kan skapa förutsättningar till utbildning och försörjning för grupper som inte har körkort eller tillgång till egen bil.

Tillgängligheten avgörs dock inte enbart av restid och turtäthet utan också av möjligheten att färdas säkert i transportsystemet. Att infrastruktur för kollektivtrafik, gång och cykel är utformade på ett säkert sätt påverkar allas möjlighet att välja dessa trafikslag men kanske särskilt barn, äldre och funktionsvarierades möjlighet att självständigt använda transportsystemet.

Tillgänglighet och framkomlighet för näringslivets transporter
Tillgänglighet för godset är avgörande för människornas försörjning i regionen och för företagens framgång. Ju bättre tillgänglighet för gods till, inom och från regionen, desto bättre chanser har regionen också att attrahera nya företagsetableringar. Det i sin tur skapar nya arbetstillfällen. Det som krävs är bra tillgänglighet för långväga godsflöden till och från regionen (t ex järnvägstrafik, flygfrakt och motorvägarna över länsgränserna) och bra tillgänglighet på väg inom regionen både på landsbygden och i tätorterna. Det gäller att minska godstransporters påverkan på till exempel buller och luftkvalitet så mycket som möjligt. Utöver det måste omlastning av gods mellan de olika trafikslagen fungera smidigt. För många företag i länet är det mindre vägnätet på landsbygden av stor betydelse. Detta vägnät har oftast lägre standard som innebär större känslighet för störningar än de vägar som utgör regionala stråk.

Eftersom person- och godstrafik samsas på samma vägar och järnvägar är även transittrafik en viktig faktor. Det går stora transitflöden både på järnväg och med lastbil mellan norra Sverige och Centraleuropa. Om framkomligheten för dessa transporter är otillräcklig leder det inte bara till försvårade exportmöjligheter för den svenska basindustrin men också till trängsel på infrastrukturen i Örebro län. Hallsberg är Sveriges viktigaste järnvägsnav för godstrafiken. En fjärdedel av alla vagnar som rangeras i Sverige rangeras här och volymerna ökar. Det är viktigt att rangerbangården även i framtiden har kapaciteten att klara av efterfrågan. Ett annat sätt att öka kapaciteten på järnvägen är att köra längre godståg. I Danmark bygger man redan nu för tåg som är upp till 1000 meter långa. Rangerbangården i Hallsberg bör anpassas på sikt så att 1000 meter långa godståg kan hanteras.

TRAFIKVERKET

RAPPORT

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst 2019

Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020



Trafikverket
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst 2019, Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020

Författare: Lovisa Indebetou Trivector Traffic AB, Britt Lisra Trafikverket Region Öst

Kontaktperson: Britt Lisra, Trafikverket Region Öst

Dokumentdatum: 2021-02-01

Diarienummer: TRV 2021/21359

Distributör: Trafikverket Region Öst, Box 1140, 631 80 Eskilstuna, telefon: 0771-921 921

Foto framsida: Bildarkivet,se,Trafikverket

TMALL 0004 Rapport generell 3.0

Innehåll

Innehåll 3

Förord 5

Sammanfattning 6

1. Inledning 10
   1.1. Syfte 11
   1.2. Utgångspunkter 11
   1.3. Brister och mörkertal i Strada 11
   1.4. Läsanvisning 12

2. Antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken 13
   2.1. Antal omkomna i vägtrafiken 14
   2.2. Allvarligt skadade i vägtrafiken 18

3. Omvärldsfaktorer 21
   3.1. Befolkningsutveckling 21
   3.2. Trafikarbetets utveckling 22
   3.3. Ekonomi och arbetslöshet 22
   3.4. Väder 23

4. Uppföljning av tillståndsmål – indikatorer 24
   4.1. Hastighetsefterlevnad på det statliga vägnätet 25
   4.2. Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet 31
   4.3. Nykter trafik 32
   4.4. Bältesanvändning 36
   4.5. Hjälmanvändning 38
   4.6. Säkra statliga vägar 39
   4.7. Säkra gång-, cykel- och mopedpassager 45
   4.8. Drift och underhåll av gång- och cykelvägar i tätort 47

5. Utveckling av omkomna och allvarligt skadade i de olika länen 48

6. Omkomna och allvarligt skadade på statlig järnväg..... 51

7. Diskussion och slutsatser..... 58

Referenser 60

Förord

Denna rapport redovisar och analyserar trafiksäkerhetsutvecklingen under 2019 för Trafikverket Region Öst, som omfattar Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Rapporten är en uppföljning enligt målstyrningsarbetet etappmål 2020 för väg- och järnvägstrafiken år 2020.

För vägtrafik analyseras utfallet för antalet omkomna och skadade samt för ett antal utpekade indikatorer. För järnväg analyseras utfallet av antal omkomna – där finns dock i nuläget ingen målnivå för allvarligt skadade och inte heller några utpekade indikatorer. Rapporten redogör även kort för det regionala arbete som genomförs och planeras för de kommande åren.

Den regionala rapporten är ett av flera underlag för den fortsatta planeringen av trafiksäkerhetsåtgärder i regionen. I stora drag följer den regionala rapporten upplägget från den nationella uppföljningsrapporten (för vägtrafik) och en del av underlaget är hämtat från den. Se Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020 (Trafikverket, publikation 2020:120) för mer information.

Sammantaget visar rapporten vilka indikatorer och områden som är viktigast att förändra och arbeta med i regionen för att etappmålet 2020 ska nås. Rapporten är därmed ett viktigt stöd för den fortsatta planeringen av trafiksäkerhetsåtgärder i regionen. Ökad hastighetsefterlevnad är den enskilt viktigaste faktorn för att nå trafiksäkerhetsmålen och ett ökat fokus på oskyddade trafikanter är centralt för att nå målet om färre allvarligt skadade. Rapporten visar sammantaget att åtgärder särskilt behöver fokuseras till följande områden:

- Ökad hastighetsefterlevnad
- Ökad andel nykter och drogfri trafik
- Ökade insatser för höjd trafiksäkerhetsstandard och fortsatt anpassning av hastighetsgränser på det statliga regionala vägnätet och på kommunala gator
- Ökade insatser på drift, underhåll och infrastruktur främst för cyklister och fotgängare
- Samverkan och innovation för nya åtgärder på järnvägsnätet

Rapporten, som haft Region Stockholms rapport för år 2019 som förlaga, har författats av Lovisa Indebetou på Trivector Traffic AB som också genomfört analyserna. I arbetet har också Frida Odbacke deltagit. För den interna kvalitetsgranskningen på Trivector har Hanna Wennberg svarat. Ansvarig på Trafikverket har varit Britt Lisra på Trafikverket Region Öst som också har deltagit i arbetet med rapporten.

Eskilstuna, januari 2021

Per Ahlenius,

Chef enhet Utredning, Trafikverket Region Öst

Sammanfattning

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen. Det för denna rapport aktuella etappmålet för vägtrafiken är att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras och att antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel mellan år 2007 och 20201. Det innebär högst 220 omkomna i vägtrafiken år 2020 för Sverige som helhet. För Region Öst, som omfattar Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län, motsvarar halveringsmålet högst 36 omkomna år 20202. Det prognosticerade antalet allvarligt skadade går dock inte att bryta ned på regional nivå. Nationellt bedöms utvecklingen ligga i linje för att nå målet till 2020.

Tabellen nedan visar utgångsläge och faktiskt utveckling de senaste åren samt en bedömning om utvecklingen vad gäller antalet omkomna i vägtrafiken är tillräckligt stor för att nå målen.

Omkomna		**Utgångsläge** (snitt 2006–2008)	**2019**	**Mål 2020**	**Bedömd utveckling mot mål**
Omkomna	Nationellt	440	221	220	**I linje**
	Region Öst	72	45	36	**Inte i linje**

För att nå målen behöver flera parter arbeta med frågan. Utöver Trafikverket behöver även polis och kommuner stärka sitt arbete.

Flera faktorer påverkar trafiksäkerhetsutfallet

Flera faktorer utanför trafiksäkerhetsarbetet kan påverka utfallet av antalet omkomna och skadade. Nollvisionen är dock formulerad så att antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken ska minska oavsett dessa. Två faktorer som dock är extra intressanta att relatera skadeutvecklingen till är befolkning och resande – som båda ökat sedan 2010.

Befolkningen i Region Öst växer kraftigt och sedan 2010 har befolkningen ökat med 10 procent. Trafikarbetet mäts inte regionalt men storleksordningen bedöms vara i nivå med befolkningstillväxten. Trots detta och att trafikarbetet ökat så har inte antalet omkomna ökat på motsvarande sätt. I ett nationellt perspektiv har regionen något lägre antal omkomna i vägtrafikolyckor per invånare jämfört med rikssnittet.

Målstyrning med hjälp av indikatorer

I Trafikverket nationella trafiksäkerhetsarbete används 14 indikatorer för mätning och uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen. Varje indikator har ett mål som ska uppnås till år 2020. Genom att nå målen för indikatorerna bedöms det beslutade etappmålet att kunna nås. För de indikatorer som mäts på nationell nivå, vilket är tio stycken, utvecklas endast två av dem i linje med bedömd nödvändig utveckling. Fyra av indikatorerna kan brytas ned på regional nivå och ytterligare två kan bedömas med hjälp av alternativ metodik. Tabellen nedan redovisar utfallet för indikatorerna år 2019 och en bedömning om de förändrats i tillräcklig takt för att nå de nationella målet 2020. Hastighetsefterlevnad för statligt vägnät,

[1] Utgångsvärdet är ett medelvärde av antalet dödade åren 2006–2008

[2] Utgångsvärdet för regionen är beräknat på ett medelvärde för åren 2006–2008.

Nykter trafik och Säkra statliga vägar är de tre viktigaste indikatorerna för att minska antalet omkomna i vägtrafiken. För dessa indikatorer finns regionala resultat.

Indikator	Nationellt	Region Öst
Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät	Inte i linje	Inte i linje
Hastighetsefterlevnad – kommunalt vägnät	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Nykter trafik	Inte i linje	Inte i linje
Bältesanvändning	I linje	Bedömd på annat sätt
Hjälmanvändning cykel	Inte i linje	Bedömd på annat sätt
Hjälmanvändning moped	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Säkra personbilar	I linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Rätt användning av motorcykel	Mäts inte	Mäts inte
Säkra statliga vägar	Inte i linje	I linje
Säkra gång-, cykel- och mopedpassager	Inte i linje	Inte i linje
Underhåll av gång- och cykelvägar i tätort	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete enligt ISO 39001	Mäts inte	Mäts inte

De flesta i regionen omkommer som bilåkande eller motorcyklister

Majoriteten av de omkomna i regionen färdas i bil eller på motorcykel. Av dessa omkommer flest i singelolyckor på statliga vägar med hastighetsgräns 70-90 km/tim. De flesta fotgängare och cyklister som omkommer på de statliga vägarna har kolliderat med motorfordon.

Antalet omkomna på det statliga vägnätet har mellan åren 2015-2020 varit högre än på det kommunala vägnätet. Mellan 2015 och 2019 har andelen omkomna på det kommunala vägnätet ökat medan andelen på det statliga vägnätet har minskat.

Många cyklister och fotgängare får allvarliga skador

Analyser av data från Strada för registrerade olyckor med dödliga eller allvarliga skador visar att singelolyckor med fotgängare, cyklister och mopedister är den dominerande olyckstypen. Flera av dessa är olyckor där fotgängare fallit omkull i vägtrafikmiljön. Fallolyckor med fotgängare definieras inte som en trafikolycka och ingår därför inte i etappmålet till 2020, men fallolyckorna är ändå en viktig olyckstyp då de står för en betydande andel av det totala antalet allvarligt skadade i trafiken och genom att de även sker i trafikmiljöer som Trafikverket arbetar med. De flesta fallolyckor med fotgängare sker dock på kommunalt vägnät.

Även singelolyckor bland motorfordon är bland de vanligaste olyckstyperna med omkommande eller allvarligt skadade. Dock har förekomsten av denna olyckstyp minskat med 60 procent mellan 2010 och 2019.

På det statliga vägnätet är majoriteten av de omkomna och allvarligt skadade bilister och motorcyklister. På det kommunala vägnätet är majoriteten av de omkomna och allvarligt skadade fotgängare och cyklister.

Hastighetsefterlevnaden är för låg

Förbättrad hastighetsefterlevnad som leder till lägre hastighetsnivåer är det insatsområde som har störst potential för att minska antal omkomna i trafiken. Ökad polisövervakning, ATK och översyn av hastighetsgränserna är viktiga åtgärder för att öka efterlevnaden. En sänkning av medelhastigheten med 1 km/tim hos vägtrafiken i Sverige skulle rädda 15 människoliv om året, och för varje ny minskning med 1 km/tim skulle ytterligare 15 liv sparas.

2019 bedöms endast 46,5 procent av trafikarbetet på det statliga vägnätet i regionen ske inom gällande hastighetsgräns, vilket är en oacceptabelt låg nivå. Förare som medvetet färdas över gällande hastighetsgränser är en betydande del av problembilden i dödsolyckor. Efterlevnaden av hastighetsgränserna är sämst bland motorcyklister och tung trafik. Överhastigheter innebär inte bara försämrad trafiksäkerhet med fler omkomna och skadade. De ger också ökade problem med buller och dålig luft, som också leder till mänskliga lidanden och dödsfall.

Andel nykter trafik är för låg

Andelen trafikarbete som sker med nyktra förare har legat på ungefär samma nivå sedan 2007 och följer inte den nödvändiga utvecklingen för att nå målet för 2020. Även alkohol och droger har en betydande inverkan i dödsolyckorna. Under perioden 2015-2019 har 20 procent av alla omkomna i regionen omkommit i alkohol- och drogrelaterade olyckor. Andelen alkoholpåverkade har varierat de senaste åren, medan de drogpåverkade minskat något.

Polisen har i sin strategi pekat ut prioriterade områden som nykterhet och hastighet. Även om det finns tecken på att Polisen i högre grad prioriterar nykterhetskontroller är det inte tillräckligt för att uppnå stora förbättringar. Det är avgörande, på såväl kort som lång sikt, att Polisen intensifierar sitt arbete i enlighet med sin trafiksäkerhetsstrategi.

Cyklister och fotgängare i fokus på kommunalt vägnät samt bilåkande på regionalt statligt vägnät

Majoriteten av de omkomna i regionen omkommer på det statliga regionala vägnätet och är bilister och motorcyklister. Cyklister samt fotgängare i singelolyckor står för en stor del av de allvarligt skadade. När det gäller cyklister och fotgängare sker de flesta av de dödliga och allvarliga olyckorna på det kommunala vägnätet. För att minska dessa olyckor behöver kommunerna sätta stort fokus på ökade insatser. I det korta perspektivet handlar dessa insatser om att året runt hålla en kontinuerligt god och hög standard på drift och underhåll av gång- och cykelvägar. I det lite längre perspektivet handlar det om att ta ökad hänsyn till fotgängares och cyklisters behov och säkerhet vid utformning av infrastrukturen. Hastighetsanpassning och hastighetsdämpande åtgärder på stråk med många fotgängare och cyklister, utbyggnad av gång- och cykelvägar och hastighetssäkrade gång-, cykel- och moped (GCM)-passager är de områden som har störst betydelse för att öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister, exempelvis enligt ”Rätt fart i staden”. Även Trafikverket som

statlig väghållare måste ta sin del av ansvaret för att öka säkerheten för cyklister och fotgängare.

För bilister behöver trafiksäkerhetsarbetet fokusera på åtgärder på det statliga regionala vägnätet. Främst handlar det om att t ex förbättra brister i sidoområdet (t ex att ta bort krockobjekt i sidoområdet som träd, stenar etc), för att minska risken för singelolyckor, mötesseparera för att minska risken för mötes- och singelolyckor samt anpassa hastighetsgränserna utifrån vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Samtidigt är det helt avgörande att kraftigt öka hastighetsefterlevnaden.

Andelen som använder bilbälte och cykelhjälm är lägre än rikssnittet

De nationella mätningarna av bilbältes- och cykelhjälmsanvändning är inte möjliga att bryta ned på regional nivå. Däremot kan vi följa de mätningar som NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) årligen genomför i landets alla kommuner. NTF:s mätningar 2019 visar att bland förare och passagerare i framsätet var 95 procent i regionen bältade, vilket är något lägre jämfört med landet som helhet. Ungefär en tredjedel av de som omkommer i personbil är obältade.

För cykelhjälm visar NTF:s mätningar 2019 att 37 procent av cyklisterna i Region Öst använde cykelhjälm. Det är den lägsta andelen bland alla Trafikverkets regioner. För att nå en högre andel användning av cykelhjälm kan, och behöver, fler aktörer bidra.

Polisen har en viktig roll

Polisens övervakning av nykterhet, hastigheter och bilbältesanvändning har stor betydelse för att utvecklingen av antal omkomna och allvarligt skadade. Polisen är en av flera viktiga aktörer och det är avgörande, såväl på kort och som på lång sikt, att Polisen fortsätter och även intensifierar sitt arbete i enlighet med sin trafiksäkerhetsstrategi.

Färre omkomna på järnväg kräver samverkan och nytänkande

Målet är att halvera antalet omkomna i personolyckor på det statliga järnvägsnätet från 110 år 2010 till högst 55 år 2020. För Region Öst innebär målet att antalet omkomna ska minska från 23 år 2010 till 11 år 2020.

På det statliga järnvägsnätet minskar antalet omkomna och allvarligt skadade inte i önskad takt. En viktig del i det är att olyckorna till största delen är självmord och självmordsförsök. Utvecklingen styrs till stor del av faktorer som Trafikverket inte råder över eller kan påverka. Frågan om att minska självmorden på järnvägen är komplex det är tydligt att det behövs mer än de fysiska åtgärder som idag finns till buds. Det behövs en ökad dialog och samverkan mellan flera aktörer inom olika ansvarsområden, där Trafikverket är en aktör.

1. Inledning

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen. Det etappmål som denna rapport avser beslutades av riksdagen 2009 (regeringens proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter) och innebär att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras mellan år 2007 och år 2020. Målet innebär även att antalet allvarligt skadade ska reduceras med en fjärdedel under samma period.

Utvecklingen av antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken beror förenklat på tre faktorer:

- **Systematiskt trafiksäkerhetsarbete** i form av säkrare vägar, säkrare fordon, reglering och lagstiftning, trafikantutbildning, övervakning med mera.
- **Omvärldsfaktorer** som inte påverkas av det systematiska trafiksäkerhetsarbetet men som påverkar vägtransportsystemet, exempelvis befolknings- och resandeutvecklingen, bortfall i skaderapportering, konjunkturförändringar och vädervariationer.
- **Slumpvis variation** som varierar beroende av storleken på gruppering. På nationell nivå är den slumpvisa variationen för antalet skadade av mindre betydelse, medan den för antalet omkomna kan vara så hög som tio procent.

Det systematiska trafiksäkerhetsarbetet för Trafikverket målstyrs med hjälp av ett antal indikatorer. Varje indikator har ett målvärde att nå till 2020. Dessa målvärden motsvarar tillsammans det samlade målet för trafiksäkerhetsutvecklingen. Måluppfyllelsen utvärderas vid årliga nationella resultatkonferenser. Syftet med detta arbetssätt är att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet.

Uppföljningen av indikatorer är central i målstyrningen. På nationell nivå följs i dagsläget följande indikatorer upp:

- hastighetsefterlevnad på statligt vägnät
- hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät
- genomsnittlig reshastighet på statligt vägnät
- genomsnittlig reshastighet på kommunalt vägnät
- nykter trafik
- bältesanvändning
- användning av cykelhjälm
- användning av mopedhjälm
- säkra personbilar
- säkra statliga vägar
- rätt användning av motorcykel
- säkra gång-, cykel- och mopedpassager i tätort
- underhåll av gång- och cykelvägar
- systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001

1.1. Syfte

Syftet med rapporten är att beskriva och analysera trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Region Öst, som omfattar Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Utvecklingen beskrivs dels utifrån utfallet av antalet omkomna och allvarligt skadade, dels om indikatorerna går åt rätt håll och i den takt som krävs för att nå målet 2020.

Sammantaget visar rapporten vilka indikatorer och områden som är viktigast att förändra och arbeta med i regionen för att etappmålet 2020 ska nås. Rapporten ska utgöra en del av det kunskaps-och planeringsunderlag som ligger till grund för det fortsatta regionala systematiska trafiksäkerhetsarbetetsarbetet och är därmed ett viktigt stöd i det arbetet.

1.2. Utgångspunkter

Utgångspunkten för analysen är de mål och indikatorer som ligger till grund för etappmålen. Dessa är framtagna av dåvarande Vägverket i samverkan med andra aktörer, se rapporten Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet (Vägverket Publikation 2008:31). År 2012 genomfördes en översyn av mål och indikatorer för att säkerställa att uppföljnings-metoderna var relevanta och uppdaterade. 2016 gjordes en andra översyn. Avsikten var att föreslå en mindre revidering av indikatorerna samt svara på frågan om nuvarande planerade trafiksäkerhetsåtgärder leder mot måluppfyllelse 2020. Översynen visade att etappmålet för antalet omkomna till 2020 kan vara möjligt att nå, men det förutsätter ytterligare åtgärder utöver de då redan planerade åtgärderna. Den stagnation av antalet omkomna som skett under senare år riskerar att försvåra möjligheten att nå nuvarande etappmål. För att målet om allvarligt skadade ska kunna nås krävs mer än de sammanlagda effekter som räknats upp i det åtgärdsscenario som pekats ut i översynen.

1.3. Brister och mörkertal i Strada

Statistiken i rapporten är till stora delar hämtad från Strada[3], som bygger på inrapporterade olyckor och skador från polis och akutsjukhus. Vid tolkningen av utfall och utveckling för omkomna och allvarligt skadade finns några viktiga saker att tänka på.

För antal omkomna är statistiken att betrakta som fullständig. När det gäller antal skadade finns mörkertal och bortfall, såväl för polis som för sjukhus. Det är känt att alla trafikolyckor inte kommer till Polisens kännedom. En estimering utifrån överlapp av sjukhusrapporter och polisrapporter visar att för personskadeolyckor där motorfordon är inblandade är det cirka 40 procent som blir rapporterade av Polisen. För personskadeolyckor utan inblandning av motorfordon, främst singelolyckor med cykel och fotgängare, är Polisens täckningsgrad mycket låg. Bortfallet är generellt lägre bland allvarliga olyckor än vid olyckor med lindriga personskador. Dessutom införde Polisen ett nytt utredningsstöd (PUST) 2013, vilket ledde till ett stort bortfall under 2013 och 2014.

År 2007 var det endast Västmanlands och Södermanlands län som var anslutna till Stradas olycksrapportering i regionen. År 2013 var det endast Akademiska sjukhuset i Uppsala som inte rapporterar, och sedan 2016 rapporterar samtliga sjukhus både regionalt och nationellt till Strada. Detta innebär att uppskattningar om allvarligt skadade innan 2016 ska tolkas med försiktighet. Den 1 januari 2015 infördes en rutinförändring i sjukvården som innebar

[3] STRADA: Swedish Traffic Accident Data Acquisition – informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet registrerade av polis och sjukvård.

att registrering i Strada inte får göras utan patientens samtycke, vilket kan ha minskat antalet registreringar. En annan tänkbar orsak till bortfall kan vara om något akutsjukhus har ett ovanligt ansträngt år, vilket påverkade akutmottagningarnas förutsättningar att hantera Strada-rapporteringen.

1.4. Läsanvisning

Upplägget i rapporten är till stor del baserad på den nationella analysrapporten. I vissa delar har text tagits direkt från denna. Indikatorerna mäts på nationell nivå och flera av dem är inte möjliga att bryta ned på en regional nivå. För dessa har rapporten endast ett kortfattat resonemang. För en mer detaljerad beskrivning hänvisas till den nationella rapporten[4]. Olycksstatistiken för vägtrafiken är hämtad från Strada. Övriga data, om inte annat anges i texten, är hämtad från mätningar genomförda av Trafikverket eller Transportstyrelsen. För järnväg kommer statistiken från Trafikverkets eget avvikelsehanteringssystem för järnväg, Synergi.

[4] https://trafikverket.ineko.se/se/analys-av-trafiksäkerhetsutvecklingen-2019-målstyrning-av-trafiksäkerhetsarbetet-mot-etappmålen-2020

2. Antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken

Som nämnts tidigare finns det flera faktorer som påverkar utfallet av antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken, exempelvis trafiksäkerhetsstandard på vägnätet, trafikarbetets utveckling och många andra omvärldsfaktorer. Dessutom finns en stor årlig slumpmässig variation i utfallet. Nationellt bedöms den slumpmässiga variationen för antalet skadade vara av mindre betydelse, men för antalet omkomna kan den uppgå till så mycket som 10 procent. På regional nivå bedöms den slumpmässiga variationen vara ännu större eftersom underlaget är mindre och därför slumpmässig variation inverkar ännu mer.

Med en vägtrafikolycka avses en olycka som inträffat på ett område avsett för allmän trafik, vari deltagit minst ett fordon i rörelse och som medfört personskada. Fotgängare som omkommit eller skadats till följd av fallolyckor (singelolyckor) i vägtrafik definieras därför inte som trafikolycka.

Som omkommen vid vägtrafikolycka räknas en person som avlidit inom 30 dagar till följd av olyckan. Självmord har tidigare definitionsmässig ingått i Sveriges officiella statistik över omkomna i vägtrafiken.

Med allvarligt skadad i en vägtrafikolycka menas att en person i samband med en trafikolycka skadas så pass mycket att den får bestående men i form av medicinsk invaliditet på 1 procent eller mer.

Som allvarligt skadad definieras den som i samband med en vägtrafikolycka fått en skada som ger minst 1 procents permanent medicinsk invaliditet. Medicinsk invaliditet är ett begrepp som används av försäkringsbolagen för att värdera funktionsnedsättningar, oberoende av orsak. Ett problem med att använda detta mått är att det ofta går lång tid mellan skada och konstaterad invaliditet. Därför används istället en metod som utifrån data om allvarligt skadade i Strada, gör det möjligt att prognosticera antalet personer som fått medicinsk invaliditet.

Det prognosticerade antalet allvarligt skadade går i dagsläget inte att bryta ned och redovisa på regional nivå. I denna rapport har vi därför valt att redovisa utvecklingen av antal allvarligt skadade utifrån de direkta data som finns i Strada. Med direkta data menas registrerade personer i Strada med en *sammanvägd skadegrad som allvarligt skadad.* För skador som är registrerade av polis är det polisen på plats som gör en mycket grov bedömning om skadan verkar lindrig eller svår. En svårt skadad som endast finns rapporterad av polis ger den sammanvägda skadegraden allvarligt skadad. I sjukhusregistreringen baseras graden på skadans svårighet på sjukhusens diagnoser. Det ger en avsevärt bättre bild av personskadorna än vad som finns i polisens statistik. Sjukhusen klassificerar skador enligt den så kallade ISS-skalan (Injury Severity Score) där en högre siffra innebär allvarligare skada. Vid en skada som är rapporterad av både polis och sjukhus bygger den sammanvägda bedömningen på sjukhusens bedömning. Transportstyrelsen klassificerar sjukhusens skadegrad enligt följande:

- Oskadad: ISS 0
- Lindrigt skadad: ISS 1–3
- Måttligt skadad: ISS 4–8
- Allvarligt skadad: ISS 9–

2.1. Antal omkomna i vägtrafiken

Utöver det nationella målet finns ett etappmål på EU-nivå om en halvering av antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2010 och 2020. Det motsvarar i Sverige ett mål om högst 133 omkomna år 2020. Det finns inget riksdagsbeslut på att Sverige ska nå EU-målet. Det mål som gäller är därför målet om högst 220 omkomna år 2020.

I enlighet med det nationella etappmålet är målsättningen för Trafikverket Region Öst en halvering av antalet omkomna år 2020 jämfört med medelvärdet mellan åren 2006–2008.

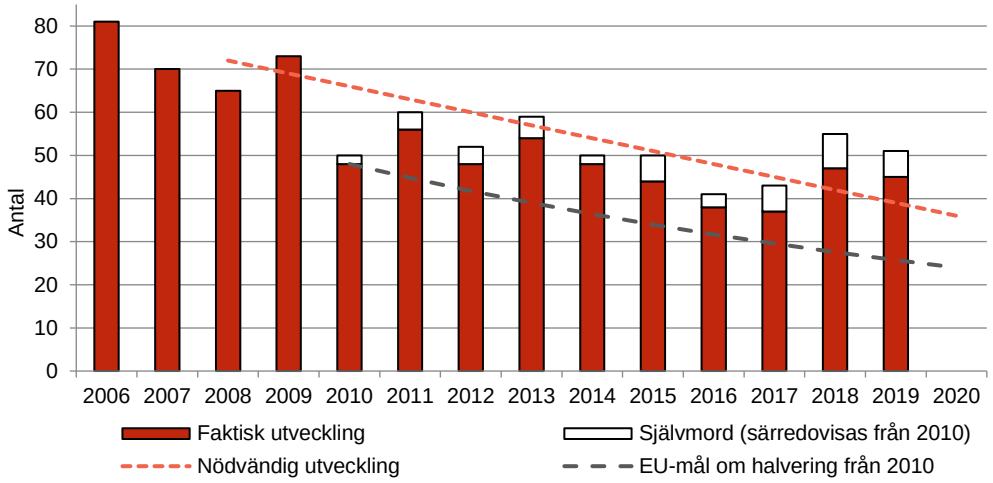
Indikator	Utgångs-läge	2018	2019	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) **Hela regionen**	72	47	45	36	Inte i linje
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) **Södermanlands län**	12	11	8	-	-
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) **Uppsala län**	14	12	15	-	-
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) **Västmanlands län**	12	7	2	-	-
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) **Örebro län**	14	12	7	-	-
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) **Östergötlands län**	20	5	13	-	-

Fram till 2009 ingick självmord i den officiella statistiken för omkomna i vägtrafiken. Sedan år 2010 exkluderas självmord i transportsystemet från den officiella statistiken. Detta innebär att data från 2010 och framåt inte går att jämföra rakt av med äldre statistik. Under 2010–2012 utvecklades metoden för att fastställa självmord, vilket har bidragit till att antalet bedömda självmord ökade under den perioden. Från 2012 är metoden fastlagd och den visar att självmord står för cirka 10 procent av antalet omkomna i vägtrafiken.

Under 2019 inträffade sex dödsfall genom självmord i trafiken i regionen. Under 2018 var det åtta och 2017 var det sex dödsfall.

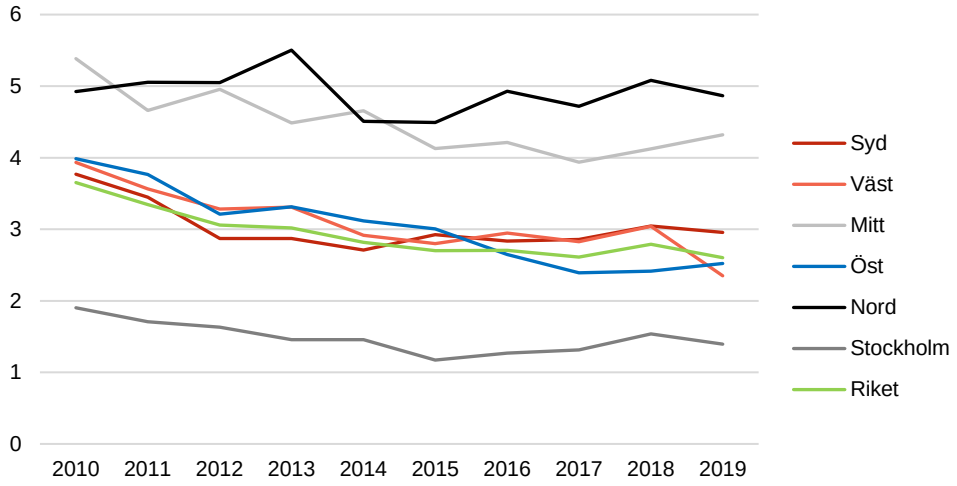
Under 2019 omkom 45 personer (exklusive självmord) i vägtrafiken i regionen, vilket är en minskning jämfört med föregående år. När utfallet av antalet omkomna studeras på regional nivå uppstår, som tidigare nämnt, stora slumpmässiga variationer från år till år. Utvecklingen ska därför tolkas med försiktighet.

Figur 2.1 visar antal omkomna och den nödvändiga utvecklingen för att regionen ska bidra till att nå etappmålet. Antalet omkomna ligger för närvarande inte i linje med den utveckling som krävs för att nå det.



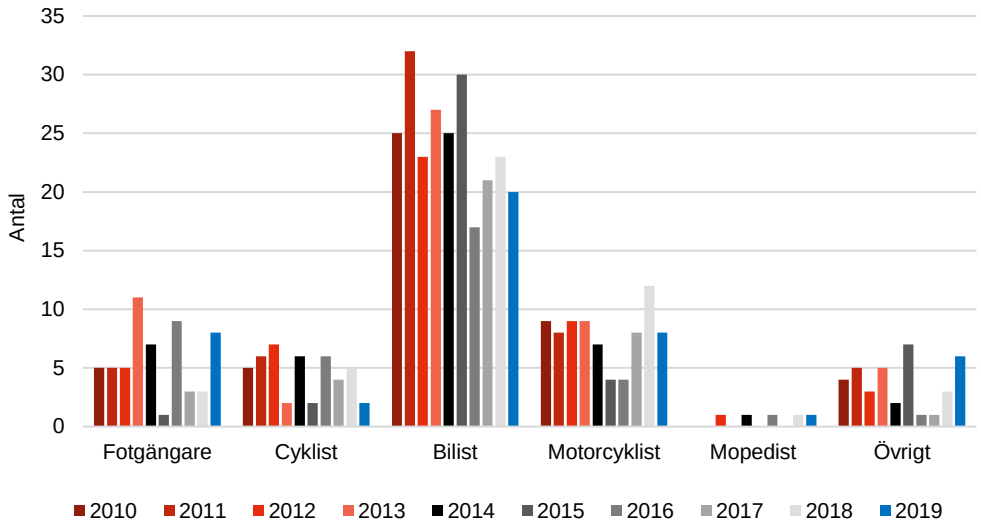
Figur 2.1 *Antal omkomna i vägtrafikolyckor i Region Öst 2010–2019 (inklusive självmord) samt nödvändig utveckling till 2020. Stjärnan representerar etappmålets referensår, 2007 och beräknas som medelvärdet av 2006–2008 vilket är 51 antal omkomna. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.*

Figur 2.2 visar utvecklingen av antal omkomna i förhållande till antal invånare fördelat på Trafikverkets sex regioner (glidande medelvärdesbildning). I ett nationellt perspektiv är antalet omkomna per invånare i Region Öst varken högst eller lägst. Ser man på antalet omkomna per 100 000 invånare i de olika länen inom region Öst varierar de mycket från år till år och det går inte att uttala sig om några genomgående skillnader.



Figur 2.2 *Antal omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare efter Trafikverkets regioner 2010–2019 Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik samt SCB.*

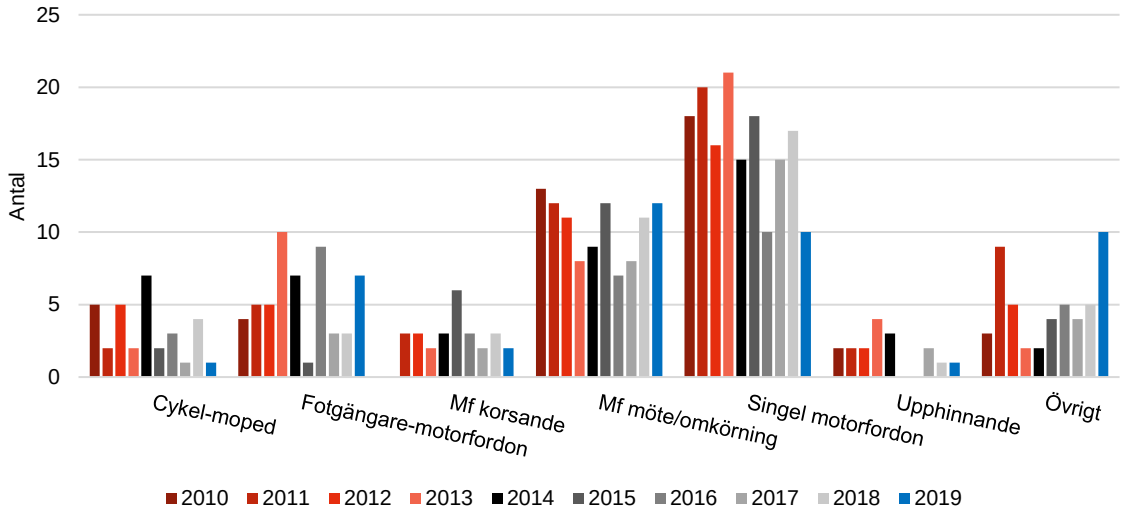
Majoriteten av de omkomna i regionen har färdats i bil. I dessa ingår även åkande i lastbil och buss, men den övervägande majoriteten är bilåkande. Hur de som omkommit under 2019 fördelar sig på olika trafikantslag redovisas i figur 2.3.



Figur 2.3 *Antal omkomna i vägtransportsystemet i Region Öst (2010–2019) fördelat på trafikantkategori. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.*

2019 ökade antalet omkomna fotgängare medan antalet omkomna av andra trafikantkategorier minskade jämfört med 2018. Observera att statistiken för trafikantkategorierna varierar mycket mellan åren.

När dödsolyckorna undersöks i förhållande till olyckstyp, se figur 2.4, framgår att den vanligaste olyckstypen bland dödsolyckor är singelolyckor med motorfordon och kollisioner i mötes-/omkörningsolyckor med motorfordon.

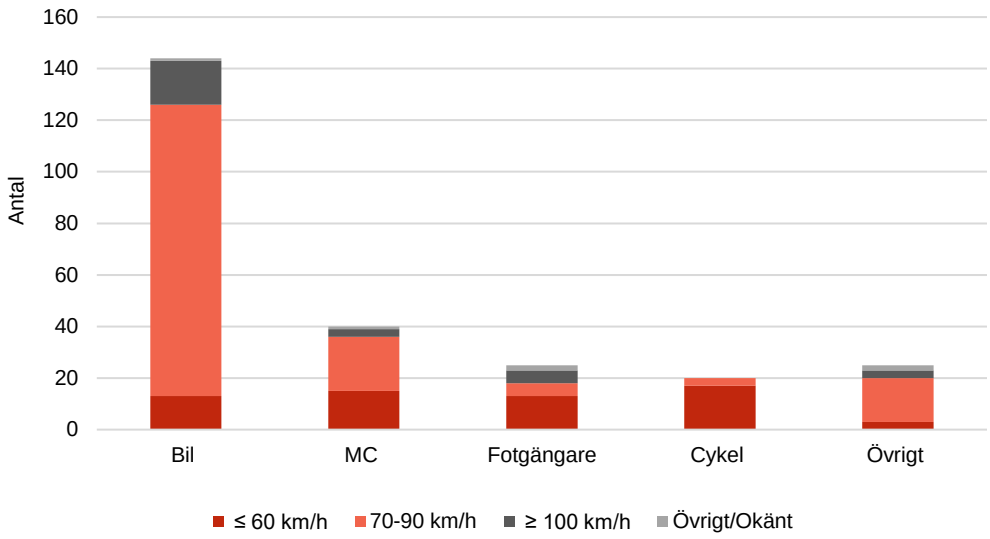


Figur 2.4 *Antal omkomna i vägtransportsystemet i Region Öst 2010–2019 fördelat på olyckstyp. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.*

Den största förändringen jämfört med 2017 och 2018 är minskningen i antal singelolyckor med motorfordon. Dödsolyckor som sorterats in under övrigt handlar främst om singelolyckor med cyklister och fotgängare eller viltolyckor.

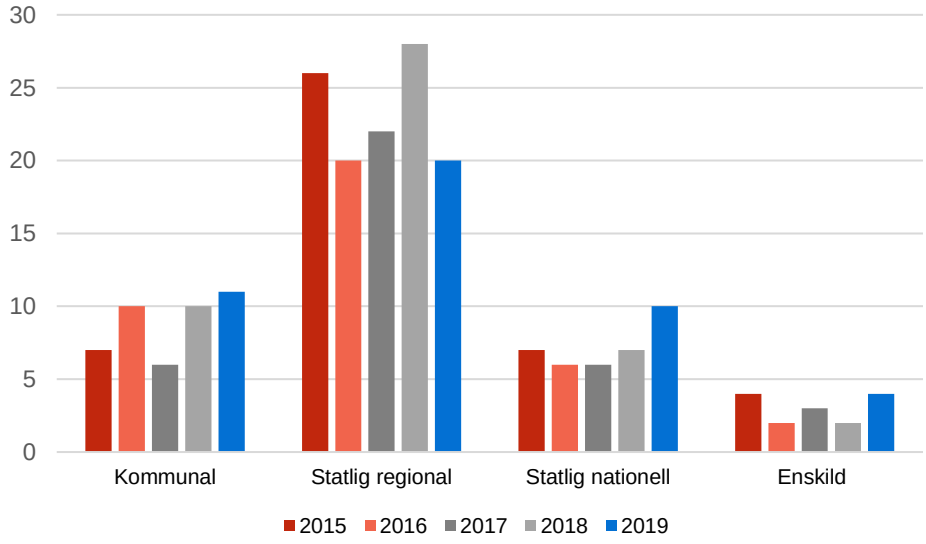
Figur 2.5 visar hur antalet omkomna, uppdelat på trafikantkategori, fördelar sig över olika hastighetsgränser. En stor andel av bilisterna och motorcyklisterna omkommer på vägar

med 70–90 km/tim som hastighetsgräns. Fotgängare och cyklister omkommer vanligtvis på vägar med 40-60 km/tim eller lägre, vilket är rimligt då dessa oftast rör sig i tätortsmiljöer.



Figur 2.5 *Antal omkomna på samtliga vägnät i Region Öst 2015–2019 fördelat på hastighetsbegränsning och trafikantkategori. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.*

I regionen har totalt 211 personer (exklusive självmord) omkommit under perioden 2015-2019. De flesta av dessa, 72 procent, omkom på det statliga vägnätet, se figur 2.6. 55 procent omkom på det statliga regionala vägnätet och 17 procent på det statliga nationella vägnätet. Ca en femtedel, 21 procent, omkom på kommunalt vägnät. Mest fokus bör därmed läggas på det statliga regionala vägnätet.



Figur 2.6 *Antal omkomna i Region Öst 2015–2019 fördelat på väghållare. Källa: STRADA, polisrapporterad (officiell) statistik*

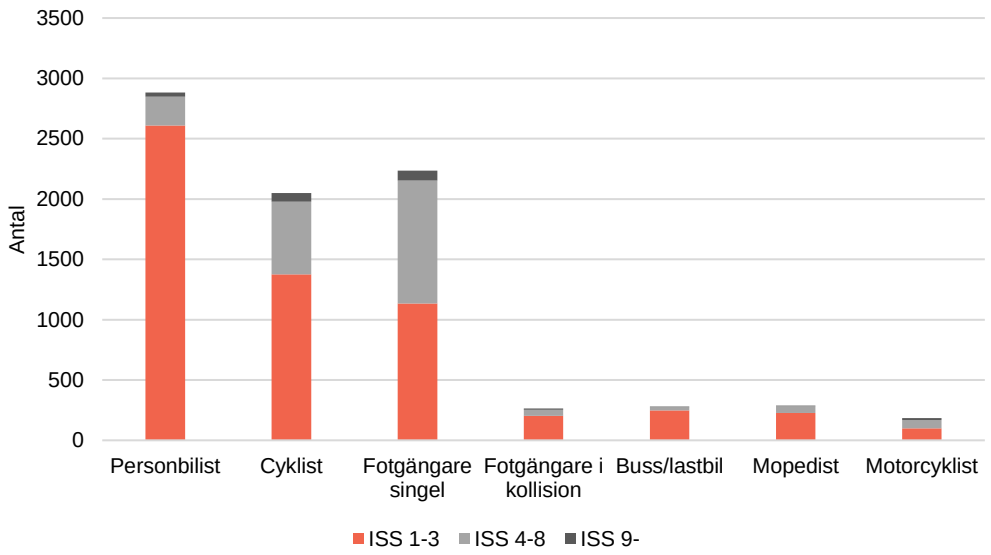
2.2. Allvarligt skadade i vägtrafiken

På nationell nivå är målet att antalet allvarligt skadade i vägtrafiken ska minska med 25 procent, från cirka 5 400 skadade personer år 2007 till 4 100 år 2020. Nationellt bedöms utvecklingen ligga i linje för att nå målet till 2020.

Som beskrivits i början av kapitlet går det prognosticerade antalet allvarligt skadade inte att bryta ned på regional nivå. I rapporten har vi istället valt att belysa antal personer som i Strada fått den sammanvägda skadegraden allvarligt skadade, vilket innebär skada som av sjukhusen fått skadegraden ISS 9 och högre eller som av Polisens bedömts som svårt skadade.

Med hänsyn till de brister och mörkertal i rapporteringen från såväl polis som sjukvård, som beskrivits i avsnitt 1.3, innebär antalet sannolikt underskattningar. Bristerna varierar mellan åren vilket försvårar jämförelser mellan olika år och analyser av utvecklingen över tid behöver göras med mycket försiktighet.

Figur 2.7 visar alla sjukhusrapporterade personer som skadats i vägtrafiken i regionen åren 2017 till 2019 fördelade efter trafikantkategorier. Totalt är det cirka 670 personer under treårsperioden som rapporterats som allvarligt skadade i trafiken (Skadegrad ISS 9 eller högre).



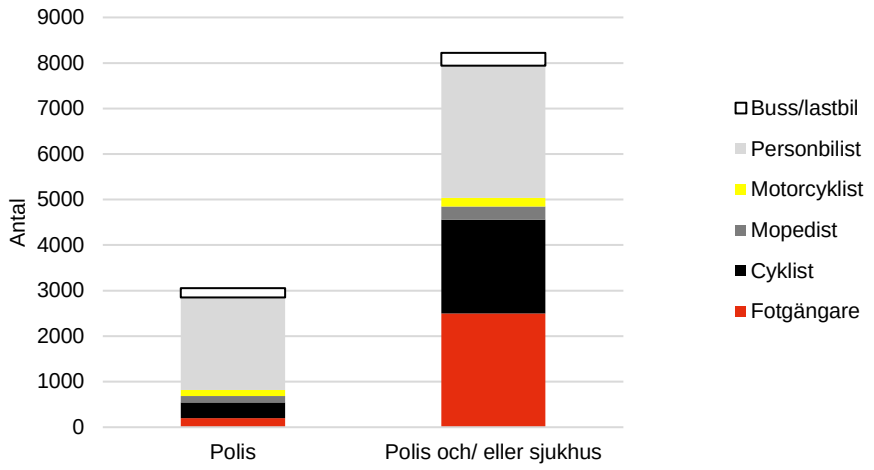
Figur 2.7 *Skadade i Region Öst, genomsnitt av åren 2017 till 2019, fördelat på skadegrad (ISS) och trafikantkategori. Källa: Strada polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik. Okänd/osäker skadegrad liksom oskadade (ISS 0) har filtrerats bort.*

Statistiken visar att en stor del av fotgängarna och cyklisterna har fått måttliga eller allvarliga skador (ISS ≥4), medan de som har färdats i bil, lastbil eller buss i större utsträckning har klarat sig oskadda eller med en lättare skada (ISS <4).

En tredjedel av de som skadats allvarligt är en fotgängare som fallit omkull i vägtrafikmiljö. En stor del av dessa olyckor sker under december till mars.

Eftersom fallolyckor med fotgängare inte definieras som en trafikolycka ingår dessa inte i måluppföljningen och målvärdet fram till 2020 – men fallolyckorna är ändå en viktig olyckstyp då de står för en betydande andel av det totala antalet allvarligt skadade i trafiken och genom att de även sker i trafikmiljöer som Trafikverket arbetar med. Även cyklister utgör nästan en tredjedel av de som skadats allvarligt i en vägtrafikolycka. En stor andel av dessa är singelolyckor. Åtta av tio cyklister som skadats allvarligt har gjort det i en singelolycka och lite drygt var tionde i en kollision med ett motorfordon, enligt en studie som VTI genomfört (Niska och Eriksson, 2013).

I figur 2.8 illustreras skillnaden i polisens och sjukvårdens rapportering av trafikrelaterade skador.

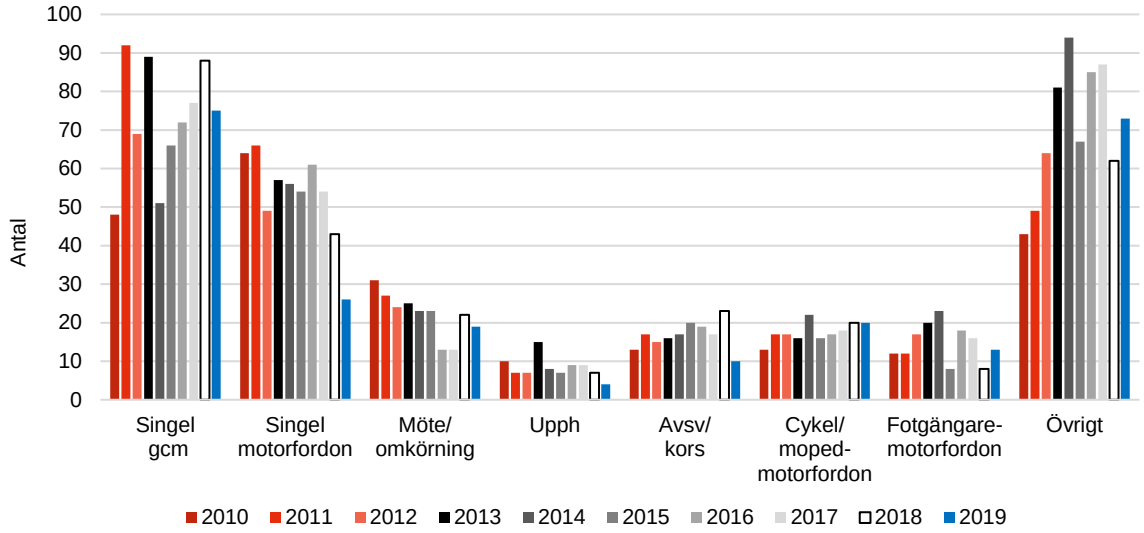


Figur 2.8 *Skadade i Region Öst, genomsnitt av åren 2017 till 2019, fördelat på trafikanttyp. Källa: Strada sjukvårds- och (eller enbart) polisrapporterad (officiell) statistik. Oskadade, okänd samt osäker skadegrad har filtrerats bort.*

Den sjukhusrapporterade statistiken visar att skador för fotgängare och cyklister underskattas om endast den polisrapporterade statistiken studeras.

Figur 2.9 visar antalet omkomna och allvarligt skadade fördelat på olyckstyp. Singelolyckor med fotgängare, cyklister och mopedister (singel GCM) är tillsammans med singel motorfordon de klart dominerande olyckstyperna.

Antalet omkomna och allvarligt skadade i kategorin Övrigt är också stor och i denna kategori ingår olyckstyperna fotgängare-cykel, cykel-cykel, cykel-moped, moped-fotgängare, moped-moped, fotgängare-fotgängare, tåg/spårvagn, övrigt icke definierat, djur, häst/tamboskap, älg/rådjur/hjort/annat vilt, traktor/snöskoter/terränghjuling/motorredskap, parkerat, backning/vändning/U-sväng, i buss, permobil-cykel, elsparkcykel, bil-mopedbil.



Figur 2.9 Antal omkomna och allvarligt skadade i vägtransportsystemet i Region Öst (2010–2019) fördelat på olyckstyp. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik.

En betydande del av de allvarligt skadade i kategorin Övrigt är till följd av kollisioner mellan fotgängare och cyklister, cyklister i kollision med andra cyklister samt viltolyckor.

Antal allvarligt skadade är något lägre 2019 jämfört med 2018 och det var framför allt olyckorna i kategorierna singelolyckor med gång- cykel och mopedister, singelolyckor med motorfordon samt avsvängande/korsande motorfordon som minskat. 2010 rapporterades det lägsta antalet allvarligt skadade, men detta beror troligtvis på att alla akutsjukhus då ännu inte börjat rapportera in olycksstatistik till Strada.

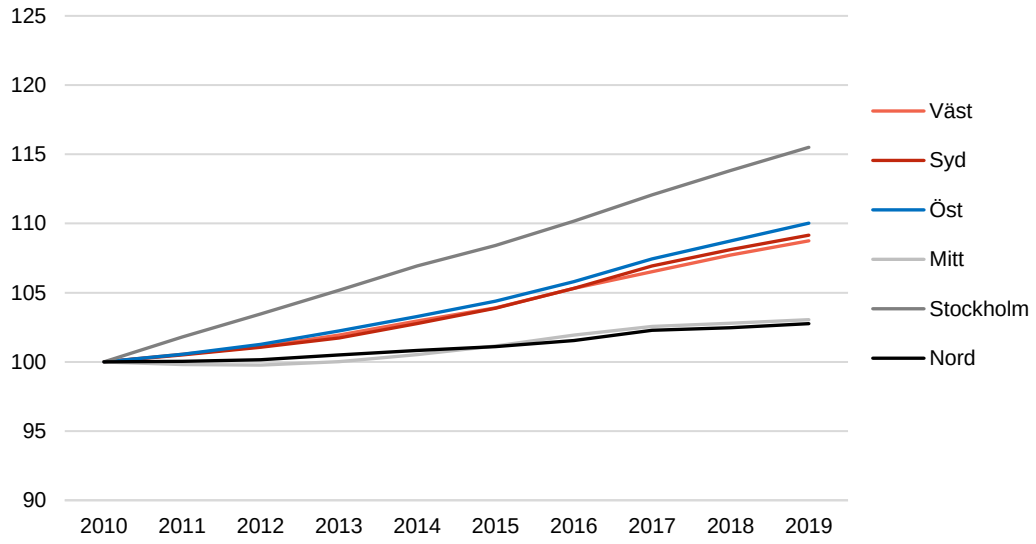
Sammanfattningsvis kan det konstateras att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet måste sätta större fokus på att minska antalet allvarligt skadade fotgängare och cyklister samt att minska antalet allvarliga singelolyckor bland motorfordon.

3. Omvärldsfaktorer

I den nationella rapporten presenteras och relateras olycksstatistiken till ett flertal omvärldsfaktorer, exempelvis trafikarbete, åldersfördelning, ekonomi, arbetslöshet och väder. En omvärldsfaktor kan sägas vara en faktor som påverkar trafiksäkerheten men som ligger utanför det som kan påverkas med trafiksäkerhetsarbete. En del omvärldsfaktorer kan ha inverkan på trafiksäkerheten, som exempelvis vädret. Andra faktorer, som befolkningens åldersstruktur och den ekonomiska konjunkturen, påverkar sammansättningen av olika färdmedel som i sin tur påverkar antalet omkomna och skadade i trafiken.

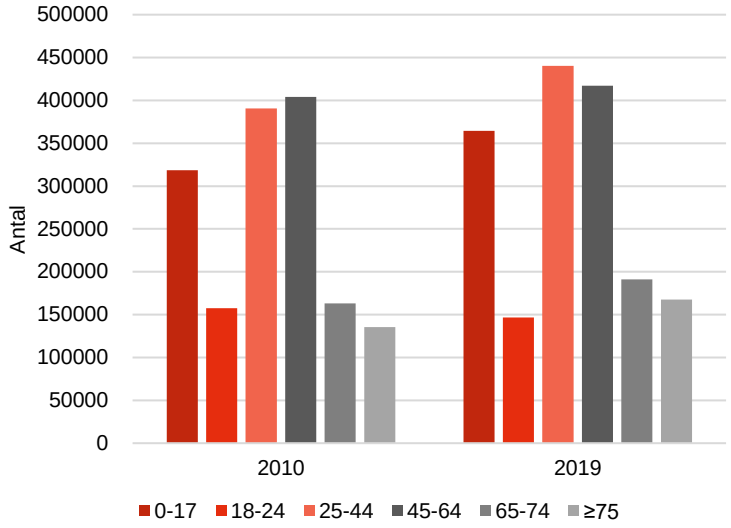
3.1. Befolkningsutveckling

Befolkningen ökar och i takt med det också efterfrågan på resor, vilket kan påverka utfallet av antal omkomna och skadade. I Sverige har befolkningen ökat med knappt 10 procent sedan 2010. Trafikverket Region Öst har haft näst störst befolkningsutveckling jämfört med övriga Trafikverksregioner där befolkningen ökat med 10 procent sedan 2010, se figur 3.1. Det är ungefär lika stor ökning som i Region Syd och Region Väst. Störst har ökningen varit i Region Stockholm och minst i Region Mitt och Region Nord



Figur 3.1 *Index för befolkningsutvecklingen uppdelat på Trafikverksregion 2010-2019. Källa: SCB.*

Även befolkningens ålderssammansättning påverkar utfallet. Beroende på ålder väljer personer olika färdsätt, reser olika mycket och olika åldersgrupper uppvisar olika stora riskbeteenden. Även den fysiska förmågan att klara till exempel en påkörning varierar med åldern. Ju äldre vi blir desto skörare blir kroppen. I figur 3.2 visas ålderssammansättningens förändring i regionen mellan 2010 och 2019. Förändringen mellan olika åldersgrupper sker mycket långsamt, men man kan se en förskjutning mot en mindre andel i åldersgruppen 18–24 år. Denna grupp har minskat med 7 procent. För övriga åldersgrupper har en ökning skett och störst är ökningen i den äldsta åldersgruppen som ökat med 24 procent.



Figur 3.2 Befolkningsmängd i Region Öst efter åldersgrupper, 2010 och 2019. Källa: SCB.

3.2. Trafikarbetets utveckling

Nationellt följs trafikarbetet på väg baserat på information kring mätarinställningar från besiktningar. Eftersom denna information endast visar hur mycket olika fordonstyper åkt, och inte var, så kan den inte brytas ned regionalt. Regionalt används istället befolkningsutvecklingen som mått på det ökade resandet – de måtten följer varandra relativt väl. Exempelvis har det totala trafikarbetet i Sverige sedan 2010 ökat 9 procent att jämföra mot befolknings som ökat med knappt 10 procent.

Totalt sett har trafikarbetet under 2019 minskat med 1 procent. Efter en kontinuerlig ökning under många år har personbilstrafiken stagnerat och 2019 visar till och med på minskning med 1,1 jämfört med 2018. De senaste åren har transporterna med lätta lastbilar ökat (≤3,5 ton).

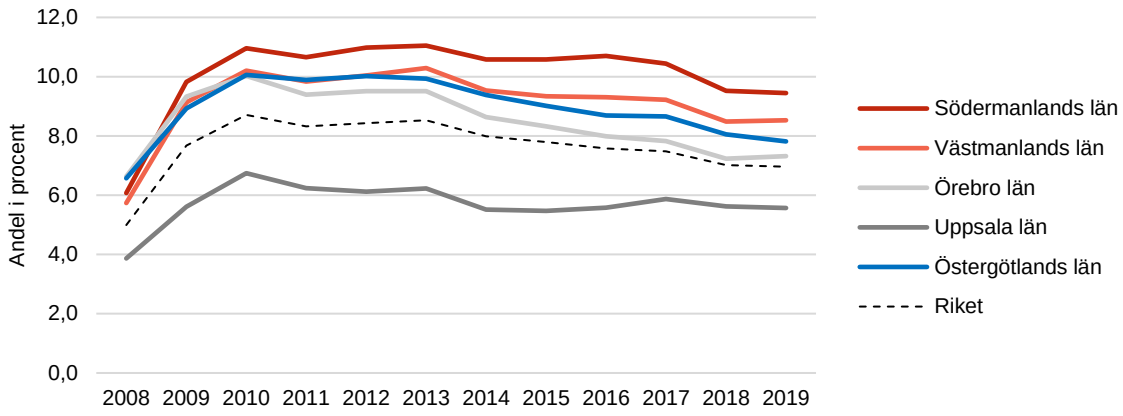
Mer information om trafikarbetet finns att läsa i den nationella analysrapporten.

3.3. Ekonomi och arbetslöshet

Erfarenheter visar att det finns ett samband mellan antalet omkomna i trafiken och den ekonomiska utvecklingen. En nedgång i ekonomin följs ofta av en minskning av antalet omkomna. Till viss del kan sambandet bero på ett minskat resande under lågkonjunktur, men det är inte hela förklaringen. Det finns ett flertal hypoteser om sambandet mellan konjunktur och trafiksäkerhet, och de flesta handlar om förändringar i resmönster. Det finns förmodligen flera olika faktorer som kan påverka trafiksäkerheten i olika riktning, så det är mycket svårt att reda ut hur orsakssambanden ser ut.

Ett mått på ekonomisk utveckling är att studera arbetslöshetens storlek. I figur 3.3 visas Arbetsförmedlingens statistik över andel personer som är öppet arbetslösa eller som deltar i något program med aktivitetsstöd. Under perioden 2010–2019 har arbetslösheten varierat. I efterdyningarna av finanskrisen år 2008 ökade antalet arbetslösa kraftigt men de senaste åren har antalet arbetslösa minskat något.

Arbetslösheten är i stort sett oförändrad i regionen mellan 2018 och 2019, 6-9 procent i de olika länen, vilket är kring den nationella nivån på cirka 7 procent.



Figur 3.3 Andel öppet arbetslösa i program med aktivitetsstöd i procent av den registerbaserade arbetskraften, Region Öst och nationellt, 2010-2019. Källa: Arbetsförmedlingen.

3.4. Väder

Vädret kan ha stor effekt på trafiken under korta perioder och på begränsade platser, till exempel vid tillfälliga skyfall eller vid halka. Det är dock svårt att mäta vilken effekt tillfälliga och lokala väderförhållanden har i den samlade årliga statistiken. Vilken effekt vintersäsongens längd och väderförhållanden har går däremot att se.

Vintrar med mycket nederbörd och med höga snödjup i vägarnas sidoområden brukar medföra minskade trafikmängder och framförallt lägre hastigheter. Vintrar med riklig nederbörd medför en stor mängd snö i vägarnas sidoområden, vilket leder till färre svåra singelolyckor. Av denna anledning är det inte sällan så att antalet allvarliga olyckor, framför allt allvarliga avkörningsolyckor, minskar under år med långa och snörika vintrar. Vädret kan också påverka exponeringen för olika trafikantkategorier, främst när det gäller cyklister och motorcyklister. Exempelvis minskar cyklingen vid nederbörd och kyla.

2019 var varmare än normalt i hela Sverige, och på de flesta håll var det också mer nederbörd än normalt. Det var relativt snöfattigt i de södra delarna av landet där den största delen av trafikarbetet sker.

4. Uppföljning av tillståndsmål – indikatorer

Inom trafiksäkerhetsarbetet i Sverige finns idag 14 indikatorer utpekade som viktiga för att färre personer ska omkomma eller skadas allvarligt i vägtrafiken. För de indikatorer som mäts på nationell nivå, vilket är tio stycken, utvecklas endast två av dem i linje med bedömd nödvändig utveckling.

Fyra av indikatorerna kan brytas ned på regional nivå: Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät, Nykter trafik, Säkra statliga vägar samt Säkra gång-, cykel- och mopedpassager. Ytterligare två kan bedömas med hjälp av alternativ metodik: Bältesanvändning samt Hjälmanvändning cykel.

I denna rapport fokuserar vi på dessa sex indikatorer och belyser endast kortfattat några av de övriga. För mer information om alla indikatorer hänvisas till den nationella rapporten. Nedan preciseras indikatorerna och hur regionen ligger till med utvecklingen relativt de mål som är uppsatta fram till 2020. Som framgår av tabellen finns det två indikatorer som ännu inte mäts (markerade med grått i tabellen).

Indikator	Nationellt	Region Öst
Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät	**Inte i linje**	**Inte i linje**
Hastighetsefterlevnad – kommunalt vägnät	**Inte i linje**	Kan inte brytas ned till regional nivå
Nykter trafik	**Inte i linje**	**Inte i linje**
Bältesanvändning	**I linje**	Bedömd på annat sätt
Hjälmanvändning cykel	**Inte i linje**	Bedömd på annat sätt
Hjälmanvändning moped	**Inte i linje**	Kan inte brytas ned till regional nivå
Säkra personbilar	**I linje**	Kan inte brytas ned till regional nivå
Rätt användning av motorcykel	Mäts inte	Mäts inte
Säkra statliga vägar	**Inte i linje**	**I linje**
Säkra gång-, cykel- och mopedpassager	**Inte i linje**	**Inte i linje**
Underhåll av gång- och cykelvägar i tätort	**Inte i linje**	Kan inte brytas ned till regional nivå
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001	Mäts inte	Mäts inte

4.1. Hastighetsefterlevnad på det statliga vägnätet

Hastighetsefterlevnad bedöms vara en av de indikatorer som har störst potential att minska antalet omkomna i trafiken. Nationellt mål är att 80 procent av trafikarbetet ska ligga inom gällande hastighetsgräns år 2020. Förutom uppföljning av andel trafikarbete på det statliga vägnätet studeras även medelhastighet för motsvarande vägnät. Beräkningar visar att varje minskning med en 1 km/tim kan spara 15 människoliv per år. För medelhastighet är målet att, nationellt och regionalt, minska medelhastigheten under tidsperioden med 5 km/tim vilket skulle motsvara ungefär 75 sparade liv.

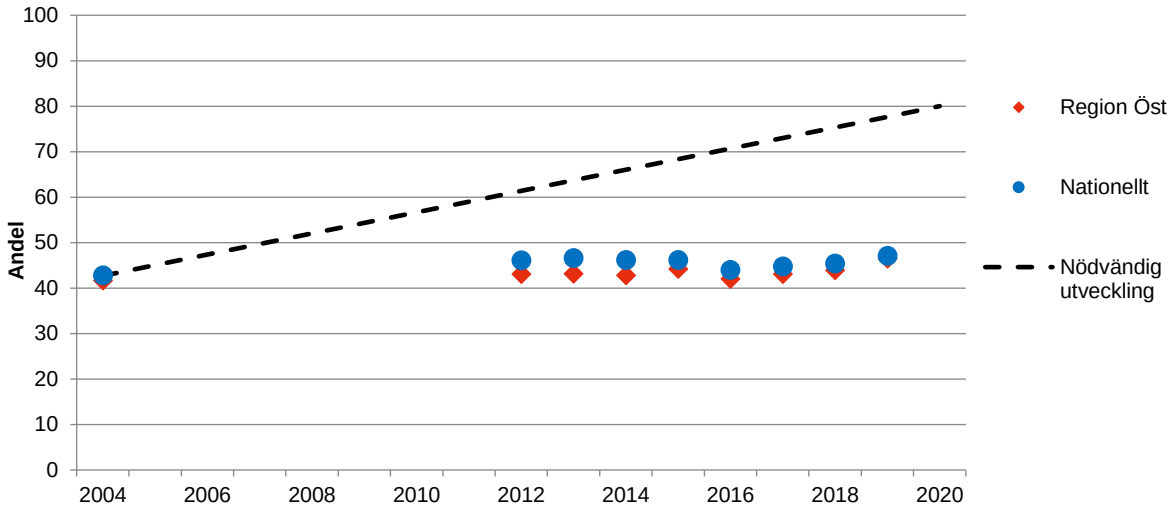
Indikator		2004	2019	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Andel av trafikarbete inom hastighetsgräns	Nationellt	43%	47%	80%	Inte i linje
	Region Öst	41,7%	46,5%	80%	Inte i linje
Genomsnittlig reshastighet	Nationellt	82 km/tim	78,1 km/tim	77 km/tim	Inte i linje
	Region Öst	84,6 km/tim	80,9 km/tim	77 km/tim	Inte i linje

Representativa mätningar av hastighetsnivåer är resurskrävande och genomförs inte varje år. Under 2016 genomförde Trafikverket den andra av tre mätningar (2012, 2016 och 2020) som planerats till 2020. Den senaste mätningen före 2012 års mätning genomfördes 2004. För åren mellan mätningarna görs istället skattningar utifrån tidigare mätningar och Trafikverkets enklare mätningar (hastighetsindex), som endast visar relativ förändring av hastigheter. Beräkningarna för 2019 utgår från den procentuella förändringen i hastighetsindexet, som sedan adderas på de uppmätta nivåerna från den senaste hastighetsundersökningen (2016).

Mätningarna av hastigheterna i genomfördes i ett slumpmässigt urval av 1 500 mätplatser på de statliga vägarna i Sverige. Urvalet av vägsträckor är jämnt fördelade mellan olika vägkategorier (Europavägar, riksvägar, primära länsvägar och övriga länsvägar) och efter trafikarbete i Trafikverkets regioner. På de valda sträckorna har mätplatser valts så att minst en mätplats finns för varje skyltad hastighet som förekommer på sträckan.

Analys och diskussion

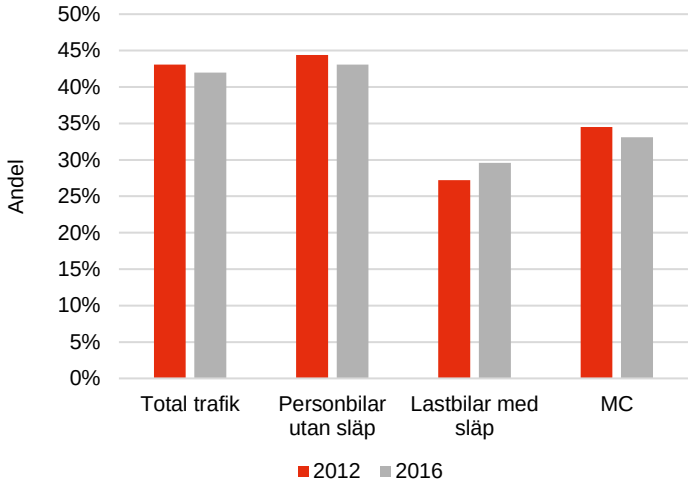
Figur 4.1 visar andel trafikarbete inom hastighetsgräns på statliga vägnätet. 2019 bedöms hastighetsefterlevnaden nationellt ligga på 47 procent och i region Öst på 46,5 procent. För regionen innebär det en ökning med ca 12 procent sedan 2004, men är långt ifrån målnivån på 80 procent.



Figur 4.1 *Hastighetsefterlevnad i Öst och nationellt, 2004–2019 samt nödvändig utveckling till 2020. 2013–2015 samt 2017–2019 är uppskattade utifrån mätning 2012 respektive 2016.*

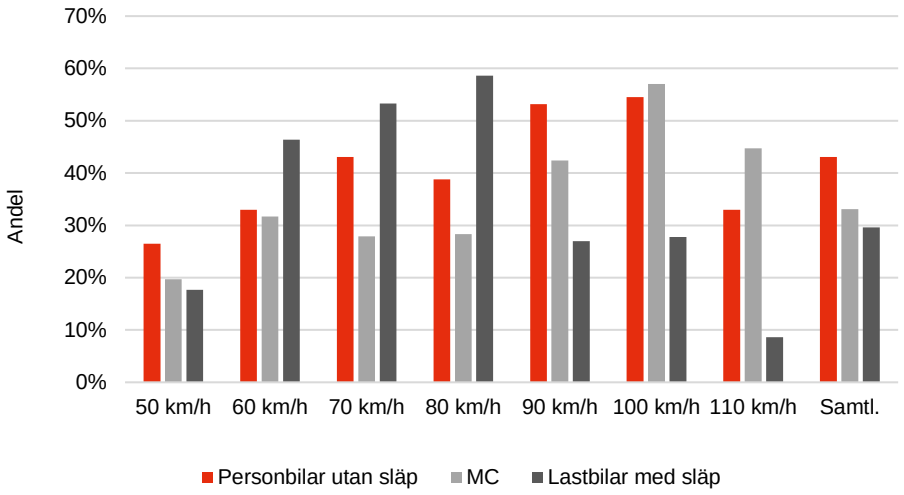
Resultatet ska tolkas med försiktighet då det är skattningar som har gjorts och det kan därför finnas felmarginaler. Oavsett felmarginaler är det dock tydligt att målsättningen för trafikarbete inom hastighetsgräns inte kommer att uppnås till 2020.

Det finns stora skillnader i hastighetsefterlevnad beroende på fordonstyp. Tunga fordon med släp är den fordonsklass som har lägst andel trafikarbete inom gällande hastighetsgräns. Lagstadgad maxhastighet för tunga lastbilar med släp är 80 km/tim. För dessa räknas därför allt över 80 km/tim som överträdelse. Även efterlevnaden bland motorcyklister är lägre än bland personbilsförare.



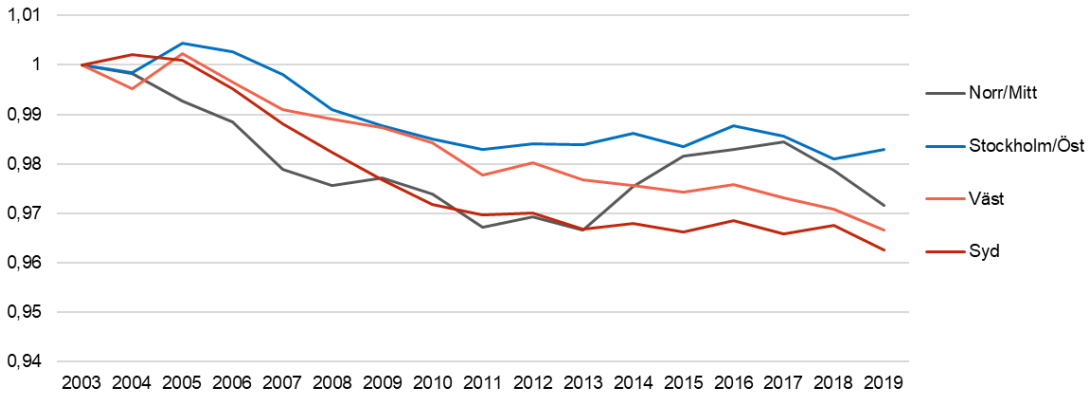
Figur 4.2 *Andelen trafikarbete inom tillåten hastighetsgräns för år 2012 respektive 2016 fördelat på fordonsslag i Region Öst. Källa: Trafikverket. Hastighetsundersökning 2016, Publikation 2016:154.*

Hastighetsefterlevnaden i Region Öst skiljer också beroende på hastighetsgräns och är som lägst på vägar som är skyltade <60 km/tim, se figur 4.3.



Figur 4.3 *Andelen trafikarbete inom tillåten hastighetsgräns för 2016 fördelat på fordonsslag och hastighetsgräns i Region Öst. Källa: Trafikverket. Hastighetsundersökning 2016, Publikation 2016:154.*

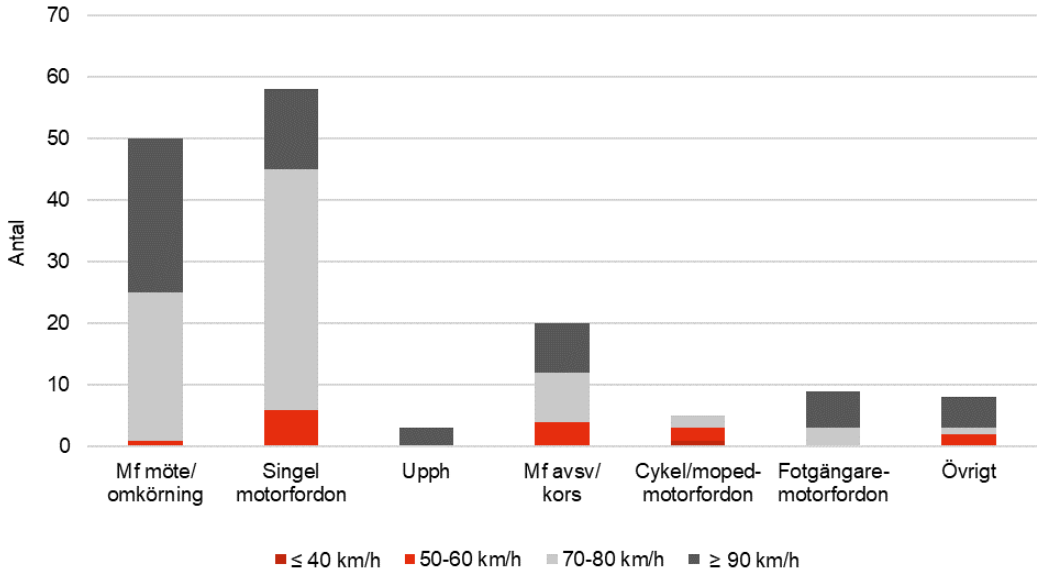
Ett annat sätt att mäta den regionala förändringen av medelhastigheten är att studera hastighetsindex, se figur 4.4. Indexet är baserat på mätningar som görs på ett antal platser på det statliga vägnätet. Eftersom antalet mätplatser är begränsat i Region Öst är det inte möjligt att ta fram ett pålitligt och rättvisande regionalt index. Av denna anledning har ett gemensamt index tagits fram för Region Öst och Region Stockholm.



Figur 4.4 *Hastighetsindex för medelhastighet. Källa: Trafikverkets hastighetsindex 2003–2019. Hastighetsindexet baserar endast på data från maj till september för att undvika väderstörningar.*

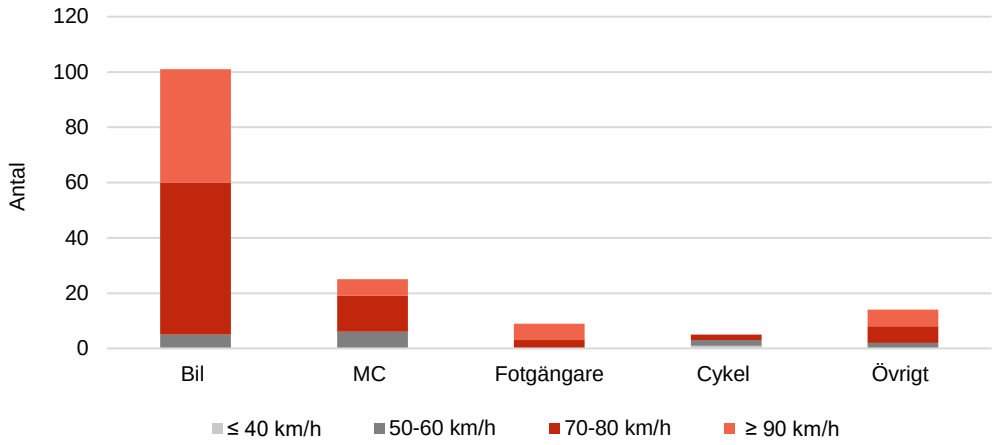
Resultaten visar att medelhastigheten har minskat i alla regioner jämfört med indexåret 2003. Efter 2011 har minskningen dock planat ut. Nationellt sett har den genomsnittliga reshastigheten minskat med endast 4 km/tim jämfört med 2004. I Region Öst är den genomsnittliga reshastigheten något högre men minskningen har varit ungefär lika stor som nationellt. I Region Öst bedöms den genomsnittliga reshastigheten 2019 ligga på 80,9 km/tim, jämfört med 84,6 km/tim år 2004.

När det gäller dödsolyckor är singelolyckor med motorfordon tillsammans med möte/omkörning med motorfordon dominerande på vägar med hastigheter över 70 km/tim. För hastigheter under 70 km/tim är singelolyckor med motorfordon också vanligast förekommande men avsvängande/korsande motorfordon och olyckor mellan cykel/moped och motorfordon utgör också en relativt stor andel av dödsolyckorna.



Figur 4.5 *Antal omkomna på statligt vägnät i Region Öst 2015–2019 fördelat på olyckstyp och vägens hastighet. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.*

Majoriteten av de som omkommer på det statliga vägnätet är bilister och en stor del av dessa omkommer på 70–90-vägar, se figur 4.6.



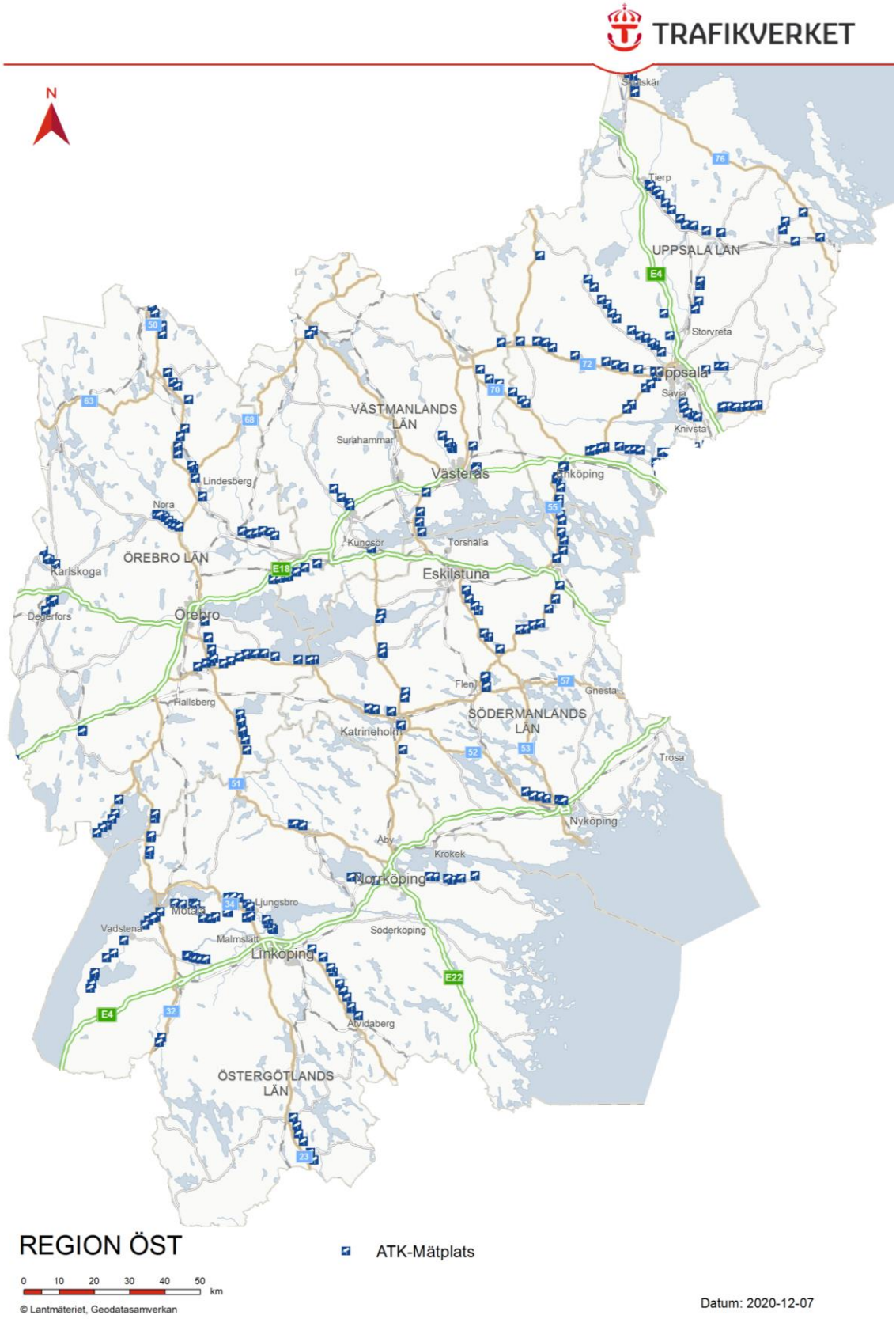
Figur 4.6 *Region Öst 2015–2019 uppdelat på hastighetsbegränsning och trafikantkategori. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.*

Utveckling

Andel trafikarbete inom hastighetsgräns i Trafikverket Region Öst ökade mellan mätningarna 2004 och 2012. Därefter har utveckling i princip stagnerat och nivån ligger på 46,5 procent. Såväl regionalt som nationellt ligger nivån lång från målet, och bedöms inte nås till 2020. Den genomsnittliga reshastigheten i Region Öst har endast minskat med knappt 4 km/tim sedan 2004, vilket inte är i tillräcklig takt för att nå målet år 2020. Det innebär en utveckling inte ligger i linje med målet 2020. Nationellt sett har reshastigheten också minskat med endast 4 km/tim och bedömningen är att målet på en minskning med 5 km/tim till 2020 inte kommer att nås.

Förare som medvetet färdas över gällande hastighetsgränser är en betydande del av problembilden i dödsolyckor. Det gäller särskilt bland motorcyklister.

Sedan 2012 har nästan 140 nya trafiksäkerhetskameror etablerats i regionen och i figur 4.7 visas var dessa nu finns. Det totala antalet kameror uppgick vid slutet av 2019 till cirka 330 stycken. Det finns på vägar med relativt höga trafikflöden och där den uppmätta medelhastigheten är mer än 5 km över skyltad hastighet och där det inte finns planer inom en snar framtid att bygga om till mötesfri väg. På dessa vägsträckor ger kamerorna god effekt. Grovt uppskattat ger antalet kameror i regionen en trafiksäkerhetsnytta på ca 82 mil i regionen och räddar teoretiskt sett cirka 3 liv per år. Inom de närmsta åren planeras för en etablering av ytterligare 160 kameror i regionen. De flesta kameror i regionen är placerade på vägar med hastighetsgräns 70-90 km/tim.



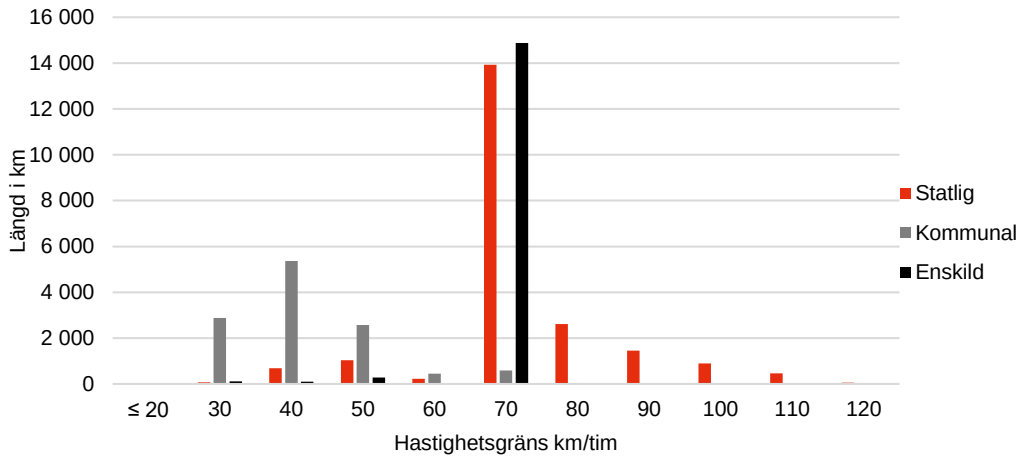
Figur 4.7 Mätplatser inom regionen för AKT. Källa: Trafikverket

4.2. Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet

Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet har följts upp nationellt sedan år 2012. I mätningen, som genomförs årligen, studeras 69 sträckor fördelat på 23 svenska kommuner. Mätningen kan i dagsläget inte generaliseras, men är tillräckligt omfattande för att kunna studera förändring i hastighetsefterlevnad (Vadeby, 2019).

Målet är att andel trafikarbete inom hastighetsgräns på kommunalt vägnät är att minst 80 procent. 2019 skedde 65 procent av trafikarbetet på det kommunala vägnätet inom hastighetsgräns. Bäst hastighetsefterlevnad konstateras på vägar med hastighetsgräns 60 eller 70 km/tim, därefter försämras efterlevnaden vartefter hastighetsgränsen sänks. På gator med 40 km/tim är efterlevnaden endast 48 procent. De nationella mätningarna är inte möjliga att bryta ned på regional nivå. Utvecklingen på nationell nivå går inte i linje med nödvändig utveckling för att nå målet 2020.

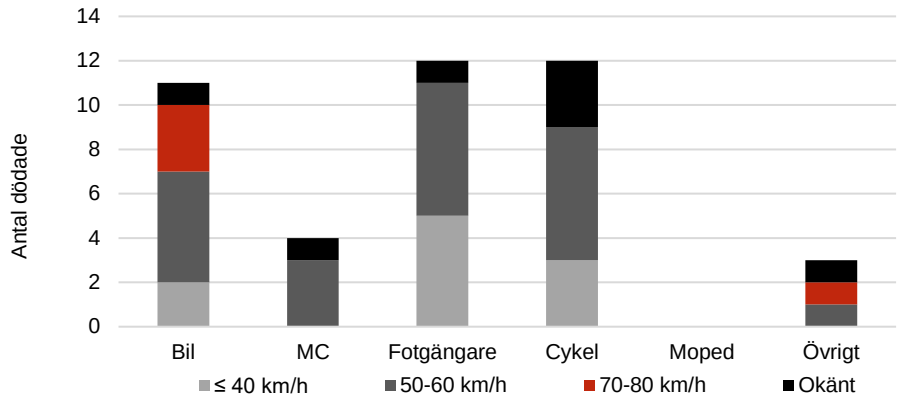
För det statliga och enskilda vägnätet är 70 km/tim den klart vanligast förekommande hastighetsgränsen. I Region Öst är 40 km/tim den vanligaste hastighetsgränsen på det kommunalt vägnät då den utgör knappt hälften av det kommunala vägnätets totala längd. Här skiljer sig regionen mot landet som helhet där 50 km/tim är den dominerande hastighetsgränsen på kommunalt vägnät.



Figur 4.8 *Väglängd i kilometer uppdelat på hastighetsgräns och väghållare år 2019 i Region Öst (endast enskilt vägnät med statligt driftbidrag med). Källa: Trafikverket.*

Mer än hälften av de som omkommer på kommunalt vägnät är fotgängare och cyklister, se figur 4.9. Majoriteten omkommer på vägar med hastighetsgräns över 40 km/tim. Forskning har visat att det är cirka 2 gånger högre risk för fotgängare att omkomma eller skadas allvarligt vid en påkörning i 50 km/tim jämfört med 40 km/tim.[5]

[5] Trafikverket, Nya krockvåldskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil, 2012, PM, Ärendenummer: TRV 2012/69993



Figur 4.9 Omkomna på kommunalt vägnät i Region Öst 2015–2019 uppdelat på hastighetsbegränsning och trafikantkategori. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

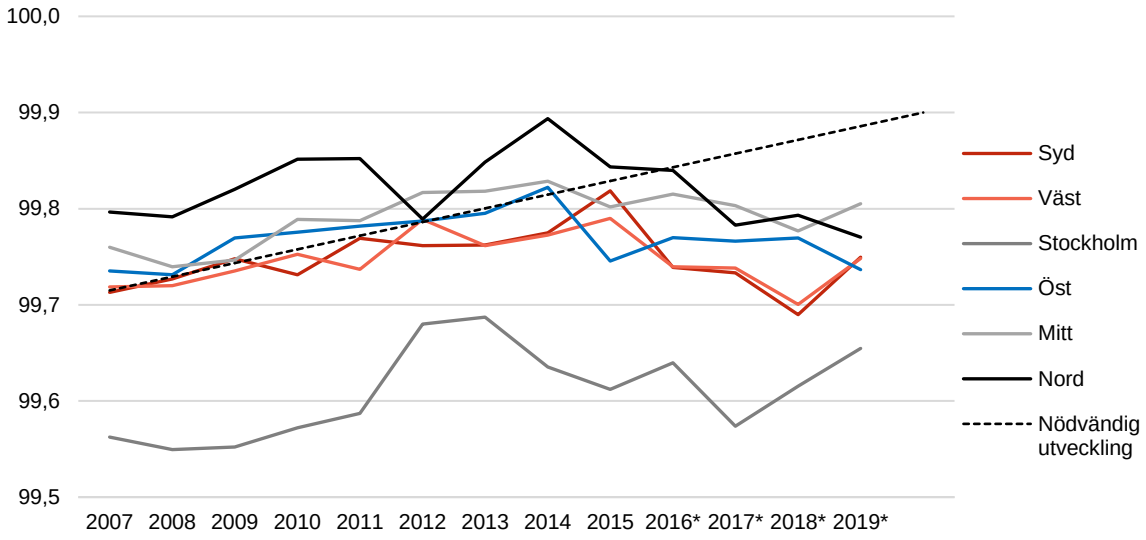
4.3. Nykter trafik

Målet för trafiknykterheten är att 99,9 procent av trafikarbetet sker med nyktra förare år 2020. Som underlag för indikatorn används en mätserie som bygger på polisens kontroller (Forsman 2011). Mätserien ska främst ses som ett mått på rattfylleriets utveckling och inte för att beskriva den faktiska nivån. Serien är framtagen så att den i möjligaste mån inte är beroende av polisens arbetssätt, men det går inte att utesluta viss inverkan. En nykter person definieras som en förare med blodalkoholhalt under 0,2 promille. Indikatorn baseras alltså endast på nykterhet med avseende på alkohol, inte narkotika. I dags finns tyvärr inget tillförlitligt underlag för att följa utvecklingen av narkotika i trafiken.

Indikator		2007	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel av trafikarbete som sker med nyktra förare	Nationellt	99,71%	99,75%	99,9%	Inte i linje
	Region Öst	99,74%	99,74%	99,9%	Inte i linje

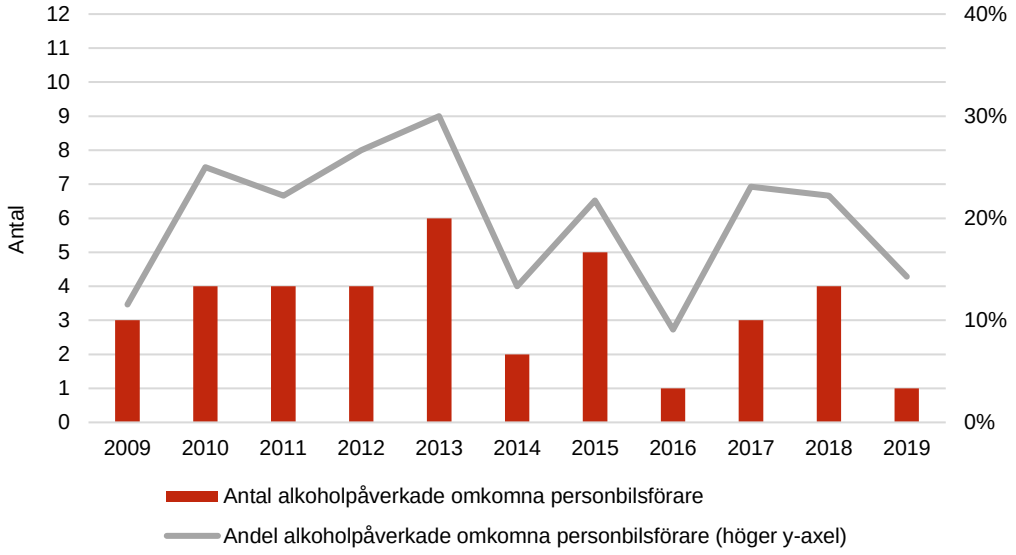
Analys och diskussion

Vid utgångsläget 2004 var andelen trafikarbete med nyktra förare 99,7 procent vilket var ungefär detsamma som för landet som helhet. År 2019 var andelen densamma som 2007 och regionen har fortfarande ungefär samma andel som landet som helhet. Övriga regioner ligger på 99,7–99,8 procent trafikarbete med nyktra förare, se figur 4.10.



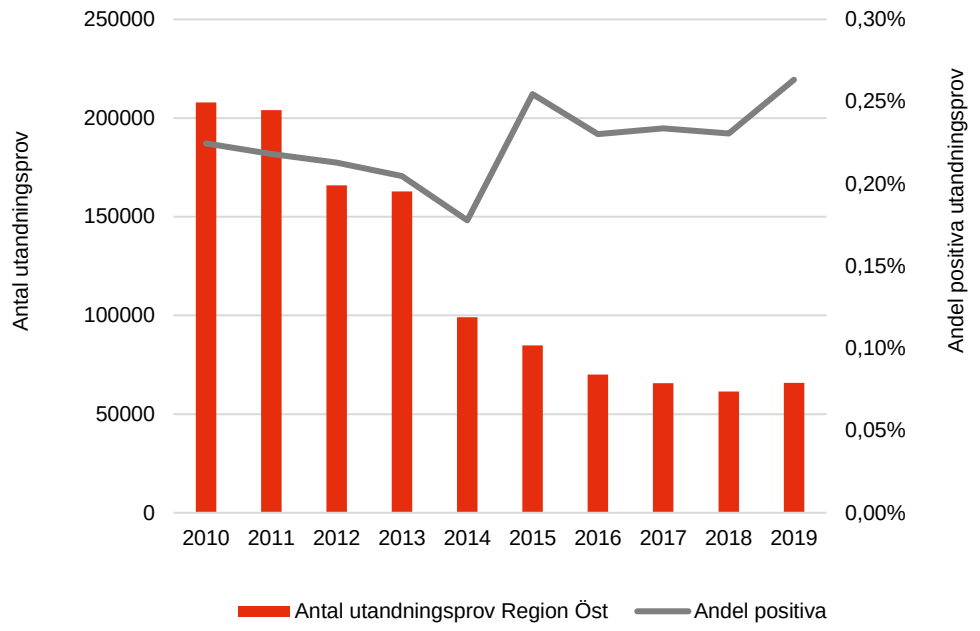
Figur 4.10 *Andel nykter trafik nationellt och i Trafikverkets regioner 2010-2019 samt nödvändig utveckling till 2020. Källa: Polisen och VTI. * 2016-2019 har vissa prov inte kunnat fördelas per Trafikverksregion.*

Genom resultat från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor i Region Öst kan vi följa upp antalet alkoholpåverkade omkomna personbilförare. Antalet varierar mellan åren. Sett ur ett femårsperspektiv, 2015-2019, har 19 procent av alla omkomna personbilsförare varit alkoholpåverkade.



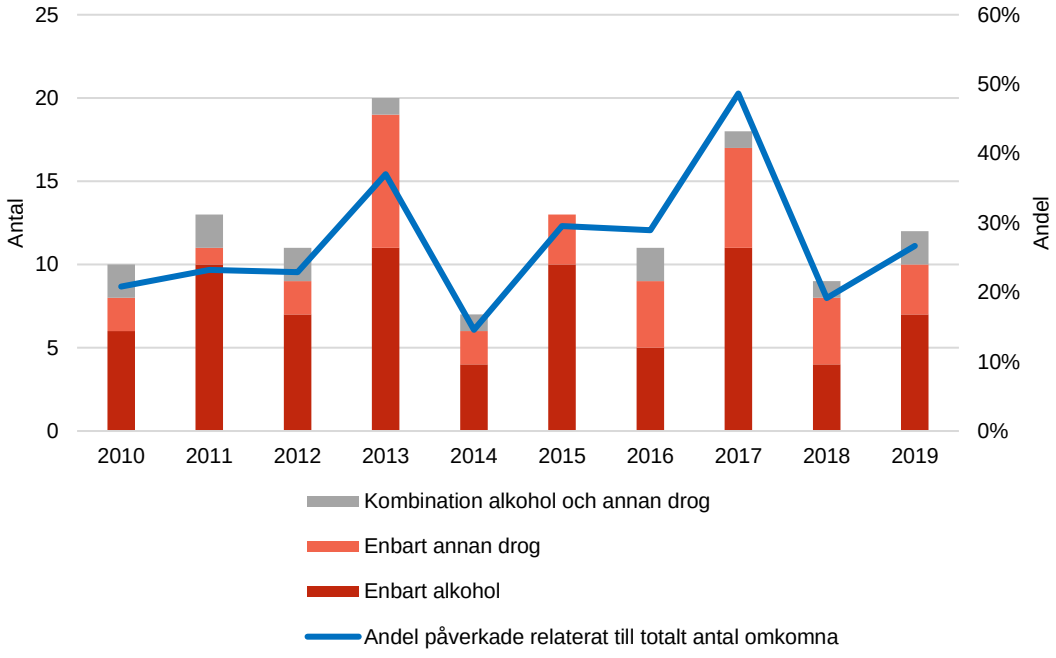
Figur 4.11 *Antal omkomna alkoholpåverkade personbilsförare och andel i förhållande till totalt antal omkomna personbilförare i Region Öst 2010-2019. Hos ett mindre antal av de o personbilförarna förekom även andra droger i blodet. Källa: Trafikverkets djupstudier.*

Mellan 2011 och 2018 genomförde Polisen allt färre alkoholutandningsprov. 2019 ökade antalet utandningsprov något jämfört med 2018 men är på ungefär samma låga nivå som 2016-2018. Antal prov som varit positiva och lett till anmälda brott har ökat något.



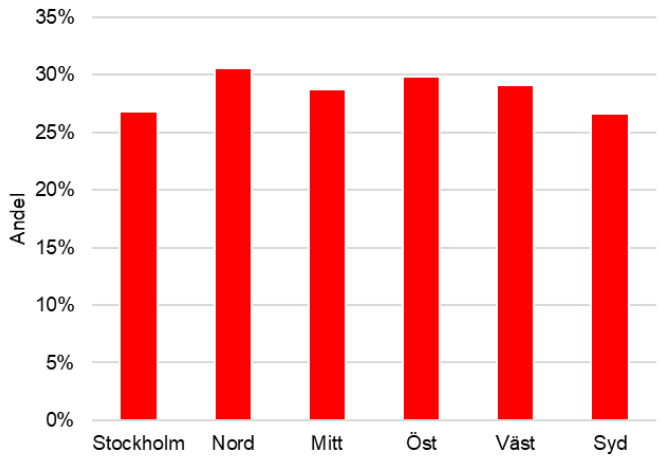
Figur 4.12 *Antal alkoholutandningsprov och antal positiva utandningsprov i Region Öst, 2010–2019. Källa: Polisen.*

Figur 4.13 visar antalet omkomna i alkohol- och/eller drogrelaterade olyckor, vilket här innebär att minst en person i olyckan varit påverkad av alkohol, annan drog eller både och, men som nödvändigtvis inte är den eller de som omkommit. Alkoholpåverkade var tidigare dominerande, men på senare år har andra droger, ibland i kombination med alkohol, ökat. Den nationella statistiken visar att personbilsförare oftare omkommer i alkoholrelaterade olyckor medan motorcyklister oftast omkommer i drogrelaterade olyckor.



Figur 4.13 *Antal personer inom Region Öst som omkommit i alkohol- och drogrelaterade dödsolyckor 2010–2019. Källa: Trafikverkets djupstudier.*

Sett ur ett femårsperspektiv, 2015-2019, har 30 procent av alla omkomna i regionen omkommit i alkohol- och/eller drogrelaterade olyckor. Region Nord, Mitt och Öst har ungefär samma andel som Region Öst medan Region Syd och Stockholm har en något lägre andel, se figur 4.14.



Figur 4.14 *Andel personer som omkommit i alkohol- och drogrelaterade dödsolyckor uppdelade på Trafikverkets regioner, medelvärde 2015–2019. Källa: Trafikverkets djupstudier.*

Utveckling

Nationellt bedöms andelen av trafikarbetet som sker med nyktra förare inte öka i tillräcklig takt för att etappmålet ska uppnås. Detsamma gäller för Region Öst. Nationellt har antalet anmälda drograttfylleribrott ökat och sedan 2016 antalet anmälda drograttfylleribrott varit fler än antalet anmälda alkoholrattfylleribrott. I hur stor utsträckning ökningen av anmälda drograttfylleribrott beror på polisens arbetssätt eller av en faktisk ökning av drograttfylleri är okänt.

I enlighet med den trafikstrategi som Polisen tog fram 2016 arbetar de kontinuerligt med att hitta effektivare sätt och metoder för att genomföra övervakning av rattfylleri. Det är viktigt att detta arbete fortsätter att implementeras inom Polisen.

4.4. Bältesanvändning

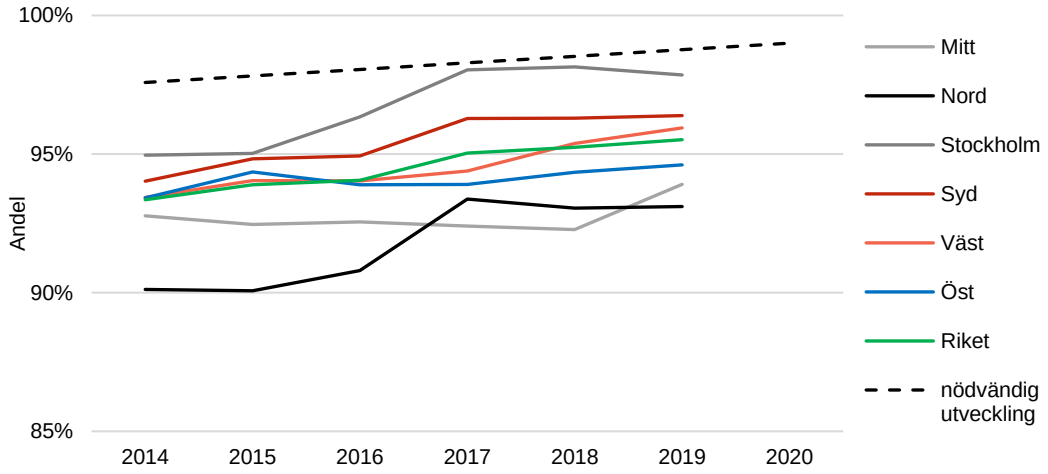
Den nationella målsättningen är att 99 procent av alla förare och framsätespassagerare i personbil är bältade år 2020. För att följa utvecklingen används resultat från Trafikverkets observationsmätningar (tidigare VTI). Indikatorn baseras på relativt få observationer på ett fåtal platser är därför inte representativ för den generella bältesanvändningen i Sverige. Däremot kan den användas för att studera utvecklingen över tid.

Indikator		2007	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel med bilbälte i framsätet i personbil	Nationellt	96%	98,4%	99%	I linje
	Region Öst	-	-	99%	Bedömning med annan metod

Analys och diskussion

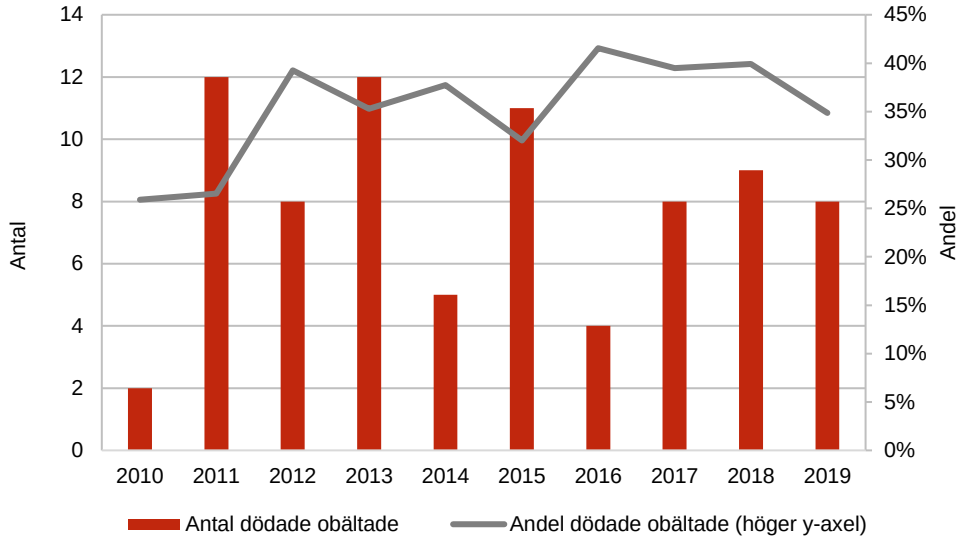
De nationella mätningarna är inte möjliga att bryta ned på regional nivå. Däremot genomför NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) årligen mätningar i tätorter i landets alla kommuner. NTF:s mätningar visar en något lägre användning jämfört med Trafikverkets mätningar som mer speglar genomfartstrafik.

Resultatet från NTF:s mätningar 2019 visar att bland förare och passagerare i framsätet var 94,6 procent i regionen bältade. Enligt NTF:s mätningar har regionen en lägre andel med bilbälte jämfört med övriga regioner och landet som helhet. Högst andel bältade i framsätet har Region Stockholm med 97,9 procent. Lägst andel bältade i framsätet har Region Nord och Region Mitt med 93,1 procent respektive 93,9 procent. Regionerna Väst och Region Syd har en andel på 95,9 respektive 96,4 procent, se figur 4.14.



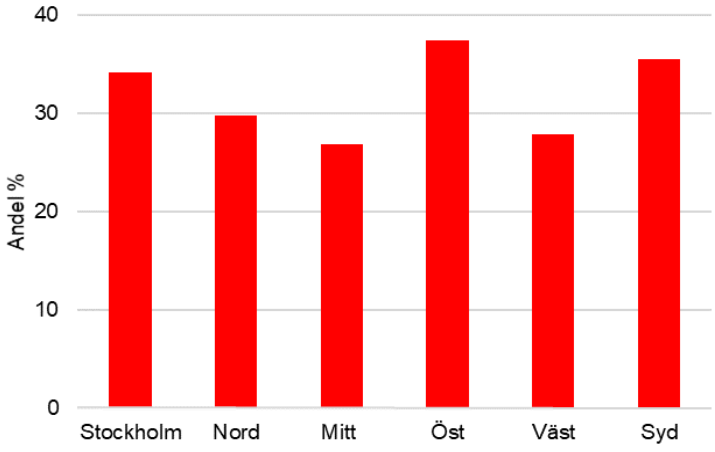
Figur 4.15 *Andel personer i framsätet med bilbälte i personbilar uppdelat efter Trafikverkets regioner 2015-2019 . Källa: NTF.*

En kompletterad bild av läget i regionen är att studera data från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor. Figur 4.16 visar antal omkomna förare och passagerare i personbilar som varit obältade och deras andel i förhållande till det totala antalet omkomna förare och passagerare i personbilar mellan år 2010 och 2019.



Figur 4.16 *Antal omkomna (förare och passagerare) i personbil som varit obältade och deras andel i förhållande till totalt antal omkomna i personbil i Region Öst 2010-2019. Källa: Trafikverkets djupstudier.*

Resultatet visar att antalet omkomna i regionen som varit obältade varierar mycket mellan åren. Däremot har andelen dödade som varit obältade legat ganska konstant sedan 2012. Trots att användningen av bilbälte är hög är det förfarande många av de som omkommer i personbil obältade. Sett ur ett femårsperspektiv, 2015-2019, har 37 procent av alla i regionen som omkommit i personbilar varit obältade. Jämfört med övriga regioner ligger Region Öst högst här. Region Nord, Region Mitt och Region Väst har en lägst andel obältade, se figur 4.17.



Figur 4.17 *Andel omkomna i personbil som varit obältade uppdelade på Trafikverkets regioner, medelvärde 2015–2019. Källa: Trafikverkets djupstudier.*

Utveckling

På nationell nivå bedöms att indikatorn har en tillfredsställande utveckling mot målnivån för år 2020. NTF:s årliga mätningar tyder på att bältesanvändningen i regionen ökat en aning jämfört med 2015, men den är något lägre jämfört med landet i övrigt.

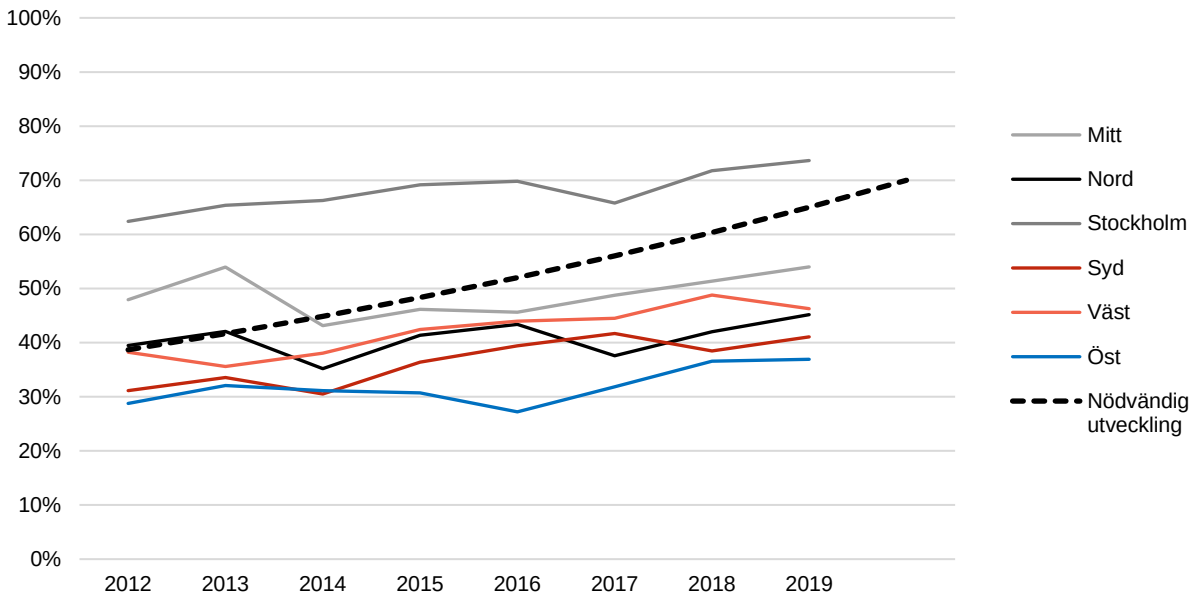
4.5. Hjälmanvändning

Den nationella målsättningen är att minst 70 procent av cyklisterna och 99 procent av mopedisterna ska använda hjälm år 2020. För att följa utvecklingen används resultat från Trafikverkets observationsmätningar (tidigare VTI). Indikatorn är inte representativ för den generella hjälmanvändningen i Sverige. Däremot kan den användas för att studera utvecklingen över tid. I samband med cykelhjälmsmätningarna studeras även hjälmanvändningen bland mopedister.

Indikator		2007	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel observerade cyklister med hjälm	Nationellt	27%	47%	70%	**Inte i linje**
	Region Öst	-	36,9%	70%	**Bedömning med annan metod**
Andel observerade mopedister med hjälm	Nationellt	96%	93%	99%	**Inte i linje**
	Region Öst	-	-	99%	**Bedömning med annan metod**

Analys och diskussion

Mätmetoden som Trafikverket använder går inte att bryta ned till regional nivå, men precis som för bältesanvändningen har vi istället nytta av de mätningar som NTF årligen genomför. Resultatet från NTF:s mätningar 2019 visar att 36,9 procent av cyklisterna i Region Öst använde cykelhjälm. Regionen har en betydligt lägre andel jämfört med övriga regioner och landet som helhet, se figur 4.18. För landet som helhet är andelen med cykelhjälm 47 procent år 2019. För mopedister ligger hjälmanvändningen i landet på 94 procent. På regional nivå saknas annan statistik för att kunna göra bedömningar för mopedisterna.



Figur 4.18 *Andel cyklister med hjälm uppdelat efter Trafikverkets regioner 2015-2019. Källa: NTF.*

Utveckling

Den nationella indikatorn visar på en signifikant ökning med 4 procentenheter jämfört med 2018. Nivån ligger dock 18 procentenheter under nödvändig utveckling och därmed är bedömningen att målnivån för 2020 inte kommer att nås. NTF:s mätningar tyder på att cykelhjälmsanvändningen i regionen ökat sedan 2012 men att den är betydligt lägre jämfört med landet i övrigt.

När det gäller användningen av mopedhjälm är bedömningen nationellt att utvecklingen inte går i rätt takt för att nå målnivån 2020 som ligger på 99 procents hjälmanvändning.

4.6. Säkra statliga vägar

Den nationella målsättningen för år 2020 är att minst 90 procent av trafikarbetet på vägar med en hastighetsbegränsning över 80 km/tim ska ske på vägar som är mötesseparerade med mitträcke. Målsättningen kan nås antingen genom sänkta hastighetsgränser eller genom att bygga mitträcken. Övriga åtgärder som kan förbättra trafiksäkerhetsstandarden på det statliga vägnätet är främst sidoområdesåtgärder (till exempel sidoräcken), mitträffling, korsningsåtgärder och åtgärder för säkrare cykling.

Indikator		2010	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel trafikarbete på vägar med över 80 km/tim som är fysisk mötesseparerade	Nationellt	50%	80%	90%	Inte i linje
	Region Öst	73%	91%	90%	I linje

Analys och diskussion

I Figur 4.19 visas mötesfri väg på det statliga vägnätet inom regionen. Notera att bilden är från år 2020 så väg 34 mellan Ervasteby och Borensberg i Östergötland, som åtgärdades först i oktober år 2020 finns också med här.



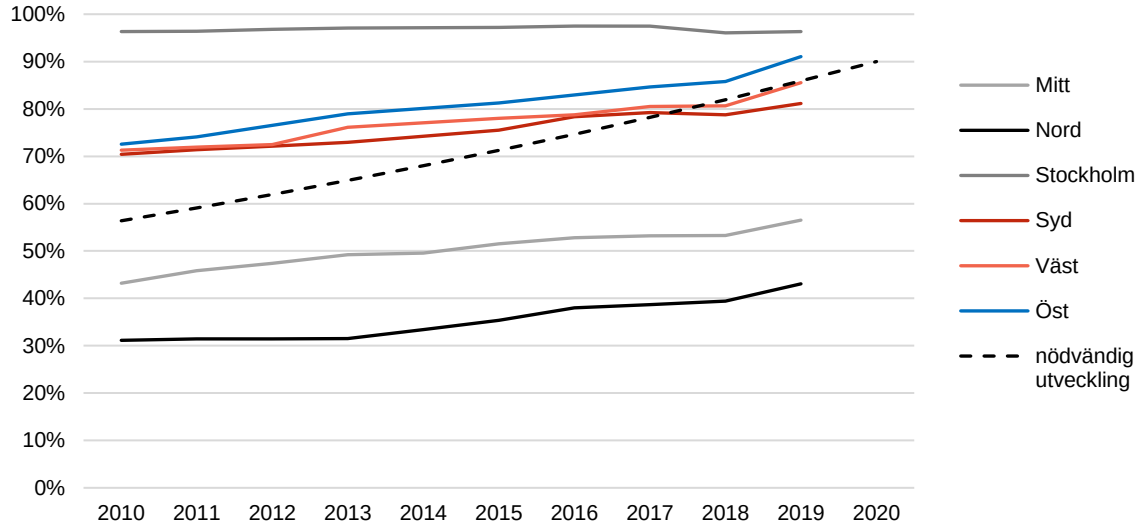
Figur 4.19 Mötesfri väg på det statliga vägnätet år 2020. Källa: Trafikverket.

Av det totala trafikarbetet på vägar i regionen med hastighetsgräns över 80 km/tim skedde 91 procent på vägar med fysisk mötesseparering under år 2019. Samtidigt finns ett antal mil regional länsväg och nationell väg som de kommande 5 åren planeras byggas om:

- Väg 56 mellan Kvicksund och Västjädra.
- Väg 56 mellan Katrineholm, Bie och Alberga.
- Väg 56 Sala-Heby
- Väg 51 mellan Kvarntorp och Almbro.
- Väg 55 mellan Enköping och Listlena.

- Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund
- Väg 34 mellan Ervasteby och Borensberg.
- Väg 35 mellan Åtvidaberg och Linköping.
- Väg 55 Dunker-Björndammen

Det finns stora regionala skillnader vad gäller indikatorn. Region Öst ligger näst högst på 91 procent efter Region Stockholm på 96 procent avseende andelen trafikarbete på vägar med hastighetsgräns över 80 km/tim som är mötesseparerad. Regionerna Nord och Mitt har lägst andelar på 43 procent respektive 57 procent.



Figur 4.20 *Andel trafikarbete på statliga vägar med hastighetsbegränsning över 80 km/tim efter Trafikverkets regioner 2010-2019 och nödvändig utveckling till 2020. Källa: Trafikverket.*

För att få fram bättre planerings- och prioriteringsunderlag arbetar Region Öst fortlöpande med att ta fram underlag/utredningar med inriktning på trafiksäkerhet. Några exempel på underlag som tagits fram är underlag för att förbättra säkerheten i korsningar på mötesfri väg, underlag för att förbättra säkerheten i sidoområdet på det regionala vägnätet samt förbättra kvaliteten på statliga GCM-passager. Det är underlag från trafiksäkerhetsklassificering som använts som underlag. Det pågår bland annat ett arbete regionalt med att identifiera inom vilka ytterligare områden där underlag behöver tas fram. Några områden är identifierade, vägar med vägmärke olycksdrabbad väg, katastroföverfarter, jämföra predikterad olycksrisk med faktisk på det nationella vägnätet.

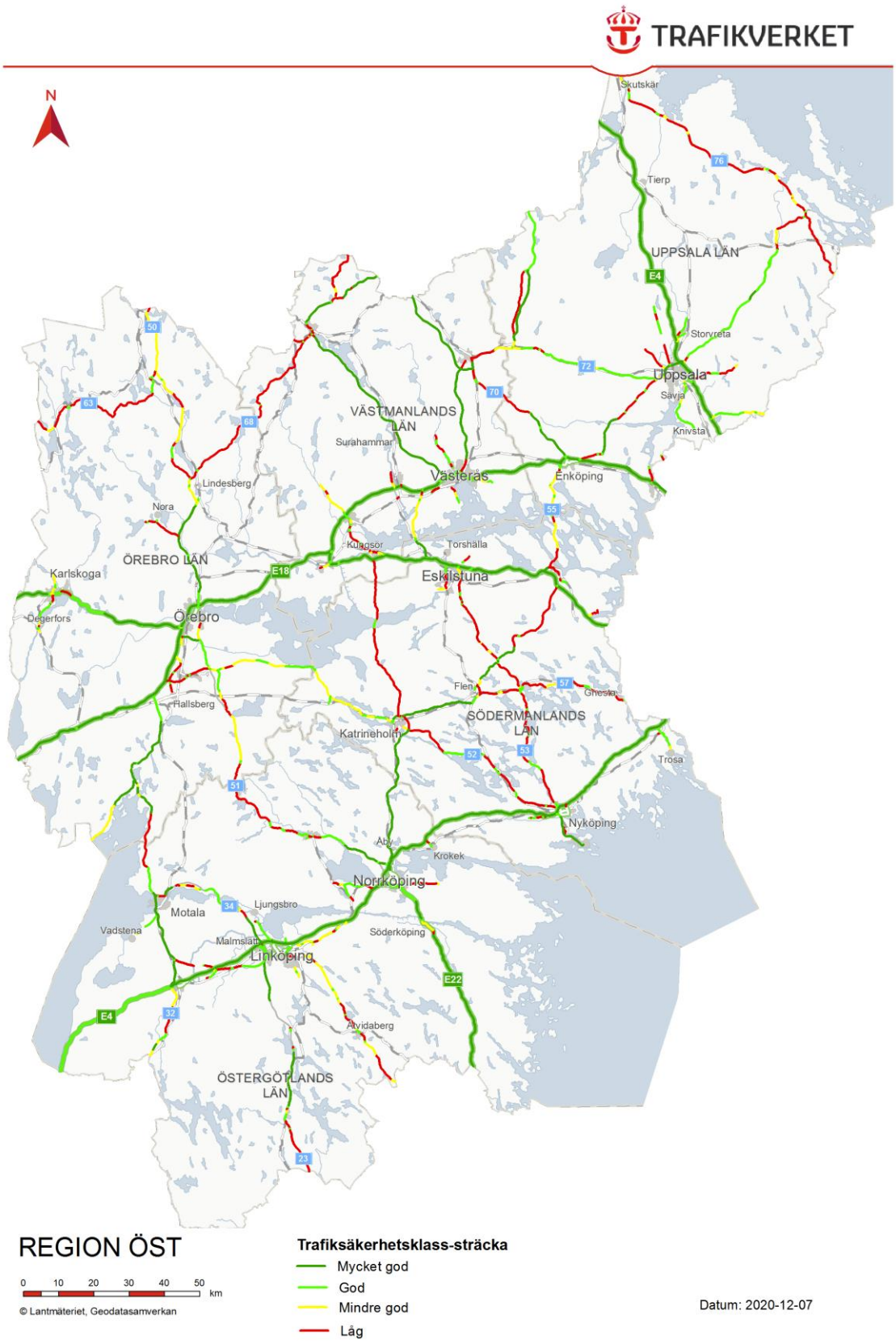
Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet infördes i Sverige genom vägsäkerhetslagen (2010:1362), vägsäkerhetsförordningen (2010:1367) och tillämpningsföreskrifter utgivna av Transportstyrelsen (TSFS 2010:183). I Sverige innefattar lagen endast det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) vilket i princip motsvarar Sveriges Europavägar. Lagen innebär att väghållaren ska göra en kartläggning av vägars säkerhetsstandard. I kartläggningen ska vägnätet delas in i olika klasser beroende på sträckans säkerhetsstandard. Trafikverket har tagit fram metod för att enligt lagen identifiera, beskriva och dokumentera kriterier för att bedöma aktuell säkerhetsstandard.

Kriterierna baseras på säkerhetskrav samt på statistiska analyser av tätheten samt frekvensen av olyckor med allvarlig skada på aktuell sträcka.

Trafikverket har genomfört säkerhetsklassning[6] av alla vägar som har vägnummer 100 eller lägre samt alla vägar över nummer 100 med en genomsnittlig trafik över 4 000 fordon per dygn. Utgångspunkten för säkerhetsklassningen är att biltrafikanterna färdas i ett säkert fordon, håller hastighetsbegränsningen, är bältade och nyktra. Fyra olika klasser har använts för att bedöma vägens säkerhetsstandard: mycket god, god, mindre god och låg. Klassningen utgår från kriterier för olika vägtyper och gällande hastighetsgränser. Klassningen gäller inte gång- och cykelvägar.

I Region Öst har en stor del av de säkerhetsklassade nationella vägarna god eller mycket god trafiksäkerhetsklass men flera regionala vägar i Region Öst har låg säkerhetsklass se figur 4.21.

[6] Trafikverket, Motivbilaga Säkerhetsklassificering av vägnät, publikationsnummer 2017:103



Figur 4.21 Säkerhetsklassning av vägar i Region Öst. Källa: NVDB (Nationell vägdatabas), 2020

Utveckling

I Region Öst är 91 procent av de statliga vägarna med hastighetsgräns över 80 km/tim mötesfria, vilket är något över målnivån för 2020. Region Öst bygger kontinuerligt om vägar till mötesfria vägar och under perioden 2005-2019 öppnades 30 mötesfria vägsträckor.

Under 2019 beslutade Trafikverket om nya hastighetsgränser för att öka trafiksäkerheten. För Region Östs del innebar det sänkningar från 90 km/tim till 80 km/tim på totalt 356 km väg inom regionen. Endast på en mycket kort sträcka (0,26 km) beslutades om en ökning av hastighetsgränsen och då från 90 km/tim till 100 km/tim.

De parametrar som är viktigast för att bedöma säkerhetsnivån på en vägsträcka är mittseparation, vägens sidoområde och hastighetsgräns. För att förbättra säkerheten och klassningsnivå så krävs det i de flesta fall mittseparering i någon form (räffling, räcke) och bra säkehetszon (räcke, ta bort krockobjekt) i förhållande till skyltad hastighetsgräns samt ATK. Trafiksäkerhetsklassningen görs i *acceptabel* (gul) och *låg* (röd) nivå.

Nedan listas några av de större åtgärder som nyligen genomförts eller som planeras inom regionen de närmaste åren:

2019

- Väg 51 mellan Svennevad och Kvarntorpskorset. Projektet omfattar 13,4 km mötesseparerad väg i ny sträckning.
- Sidoområdesåtgärder på totalt 13 km.
- Hastighetssäkring och trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid två stycken GCM-passager i Trosa kommun samt en GCM-passage i Mjölby kommun.
- Korsning Hammarbykorset, Eskilstuna kommun. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder.
- Öppning av mötesfria sträckor längs väg 51 mellan Svennedvad och Kvarntorp samt väg 50 mellan Askersund och Åsbro.

2020-2023

- Anpassning av hastigheter utifrån miljö och trafiksäkerhet. Under 2020 sänks hastigheterna från 90 km/tim till 80 km/tim på totalt 350 km vägsträcka.
- Utbyggnad av gång- och cykelvägnätet längs delar av det regionala vägnätet.
- Utbyggnad av mötesfria vägar.
- Ombyggnad av GCM-passager med låg säkerhetsklass.
- Korsningsombyggnader som syftar till ökad trafiksäkerhet och kapacitet.

Nedan listas fem typer av åtgärder som Region Öst sytematiskt arbetar med:

- Gång och cykelåtgärder (gc-vägar, hastighetssäkrade passager)
- Mittseparering (mötesfria vägar, räffling)
- Korsningsåtgärder (säkra trafikplatser, cirkulationsplatser)
- Sidområdesåtgärder (städa sidoområden från krockobjekt, räcken)
- Hastighetssäkringar (ATK, Hastighetsöversyn)

4.7. Säkra gång-, cykel- och mopedpassager

Indikatorn har funnits sedan 2013. Då fanns ingen målnivå. I samband med översynen av etappmålen 2016 sattes målnivån till 35 procent andel säkra gång-, cykel- och moped-passager (GCM-passager) på huvudvägnätet för bil. En GCM-passage definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar maximalt i 30 km/tim. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till passagen. Med huvudnät avses i indikatorn för det statliga vägnätet gator och vägar inom funktionell klass 0–5.[7]

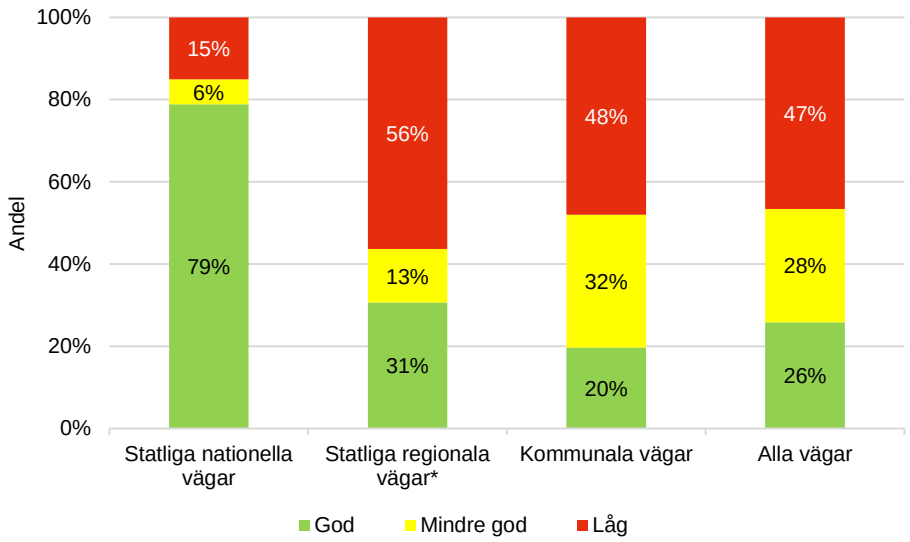
Indikator		2013	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel med säkra GCM-passager på huvudnät för bil	Nationellt	19%	28%	35%	**Inte i linje**
	Region Öst	-	26%	35%	**Inte i linje**

Inventeringar har gjorts i fält för att identifiera vilka typer av GCM-passager och farthinder som finns samt var de förekommer. Utifrån uppställda kriterier klassas sedan passagerna med hjälp av kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager för ArcGIS, som finns på Trafikverkets hemsida. I dagsläget finns data från cirka 190 kommuner. Vissa kommuner har valt att även inventera passager på statliga vägar. Under 2016 och 2017 genomfördes en systematisk inventering på det statliga vägnätet vad gäller Europavägar, riksvägar och primära länsvägar (100-499).

Analys och diskussion

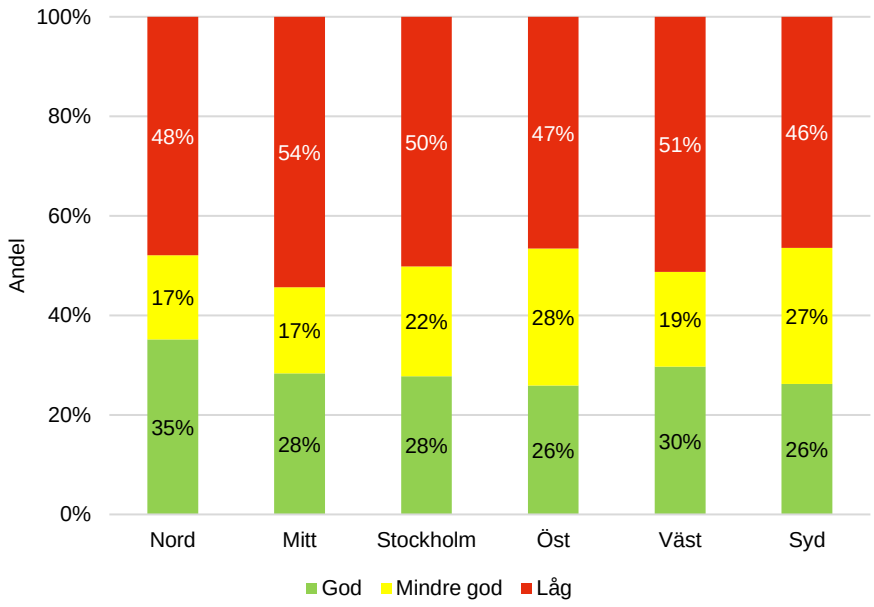
Jämförelser mellan år ska tolkas med stor försiktighet, då antalet kommuner som ingår i mätningen har ökat de senaste åren. För år 2019 är 20 procent av GCM-passagerna på det kommunala vägnätet klassade med god kvalitet. På det statliga vägnätet var motsvarande andel totalt nästan 48 procent. Det skiljer stor mellan statliga nationella vägar, där andelen med god kvalitet är knappt 80 procent, och statliga regionala vägar där motsvarande andel är drygt 30 procent. En GCM-passage som klassas som god innebär att den definieras som säker.

[7] Funktionell vägklass beskriver hur viktig en väg är för det totala vägnätets förbindelsemöjligheter och klasserna är 0-9. Klass 0 är de viktigaste vägarna (Europavägar) och klass 9 de minst viktiga.



Figur 4.22. *Andel GCM-passager med god, mindre god och låg kvalitet i Region Öst. Källa: Trafikverket. *) Statliga vägar omfattar endast Europavägar, riksvägar och vissa länsvägar.*

Regionen ligger 2019 tillsammans med Region Syd på en lägre andel, 26 procent, säkra passager än landet som helhet. Region Nord och Region Väst har högst andelar på, 35 respektive 30 procent.. Det är långt ifrån alla passager som finns rapporterade och resultatet ska därför tolkas med försiktighet. För att kunna följa indikatorn på ett tillförlitligt sätt behöver alla kommuner rapportera in samtliga GCM-passager och farthinder i NVDB (Nationell vägdatabas).



Figur 4.23 *Andel GCM-passager med god, mindre god och låg kvalitet uppdelade efter Trafikverkets regioner. Källa: Trafikverket.*

Utveckling

Målnivån på 35 procent kan tyckas låg, men innebär en betydande utmaning till 2020. Nationellt är bedömningen att utvecklingen inte sker i tillräcklig takt för att målet ska nås. För att nå målnivån krävs att 1 500 GCM-passager byggs om under 2020. Region Öst samt övriga Trafikverksregioner har som mål att åtgärda ett antal GCM-passager per år fram till 2023.

För att förbättra säkerheten för fotgängare, cyklister och mopedister, och då främst i tätorter, måste särskilt kommunala väghållare, men även Trafikverket, anta utmaningen att hastighetssäkra betydligt fler passager eller bygga planskilda korsningar. Ytterligare åtgärder som behövs är att arbeta med hastighetsanpassning och generellt lägre hastighetsnivåer i tätorter.

4.8. Drift och underhåll av gång- och cykelvägar i tätort

Högt ställda krav för insatstider och standard för både vinterväghållningen och barmarksunderhållet är bland av de viktigaste faktorerna för cyklister trafiksäkerhet. Stor förbättringspotential finns även vad gäller grus- och lövsopning. Målnivån till 2020 är att minst 70 procent av alla kommuner med minst 40 000 invånare har en god kvalitet på underhållet av prioriterade cykelvägar.

Indikator		2013	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel av kommuner med god kvalitet på drift och underhåll av cykelvägar	Nationellt	18%	19%	70%	Inte i linje
	Region Öst	-	-	-	Kan inte mätas

Indikatorn för drift och underhåll av cykelvägar tillkom vid översynen 2012 och används för att fånga upp det stora antal cyklister som skadas allvarligt i singelolyckor. Indikatorn mäts på andel kommuner med minst 40 000 invånare som utför drift och underhåll med god kvalitet på de gång- och cykelvägar som ges högst prioritet inom kommunens centralort eller huvudort. Med god kvalitet menas kvalitet i termer av standardkrav för vinterväghållning, barmarksunderhåll, grus- och lövsopning samt god kvalitetssäkring av de standardkrav som ställs.

Indikatorn mäts genom en enkät vartannat år. Mellan 2013 och 2017 visade indikatorn på en tydlig förbättring. Resultaten från enkäten 2019 på en betydande försämring där andel med god kvalitet är tillbaka på samma nivå som 2013. Sammantaget är bedömningen att målnivån för 2020 inte kommer att nås. Mer information finns i den nationella rapporten.

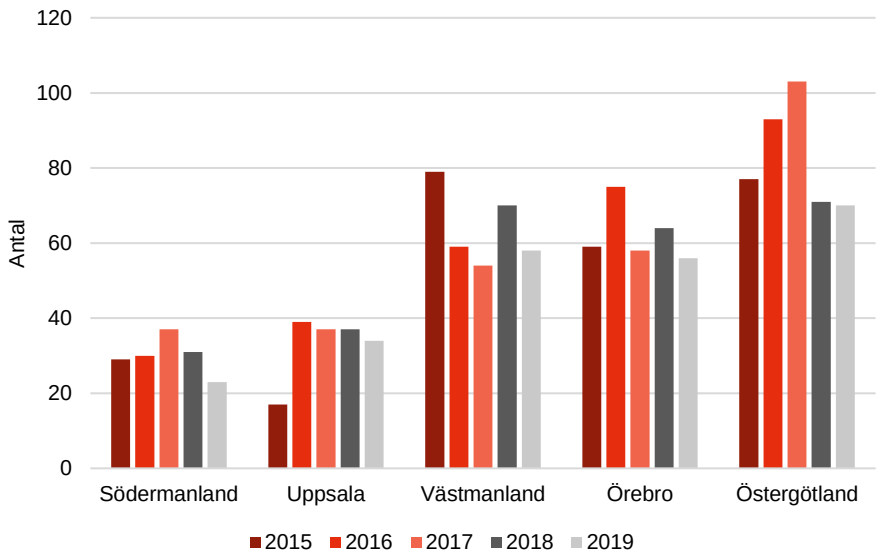
5. Utveckling av omkomna och allvarligt skadade i de olika länen

I detta avsnitt redovisas djupare analyser för under åren 2015 till 2019 för omkomna och allvarligt skadade separat för de fem län som ingår i Region Öst. Data för antal döda baseras på officiell (polisrapporterad) statistik från Strada. Data för antalet allvarligt skadade baseras på personer som i Strada fått den sammanvägda skadegraden allvarligt skadade, vilket innebär skada som av sjukhusen fått skadegraden ISS 9 och högre eller som av Polisens bedömts som svårt skadade.

Notera att med hänsyn till de brister och mörkertal i rapporteringen från såväl polis som sjukvård, som beskrivits i avsnitt 1.3, så är redovisat antal allvarligt skadade underskattningar. Det betyder att det inte går att dra några långtgående slutsatser vad jämförelser mellan olika år och utvecklingen över tid. Fokus ligger därför på analyser av vad som framgår eller dominerar sett till hela femårsperioden.

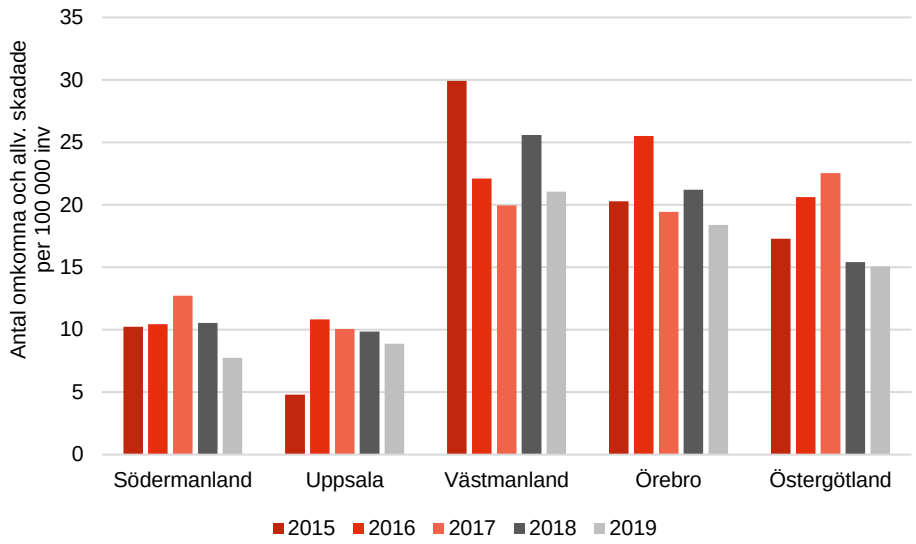
Totalt antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken

Antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken är betydligt lägre i Södermanlands län och Uppsala län jämfört med de övriga länen, se figur 5.1. Notera att denna och den följande figuren ska tolkas med försiktigthet då sjukhusrapporteringen om allvarligt skadade kan variera för respektive län.



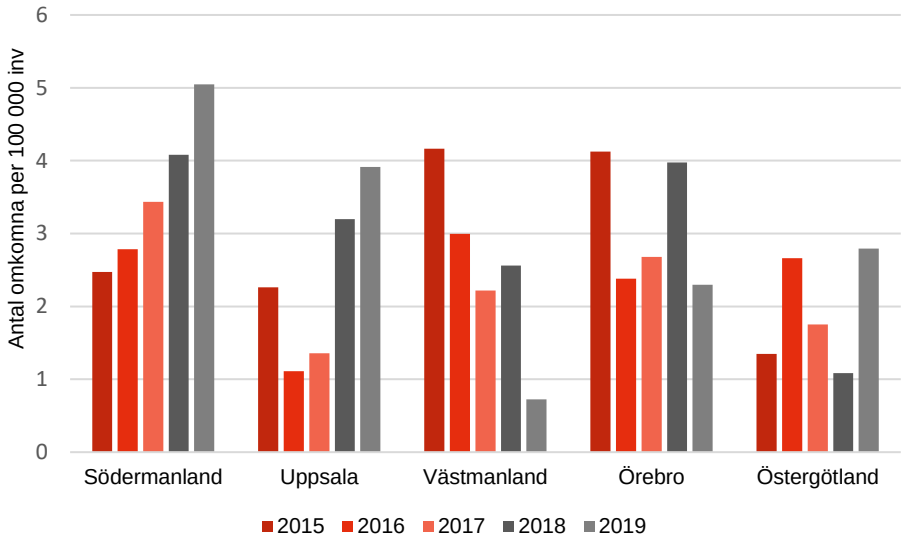
Figur 5.1 *Antal omkomna och allvarligt skadade per län och år. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik.*

Figur 5.2 visar antal omkomna och allvarligt skadade i de olika länen per 100 000 invånare under femårsperioden 2015-2019. Antalet omkomna och allvarligt skadade per 100 000 invånare är högst i Västmanland.



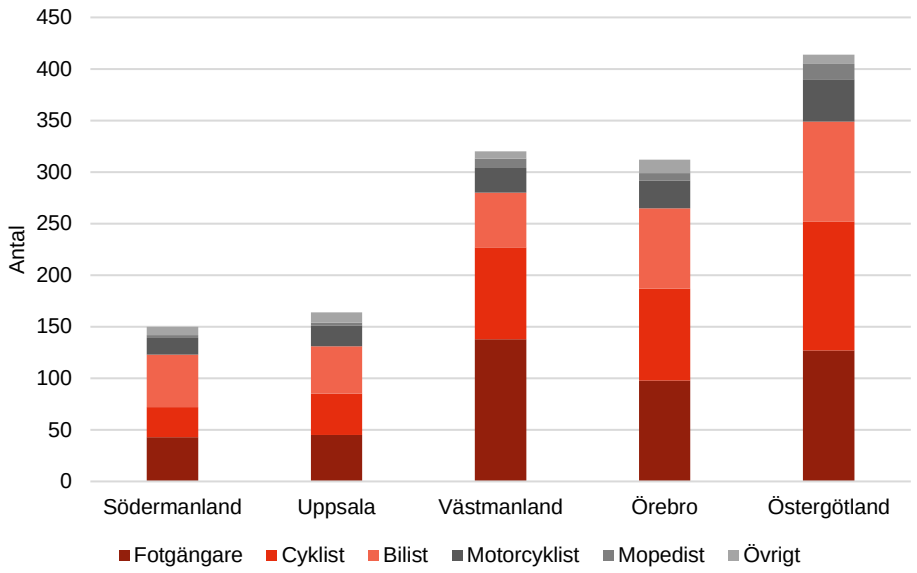
Figur 5.2. *Antal omkomna och allvarligt skadade per län per 100 000 invånare. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB.*

Figur 5.3 visar antal omkomna per i de olika länen per 100 000 invånare under femårsperioden 2015-2019. När enbart de omkomna studeras blir skillnaderna mellan åren väldigt stor. Sammantaget har dock Södermanland och Örebro län haft flest omkomna per 100 000 invånare under den studerade femårsperioden.



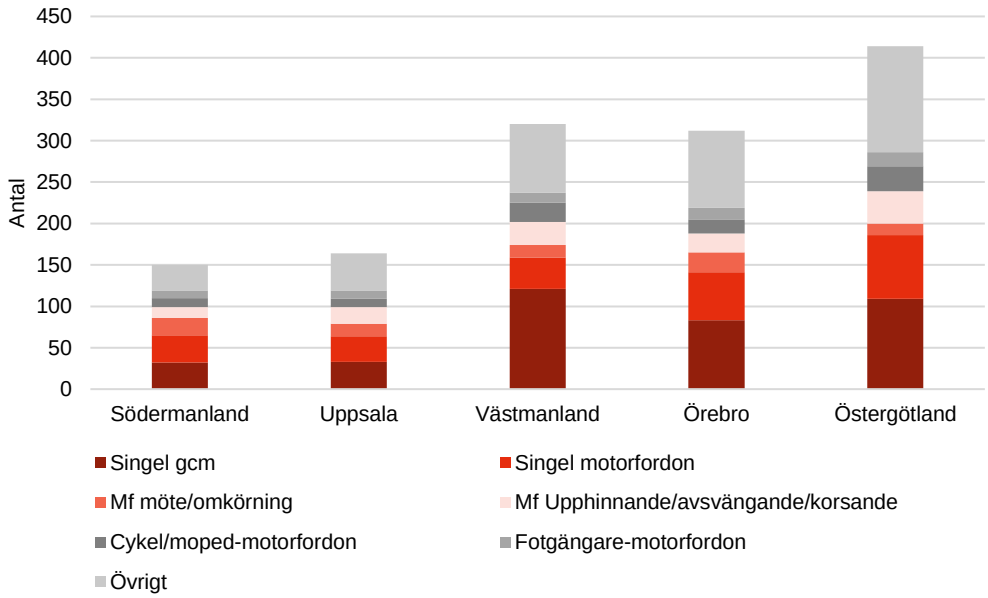
Figur 5.3. *Antal omkomna per län och år samt per 100 000 invånare. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB.*

Figur 5.4 visar antal omkomna och allvarligt skadade per län för olika trafikantgrupper. Bilister är ett samlingsbegrepp och innefattar personbilar, lastbilar samt bussar. I begreppet ingår både förare och passagerare. Som framgår är fotgängare och cyklister särskilt utsatta grupper i Västmanlands, Örebro och Östergötlands län.



Figur 5.4 *Antal omkomna och allvarligt skadade per län och trafikantkategori 2015-2019. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik.*

Figur 5.5 visar antal omkomna och allvarligt skadade per län i olika olyckstyper. I Västmanlands län omkommer och skadas allvarligt flest i singelolyckorna med fotgängare, cyklister och mopedister. Flest omkomna och allvarligt skadade i singelolyckor med motorfordon sker i Östergötlands län.



Figur 5.5 *Antal omkomna och allvarligt skadade per län och olyckstyp. 2015-2019. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik.*

6. Omkomna och allvarligt skadade på statlig järnväg

Varje år omkommer mellan 85 och 100 personer på svensk järnväg. Cirka 80 procent av olyckorna är självmord. Övriga olyckor rör personer som av någon anledning befunnit sig på spåret, plankorsningsolyckor samt elolyckor vid högspänningsanläggningar.

Nationellt har Trafikverket under perioden 2015-2020 satsat en miljard kronor på åtgärder som ska förhindra att obehöriga tar sig in i spårområdet. Det handlar bland annat om att sätta upp två meter höga stängsel som är svåra att klippa sönder, och komplettera med kameror på utsatta sträckor. Åtgärderna syftar till att göra det svårare för obehöriga personer att ta sig in i det livsfarliga spårområdet - och om de gör det ska de kunna upptäckas. Ytterligare åtgärder som genomförts rör bland annat plankorsningar, skydd vid plattformsändarna och tydligare skyltning.

Enligt regeringens hänsynsmål ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas så att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt och antalet ska minska fortlöpande. 2012 beslutade Trafikverket om målet att halvera antalet omkomna i personolyckor på det statliga järnvägsnätet från 110 år 2010 till högst 55 år 2020. Det innebär att antalet omkomna behöver minska med i genomsnitt åtta personer per år under perioden 2016–2020. För Region Öst innebär målet att antalet omkomna ska minska från 23 år 2010 till 11 år 2020. Under 2019 visar resultatet ett utfall på 25 omkomna i Region Öst och 100 omkomna nationellt.

Indikator		2010	2019	Mål 2020	Utveckling
Antal omkomna på statliga järnvägsnätet (inklusive självmord)	Nationellt	110	100	55	Inte i linje
	Region Öst	23	25	11	Inte i linje

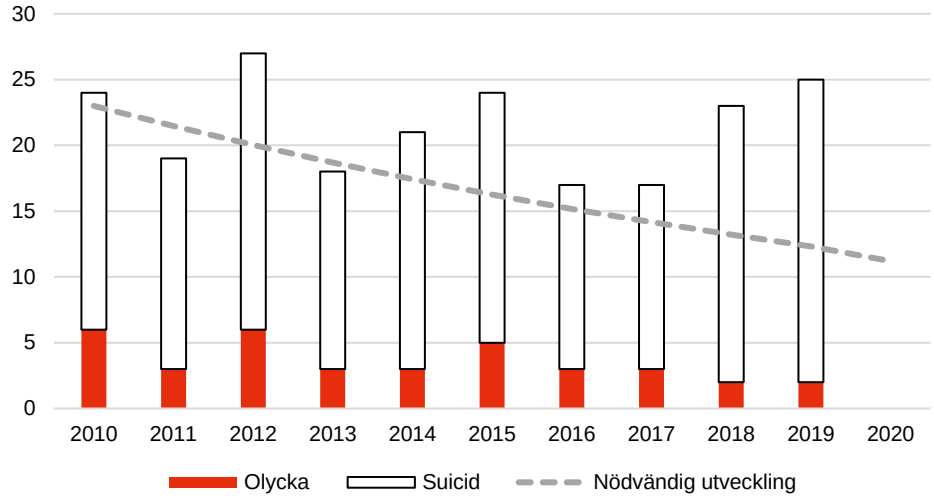
Till skillnad från väg ingår självmord i statistiken. Som omkommen inom järnväg (eller annan bantrafik) räknas enligt Transportstyrelsen en person som avlidit inom 30 dagar till följd av olycka i järnväg, spårväg och tunnelbana. Som allvarligt skadad räknas en person som till följd av olycka har blivit inlagd på sjukhus i 24 timmar eller mer.

En personolycka definieras som en olycka där en person avlider (inklusive självmord) eller skadas. Med personpåkörning menas olyckor som uppstår innanför spårområdet, som oftast orsakas av obehöriga men även exempelvis hopp från broar.

Ofta delas personolyckor upp i personpåkörningar, plankorsningsolyckor och övrigt (exempelvis el, urspårning). Som plankorsningsolycka räknas påkörning av vägtrafikanter, det vill säga påkörda fordon och personpåkörningar (fotgängare och cyklister). Fotgängare och cyklister tillkom 2010, vilket påverkar utfallet.

Analys och diskussion

Figur 6.1 visar antal omkomna på det statliga järnvägsnätet i Region Öst och den nödvändiga utvecklingen för att regionen ska bidra till att målet nås. Antalet ligger för närvarande inte linje med utvecklingen som krävs.

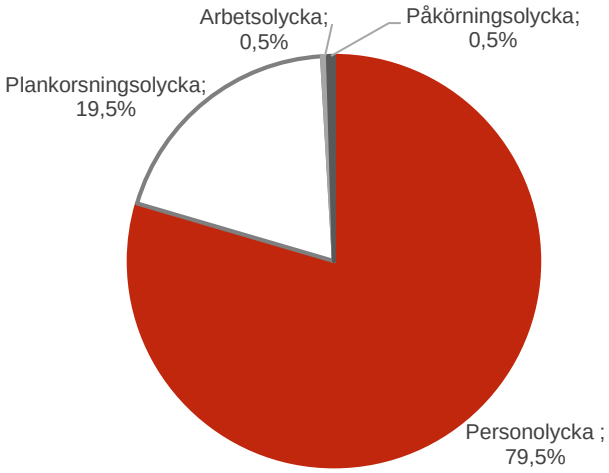


Figur 6.1 *Antal omkomna i olyckor (personolyckor, plankorsningsolyckor, arbetsolyckor och påkörningsolyckor) och suicid på det statliga järnvägsnätet i Region Öst 2010–2019 samt nödvändig utveckling till 2020. Källa: Trafikverket.*

Under perioden 2010-2019 har totalt 215 personer dödats i olyckor på statlig järnväg. Majoriteten av dessa, 179 dödsfall, är självmord. Utöver de omkomna har ytterligare 27 personer blivit allvarligt skadade under perioden. Nio av dessa var försök till suicid.

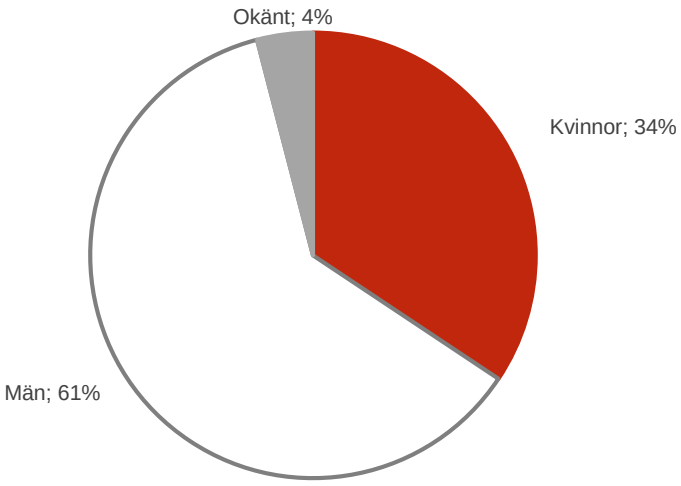
Även om utfallet 2019 var något högre än tidigare år i Region Öst, så är det viktigt att framför allt fokusera på den långsiktiga trenden. Den långsiktiga utvecklingen på nationell nivå visar en minskning av omkomna – för Region Öst är det svårt att utläsa någon trend, men de två senaste åren har antalet omkomna i olyckor varit lägre än tidigare år. Dock har det skett en ökning av självmord de senaste två åren.

Figur 6.2 visar fördelningen mellan olika typer av olyckor med dödlig utgång. Självmord förekommer främst i personolyckor, men finns även i plankorsningsolyckor och påkörningsolyckor.



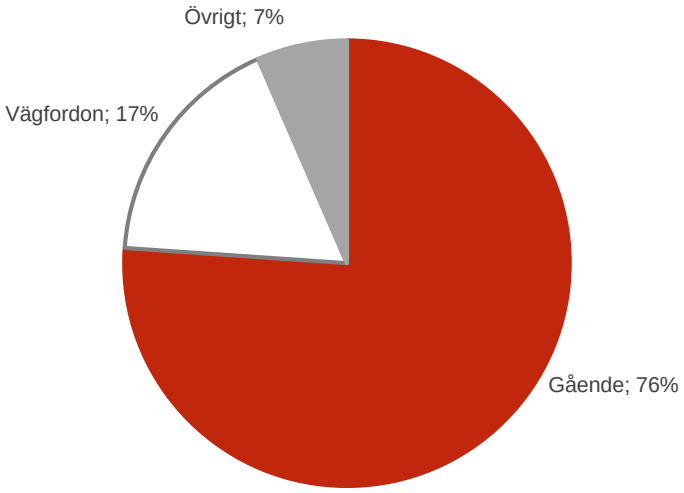
Figur 6.2 *Fördelning mellan olika typer av dödsolyckor 2015-2019 på det statliga järnvägsnätet i Region Öst. Källa: Trafikverket*

Figur 6.3 visar antal omkomna och allvarligt skadade i personolyckor fördelat efter kön under perioden 2015-2019. Nästan dubbelt så många män har dödats eller skadats allvarligt, 62 procent, jämfört med kvinnor, 34 procent.



Figur 6.3 *Omkomna och allvarligt skadade i personolyckor 2015-2019 på det statliga järnvägsnätet i Region Öst fördelat på kön. Källa: Trafikverket.*

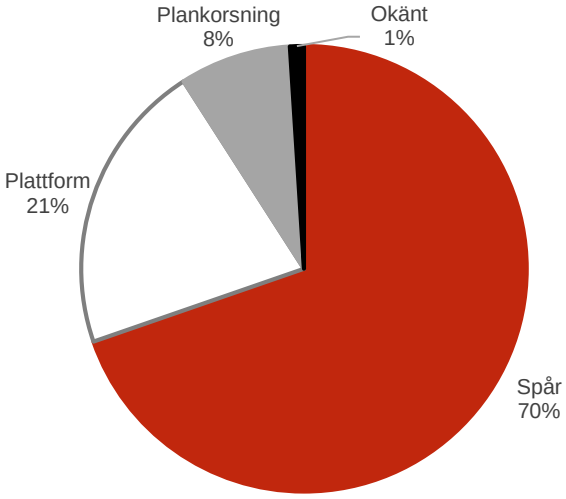
Figur 6.4 visar antal omkomna och allvarligt skadade i plankorsningsolyckor fördelade på trafikantkategori. Majoriteten av omkomna och allvarligt skadade utgörs av gående.



Figur 6.4 *Omkomna och allvarligt skadade i plankorsningsolyckor 2015-2019 på det statliga järnvägsnätet i Region Öst fördelat på kön. Källa: Trafikverket.*

Access till spåren

Merparten av de omkomna och allvarligt skadade är personer som obehörigt vistas på spåren. Majoriteten, 70 procent, av de omkomna och skadade bedöms ha tagit sig ut genom direkt tillgång till spåren, exempelvis på sträckor där det inte finns stängsel eller genom glipor eller uppklippta stängsel eller klättring över barriärer. 21 procent bedöms ha tagit sig ut via plattformarna på stationerna och endast en mindre del, 8 procent, har skett på eller intill plankorsningar.



Figur 6.5 *Omkomna och allvarligt skadade i personpåkörningar på det statliga järnvägsnätet i Region Öst fördelat efter hur de bedöms ha tagit sig ut i spårområdet. Källa: Trafikverket.*

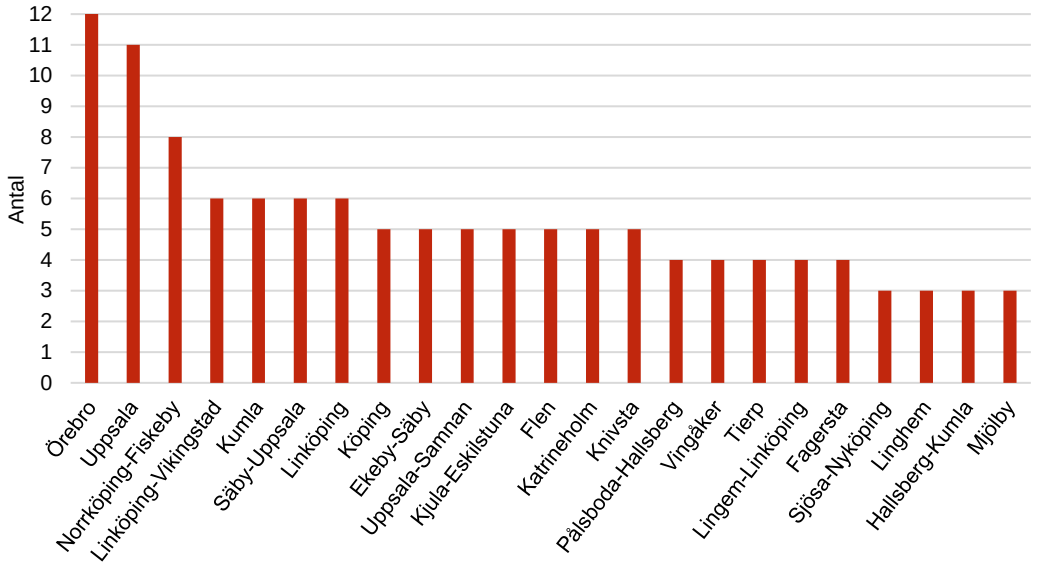
I Figur 6.6 visas var olyckorna på järnvägsnätet skett i regionen under 2013-2019 samt hur många som dödats/skadats allvarligt i dem. Av figuren framgår tydligt vilka sträckor som är mest olycksdrabbade.



Figur 6.6 Var olyckorna på järnvägsnätet skett i regionen under 2013-2019. Källa: Trafikverket.

Trafikverkets strategi för att nå etappmålet för omkomna och skadade på statlig järnväg har varit att åtgärda de värst utsatta platserna och sträckorna först. I Region Öst är många av dessa sträckor kopplade till större tätorter. De mest drabbade sträckorna vad gäller personpåkörningar längs det statliga järnvägsnätet i regionen visas i figur 6.7. Med mest drabbade innebär här sträckor och platser med fler än tre omkomna eller allvarligt skadade under den senaste tioårsperioden. Platserna med tre eller färre omkomna eller allvarligt skadade är många, men redovisas alltså inte här.

Ett förtydligande är att när det gäller benämningen av sträckorna är det namnet Trafikverket använder är för en så kallad driftplats. Driftplatsen, exempelvis Uppsala, omfattar oftast en längre sträcka än själva stationen och plattformen. En sträcka mellan två driftplatser, exempelvis Uppsala-Samman omfattar inte driftplatserna Uppsala eller Samman, utan endast sträckan mellan dessa. Det finns därför ingen risk för dubbelräkning av antal omkomna och allvarligt skadade personer.



Figur 6.7 *Antal omkomna och allvarligt skadade i personpåkörningar på de mest drabbade sträckorna på det statliga järnvägsnätet i Region Öst 2010–2019. Endast sträckor med fler är tre omkomna eller allvarligt skadade under perioden visas. Källa: Trafikverket.*

De viktigaste åtgärderna för att försvåra och förhindra obehöriga i spår är att skalskyddet håller hög standard samt att upptäcka och reagera om obehöriga tar sig ut i spårområdet.

För att få fram bättre planerings- och prioriteringsunderlag kommer Region Öst under 2020 att föreslå start av utredning med inriktning trafiksäkerhet. Ett exempel är att genomföra stråkanalyser gällande regionens plankorsningar, utöver de som identifierats i regeringsuppdraget.

Stängsling i Region Öst

Trafikverket arbetar med att göra järnvägen säkrare runt om i landet. I dag finns det sträckor som är oskyddade, och olyckorna händer när obehöriga rör sig på eller korsar spåren. Det finns en stor fara i att korsa eller gena över järnvägen som kan leda till förödande olyckor. Trafikverket på nationell nivå och Region Öst arbetar för att minska antalet olyckor på järnvägen som sker och stängsling är en betydande del i det. Inom Region Öst finns cirka 340 mil järnväg.

Samtliga olyckor som har skett under de senaste 10 åren har analyserats, och de mest olycksdrabbade sträckorna har identifierats. Från 2015 har Region Öst satsat intensivt på att stärka skyddet genom att sätta upp nya stängsel och grindar. Vid utgången av 2018 har drygt 76 kilometer av järnvägsnätet i regionen åtgärdats, varav cirka 23 kilometer under 2018. Det handlar både om helt nya sträckor som fått stängsel och att gamla eller låga stängsel har bytts ut till kraftigare och högre. De närmaste åren kommer ytterligare några sträckor att

åtgärdas. Under perioden 2021-2023 planerar Region Öst att stängsla totalt 7800 meter vid nio stycken platser.

Det går inte att säga hur dödssiffrorna sett ut om de åtgärder som genomförts inte gjorts, men vi är övertygade om att arbetet med stängsling gör nytta. Generellt gäller att påkörningar inte inträffar där man stängslar med panelstängsel. Dock tar stängslet slut någonstans och där noteras då händelser. Det finns alltså en oro att olyckor kan ”flytta på sig” i takt med att man åtgärdar olyckstäta sträckor.

Åtgärder för säkra plankorsningar i Region Öst

Inom Region Öst finns knappt 900 plankorsningar med järnvägen i drift. 546 av dessa är utrustade med skydd av något slag och av dessa motsvaras ca 41 procent av helbom och 25 procent av halvbom. Resterande skydd utgörs av kryssmärke samt ljud- och/eller ljussignal. Trafikverket arbetar löpande med att bygga bort och förbättra säkerheten vid plankorsningar framförallt när kapaciteten förbättras på järnvägen. I och med regeringsuppdraget (N2019/00388/TIF) från och med 2019 och framåt kommer fokus att ligga på mer riktade säkerhetshöjande insatser. En åtgärd för att minska risken för personpåkörning vid plankorsningar kan exempelvis vara att minska det totala antalet plankorsningar inom samma geografiska område. En annan både effektiv och kostsam åtgärd är att bygga planskildheter. Övriga plankorsningar kan främst säkras med att siktkrav uppfylls eller att man slopar korsningar alternativt förbättrar med halv-eller helbom.

En bomåtgärd genomfördes under 2019. Mellan 2015-2019 har åtgärder genomförts för att bygga bort totalt 26 plankorsningar inom Region Öst, ytterligare 6 plankorsningar ligger i plan för att byggas bort fram till 2025. Mellan 2020-2025 planeras nationellt ytterligare en stor satsning på att genomföra åtgärder på totalt cirka 70 plankorsningar, varav 24 i Region Öst.

Utveckling

Då antalet omkomna på järnvägen är relativt få kan variationerna i utfall från år till år bli stora. Nationellt har det skett en liten minskning jämfört med 2010. I Region Öst är variationerna mellan åren stora och det går därför inte att göra någon bedömning jämfört med 2010. Sammantaget är bedömningen att utvecklingen inte sker i nödvändig takt för att nå halveringsmålet till 2020. Det gäller såväl nationellt som regionalt. En viktig del i det är att den absolut största delen av omkomna och allvarligt skadade är suicid, vilket innebär att faktorer som Trafikverket inte råder över spelar en avgörande roll för utfallet. Därför är samverkan med fler aktörer inom verksamheten viktig.

En ny typ av åtgärd för svensk järnväg är så kallade pyramidplattor, som är stora mattor av gummi med uppbyggda pyramider. I dagsläget har Trafikverket lagt ut mattor på ett fåtal platser i landet, men planen är att mattorna framöver ska användas i större skala som komplement till stängsel och kameror.

Åtgärder för att förhindra personpåkörningar bedöms förutom att minska omkomna och allvarligt skadade även att generera andra nyttor i form av minskade tågförseningar, minskad skadegörelse och stöd, bättre kapacitetsutnyttjande med mera. I dagsläget går det inte att göra någon ekonomisk värdering av dessa nyttor, men de är faktorer som bör vägas in vid prioritering och val av åtgärder.

7. Diskussion och slutsatser

De senaste tio åren har befolkningen i regionen ökat med 10 procent. Trots den kraftiga befolkningsökningen och ett ökat trafikarbete har antalet omkomna på väg inte ökat på motsvarande sätt. Det samma gäller för omkomna i olyckor på statlig järnväg, dock ej för självmordsrelaterade incidenter. I ett nationellt perspektiv har regionen något lägre antal omkomna i vägtrafikolyckor per invånare jämfört med rikssnittet. Nedan presenteras och diskuteras de slutsatser som kan dras från analysen av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst för 2019.

Omvärldsfaktorerna var stabila

Generellt var det mycket små förändringar av de olika omvärldsfaktorerna mellan 2018 och 2019, så dessa bör endast ha haft en mindre påverkan på utfallet av antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Att det inte varit någon generell trafiktillväxt och att Sveriges ekonomi är inne i en avmattningsfas kan ha haft en positiv påverkan på trafiksäkerhetsutfallet.

Utvecklingen av antal omkomna i vägtrafiken

Majoriteten av de omkomna i regionen är bilister och motorcyklister. Av dessa omkommer flest i singelolyckor på statliga vägar med hastighetsgräns 70-90 km/tim. De flesta omkomna fotgängare och cyklister har kolliderat med motorfordon på kommunala vägar med hastighetsgränser under 60 km/tim. Andelen omkomna på det statliga regionala vägnätet har mellan åren 2015-2020 varit högre än på det kommunala vägnätet. Dock har antalet omkomna på det kommunala vägnätet ökat under perioden 2015-2019, medan andelen på det statliga regionala vägnätet har minskat något. Åtgärder behövs för att minska omkomna på både statligt och kommunalt vägnät. På det kommunala vägnätet handlar det främst om att förbättra säkerheten för de oskyddade trafikanterna. På det statliga vägnätet handlar det istället främst om att åtgärda brister i mittseparering och sidoområdena och att anpassa hastighetsgränserna utifrån vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Samtidigt är det väsentligt att kraftigt öka hastighetsefterlevnaden. För att nå detta behövs insatser från såväl Trafikverket, kommuner som Polisen.

Genom Trafikverkets djupstudier kan det fastställas att förare som medvetet färdas i hastigheter klart över gällande hastighetsgränser är en betydande del av problembilden i dödsolyckor. 2019 bedöms endast 48 procent av trafikarbetet på det statliga vägnätet ske inom gällande hastighetsgräns, vilket är en oacceptabelt låg nivå. Efterlevnaden är sämst bland motorcyklister och tung trafik. Tunga fordon med släp har lägst andel trafikarbete inom gällande hastighetsgräns. Överhastigheter innebär inte bara låg trafiksäkerhet utan också ökade problem med buller och dålig luft, vilket också leder till lidanden och dödsfall.

Drygt hälften av dödsolyckorna med motorcyklister är förknippade med en eller flera grova felhandlingar, som alkohol, droger, hastigheter långt över gällande hastighetsgränser och olovlig körning. Idag finns inga färdiga strategier för att anpassa vägtransportsystemet till ett säkert system för motorcyklister. Regelefterlevnad bland motorcyklister är därför väsentlig.

Under perioden 2015-2019 har 20 procent av alla omkomna i regionen omkommit i alkohol- och drogrelaterade olyckor. Andelen alkoholpåverkade har varierat de senaste åren, medan de drogpåverkade minskat något.

Utvecklingen av antal allvarligt skadade i vägtrafiken

I regionen har totalt cirka 670 personer under perioden 2017-2019 rapporterats som allvarligt skadade i trafiken enligt sjukvårdsstatistiken (skadegrad ISS 9 eller högre). Under 2019 rapporterade dock något färre allvarligt skadade än under de två föregående åren.

För att minska antalet allvarligt skadade måste det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet sätta fokus på ökade insatser för cyklister och fotgängare, och i viss mån för bilister. I det korta perspektivet handlar det för cyklister och fotgängare om att som väghållare hålla en kontinuerligt god och hög standard på drift och underhåll av gång- och cykelvägar. Vad gäller underhåll krävs skärpta krav och insatstider för både vinterväghållningen och barmarksunderhållet. Stor förbättringspotential finns även vad gäller grus- och lövsopning. I det lite längre perspektivet handlar det om att ta ökad hänsyn till fotgängares och cyklisters behov och säkerhet vid utformning av infrastrukturen. Hastighetsanpassning och hastighetsdämpande åtgärder på stråk med många fotgängare och cyklister, utbyggnad av gång- och cykelvägar och hastighetssäkrade GCM-passager är de områden som har störst betydelse för att öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

Andra aktörers ansvar

Polisens övervakning av nykterhet, hastigheter och bilbältesanvändning har stor betydelse för att utvecklingen av dessa indikatorer och därmed utfallet av antal omkomna och allvarligt skadade. Det är avgörande, såväl på kort som på lång sikt, att Polisen fortsätter och även intensifierar sitt arbete i enlighet med sin trafiksäkerhetsstrategi. En viktig del av den nya strategin är att Polisen ska synas på många platser under kort tid. På längre sikt blir det viktigt med innovativa lösningar, som ny fordonsteknik, egenkontroller av näringslivets och organisationers transporter och nya typer av försäkringar.

För det kommunala trafiksäkerhetsarbetet är det främst fokus på hastighetsanpassning, säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt god kvalitet på drift-och underhåll av gång- och cykelvägar.

NTF:s mätningar 2019 visar att regionen har en lägre andel som använder bilbälte jämfört med landet som helhet och den har lägst andel cykelhjälmsanvändare bland regionerna. Även om användningen bilbälte är hög så är många, en tredjedel, av de som omkommer i personbil obältade.

Utvecklingen av omkomna och skadade på statlig järnväg

På det statliga järnvägsnätet minskar antalet omkomna och allvarligt skadade inte i den takt som är nödvändig för att nå halveringsmålet till 2020. Det gäller såväl nationellt som regionalt. En viktig del i det är att olyckorna till största delen är självmord och självmordsförsök.

Frågan om att minska självmorden på järnvägen är komplex det är tydligt att det behövs mer än de fysiska åtgärder som idag finns till buds. Det krävs en samverkan mellan flera samhällsaktörer (där Trafikverket är en aktör), inom olika ansvarsområden. Inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige är Trafikverket en viktig aktör och initiativtagare, men ett stort ansvar ligger även på andra aktörer att initiera och genomföra åtgärder och att driva en fördjupad samverkan.

Referenser

Carlsson, A., Björketun, U., Vadeby, A., 2012. Säker framkomlighet. Trafiksäkerhetseffekter på mitträfflade vägar. VTI-notat 28-2012.

Forsman Å. , 2011. Rattfylleriets utveckling – mätserie baserad på data från polisens övervakning. VTI. Dnr: 2010/0543-22

NTF Rapport. Användning av bilbälte 2019.
https://ntf.se/media/39671/ntf-rapport-balte-2019-5.pdf
Hämtad 2020-07-07

NTF Rapport. Användning av cykel- och mopedhjälm 2019.
https://ntf.se/media/39668/ntf-rapport-hjalm-2019-4_191120.pdf
Hämtad 2020-12-03

Trafikverket, 2019. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Trafikverket Publikation 2020:120.

Trafikverket, 2019. Anpassade hastighetsgränser presenteras i olika kartor på.
https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/andradehastighetsgranser/

Trafikverket, 2017. Motivbilaga Säkerhetsklassificering av vägnät. Trafikverket Publikation 2017:103

Trafikverket, 2012 (reviderad december 2020). Hastighetsundersökningen 2012, Regionala skattningar. Trafikverket Publikation 2013:098.

Trafikverket, 2017. Hastighetsundersökning 2016. Trafikverket Publikation 2016:154.

Trafikverket, 2012. Nya krockvåldskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil, 2012, PM, Ärendenummer: TRV 2012/69993

Vadeby, A., Anund, A. 2020. Hastigheter på kommunala gator i tätort. Resultat från mätningar 2019. VTI rapport 1030. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

VTI, Niska och Eriksson, Rapport 801, Statistik över cyklisters olyckor, faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling, 2013

Statistikuppgifter

Arbetsförmedlingen, 2007-2019. Öppet arbetslösa, 16-64 år

Djupstudieklienten, 2007-2019. Bältesanvändning i personbil (dödade med känd bältesanvändning)

Djupstudieklienten, 2007-2019. Alko dödade pb-förare

SCB, Befolkning per åldersgrupp och län 2019

STRADA, 2008-2019. Polisrapporterad statistik och sjukhusrapporterad statistik

Trafikverket, 2004-2016. Regionalt hastighetsindex

Trafikverket, 2019. Väglängder med hastighetsgräns över 80 km/tim

Transportstyrelsen, 2000-2019. Dödade på järnväg 2000-2019

VTI/Markör , 2008-2019. Cykelhjälmsanvändning fördelad på ort och cyklistkategori

Region Örebro län

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och infrastruktur, Simon Jäderberg

Datum
2021-09-29

Beteckning
Tjänsteanteckning
Dnr: 20RS4413

Strategisk hållbarhetsbedömning för länsplan 2022–2033



Förord

Region Örebro län har under våren 2021 fram till mars 2022 arbetat med att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033. Trivector Traffic AB anlitades under hösten 2020 för att genomföra en strategisk hållbarhetsbedömning (strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning) av länsplanen, både remissversionen av länsplanen och den slutgiltiga versionen. Bedömningen redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken.

Arbetet med att bedöma konsekvenserna av planen inleddes under juni 2021 och avslutades i mars 2022. Arbetet har utgått från ett arbetssätt där bedömningskriterier används som ett verktyg för att definiera hur effekter och konsekvenser av infrastrukturåtgärder kan bedömas och beskrivas. Ett syfte med bedömningskriterierna är också att beskriva hur kriterierna relaterar till de transportpolitiska målen, jämställdhetsmålet, prioriterade nationella mål i länet samt regionala mål och strategier.

I en parallell process har regionen arbetat med att prioritera och konkretisera planens omfattning i linje med regionala mål. Ett samarbete med lokala aktörer, politiker och tjänstepersonerna i regionen har bidragit till en öppen dialog för prioritering av planens satsning.

Det slutgiltiga planalternativet och tillhörande konsekvensbedömning jämförs med nollalternativet. Här antas att nollalternativet innebär att den politiska inriktning som finns i den gällande planen (2018–2029) gäller även i kommande planperiod (2022–2033), med andra ord att fördelningen mellan åtgärdsområden är densamma, men att de totala medlen för varje åtgärdsområde utökas i relation till den totala ökade planramen.

Konsekvensbedömningen visar att planalternativet i stor utsträckning bidrar till positiva effekter, alternativt neutrala effekter, i förhållande till måluppfyllnad av framför allt det transportpolitiska funktionsmålet (se Figur 24). Detta gäller särskilt för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder på det regionala vägnätet samt statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder och då gäller det framförallt ett positivt bidrag till fokusområden medborgarnas resor, tillgänglighet regionalt, jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning). Samma åtgärder bidrar generellt i positiv riktning avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet. Cykelåtgärder på det regionala vägnätet bidrar dock till utsläpp i byggskedet.

När det gäller större vägombyggnader bidrar de i positiv riktning avseende exempelvis fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter och tillgänglighet regionalt, samt trafiksäkerhet men påverkan är neutral avseende flera av de sociala aspekterna, såsom inkludering och sammanhållning. Länsväg 244 Lilla Mon-Stribergskorset bidrar dock positivt avseende jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning) eftersom stora satsningar för cykel och kollektivtrafik. Påverkan är dock i allt väsentligt negativ avseende klimat och landskap.

Det bör också nämnas att det slutgiltiga planalternativet bidrar något mer i positiv riktning avseende hänsynsmålet och funktionsmålet jämfört med remissversionen av planförslaget.

Från Trivectors sida har Christian Dymén varit projektledare och utredare har varit Kristoffer Levin, Malin Mårtensson och Kristen Koehler. I arbetet har Hanna Wennberg varit kvalitetsansvarig. Region Örebro läns kontaktperson för uppdraget har varit Simon Jäderberg.

Stockholm, mars 2022.
Christian Dymén, projektledare Trivector

Inledning 6

Länsplan för regional infrastrukturplanering 6

Strategisk miljöbedömning 6

Social konsekvensbedömning 7

Genomförande av hållbarhetsbedömning för Länsplan 2022 8

Mål, avgränsning och bedömningsgrunder 11

Styrande nationella och regionala mål 11

Regionala mål 15

Avgränsning 20

Bedömningskriterier och analysmetoder 21

Nulägesbeskrivning 32

Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband 32

Jämlikhet och inkludering 37

Tillgänglighet och resande i vardagsliv och räckvidd 38

Hälsofrämjande arbete för en jämlik hälsa 45

Miljö, hälsa, landskap och trafiksäkerhet 49

Hållbarhetsbedömning av nytt planförslag 57

Nytt planförslag och nollalternativ 57

Bedömning av alternativa planinriktningar 57

Bedömning av åtgärder i planalternativet 60

Planalternativet jämfört med nollalternativet 68

Planalternativet jämfört med nollalternativet: Betydande miljöpåverkan 69

Planalternativet jämfört med nollalternativet: Sociala konsekvenser 70

Slutsatser, vägar framåt och uppföljning 73

Sammanfattning av effekter av studerade åtgärder 73

Åtgärder och uppföljning för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan....74

Målkonflikter 75

Hur kan länsplanen följas upp för att bidra till sammanhållning, inkludering och hälsofrämjande 76

Vad krävs för måluppfyllelse utöver länsplanen? 77

Bilaga 1: Sammanställning av inkomna synpunkter under avgränsningssamråd för strategisk hållbarhetsbedömning 80

Inledning....80

Inkomna remissvar....80

Övergripande remissvar....81

Strategisk miljöbedömning 81

Social konsekvensbeskrivning 83

Bilaga 2: Tre olika tidiga planscenarier 86

Inledning

Länsplan för regional infrastrukturplanering

Vad är en länsplan

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom nationell plan för transportinfrastruktur samt länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men revideras vart fjärde. De nya planer som nu tas fram kommer att gälla för perioden 2022–2033.

Varje region i Sverige ansvarar för att ta fram en länsplan. I Örebro län är det således Region Örebro som är länsplaneupprättare. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Investeringarna delas in större vägombyggnader, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö samt gång- och cykelvägar. Kollektivtrafikåtgärder planeras tillsammans med varje läns regionala kollektivtrafikmyndighet. Länsplanens investerade medel kan också användas för medfinansiering till objekt i Nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.

Den nationella planen omfattar investeringar på nationella vägar (Europavägar) och järnvägsnätet, samt drift- och underhåll på hela det statliga väg- och järnvägsnätet.

Strategisk miljöbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länstransportplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken[1] uppfylls.

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål.

[1] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

Strategisk miljöbedömning av länsplaner

Avgränsningssamråd. Avgränsning av MKB skickas till berörda remissinstanser. Formellt samrådsmöte med berörd Länsstyrelse.

Miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram som biläggs det planförslag som går ut på remiss.

Beaktande av remissvar. Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen antas.

Planrevidering. Om länsplanen uppdateras inför redovisning till regeringen eller slutlig fastställelse ska också MKBn uppdateras.

Särskild sammanfattning. När det slutliga planförslaget antas ska en särskild sammanfattning tas fram som beskriver;

1. hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet,
2. hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter,
3. skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts och
4. vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955)

Miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla:

- Sammanfattning av planens innehåll.
- Identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ.
- Nollalternativ (miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs).
- Nulägesbeskrivning (miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt och befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet.
- Identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra.
- Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter.
- Sammanfattning av de överväganden som har gjorts bakom val av alternativ.
- Redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.
- Sammanfattning av punkterna ovan.

Social konsekvensbedömning

Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Numera efterfrågas dock alltmer en belysning av de sociala konsekvenserna av åtgärder och planer i nationell och regional infrastrukturplanering.

Det centrala i en social konsekvensbedömning är att bidra till att transportplaneringen kan tillgodose olika befolkningsgruppers förutsättningar och värderingar. Det är viktigt att ställa frågor såsom: Vem får del av samhällets investeringar? Vem gynnas respektive missgynnas av åtgärderna i planen? Vilka sociala positiva och negativa sociala konsekvenser bidrar vi till? Hur kan vi bidra till att utjämna skillnader mellan grupper? Det finns en betydande potential att genom åtgärder i transportsystemet påverka social hållbarhet.

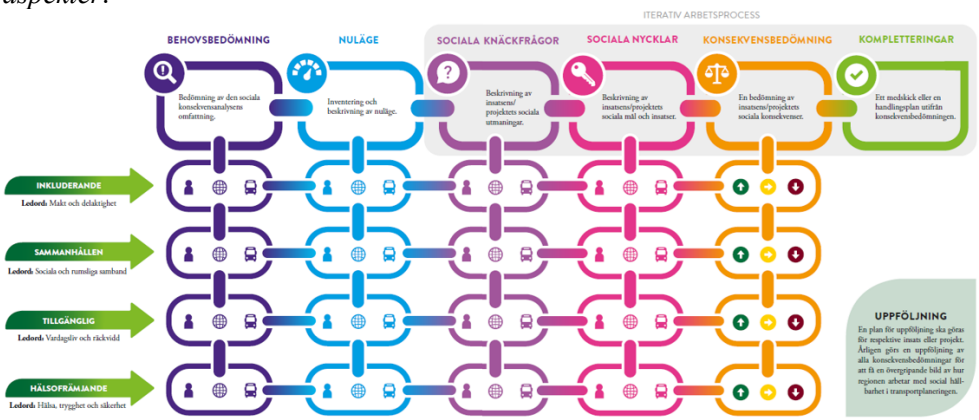
Den sociala konsekvensbedömningen för länsplanen som genomförts inom ramen för den strategiska konsekvensbedömningen för länsplan 2022–2033 är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector och White Arkitekter. Denna SKB-modell bygger på liknande tillvägagångssätt och

aspekter som modeller för social konsekvensbedömning som flera av de större kommunerna tillämpar, men är anpassad för regional transportplanering.

Enligt SKB-modellen genomförs en social konsekvensbedömning i sex steg: (1) behovsbedömning, (2) nulägesbeskrivning, (3) sociala knäckfrågor, (4) sociala nycklar, (5) konsekvensbedömning och (6) kompletteringar. De olika stegen utgår från fyra sociala aspekter: *Inkluderande*, *Sammanhållen*, *Tillgänglig* och *Hälsofrämjande*. Figur 1 ger en översikt för modellen.

Avstamp görs i nulägesbeskrivningen för att identifiera sociala knäckfrågor, det vill säga de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen. De sociala nycklarna blir då de mål som länsplanen ska arbeta i riktning mot för att hantera knäckfrågorna. Olika geografiska analyser görs i GIS för att ytterligare belysa nuläget och för att utgöra underlag för den konsekvensbedömning av åtgärderna i länstransportplanen som görs. Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärder i potter med utgångspunkt i bedömningsgrunder som svarar mot olika sociala aspekter (Inkluderande, Sammanhållen, Tillgänglig, Hälsofrämjande). Slutligen görs en jämförande analys av planförslagen utifrån de sociala konsekvenserna och slutsatser dras. Behov av eventuella kompletterande åtgärder identifieras.

Mer information om de olika stegen och aspekterna finns att läsa i skriften *Social konsekvensanalys i regional transportplanering: Verktyg för att inkludera sociala aspekter*.[2]



Figur 1 Modell för social konsekvensbedömning.

Genomförande av hållbarhetsbedömning för Länsplan 2022

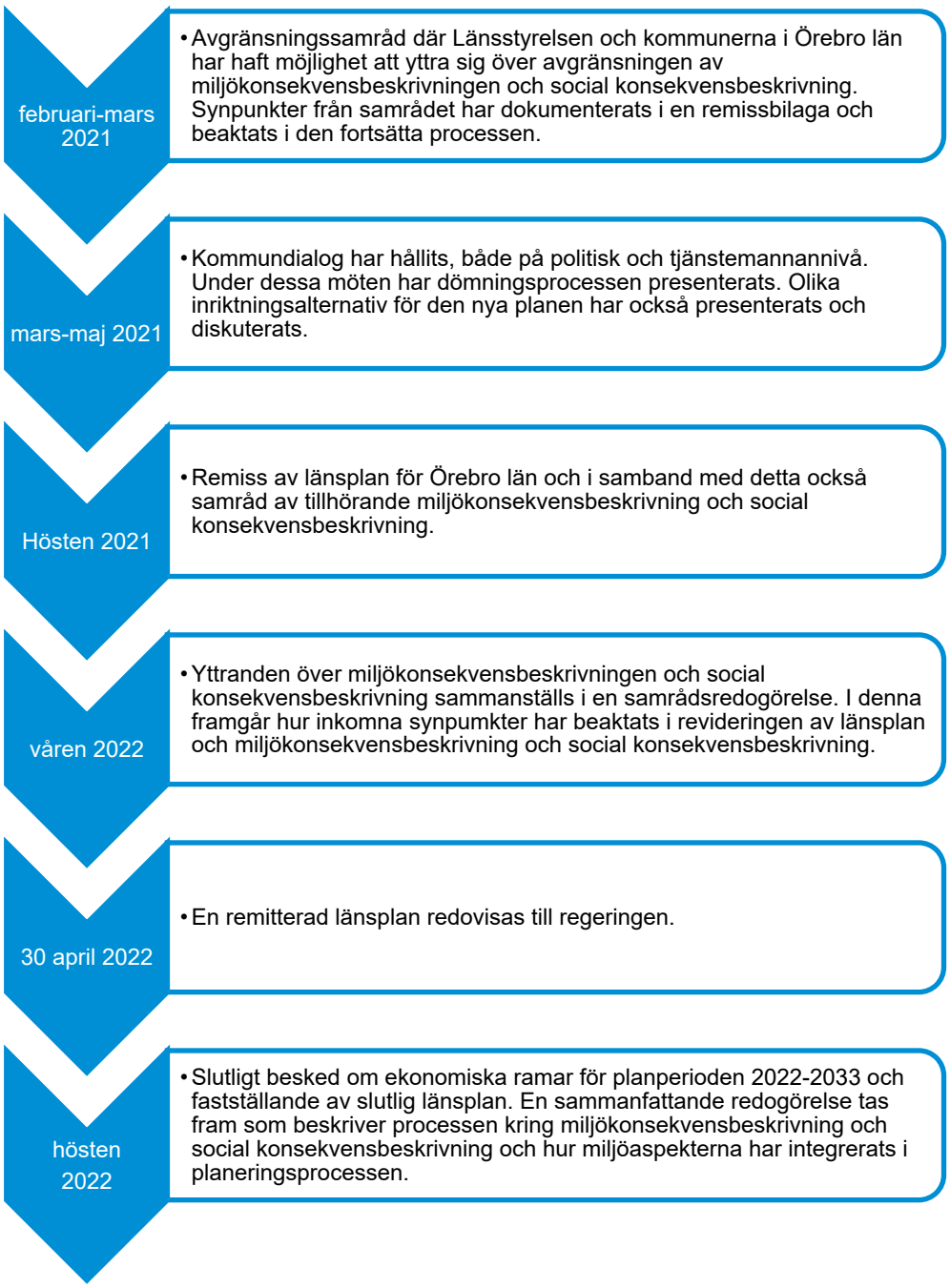
Den pågående revideringsomgången styrs av infrastrukturproposition och regeringens direktiv från 2021-06-23. Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast

[2] https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf

30/4 2022. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att länsplan skickas på remiss är miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbeskrivningen av planen också ute på samråd.

Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisas till regeringen 30/11 2021. Remissyttrandena ska inkomma till regeringen senast 28 februari 2022. Regeringen tar därefter beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan.

Hållbarhetsbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan, vilket sammanfattas i nedanstående processbeskrivning.


februari-mars 2021
• Avgränsningssamråd där Länsstyrelsen och kommunerna i Örebro län har haft möjlighet att yttra sig över avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen och social konsekvensbeskrivning. Synpunkter från samrådet har dokumenterats i en remissbilaga och beaktats i den fortsätta processen.
mars-maj 2021
• Kommundialog har hållits, både på politisk och tjänstemannannivå. Under dessa möten har dömningsprocessen presenterats. Olika inriktningsalternativ för den nya planen har också presenterats och diskuterats.
Hösten 2021
• Remiss av länsplan för Örebro län och i samband med detta också samråd av tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och social konsekvensbeskrivning.
våren 2022
• Yttranden över miljökonsekvensbeskrivningen och social konsekvensbeskrivning sammanställs i en samrådsredogörelse. I denna framgår hur inkomna synpumkter har beaktats i revideringen av länsplan och miljökonsekvensbeskrivning och social konsekvensbeskrivning.
30 april 2022
• En remitterad länsplan redovisas till regeringen.
hösten 2022
• Slutligt besked om ekonomiska ramar för planperioden 2022-2033 och fastställande av slutlig länsplan. En sammanfattande redogörelse tas fram som beskriver processen kring miljökonsekvensbeskrivning och social konsekvensbeskrivning och hur miljöaspekterna har integrerats i planeringsprocessen.

Mål, avgränsning och bedömningsgrunder

Styrande nationella och regionala mål

I detta kapitel redovisas mål som är styrande för hållbarhetsbedömningen. Med styrande mål menas att målen ligger till grund för de bedömningskriterier som tagits fram (se nedan) och att det i hållbarhetsbedömningen redovisas om en åtgärd går i positiv respektive negativ riktning i förhållande till målen. I kapitlet redovisas också vilka avgränsningar som gjorts för hållbarhetsbedömningen.

Agenda 2030

Sverige har, liksom 192 andra länder, antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. En hållbar utveckling tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2 för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara.[3] Arbete pågår med att översätta dessa till ”glokala mål” och SKR:s råd för främjande av kommunala analyser (RKA) har tagit fram nyckeltal som ska stötta uppföljningen av Agenda 2030 i kommuner och regioner.



Figur 2 Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling.

Transportsystemet kan anses ha en *direkt* påverkan på åtminstone fem mål: 3 Hälsa och välbefinnande (3.6), 7 Hållbar energi för alla (7.3), 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.2), 12 Hållbar konsumtion och produktion (12c). En *indirekt* påverkan kan antas på sex mål: 2 Ingen hunger (2.3), 3 Hälsa och välbefinnande (3.9), 6 Rent vatten och sanitet för alla (6.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.6), 12 hållbar konsumtion och

[3] https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/

produktion (12.3) och 13 Bekämpa klimatförändringarna (13.1 och 13.2). Inom parentes anges delmål med särskilt bäring på transportplaneringen.

Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (Prop. 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver finns ett funktionsmål och ett hänsynmål:[4]

- **Funktionsmålet** innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- **Hänsynsmålet** innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med *etappmål* för miljö respektive trafiksäkerhet:
    - Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010
    - Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomfört en översyn av preciseringarna.[5] De nuvarande preciseringarna för funktionsmålet är följande:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

[4] https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/
[5] https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/preciseringsoversynen/

- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Miljökvalitetsmål

Det transportpolitiska hänsynsmålet rörande miljö innebär att de transportpolitiska målen pekar på och inkluderar även de sexton nationella *miljökvalitetsmålen* för Sverige,[6] som riksdagen antog hösten 2005. Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som anses nödvändigt för en hållbar utveckling.

En avgränsning har gjorts av vilka miljökvalitetsmål som bedöms relevanta att bedöma måluppfyllelse för inom ramen för den strategiska hållbarhetsbedömningen för länsplan 2022–2033. Detta beskrivs närmre i stycket om bedömningskriterier nedan.

Klimatmål

Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.[7]

Övriga nationella mål

Jämställdhetspolitiska målen

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Utifrån det övergripande målet, arbetar regeringen efter sex delmål:[8]

[6] Proposition. 2004/05:150 *Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*.
[7] https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/
[8] https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/

1. En jämn fördelning av makt och inflytande: Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
2. Ekonomisk jämställdhet: Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
3. Jämställd utbildning: Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
4. Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet: Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
5. Jämställd hälsa: Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
6. Mäns våld mot kvinnor ska upphöra: Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Funktionshinderpolitiska mål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.[9]

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den ofta kallas, antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989. Sverige ratificerade barnkonventionen utan reservationer 1990. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens grundprinciper är följande:

- Artikel 2: Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- Artikel 3: I alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa.
- Artikel 6: Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.
- Artikel 12: Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem. När åsikterna beaktas ska man ta hänsyn till barnets ålder och mognad.

[9] https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/

Ytterligare information om Barnkonventionen och de 54 artiklarna i konventionen finns på Unicefs webbplats.[10]

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder. [11]

Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Folkhälsopolitikens målområden är följande:[12]

1. Det tidiga livets villkor
2. Kunskaper, kompetenser och utbildning
3. Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö
4. Inkomster och försörjningsmöjligheter
5. Boende och närmiljö
6. Levnadsvanor
7. Kontroll, inflytande och delaktighet
8. En jämlik och hälsofrämjande hälso- och sjukvård

Regionala mål

Nedan återges mål i regionens styrande dokument med relevans för hållbarhetsbedömningen. Beskrivningen av målen struktureras utifrån övergripande mål respektive mål som rör ekologisk respektive social hållbarhet. På samma sätt som de nationella och internationella målen, är de regionala målen nedbrutna i bedömningskriterier i den metod som tillämpas och som beskrivs längre ner.

[10] https://unicef.se/barnkonventionen

[11] https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/

[12] https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/

Program för hållbar utveckling 2021–2025

Program för hållbar utveckling 2021–2025 beskriver hur Region Örebro län ska arbeta internt med de globala målen i FN:s Agenda 2030. Arbetet utgår från tre mål som ska uppfyllas genom bland annat god förankring, samverkan och kontinuerlig uppföljning. Under varje övergripande mål finns ett antal inriktningsmål som talar om vad vi ska arbeta med under programperioden.

Övergripande mål

De övergripande inriktningsmålen är att:

- Utveckla stödet till goda levnadsvanor genom kunskap om människors behov och förutsättningar.
- Erbjuda mat och måltider som främjar hälsa och välbefinnande och har en liten klimat- och miljöpåverkan.
- Minimera negativa miljö och hälsoeffekter från kemikalier och läkemedel.
- Att ställa sociala och ekologiska krav vid upphandling och inköp som bidrar till omställning och hållbar utveckling.
- Att regionens finanser är socialt och miljömässigt hållbara och genererar avkastning.
- Att ta tillvara digitaliseringens möjligheter för att skapa tillgängliga och inkluderande verksamheter med låg klimat och miljöpåverkan.

Mål som rör ekologisk hållbarhet

Programmet har tre mål som direkt kopplar till ekologisk hållbarhet:

- Att regionens inom- och utomhusmiljöer är hälsofrämjande och förvaltas på ett hållbart sätt.
- Att regionens resor och transporter är resurseffektiva och drivs med förnybara drivmedel.
- Att minimera vår materialförbrukning, minska våra avfallsmängder och skapa robusta materialflöden.

Mål som rör social hållbarhet

Programmet har sex mål som direkt kopplar till social hållbarhet:

- Att genomföra riktade insatser för att minska ojämlikheter i hälsa.
- Att bemöta människor på ett sätt som stödjer och inkluderar.
- Att regionens information, bildspråk och kommunikation är tillgängliga, normmedvetna och inkluderande.
- Att ha nolltolerans mot alla former av våld.
- Att ge barn och unga möjlighet till delaktighet och inflytande.
- Att vara en attraktiv arbetsgivare med hälsofrämjande, jämlika och jämställda arbetsplatser som bidrar till en långsiktig kompetensförsörjning.

Örebro läns regionala utvecklingsstrategi 2022–2030

Den regionala utvecklingsstrategin uttrycker Örebro läns samlade vilja och fungerar som en gemensam plattform för länets aktörer. Den är en utgångspunkt för arbetet med hållbar regional utveckling de kommande åren och ger vägledning vid den fysiska planeringen. Det finns tre utvecklingsmål som motsvarar de tre aspekterna av hållbarhet: ekonomisk, social och ekologisk.

Övergripande mål

Det övergripande målet för ekonomisk hållbarhet gäller utveckling i balans där utvecklingsinsatser och investeringar ska leda till hög och jämlik livskvalitet för länets alla invånare och till stark konkurrenskraft. Det finns åtta effektmål kopplade till ekonomisk hållbarhet:

- Förbättrad kompetensförsörjning
- Ökad kunskapsintensitet
- Ökad innovationskraft
- Ökad entreprenöriell aktivitet
- Ökad nationell attraktionskraft
- Ökad global konkurrenskraft
- Ökad tillväxt i näringslivet
- Ökad produktion inom areella näringar

Mål som rör ekologisk hållbarhet

Det övergripande målet för ekologisk hållbarhet gäller god resurseffektivitet. Det finns sex effektmål kopplad till ekologisk hållbarhet:

- Minskad klimatpåverkan
- Giftfri miljö
- Ökad biologisk mångfald
- God vattenförsörjning
- Mer bioekonomi och cirkulära flöden
- Ökad andel förnybar energi

Mål som rör social hållbarhet

Det övergripande målet för social hållbarhet gäller hög och jämlik livskvalitet för alla. Det finns sex effektmål kopplad till social hållbarhet:

- Goda uppväxtvillkor
- Goda försörjningsmöjligheter
- Ökad grad av delaktighet och inflytande
- Attraktiva boende- och närmiljöer
- God och jämlik hälso- och sjukvård
- God och jämlik folkhälsa

Energi- och klimatprogram för Örebro län 2017–2020

Länets energi- och klimatprogram har tagits fram gemensamt av Länsstyrelsen i Örebro län och Region Örebro län, i dialog med länets aktörer. Länet vill genom energi- och klimatprogrammet erbjuda en plattform för samspel och samarbete på regional nivå. Programmet utgör en grund där gemensamt diskuterade mål och insatser presenteras. Mål i programmet gäller mest ekologisk hållbarhet där:

- Utsläppen av växthusgaser i Örebro län ska år 2030 vara 60 procent lägre än 2005 års nivåer.
- Energianvändningen i Örebro län ska år 2030 bestå av minst 80 procent förnybar energi.
- Energianvändningen i Örebro län ska år 2030 vara 50 procent effektivare jämfört med 2005.

Det finns ett specifikt insatsområde i programmet för resor och transporter där det finns tre insatsspecifika mål:

- År 2030 är transporterna i Örebro län fossiloberoende.
- År 2030 är andelen persontransporter som sker med kollektivtrafik, gång och cykel minst 30 procent.
- År 2030 har energianvändningen inom transportsektorn minskat med 25 procent jämfört med 2009 års nivå.

Örebro läns strategi för jämställdhet 2017–2020

Jämställdhetsstrategin som Länsstyrelsen i Örebro län tagit fram utgår från de jämställdhetspolitiska målen. Samtidigt är jämställdhet en förutsättning för såväl tillväxt som annan samhällsutveckling. Detta gör att denna strategi är en tillgång även för det regionala utvecklingsarbetet. Mål i strategin gäller mest social hållbarhet där:

- Kommuner i Örebro län, Region Örebro län och statliga myndigheter i länet ska löpande arbeta med jämställdhetsintegrering.
- En jämn könsbalans ska finnas på alla nivåer i beslutsprocesser.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2016–2025

Trafikförsörjningsprogrammet utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik i Örebro län. Detta sker med avstamp i den regionala utvecklingsstrategin. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva hur en utvecklad kollektivtrafik kan bidra till att målen i den regionala utvecklingsstrategin nås.

Övergripande mål

De övergripande målen som pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att år 2025 har kollektivtrafiken i Örebroregionen:

- Sveriges mest nöjda resenärer.
- 5 miljoner fler resenärer jämfört med 2015

- en marknadsandel om minst 40 procent i de starka stråken

Mål som rör ekologisk hållbarhet

Ett ekologiskt mål som pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att år 2025 har kollektivtrafiken i Örebroregionen

- minskat energianvändningen per personkilometer med 35 procent.

Mål som rör social hållbarhet

Ett mål för social hållbarhet som pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att år 2025 har kollektivtrafiken i Örebroregionen:

- stadstrafikens stomlinjer samt tåg och expressbusstrafiken i hög grad gjorts tillgänglig för alla resenärer.

En bättre sits Storregional systemanalys 2020

Syftet med en regional systemanalys är att ta fram en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem. Systemanalysen fokuserar på brister i förhållande till prioriterad funktionalitet och pekar på behov av åtgärder. För Örebro län finns en storregional systemanalys för Stockholm-Mälarregionen vilken inkluderar Stockholms län och länen i övriga Mälarregionen som omfattar Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotlands län.

Övergripande mål

De övergripande målen som pekas ut i den storregionala systemanalyser är att skapa ett transportsystem där:

- Regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarregionen.
- Utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt.
- Samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet.
- Flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling.

Mål som rör ekologisk hållbarhet

Systemanalysen har fyra mål som direkt kopplar till ekologisk hållbarhet:

- För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: minskat bilresande, ökat kollektivresande, utvecklad samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.
- För att klimatmålen ska nås krävs också att fossila bränslen ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.

- Kollektivtrafik och utveckling av stomtrafik prioriteras på järnväg och väg av miljö- och kapacitetsskäl.
- För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar samt ökad kapacitet på järnväg.

Mål som rör social hållbarhet

Systemanalysen har ett mål som direkt kopplar till social hållbarhet:

- Ett kollektivtrafiksystem utvecklat för god tillgänglighet och ökad jämställdhet innebär till exempel att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att resa är tillgodosedda så långt möjligt samt att transportsystemet svarar mot både mäns och kvinnors resbehov.

Avgränsning

Lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken innebär att avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen ska samrådas med berörd länsstyrelse, andra berörda myndigheter och med kommuner. Syftet med en avgränsning är att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocedur med relevant och rimligt beslutsunderlag, så att fokus ligger på de områden där länsplanen har störst möjlighet att påverka.

Det samrådsunderlag som tagits fram för den strategiska hållbarhetsbedömningen har omfattat ett förslag till avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen och en metodbeskrivning/avgränsning av den sociala konsekvensbeskrivningen, det vill säga även de delar som inte är direkt kopplade till lagkraven enligt Miljöbalken. Nedan beskrivs avgränsningen. I det fall det specifikt berör MKB anges detta.

Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 50 Mkr. För dessa ställs specifika krav i form av samlade effektbedömningar och samhällsekonomiska kalkyler. Åtgärder som underskrider 50 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter). Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs på samma nivå.

Hållbarhetsbedömningen görs av transportinfrastrukturplanen som helhet, men bygger på de utredningar och granskningar som gjorts av enskilda åtgärder tidigare i planprocessen, främst i åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Den strategiska hållbarhetsbedömningen fokuserar på de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största

tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer etcetera.

Geografisk avgränsning

Åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Örebro län hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen av den nationella planen. I de fall en åtgärd samfinansieras och därmed ingår i både länsplan och nationell plan ingår den även i miljökonsekvensbeskrivningen av länsplanen.

Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges invånare kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också vår fysiska omgivning och det ekosystem vi alla ingår i. Planalternativet har formellt sett ingen civilrättslig betydelse och är inget rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot pekar den ut vilka objekt som har politiskt beslutad finansiering och planeras att byggas och planen har därför en påverkan på enskilda.

Antaganden om nollalternativ

I den strategiska hållbarhetsbedömningen görs en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Detta förutsätter ett så kallat nollalternativ som ska fungera som referens att bedöma länsplanens effekter mot.

Den bedömning av påverkan som görs av enskilda objekt och åtgärdskategorier i de olika planalternativen ska ses synonymt med riktningsförändring. Positiv påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål, medan negativ påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från målen.

Den bedömning som görs av planen som helhet görs dock mot en tänkt utveckling enligt ”business as usual” i nollalternativet. Här antas att nollalternativet innebär att den politiska inriktning som finns i den gällande planen (2018–2029) gäller även i kommande planperiod (2022–2033), med andra ord att fördelningen mellan åtgärdsområden är densamma, men att de totala medlen för varje åtgärdsområde utökas i relation till den totala ökade planramen. Det innebär att till exempel en åtgärd med betydande negativ klimatpåverkan som finns med i nollalternativet men strukits i ett planalternativ påverkar den betydande miljöpåverkan från detta planalternativ positivt.

Bedömningskriterier och analysmetoder

Inom ramen för den strategiska hållbarhetsbedömningen av länsplan 2022–2033 bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i

några utpekade fokusområden, sociala aspekter/miljöaspekter och bedömningskriterier. Dessa utgår från de styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget. Nedan presenteras de utpekade fokusområdena, de sociala aspekterna/miljöaspekterna och bedömningskriterierna närmare liksom de analysmetoder som använts i bedömningen av konsekvenser.

Som utgångspunkt för bedömningen samlas samtliga relevanta mål i en målhierarki. Det praktiska arbetet går sedan ut på att bryta ner de olika målen i fokusområden, aspekter och bedömningskriterier. Dessa finns sammanställda i Tabell 1 och Tabell 2. På så sätt skapas hela tiden en länk mellan den praktiska bedömningen av effekterna av en viss åtgärd eller åtgärdskategori och de övergripande målen. Fokusområden, aspekter och bedömningskriterier har diskuterats och utvecklats succesivt under bedömningsfasen; där vissa har tillkommit och andra har tagits bort under arbetets gång.

För namngivna objekt utgår bedömningen från tidigare utredningar, medan bedömningen av mindre åtgärder görs för respektive åtgärdsområde som helhet. Denna avgränsning görs eftersom åtgärdsområdena (potterna) anger en inriktning för den kommande planperioden, medan valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering. De objekt och åtgärdsområden som ingår i planen beskrivs närmare i Tabell 8.

Bedömningskriterier för miljökonsekvenser

Trafikverkets *Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet*, som togs fram 2012, pekar ut tre fokusområden för vilka transporterna har störst miljöpåverkan: klimat, hälsa och landskap. De kompletteras i denna bedömning av ett fjärde område, trafiksäkerhet, som är en del av hälsan enligt Agenda 2030 men lyfts fram separat i linje med hur trafiksäkerhet hanteras i det transportpolitiska hänsynmålet. Fokusområdena är på så vis en nedbrytning av det transportpolitiska hänsynsmålet rörande miljö, hälsa och trafiksäkerhet.

Respektive fokusområde bryts ner i miljöaspekter som sorteras in under ett antal bedömningsområden. *Klimat* hanteras som ett enda område, *Hälsa* bryts ner i buller, fysisk aktivitet och luft, *Landskap* bryts ner i vatten, markhushållning, materiella resurser, landskap, biologisk mångfald och växt/djurliv (naturmiljö) samt kulturmiljö medan *Trafiksäkerhet* specificeras som dödade och allvarligt skadade.

Nedan visas de bedömningskriterier som används för att bedöma betydande miljöpåverkan inom fokusområdena klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet.

Tabell 1. Aspekter, fokusområden och bedömningskriterier för miljökonsekvenser.

Miljöaspekter	Fokusområde	Specificerade bedömningskriterier

Klimat	Klimat	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg
		Påverkan på energianvändning per fordonskilometer
		Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.
Buller	Hälsa	Antal personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller.
		Antal exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena.
		Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
Luft	Hälsa	Påverkan på transport-systemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)
		Påverkan på halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljökvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderingströskeln överskrids.
		Antalet personer exponerade för halter över MKN.
Fysisk aktivitet	Hälsa	Fysisk aktivitet i transportsystemet
		Påverkan på möjligheten för barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre att på egen hand ta sig fram till sina målpunkter/aktiviteter.
		Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter
Vatten	Landskap	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv
		Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt
Mark	Landskap	Betydelse för förorenade områden.
		Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar.
		Betydelse för bakgrundshalt metaller.
		Betydelse för skyddsvärda områden under byggnation och driftskede.
Materiella tillgångar	Landskap	Betydelse för areella näringar.
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.
Landskap	Landskap	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende

		delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.
Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Landskap	Betydelse för mortalitet Betydelse för barriärer Betydelse för störning Betydelse för förekomst av livsmiljöer Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden
Kulturmiljö	Landskap	Betydelse för utpekade värdeområden Betydelse för strukturomvandling Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden Betydelse för utradering
Dödade och allvarligt skadade	Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade motortrafikanter (inklusive MC, men ej mopedister) Dödade och allvarligt skadade GCM-trafikanter

Bedömningskriterier för sociala konsekvenser

För att beskriva transportinfrastrukturens sociala konsekvenser utgår bedömningen från de sociala aspekter som ingår i Region Kronobergs SKB-modell. Dessa aspekter presenteras närmare nedan. De sociala aspekterna tillhör i sin tur olika fokusområden. Relationen dem emellan syns i Tabell 2.

Sammanhållen

Sammanhållningen i regionen kan stärkas genom infrastrukturens möjlighet att skapa överbryggande möten mellan olika grupper av människor och därigenom stärka det sociala kapitalet i samhället. Överbryggande möten där kollektiv-, gång-, och cykelinfrastruktur inte bara ses som en transportmöjlighet utan också ett gemensamt rum och möjlighet att skapa och utveckla sociala relationer vilket gynnar både det sammanbindande och överbryggande sociala kapitalet. Det sociala kapitalet handlar om graden av tillit, både mellan olika grupper av människor samt mellan människor och samhällsinstitutioner. Om transportinfrastrukturen, och själva planeringsprocessen, bidrar till möten mellan individer från olika grupper i samhället och mellan olika grupper och olika samhällsinstitutioner, och därmed bidrar till ökad tillit, i så fall kan den utgöra ett viktigt bidrag till den sociala hållbarheten.[13]

Relevanta frågor att ställa sig är:

[13] Dymén, C., Wennberg, H., Mårtensson, M., & Lindkvist, C. (2020) Kollektivtrafik som investering i socialt kapital. K2 Outreach 2020:6
Winter, K. (2015) *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*
Region Skåne (2016) *Planera för människor. Social hållbarhet kopplat till fysisk planering*

- Hur föreslagna åtgärdsinvesteringar fördelas på olika grupper av människor och
- Hur åtgärdernas tillgänglighetsförbättringar, men också försämringar i tillgänglighet, miljö och hälsa, i olika områden påverkar olika grupper av människor utifrån syftet att öka det sociala kapitalet.

För att underlätta en bedömning av aspekten sammanhållning har tre index tagits fram som kartlägger geografiska områden utifrån socioekonomi, utländsk bakgrund och ohälsa och möjliggör en bedömning av huruvida en infrastrukturåtgärd gynnar ett mer utsatt geografiskt område. Se mer i avsnittet *Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband*.

Tillgänglig

Som underlag för bedömning av sociala konsekvenser rörande sociala aspekten *Tillgänglig* används de samlade effektbedömningarna där transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet Tillgänglighet ingår och analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning. Därutöver har egna bedömningar gjorts för tillgänglighet för äldre personer och för socioekonomiskt svaga områden. För socioekonomiskt svaga områden har ett socioekonomiskt index tagits fram, läs mer om detta under avsnittet *Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband*.

Hälsofrämjande

Sociala aspekten *hälsofrämjande* rör såväl det transportpolitiska hänsynsmålet som flera av de nationella miljökvalitetsmålen och de folkhälsopolitiska målen. Att transportsystemet ska vara hälsofrämjande innebär att åtgärder ska gynna fysisk aktivitet och trafiksäkerhet. Det kan också innebära att transporternas negativa konsekvenser för olika grupper/områden ska minimeras.

Många studier påvisar vikten av fysisk aktivitet för ett friskt liv med god livskvalitet. Enligt de nationella folkhälsorekommendationerna bör vuxna röra på sig aktivt minst 150 minuter i veckan. Det minskar risken för flera av våra vanliga folkhälsosjukdomar, till exempel hjärt- och kärlsjukdomar, fetma, diabetes typ 2 och vissa typer av cancer. Barn behöver ännu mer fysisk aktivitet, cirka 60 minuter aktiv rörelse per dag.[14] Genom resan till och från skola, arbete eller andra ärenden kan hela, eller en del, av den dagliga fysiska aktiviteten uppnås om resan görs som fotgängare eller cyklist. Även resor med kollektivtrafik bidrar till fysisk aktivitet.

Trafiksäkerhet bedöms utifrån kriteriet döda och allvarligt skadade för både oskyddade trafikanter (gående, cyklister och/eller kollektivtrafikresenärer vid anslutningsresa till/från stationer/hållplatser) samt bilister där antalet döda och allvarligt skadade i trafiken minskar.

[14] Folkhälsomyndigheten. (2011). *Rekommendationer för fysisk aktivitet*

Inkluderande

Inkludering handlar om makt och delaktighet kopplat till regionala processer för transportplanering och beslutsfattande. I dessa processer innebär det en möjlighet att påverka sina egna livsvillkor och utvecklingen av samhället. Sett i ett samhälleligt perspektiv är det centralt att människor känner att de är delaktiga i samhället, annars uppstår utanförskap och känslor av maktlöshet. Brist på makt och möjligheter att påverka har ett starkt samband med ohälsa.

Det finns skillnader i makt och delaktighet mellan olika grupper i samhället. Vissa grupper har lättare att göra sig hörda om något inte fungerar eller inför att nya beslut ska tas. Normen i transportplaneringen är att vara man, i arbetsför ålder, medelklass och vara född i Sverige. Denna grupp har stor makt över transportplaneringen. Grupper som har sämre förutsättningar att påverka transportplaneringen är bland annat barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomisk svaga grupper och personer bosatta utanför större tätorter. Äldres delaktighet i samhället minskar generellt med ålder. Detta ger en obalans i hur makt fördelas och vilka som känner sig delaktiga.

Förutsättningar för ökad delaktighet kan ges genom att offentliga förvaltningar, myndigheter, organisationer etc. gör sina beslutsprocesser mer transparenta och bjuder in till samtal och dialog. Känslan av att vara delaktig och ha makt över sitt liv kan också uppstå i det mellanmänskliga i vardagen.

För att underlätta bedömningen av aspekten inkluderande har tre index tagits fram som kartlägger geografiska områden utifrån socioekonomi, utländsk bakgrund och ohälsa och möjliggör en bedömning av huruvida en infrastrukturåtgärd gynnar ett mer utsatt geografiskt område. Se mer i avsnittet *Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband*.

Tabell 2: Aspekter, fokusområden och bedömningskriterier för sociala konsekvenser.

Sociala aspekter	Fokusområde	Specificerade bedömningskriterier
Sammanhållen	Jämlikhet	Sammanhållningen i regionen och möjlighet att stärka det sociala kapitalet för olika socioekonomiska grupper (inklusive etnicitet). Åtgärden bidrar till att skapa möten och samspel mellan olika socioekonomiska grupper i regionen.
Tillgänglig	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet Trygghet Bekvämlighet
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet Kvalitet

	Tillgänglighet regionalt	Pendling till lokal och regional arbetsmarknad Tillgänglighet i större städer Tillgänglighet till knutpunkter
	Jämställdhet	Lika möjlighet att utforma sina liv. Åtgärden påverkar tillgängligheten för kvinnor i regionen, till exempel berör kvinnliga arbetsplatser och andra målpunkter, utifrån kvinnors transportefterfrågan.
	Personer med funktionsnedsättning	Åtgärden påverkar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning utifrån olika dessa personers behov av hinderfria trafikmiljöer och transportsystem.
	Barnperspektiv	Åtgärden påverkar barns möjlighet till självständig och säker mobilitet utifrån barns förutsättningar och värderingar.
	Äldreperspektiv	Åtgärden påverkar äldre personers möjligheter att använda transportsystemet och påverkar äldres mobilitet utifrån gruppens behov och förutsättningar.
	Jämlikhet	Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet i regionen för socioekonomiskt svaga områden (eller områden med höga ohälsotal eller hög andel utlandsfödda).
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel) Kollektivtrafikens relativa attraktivitet. Påverkan på möjligheten för barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre att på egen hand ta sig fram till sina målpunkter/aktiviteter. Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Åtgärdens påverkan på fysisk aktivitet, det vill säga om åtgärden gynnar/missgynnar gång, cykel och/eller kollektivtrafik.
	Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade motortrafikanter (inklusive MC, men ej mopedister) Dödade och allvarligt skadade GCM-trafikanter
Inkluderande	Jämlikhet	Inkluderingen av olika socioekonomiska grupper i

		arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken som ska medverka till ett jämlikt samhälle. Åtgärden berör direkt socioekonomiskt svaga områden (eller områden med höga ohälsotal eller områden med hög andel utlandsfödda) eller fångar på andra sätt direkt nämnda gruppers förutsättningar och värderingar.

Analysmetoder och effektsamband

Samlade effektbedömningar

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i nationell transportplan och i länsplanerna. De samlade effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas momentärt) liksom påverkan på trafiksäkerhet och emissioner, en fördelningsanalys, samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen. I de fall en samlad effektbedömning har funnits har denna legat till grund för bedömningen av ett specifikt namngivet objekt.

I den samhällsekonomiska analysen redovisas emissioner av CO2-ekvivalenter, partiklar, NOx samt en samhällsekonomisk värdering av emissionerna.[15] Detta har dock endast bedömts för de namngivna objekten vilka utgör cirka häften av planens investeringsmedel. Samhällsekonomiska bedömningar från Trafikverket saknas avseende åtgärder inom åtgärdsområden (åtgärder mindre än 50 Mkr). Erfarenheter visar att åtgärder inom dessa kategorier har en positiv påverkan på klimat och luft och det är därför missvisande att sammanställa enbart de namngivna objektens effekter.

De samlade effektbedömningarna är även en värdefull hjälp i den sociala konsekvensbedömningen. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord kan det konstateras att de samlade effektbedömningarna i viss grad belyser sociala konsekvenser.

Antaganden om effektsamband

Med undantag för namngivna objekt där en samlad effektbedömning finns tillgänglig har en egen översiktlig expertbedömning avseende varje åtgärdskategoris betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser genomförts. I några fall har bedömningarna i

[15] Den samhällsekonomiska analysen baseras på trafikutvecklingstal enligt Trafikverkets basprognoser.

de samlade effektbedömningarna justerats då bedömningen inte stämt överens med aktuell kunskap om effektsamband.

Klimat
Trafikverket konstaterar i Inriktningsunderlaget till transportinfrastrukturplaneringen för 2022–2003 att utsläppen från inrikes transporter kan minskas på tre sätt:

- energieffektivare och elektrifierade fordon och farkoster
- förnybara drivmedel och el i stället för fossila drivmedel
- minskad fossildriven trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle.

Trafikverket konstaterar att ”de största och snabbaste bidragen till att nå klimatmålen bedöms komma från elektrifiering och förnybara drivmedel”, men konstaterar också att ”infrastruktursatsningar bör bidra till eller passa in i ett transporteffektivt samhälle”, vilket kan definieras som ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.[16]

Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan i *bruksskedet* av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik eller med gång- och cykel.

Vid anläggning av ny infrastruktur fås alltid en påverkan av klimatet genom den energi som går åt för själva *byggandet och vid framställning av byggmaterial*. Detta gäller all anläggning av ny infrastruktur inklusive den av för järnvägar och gång- och cykelvägar. I en framtid där en högre andel av fordonsflottan drivs med förnybara drivmedel, kommer klimatpåverkan från anläggningen av infrastruktur att stå för en större del av transportsystemets klimatpåverkan. Referensramen som olika objekt och åtgärdsområden bedöms mot kommer med största sannolikhet att förändras under planperioden. Olika objekt och åtgärdsområden har en effekt på samhället som sträcker sig långt fram i tiden.

Den *relativa attraktiviteten* mellan olika färdsätt är en ett kriterium för att bedöma betydande miljöpåverkan inom flera olika områden. En ökad relativ attraktivitet för biltrafik innebär med stor sannolikhet inducerad trafik, minskad transportsnålhet, ökat bilresande på bekostnad av resor med gång, cykel och kollektivtrafik och därmed negativ påverkan på klimat och fysisk aktivitet. Sambanden är de motsatta om en åtgärd bidrar till en förbättrad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

[16] Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

Hälsa
För bedömning av påverkan på luft görs en uppskattad ökning eller minskning av transporter på gator som berörs av miljökvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med hälsofarlig luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft.

Åtgärder som bidrar till en ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter på fysisk aktivitet. Om en åtgärd bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har den också en positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel.

Landskap
Landskapseffekter är svåra att bedöma på en övergripande nivå. De bedömningar som gjorts för landskap är i första hand för de namngivna objekten för vilka samlade effektbedömningar har gjorts. I övriga fall då objekten har en geografisk bestämd plats har bedömningar gjorts utifrån granskning av var skyddade områden ligger.

Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan gällande markhushållning, barriärer och intrång (naturmiljö) och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Därför har de objekt som skapar denna typ av påverkan tydligt lyfts fram i bedömningen. Även utbyggnad till mittseparerade vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter.

Huruvida infrastrukturen påverkar värdeområden (som ska bedömas enligt 7 kap MB) för natur- och kulturmiljö samt vattenskyddsområden har bedömts utifrån typ av åtgärd och närhet till skyddat område. Detta gäller även för aspekten Störning av livsmiljöer och habitat för olika arter, vilken dock är komplext och i hög grad beroende av lokala förutsättningar. Denna typ av påverkan bör vidare bedömas i samband med andra planeringsskeden, åtgärdsvalsstudie eller väg- och järnvägsplan.

Sociala konsekvenser
I sociala nyttobedömningar av transportinvesteringar är det utfallet av åtgärder på den sociala hållbarheten som brukar kallas ”sociala nyttor”. Det finns ett behov av ökad kunskap om hur sociala nyttor och onyttor kan bedömas, kvalitativt och/eller kvantitativt. I Trafikverkets arbete med social hållbarhet konstateras kunskapsluckor om kopplingen mellan social hållbarhet och transport, speciellt effektsamband.

Många studier har undersökt olika gruppers behov, förutsättningar, värderingar, preferenser, beteenden med mera i förhållande till transportsystemet. Det finns många relevanta studier som är användbara för olika effektantaganden i nyttobedömningar, men dock är det få som studerat effekter av åtgärder.[17]

Studier om effekter av transportåtgärder kan vara av olika slag. Det kan vara före- och efterstudier eller andra longitudinella studier för att finna kausala samband mellan åtgärd och effekt. Dessa är dock sällsynta i transportlitteraturen. De allra flesta studier är så kallade tvärsnittsstudier som vid ett tillfälle gör jämförelser mellan grupper med/utan åtgärd eller som med retrospektiva frågor vill uttala sig om effekt av en åtgärd. Dessa studier kan variera i omfattning, karaktär och kvalitet, och det kan vara svårt att dra en skarp gräns mellan vad som är en studie om effektsamband och vad som inte är det. [18]

[17] Wennberg, H., Mårtensson, M., Dahlholm, O., & Dymén, C (2020) Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband. Trafikverket 2020:240

[18] Wennberg, H., Mårtensson, M., Dahlholm, O., & Dymén, C (2020) Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband. Trafikverket 2020:240

Nulägesbeskrivning

Nedan beskrivs nuläget i länet vad gäller sammanhållning, hälsofrämjande, inkludering och tillgänglighet, samt klimat, miljö, landskap och trafiksäkerhet. Nulägesbeskrivningen är baserad på olika regionala styrande dokument, till exempel regionala utvecklingsstrategin, folkhälsostrategin, regionala systemanalyser, nuvarande länstransportplan, regionala trafikförsörjningsprogrammet, regionala cykelstrategin och andra regionala dokument med relevans för hållbarhetsbedömningen av länstransportplanen. Syftet med nulägesbeskrivningen är att skapa en bas utifrån vilken planen bedöms.

Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband

För att beskriva de socioekonomiska förutsättningarna i Örebro län skapas tre index som är geografiskt avgränsade i SCB:s så kallade Demografiska statistikområden (DeSO områden).[19] De tre indexen är:

- Socioekonomiskt index
- Diversitetsindex
- Ohälsotal

Socioekonomiskt index

Det socioekonomiska indexet är baserat på tre faktorer – andel förvärvsarbetande, andel utan gymnasial utbildning och andel hushåll med ekonomiskt bistånd. Varje område på DeSO-nivå tilldelas poäng inom varje faktor enligt Tabell 3.

Tabell 3 Socioekonomiskt index

Socioekonomiskt index	3 poäng	2 poäng	1 poäng
Arbete	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med störst andel förvärvsarbetande	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel förvärvsarbetande	Området tillhör de 20 % av områdena Örebro län med minst andel förvärvsarbetande
Utbildning	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med störst andel invånare med gymnasial examen	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel invånare med gymnasial examen	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med minst andel invånare med gymnasial examen

[19] DeSO delar in Sverige i 5 984 områden som vid starten har mellan 700 och 2 700 invånare. Indelningen tar hänsyn till de geografiska förutsättningarna så att gränserna, i möjligaste mån, följer exempelvis gator, vattendrag och järnvägar. Viktiga byggstenar som använts för att skapa DeSO är tätorter och valdistrikt.

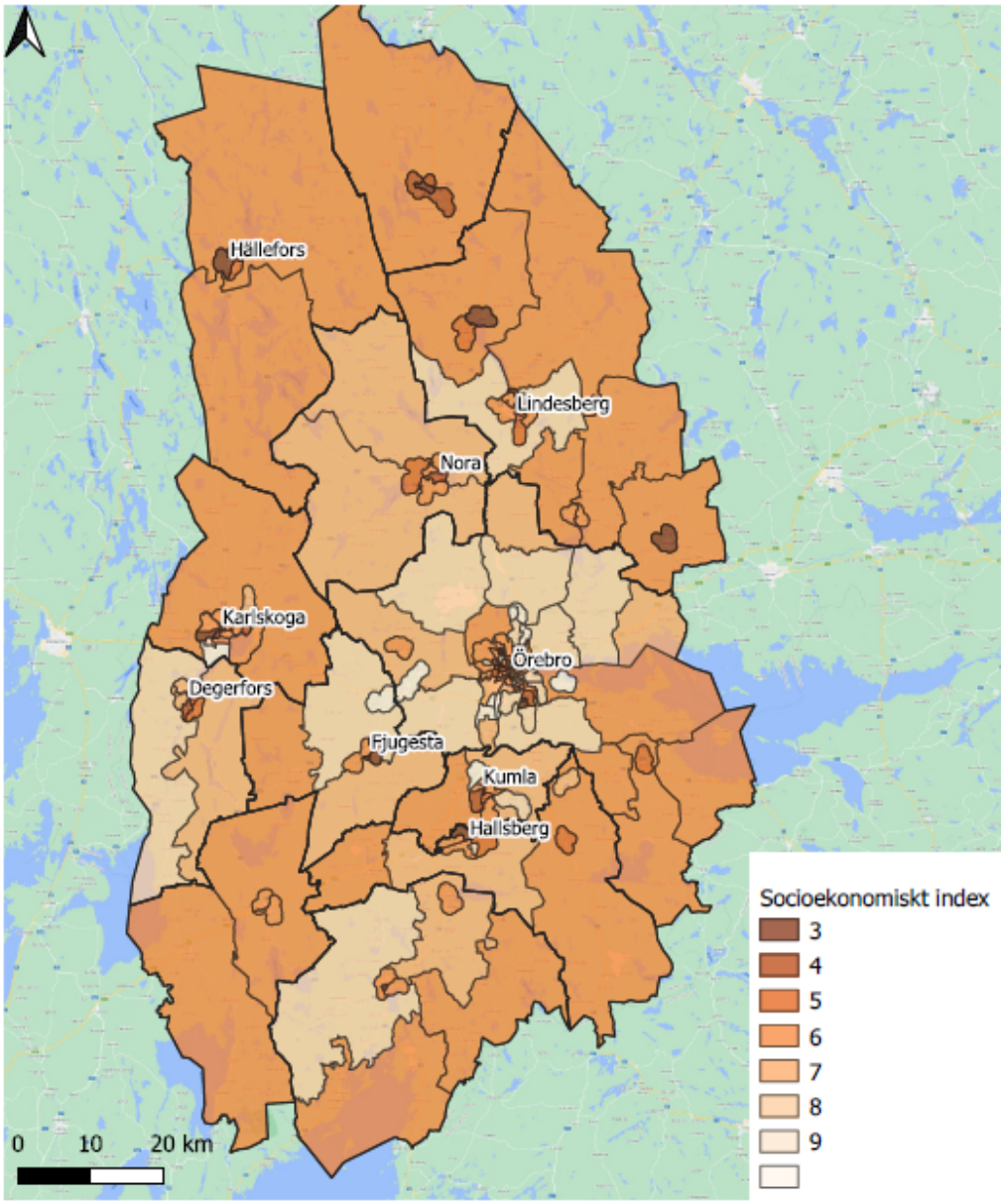
Ekonomiskt bistånd	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med minst andel hushåll med ekonomiskt bistånd	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel hushåll med ekonomiskt bistånd	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med störst andel hushåll med ekonomiskt bistånd

Områdenas sammanvägda socioekonomiska index erhålls genom att summera poängen inom de tre faktorerna. Indexet kommer att variera mellan 3 och 9, där ett högt värde innebär att området i jämförelse med övriga delar av Örebro län har hög sysselsättningsgrad, hög utbildningsnivå och liten andel hushåll med ekonomiskt bistånd, medan ett lågt värde innebär det motsatta. I **Error! Reference source not found.** visas hur många och hur stor andel av områdena i Örebro län som kategoriseras inom de olika poängnivåerna, samt hur stor andel av regionens befolkning som är bosatt i ett område som kategoriserats inom det aktuella indexet.

Tabell 4 Fördelningen av socioekonomiskt index i Örebro län.

Poäng	Antal DeSO-områden	Andel av alla DeSO-områden i Örebro län	Andel av befolkningen i Örebro län som är bosatt i dessa områden
3	24	13%	14%
4	9	5%	5%
5	15	8%	9%
6	72	40%	38%
7	27	15%	15%
8	21	12%	12%
9	12	7%	7%

I Figur 3 visas var områdena inom de olika poängnivåerna är lokaliserade. Av figuren framgår att andelen av befolkningen som bor i ett område med relativt högt index (>6 poäng) är större än andelen av befolkningen som bor i ett område med relativt lågt index (<6 poäng). Områden med mycket högt socioekonomiskt index (8–9 poäng) återfinns mer utanför tätorter och på landsbygderna vid Örebro, Askersund, Kumla och Degerfors. Merparten av områden med relativt lågt index (3–4 poäng) återfinns utspritt över de större tätorterna.

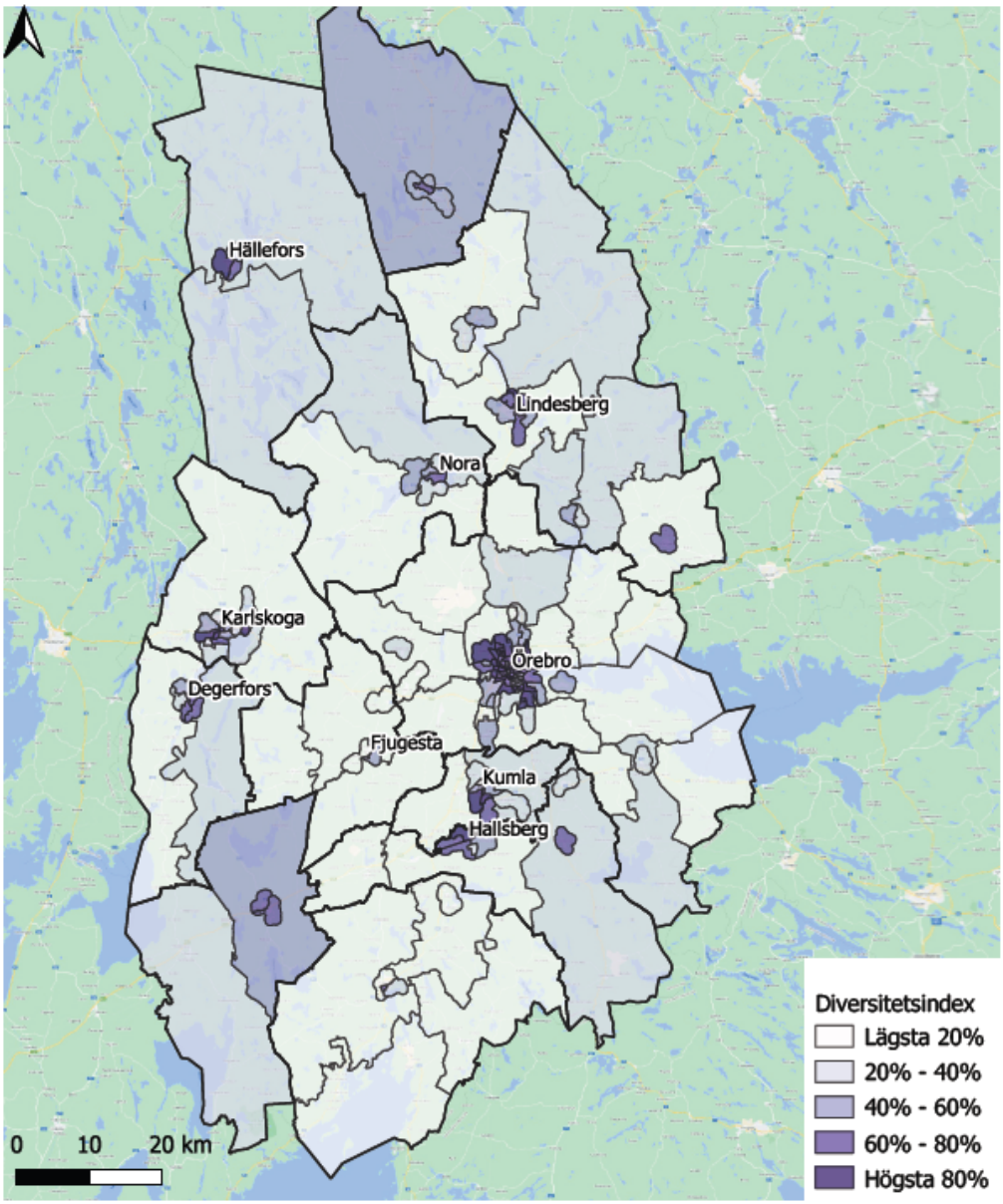


Figur 3 Geografisk fördelning av socioekonomiskt index i Örebro län.

Diversitetsindex

Diversitetsindex är baserat på hur stor andel av befolkningen inom ett område som är utlandsfödd och hur många nationaliteter som finns representerade inom området. Ett högt diversitetsindex behöver inte innebära en större risk för utsatthet och utanförskap, däremot kan det vara en faktor som medför ökad risk i områden som samtidigt uppvisar hög socioekonomisk utsatthet (högt socioekonomiskt index). Diversitetsindex beräknas genom att multiplicera andelen utlandsfödda med antalet nationaliteter i ett område och sedan dividera produkten med länsmedelvärdet.

I Figur 4 nedan har alla regionens DeSO-områden delats in i 20-percentiler utifrån diversitetsindexet. Av kartbilden framgår att områden med högt diversitetsindex främst återfinns i de större tätorterna, främst i Örebro och andra större tätorter.

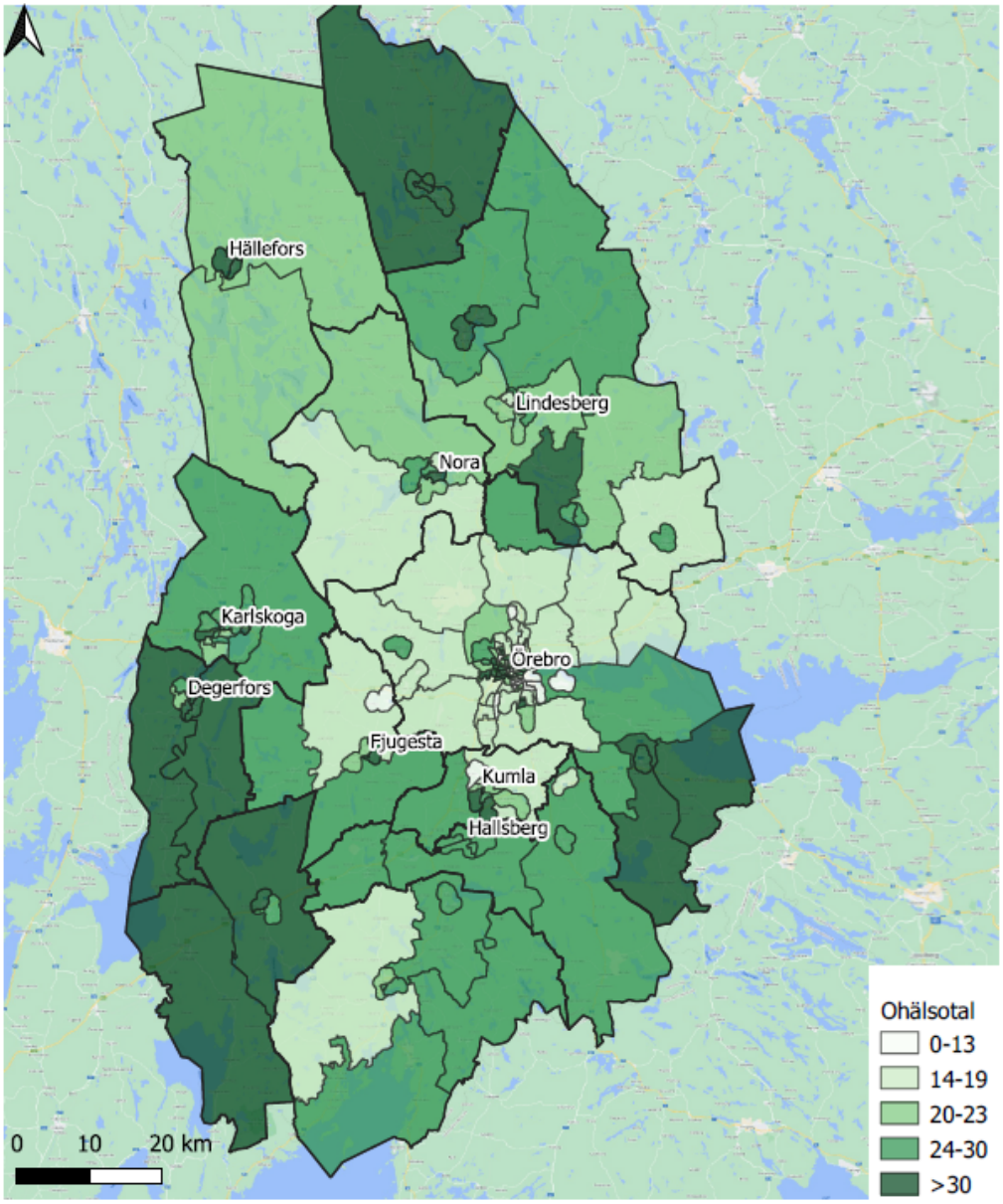


Figur 4 Geografisk fördelning av diversitetsindex i Örebro län.

Ohälsotal

Ohälsotal innebär genomsnittligt antal utbetalda dagar med sjukpenning[20] per invånare inom ett DeSO-område. I Figur 5 nedan har alla DeSO-områden i Örebro län delats in i 20-percentiler utifrån ohälsotalet. Av figuren framgår att områden med stort ohälsotal (fler än 31 sjukdagar per invånare och år) återfinns i de större tätorterna, samt i mer glesbefolkade områden i länets sydöstra, sydvästra och norra delen.

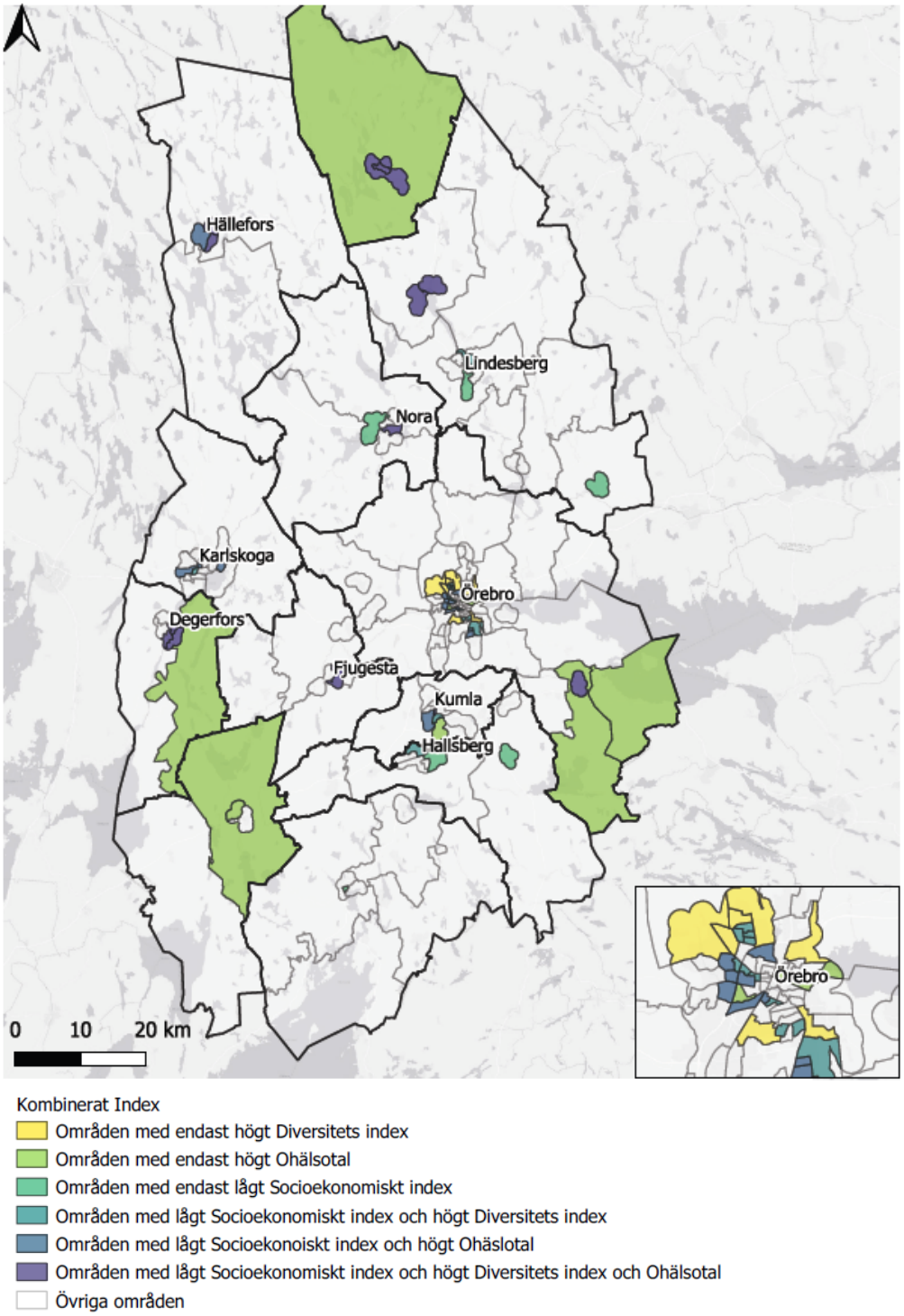
[20] Inkl. arbetsskadesjukpenning, rehabiliteringspenning, aktivitets- och sjukersättning från socialförsäkringen



Figur 5 Geografisk fördelning av ohälsotal i Örebro län.

Områden med förhöjd risk för utsatthet och utanförskap

I Figur 6 nedan visas de områden i Örebro län som har förhållandevis låg socioekonomisk status och dessutom högt ohälsotal och/eller högt diversitetstal. I dessa områden finns således förhöjd risk för utsatthet och utanförskap. Värt att notera är att de allra flesta områdena återfinns i eller mycket nära regionens större tätorter. Områden med lågt socioekonomiskt index, högt diversitetsindex och högt ohälsotal återfinns i flera av de större tätorterna, men det är i Örebro och Karlskoga som det finns fler än ett område med höga värden i alla tre indexen.



Figur 6 Områden med förhöjd risk för utsatthet och utanförskap i Örebro län.

Jämlikhet och inkludering

En rättvis fördelning av alla typer av resurser är grunden för ett hållbart samhälle. Region Örebros *Nulägesanalys av Agenda 2030* betonar globala målens ledord ”Leave No One Behind” och mål 10 betonar vikten av att verka för just detta. Allas

lika rättigheter och möjligheter oberoende av faktorer som till exempel kön, etnicitet, religion eller funktionsvariation är grundstenar som ett jämlikt samhälle bygger på.

Enligt nulägesanalysen som togs fram 2019 är andelen invånare som saknar tillit till andra på ungefär samma nivå i riket som i Örebro län, 29 procent i Örebro län och 28 procent i riket. Nivån har varit stabil över tid. Även inkomstskillnaderna, här mätt med ginikoefficienten,[21] har varit stabil under 2010-talet i både Örebro län och i riket. Inkomstskillnaderna är inte lika stora i Örebro län som i riket.

För att även fånga upp rättigheter och möjligheter för personer med funktionsnedsättning mäts här andelen av brukarna inom daglig LSS-verksamhet som upplever att de själva får bestämma över saker som är viktiga. I Örebro län var det år 2018 75,7 procent av kvinnorna och 64,8 procent av männen som ansåg att de fick bestämma över saker som är viktiga. Framför allt är andelen lägre bland männen i Örebro län i jämförelse med riket. Skillnaderna mallen könen är små i Sverige som helhet.

Tillgänglighet och resande i vardagsliv och räckvidd

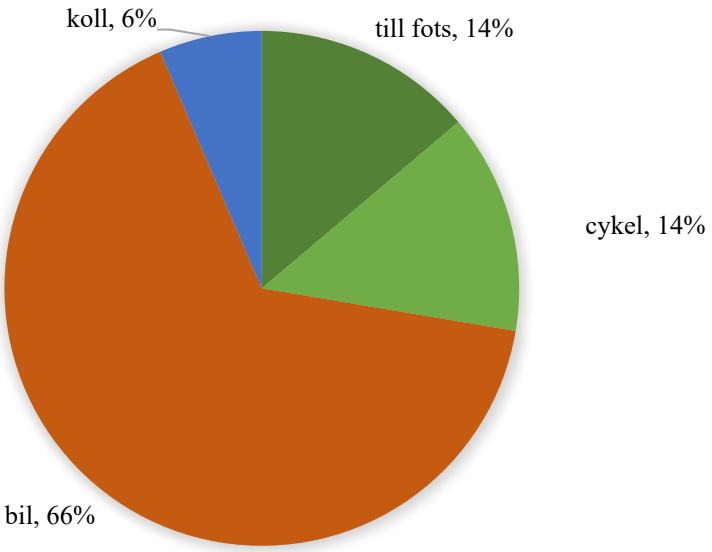
Nedan presenteras hur tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar ser ut i regionen generellt och för olika grupper. Informationen har hämtats från olika regionala dokument. Regionens underlag har också kompletterats med kunskap från andra studier, se exempel på sådana studier i en sammanställning av effekter och effektsamband för sociala nyttor som Trivector tagit fram för Trafikverket.[22]

Resande och mobilitetsförutsättningar

Den nationella resvaneundersökningen 2019 och uttag av data för Region Örebro används för att ge en översiktlig bild över regionens resande. Det ska noteras att nyare data kan påverkas av förändrade resvanor under pandemin. Färdmedelsfördelningen för länsinvånarnas resor visas i Figur 7. Bilen används vid 66 % av de resor som länsinvånarna gör, man går vid 14 procent av resorna och cyklar vid 14 procent av resorna. Kollektivtrafiken används vid 6 procent av resorna.

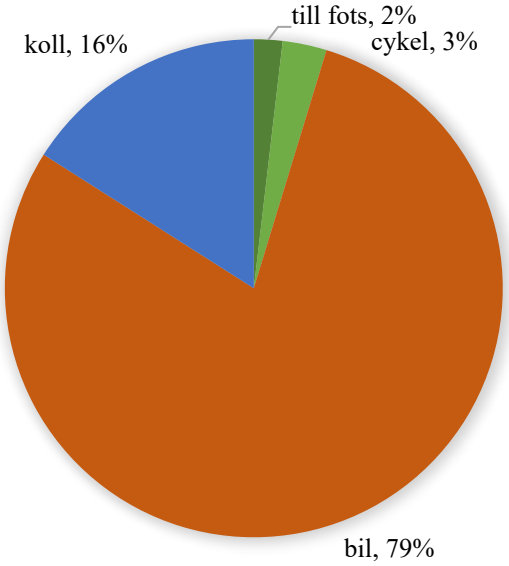
[21] Ginikoefficienten är ett ekonomiskt mått på ojämlikhet

[22] Trafikverket Publikation 2020:240. Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband.



Figur 7. Färdmedelsfördelning för länsinvånarnas resor. Källa: Trivectors bearbetning av den nationella resvaneundersökningen RES2019-2020.

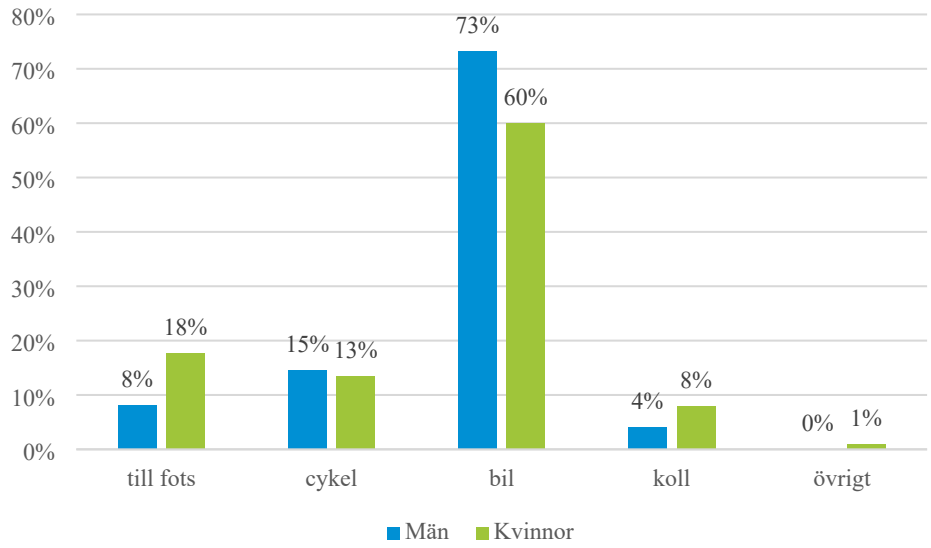
I Figur 8 visas i stället fördelning på resta kilometer med olika färdmedel. Eftersom resorna till fots och med cykel är relativt korta minskar deras andel då vid jämförelse mot ovan och i stället ökar andelen med kollektivtrafiken och övriga färdmedel där bland annat flygresor ingår.



Figur 8. Fördelning på resta kilometer med olika färdsätt för länsinvånarnas resor. Källa: Trivectors bearbetning av den nationella resvaneundersökningen RES2019-2020.

Kvinnor och män

Färdmedelsfördelningen för länsinvånarnas resor uppdelat på män och kvinnor visas i Figur 9. Kvinnors och mäns resande är snarlikt, men kvinnor åker något mindre bil till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.



Figur 9. Färdmedelsfördelning för invånarnas resor uppdelat på kön. Källa: Trivectors bearbetning av den nationella resvaneundersökningen RES2019-2020.

Det är många studier, på nationell nivå och i regioner, som konstaterar att kvinnor och män har olika resvanor. Kvinnor och män gör ungefär lika många resor per dag, men män reser längre, framför allt med bil, för alla typer av ärenden. Kvinnor vistas i betydligt större utsträckning i trafiken som gående, medan män cyklar något mer och då även längre sträckor. På nationell nivå är ungefär sex av tio av kollektivtrafikresenärer kvinnor, men den totala genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är densamma för män och kvinnor eftersom män reser längre sträckor. Baserat på tidigare studier kan man säga att kvinnor och män (som grupper betraktade) reser olika och har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken.

Ålder

För barns självständiga mobilitet är förutsättningarna att gå, cykla och åka kollektivtrafik på ett säkert och tryggt sätt avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar. Skjutsandet innebär även att barnen går miste om de möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet annars innebär.

Region Örebros Regionala Utvecklingsstrategi (RUS) påpackar att det är framför allt unga människor – 20 år och yngre – som reser på ett hållbart sätt. Därefter ökar bilanvändandet kraftigt med stigande ålder, på bekostnad av både kollektivtrafik, gång och cykel. Även om bilen är det dominerande färdsättet även hos äldre, blir gång och kollektivtrafik allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. Många studier om äldre handlar om tillgänglighet i

närmiljön i form av fysiska hinder och drift och underhåll som förebygger fallolyckor bland äldre. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar också resandet och mobilitetsförutsättningarna. Det finns studier som pekar på att låginkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. En väl fungerade kollektivtrafik är viktigt för delaktighet och integrering i samhället. För resenärer med begränsade ekonomiska resurser kan både enkel- och månadsbiljetter i kollektivtrafiken vara dyra att köpa. För de som arbetar kvällar, nätter och helger med flexibla arbetstider, och för de som arbetar på avsides belägna arbetsplatser, kan pendling med kollektivtrafiken utgöra en utmaning.

Etnicitet

Det finns en del tidigare studier om erfarenheter och förutsättningar hos personer födda utanför Sverige som kan används som underlag för hållbarhetsbedömningen. Många sådana studier fokuserar på socialt utsatta områden där socioekonomi och etnicitet blir förstärkande faktorer när man talar om utanförskap och segregation. Till exempel är utlandsfödda mer beroende av en fungerande kollektivtrafik, då både körkorts- och bilinnehav är lägre i denna grupp. Kollektivtrafiken bör också gå oftare på sena kvällar och tidiga morgnar för att svara mot resbehov hos en grupp som oftare arbetar på obekväma arbetstider jämfört med inrikes födda personer. Utlandsfödda gör generellt färre resor än personer födda i Sverige vilket delvis kan förklaras av lägre körkorts- och fordonsinnehav. Det lägre körkorts- och fordonsinnehavet är särskilt tydligt bland utlandsfödda kvinnor med låg utbildningsnivå.

Funktionsnedsättning

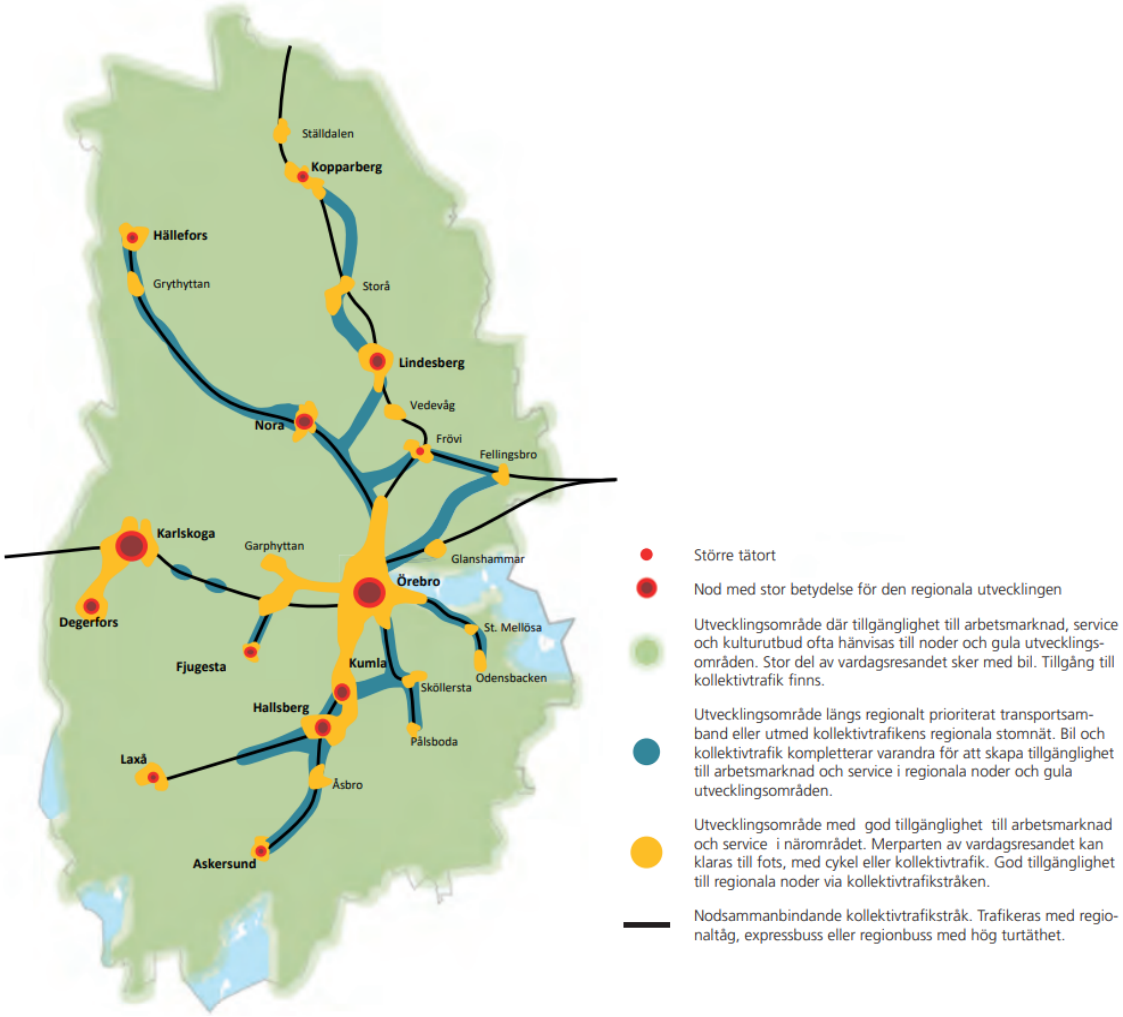
Personer med funktionsnedsättningar reser mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättningar är tillgängligheten i kollektivtrafiken och trafikmiljöer avgörande för mobiliteten, det vill säga att kollektivtrafiken och trafikmiljöer utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns. Behoven ser lite olika ut beroende typ av funktionsnedsättning, till exempel om det handlar om nedsatt rörlighet, syn, hörsel eller kognitiv funktionsförmåga.

Stad/land

Resandet och mobilitetsförutsättningarna skiljer sig också åt mellan människor som bor i städer och de som bor på landsbygder. Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har högre biltransportarbete per person, även om resandet i stads-

och landsbygdskommuner skiljer sig mindre än vad man skulle kunna tro. Befolkningarna reser lika ofta och gör ungefär lika många resor per dag. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygd. Bil är det vanligaste färdsättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används av invånarna i landsbygdskommunerna i betydligt större utsträckning än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Bilresorna görs i ungefär samma syfte i landsbygderna som i städerna. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.

Kartläggningen av pendlingsmönster enligt regionala trafikförsörjningsprogrammet visar att de största pendlingsströmmarna sker radiellt mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i länet. I stråken Örebro–Karlskoga, Hallsberg– Kumla–Örebro samt Örebro–Lindesberg finns ett dubbelriktat pendlande, vilket skapar underlag för en bättre kostnadstäckning för kollektivtrafiken. Dock bidrar detta till minskande utbud av service och kollektivtrafik vid mindre orter. Enligt RUS kommer framtida byggandet av bostäder och arbetsplatser längs viktiga korridorer och mindre orter ha stor betydelse för den regionala tillgången till arbetskraft och jobbmöjligheter, samt för hur vi kan ta del av vardaglig service och hur vi reser till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Ser karta över utvecklingsområden i Figur 10.



Figur 10 Kartan över utvecklingsområden enligt Region Örebros Regional utvecklingsstrategi 2018.

Tillgänglighet

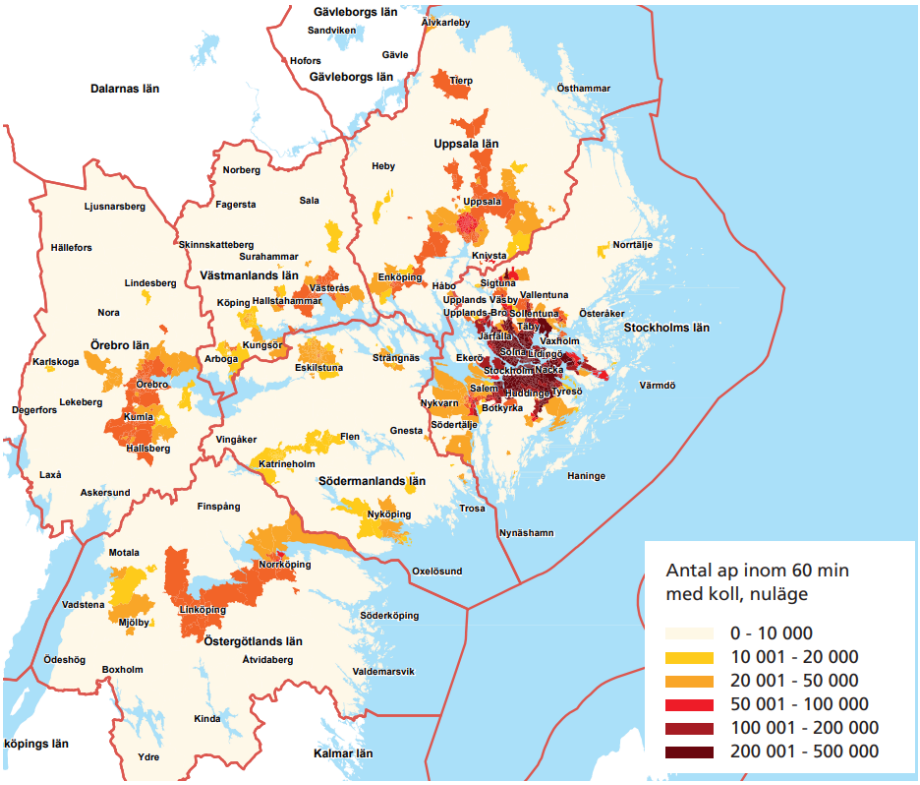
Enligt regionala trafikförsörjningsprogrammet finns det en god tillgänglighet till kollektivtrafik i Örebro län, främst om man ser till kollektivtrafikens yttäckning. Över 90 procent av länets invånare har tillgång till en kollektivtrafik med minst fem avgångar per dygn.

Tillgänglighet till arbete, utbildning och andra målpunkter i regionen

Det betonas i den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälarregionen att Stockholms län och övriga Mälarregionen endast är en delvis sammanlänkad bostads, studie- och arbetsmarknadsregion, och att Stockholms pendlingsregion, förutom Stockholms län, omfattar bland annat Örebro län. Skillnaderna i förutsättningar är emellertid betydande, och grundar sig i både socioekonomiska skillnader och avståndsfaktorer. Pendlingsmönster påverkas av kön, utbildningsnivå och inkomst, där män pendlar längre än kvinnor och oftare med bil, och högutbildade och höginkomsttagare pendlar längre än de med lägre utbildning och inkomst. Därtill

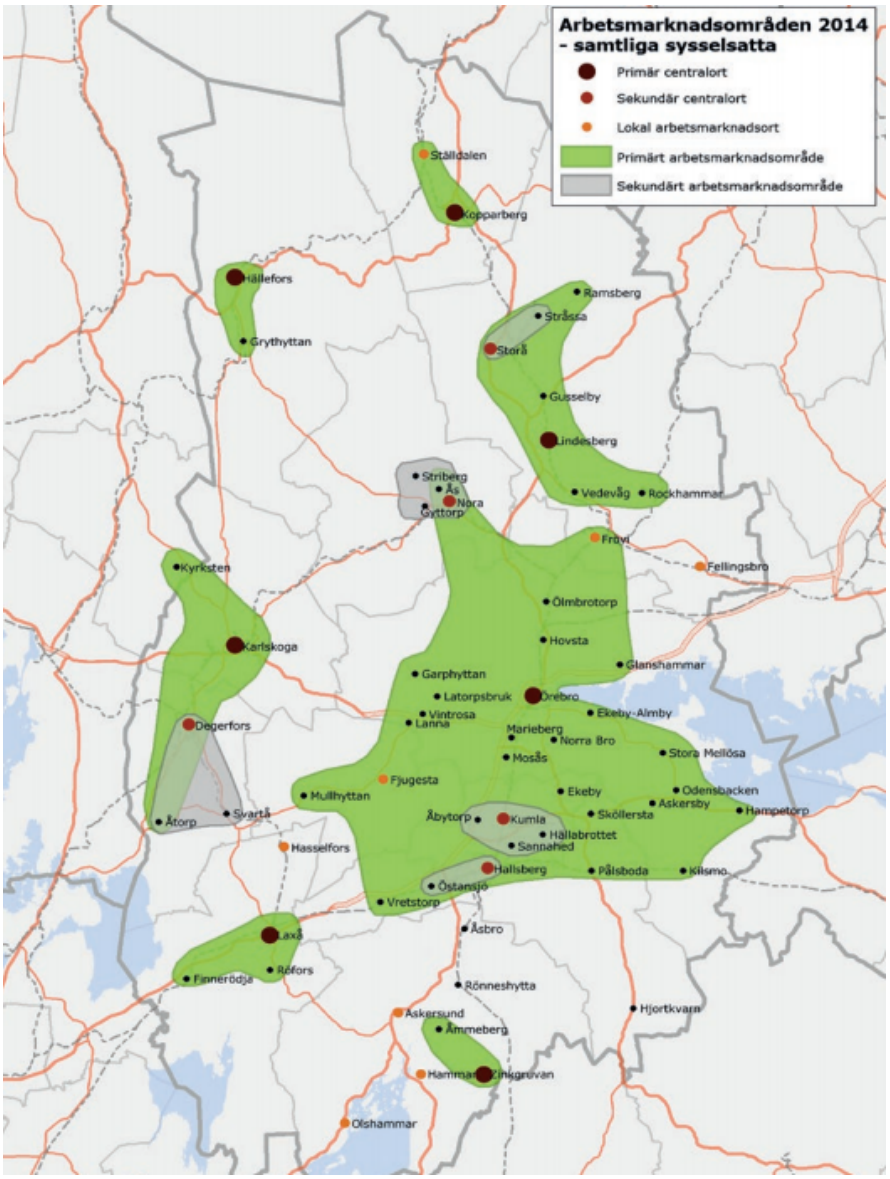
betonas att bostadsbyggandet inte utvecklas i takt med befolkningstillväxten, vilket leder till trångboddhet särskilt för nyanlända.

Enligt den tillgänglighetsanalys som gjorts i den storregionala systemanalysen finns det i nuläget god tillgänglighet till arbetsmarknaden med kollektivtrafik kring järnvägsstationer och hållplatser. Tillgängligheten utanför de stora kollektivtrafikstråken är emellertid betydligt sämre och bilberoendet större. Tillgängligheten till arbete korrelerar även i hög grad med tillgänglighet till andra viktiga samhällsfunktioner i form av sjukhus, högre utbildning, handel, kultur och nöjen, som således till stor del följer samma mönster. Tillgänglighet till arbetsplatser med kollektivtrafik illustreras i Figur 11.



Figur 11. Tillgänglighet till arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik. Källa: En bättre sits (2020).

Dessa resultatet stämmer med trenden som visas i regionala trafikförsörjningsprogrammet från analysen av arbetsmarknadsområden 2014 där de flesta arbetsmarknadsområden samlas vid större orter med regionaltågsstationer som till exempel Örebro, Kumla, Hallsberg och Karlskoga, se Figur 12.



Figur 12 Karta över arbetsmarknadsområden 2014. Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016.

Tillgänglighet ur ett funktionshinderperspektiv

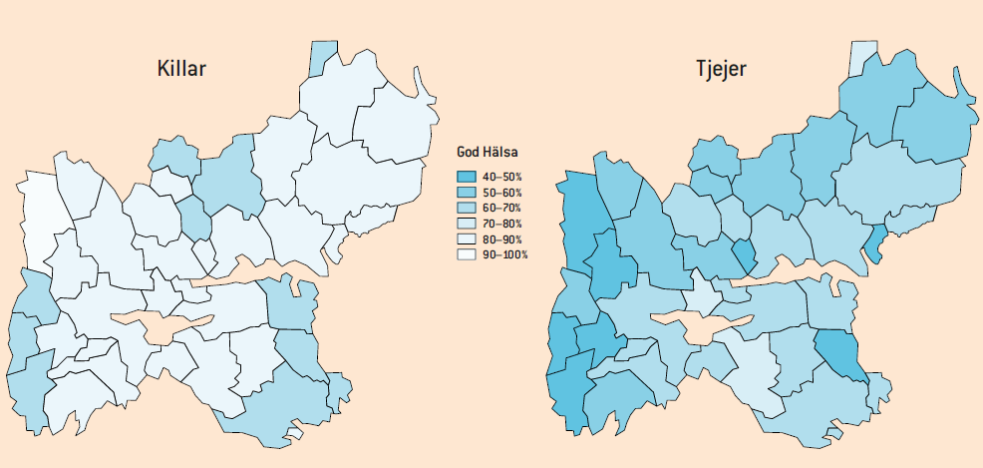
Enligt regionala trafikförsörjningsprogrammet har regionen en ambition att tillhandahålla trafiklösningar som tillgodoser alla människors resebehov. Anpassning av fordon och hållplatser, införande av informationssystem och en ökad insikt om situationen för personer med funktionsnedsättning är viktiga delar i detta. År 2016 var 97 procent av bussarna anpassade för rollatorer och rullstolar, medan 36 procent av audiovisuellt utrop.

Hälsofrämjande arbete för en jämlik hälsa

Hälsofrämjande arbete ska bidra till att lyfta hälsan hos de grupper av människor där folkhälsan generellt är lägre. Det finns ett antal rapporter som studerat befolkningens

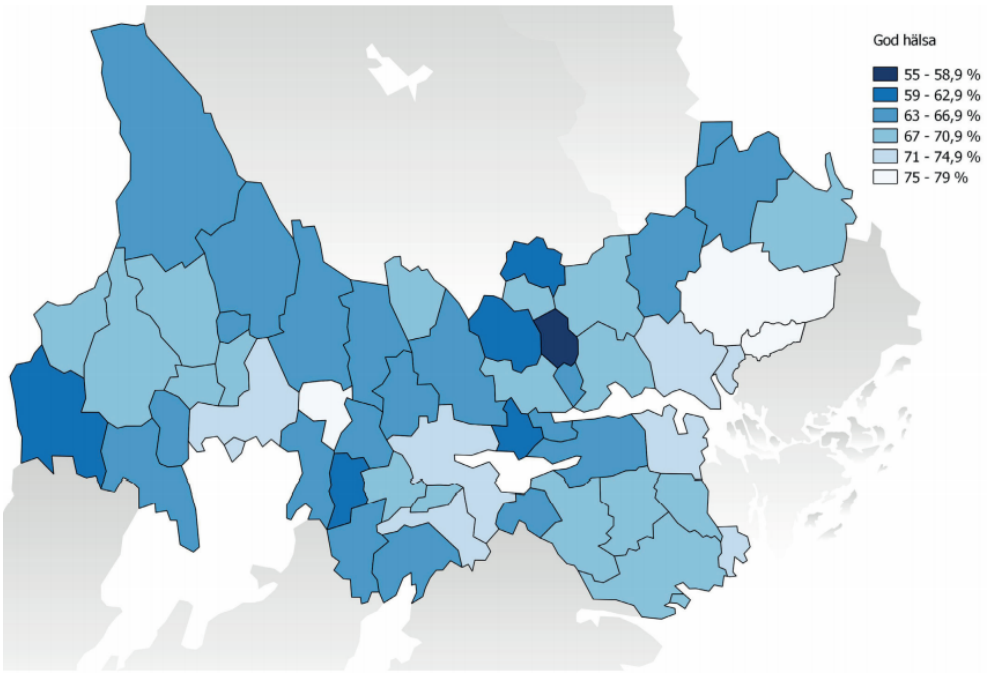
hälsa i CDUST-regionen, däribland rapportserien *Liv och Hälsa* och *Mår alla bra?* Genomgående visar resultaten att flickor och kvinnor i alla åldrar i betydligt mindre utsträckning skattar sitt mående som bra eller mycket bra.

Undersökningen som riktar sig till unga visar att det är minst vanligt att må bra eller mycket bra hos barn med en eller fler funktionsnedsättningar. Även de som har en annan sexuell läggning än heterosexuell uppger att de i lägre utsträckning mår bra eller mycket bra. Figur 13 illustrerar de geografiska skillnaderna i välmående hos unga killar respektive tjejer.



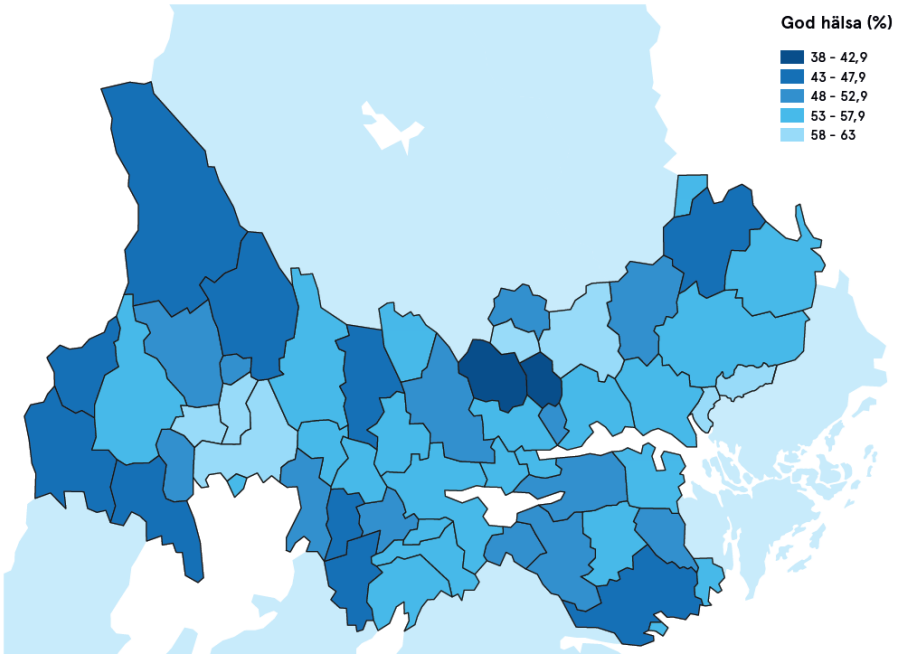
Figur 13. Andel (%) bland killar respektive tjejer som svarat att de mår mycket bra eller bra på frågan ”Hur mår du rent allmänt?” uppdelat på elever i årskurs 9 i CDUST-regionen och den kommun där eleven går i skolan. Källa: CDUST (2018). Data på kommunnivå.

De flesta människor i den vuxna befolkningen skattar sin hälsa bra eller mycket bra. Utöver kön har faktorer som utbildningsnivå, att trivas på sin arbetsplats, god ekonomi, och att ha någon att dela sina innersta känslor med, positiva effekter på den självuppskattade hälsan. Hur hälsan fördelar sig hos den vuxna befolkningen illustreras i Figur 14.



Figur 14. Andel med bra eller mycket bra hälsotillstånd, 18 år eller äldre. Källa: CDUST (2017) Liv & hälsa i Mellansverige. 2017. Resultat från en undersökning om livsvillkor, levnadsvanor och hälsa. Data på kommunnivå.

Drygt hälften av de äldre uppskattar sitt allmänna hälsotillstånd som gott. Hos äldre har individens socioekonomiska situation och hälsa ett samband. Högst andel med god hälsa återfinns bland män med eftergymnasial utbildning och lägst andel bland kvinnor med förgymnasial utbildning. Hur hälsan fördelar sig hos regionens äldre illustreras i Figur 15.



Figur 15. Andel med god hälsa, 70 år eller äldre. Källa: CDUST (2017) Äldres liv & hälsa i Mellansverige 2017. Resultat från en undersökning om livsvillkor, levnadsvanor och hälsa bland personer 70 år eller äldre. Data på kommunnivå.

Socioekonomiska förutsättningar

Kopplingen mellan ekonomiska förutsättningar och hälsa har också studerats i rapportserien *Liv och Hälsa* och *Mår alla bra?* Personer med svåra ekonomiska förutsättningar uppger i större utsträckning att de har sämre hälsa än välbärgade personer, och det gäller för alla åldrar. Utvecklingen i regionen är dock positiv och allt färre i åldersgruppen 18–84 år uppger att de vid minst ett tillfälle under de senaste tolv månaderna haft svårt att klara sina löpande utgifter för till exempel mat, hyra och räkningar.

Fler flickor än pojkar och fler kvinnor än män känner sig oroliga för ekonomin eller har svårigheter att klara löpande utgifter. Emellertid finns grupper i regionen som löper större risk för ekonomisk utsatthet. Unga har större problem än vuxna och äldre. Utlandsfödda upplever större problem än svenskfödda. sysselsättning och sysselsättningsgrad är också viktiga faktorer.

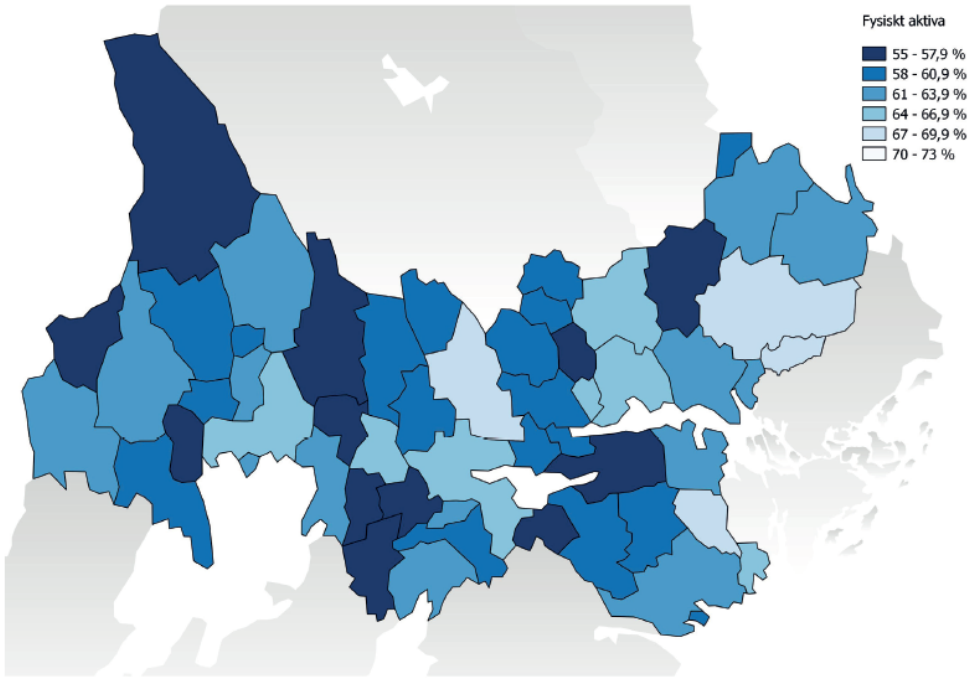
Trygghet

Enligt undersökningen *Liv & Hälsa i Mellansverige* är andelen som uppger att de känner sig säkra och trygga för att inte bli angripna eller utsatta för hot i sitt bostadsområde ligger över tid stabilt på över 90 procent i åldrarna 30–79 år. Ensamboende uppger i lägre grad att de är trygga jämfört med personer som bor med make, maka, sambo eller partner. Andelen trygga är störst hos dem som bor i villa/radhus, hos personer med svensk bakgrund och högutbildade. Kvinnor anger i större utsträckning än män att de avstår från att gå ut på grund av rädsla för att bli överfallna, rånade eller på annat sätt ofredade, 40 respektive 11 procent. Bland unga kvinnor är det vanligast att avstå från att gå ut på grund av rädsla, 54 procent.[23]

Fysisk aktivitet

I undersökningen frågades även om fysisk aktivitet, om hur många timmar den svarande sitter under ett normalt dygn. Andelen som anger att de sitter 10 timmar eller mer per dygn är högst bland unga män, 24 procent. Andelen minskar sedan med stigande ålder, förutom bland de allra äldsta, där andelen är 19 procent både bland män och kvinnor. I Figur 16 visas att fysisk aktivitet är lägst i de sydvästra delarna av Örebro län.

[23] Liv & hälsa i Mellansverige 2017, CDUST.



Figur 16 Andel fysiskt aktiva (rör sig minst 150 minuter per vecka), 18 - 84 år.

Att vara fysiskt inaktiv är vanligast bland dem som är födda utanför Norden (51 procent). Fysisk inaktivitet, att man rör sig mindre än 150 minuter i veckan, varierar kraftigt med utbildningsnivå, ju kortare utbildning desto vanligare ed fysisk inaktivitet. Fetma förekommer oftast hos personer med gymnasial eller förgymnasial utbildning. Bland dem är andelen med fetma över 20 procent medan andelen är 13 procent bland personer med eftergymnasial utbildning.[24]

Miljö, hälsa, landskap och trafiksäkerhet

Klimat

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen cirka 40 procent. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen nationellt[25]. Utsläppen av växthusgaser från transporter minskade med 2,2 procent 2019 jämfört med föregående år trots en ökande trafik. Minskningarna kommer från att allt större andel biobränslen och mer effektiva fordon[26]. Även i Örebro län har utsläppen minskat under de senaste åren, se Tabell 5.[27]

[24] Liv & hälsa i Mellansverige 2017, CDUST.

[25] Transportsektorns utsläpp - Trafikverket hittas på: https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/

[26] Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se) https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/

[27] RUS Nationella emissionsdatabas, Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)

Tabell 5 CO2-utsläpp från inrikes transporter i Örebro -2018, mätt i 1 000-tal ton CO2. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas.

	1990	2000	2005	2010	2014	2018	Andel 2018
Vägtrafik	538	568	615	645	564	493	96,1%
personbil	372	369	375	389	348	314	61,1%
lätt lastbil	25	29	40	54	52	46	9,0%
tung lastbil	111	140	166	173	145	124	24,2%
buss	29	28	31	27	16	7	1,4%
moped/mc	1	2	3	3	3	2	0,5%
Inrikes civil sjötrafik	3	3	3	4	4	4	0,8%
Inrikes flygtrafik[28]	21	20	21	11	14	13	2,6%
Järnväg	6	4	4	3	3	2	0,5%
Militär transport	2	1	0	0	0	0	0,0%
Alla transporter	569	596	642	663	584	513	

Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har dock ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Vägtrafiken står för den största andelen av transportsektorns utsläpp, 96 procent, varav personbilen står för nästan två tredjedelar och tunga lastbilar för en fjärdedel av transporternas utsläpp av koldioxid.

Hälsa

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gånginfrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då de ofta kombineras med en gång- eller cykelresa.

Det finns inte tillräckligt med data i Örebro län för att uttala sig om cykel- och gångresor ökar eller minskar[29] men generellt i landet minskar andelen cykelresor och har gjort det de senaste 20 åren.[30]

Luftutsläpp

Små partiklar är de luftföroreningar som ger störst hälsoproblem i svenska städer och tätorter. Miljömålen i Sverige, som utgår från FN:s konvention, innebär att utsläppen

[28]Utsläppen av inrikes flyg utgör en mycket liten andel av utsläppen från inrikes transporter. Om man också beräknar utrikes flygtrafik utgör däremot flyget en betydligt större andel, cirka 10 % av utsläppen i Sverige.

[29] Örebro kommun, TEMARAPPORT TRAFIK I ÖREBRO KOMMUN 2020.

[30] Nationellt cykelbokslut 2018. Trafikverket publikation 2019:104.

av små partiklar (PM2.5) ska minska i Sverige med 19 procent under perioden 2005-2020. För Örebro län innebär det således en minskning ner till under 800 ton µm till år 2020, jämfört med år 2005 då utsläppen var 984 ton, och år 2016 var nivån redan nere på 666 ton. Kväveoxider (NOx) påverkar ekosystemet negativt. År 2016 var utsläppen av kväveoxider 14,5 ton per tusen invånare i Örebro län, medan motsvarande utsläpp i riket var 32,8 ton. Enligt de svenska miljömålen ska utsläppen minska med 36 procent under perioden 2005-2020, vilket omräknat i ton per tusen invånare innebär att utsläppen i Örebro län ska minska till under 14 ton per tusen invånare.[31]

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. I Tabell 6 syns utsläppsnivåerna av NOx i Örebro län. Utsläppen av NOx från transportsektorn är 70 procent lägre 2018 jämfört med 1990.

Tabell 6 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2018. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/

	1990	2000	2005	2010	2014	2018
Vägtrafik	4582	3587	2804	2125	1752	1306
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	51%	40%	36%	29%	28%	24%
Civil sjöfart (inkl. fritidsbåtar)	13	14	16	24	31	32
Inrikes flygtrafik	87	89	95	38	47	46
Övriga transporter	122	83	66	59	31	31
Totalt transporter	4805	3774	2982	2246	1862	1415

Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM2.5, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM10.[32] I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. I Tabell 7 kan man utläsa utvecklingen av PM10 där även PM2,5 ingår. Utsläppen av de större partiklarna ökar medan utsläppen av de mindre partiklarna från transportsektorn minskar generellt.

Tabell 7 Utsläpp (ton) av partiklar (PM10) från transportsektorn 1990–2018. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus

	1990	2000	2005	2010	2014	**2018**

[31] Länsstyrelsen Örebro län (2019) Nulägesanalys Agenda 2030 i Örebro län. 2019:30

[32] PM10 är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kvadratmeter luft. PM2,5 är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM2,5 ingår därför även i PM10.

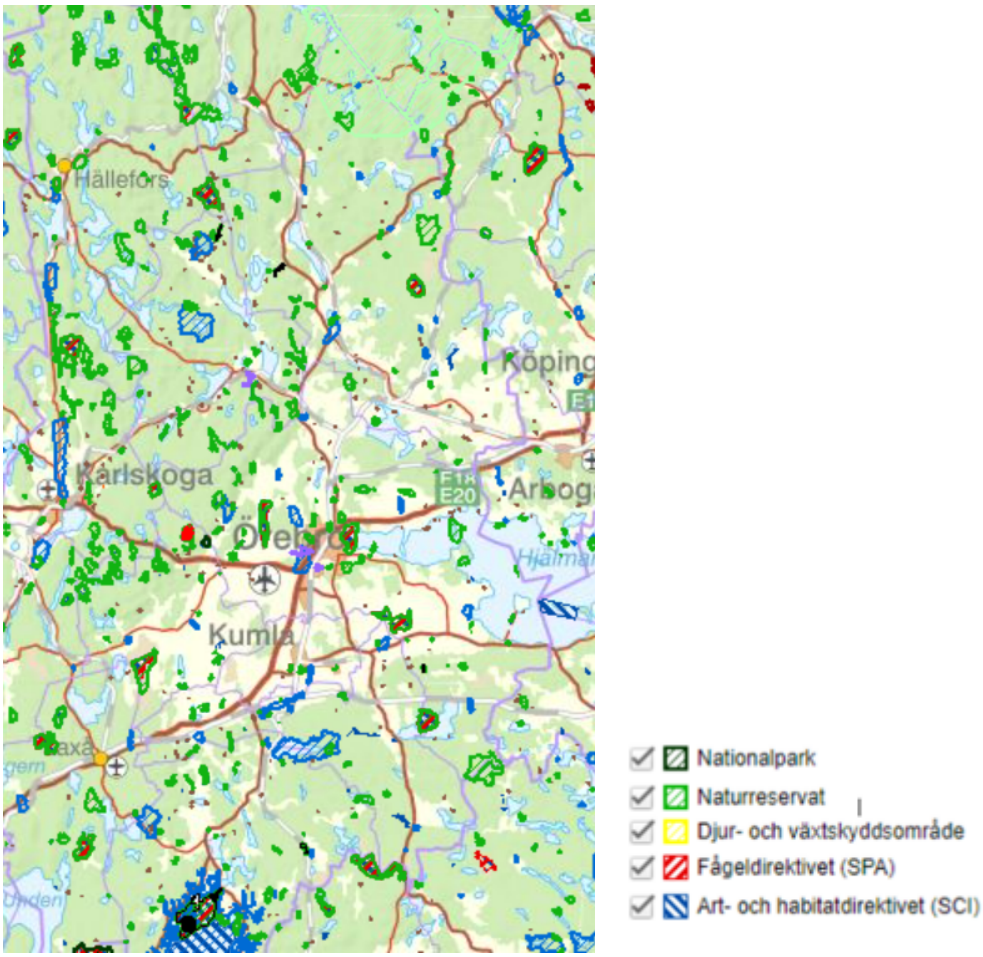
Vägtrafik	564	569	582	547	572	607
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	23%	29%	31%	30%	38%	45%
Civil sjöfart (inkl. fritidsbåtar)	8	7	7	8	5	4
Inrikes flygtrafik	1	1	1	1	1	1
Övriga transporter	3	2	2	2	1	1
Totalt transporter	576	579	592	557	579	613

Buller

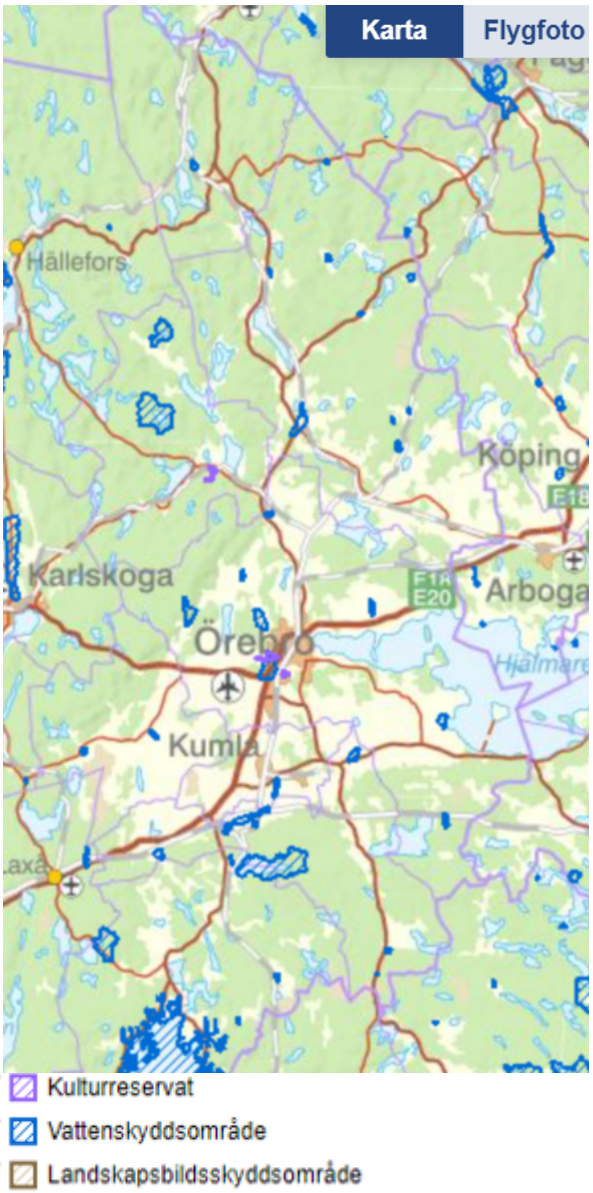
Runt två miljoner människor i Sverige utsätts vid sina bostäder för ljudnivåer som överskrider de riktvärden som riksdagen fastställt. Buller, främst från väg och järnväg, är den miljöstörning som berör flest människor och som enligt forskning har stark påverkan på vår hälsa. Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Landskap

Infrastruktur innebär intrång i landskapet, naturen och dess naturresurser. Även kulturlandskapet och landskapsbilden påverkas av infrastrukturen. I Figur 17 visas en karta över större väg- och järnvägsinfrastrukturen i Örebro län samt utpekade områden för skydd av natur, flora och fauna. Det bör nämnas att djur, växter och värdefull natur även finns utanför de utpekade områdena.



Figur 17 En översikt av Örebro läns naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.



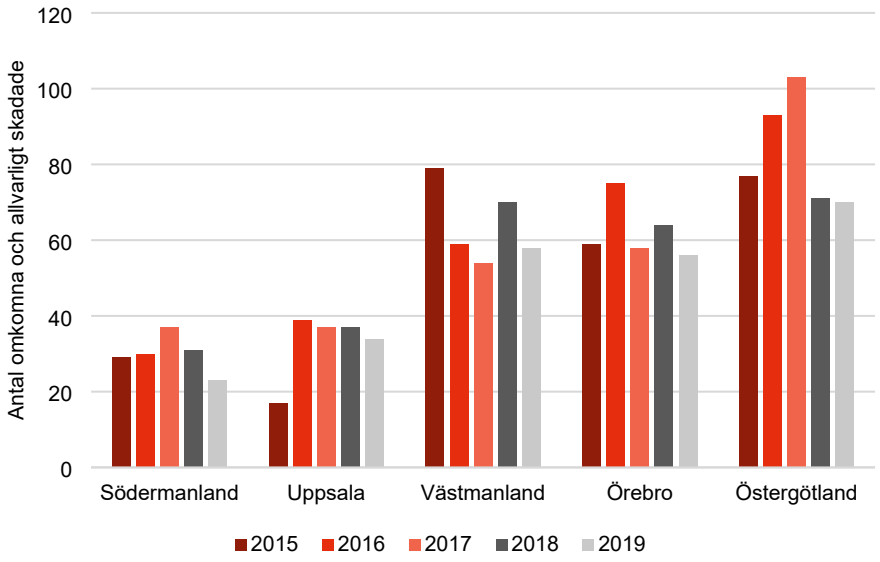
Figur 18 visas en karta över Örebro läns större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för vattenskydd, kulturreservat och landsbildsskyddsområde. Den ger indikation över var det finns viktiga områden för skydd av grundvatten och biologiskt viktiga våtmarker samt var det finns utpekade områden med kulturlämningar och särskilt skydd av landskapsbilden.



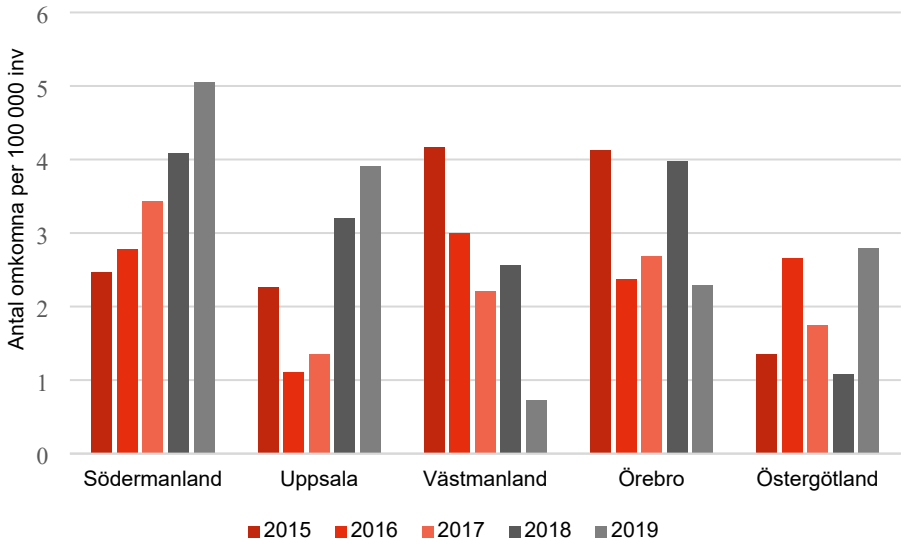
Figur 18 En översikt av Örebro läns utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

Trafiksäkerhet

Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst har Örebro län haft ungefär lika många dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken de senaste åren, Figur 19. När det gäller antalet omkomna i vägtrafiken, satt i relation till antalet 100 000 invånare, har dock trenden varit positiv, se Figur 20.



Figur 19 Antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken per län och år. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik. Källa: Trafikverket Region Öst, 2021.



Figur 20 Antal omkomna i vägtrafiken per län och år samt per 100 000 invånare. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB. Källa: Trafikverket Region Öst, 2021.

Hållbarhetsbedömning av nytt planförslag

Nytt planförslag och nollalternativ

I det här avsnittet bedöms och redovisas miljö- och sociala konsekvenser av länsplanen för Örebro län 2022–2033. Redovisningen är uppdelad i två delar som följer nedan:

- I den första delen görs en beskrivning av olika åtgärders och åtgärdskategoriers påverkan på de olika fokusområdena. Miljökonsekvenserna och de sociala konsekvenserna är bedömda utifrån en riktning i förhållande till om åtgärden inte genomförs.
- I den andra delen görs en beskrivning av i vilken riktning den slutgiltiga planen för 2022–2023 går i relation till nollalternativet utifrån de olika fokusområdena.

I länsplanen ska alla åtgärder som kostar minst 50 miljoner kronor redovisas separat. Dessa har också bedömts separat i hållbarhetsbedömningen. Mindre åtgärder delas in i olika åtgärdsområden/potter, som gäller framför allt kollektivtrafikåtgärder, trafiksäkerhetsåtgärder och cykelåtgärder. Principen i hållbarhetsbedömningen har varit att åtgärder ska bedömas på samma nivå som de redovisas i länsplan. Namngivna åtgärder har således bedömts separat. Utöver dessa har en separat bedömning gjorts av ett antal mindre åtgärder, som inte är namnsatta i länsplanen, men som betraktas som låsta och beslutade. Dessa bedöms separat för att korrekt kunna göra en bedömning utifrån geografiska aspekter. Resterande medel som ingår i de så kallade potterna består av medel som kommuner kan ansöka om under hela planperioden. För dessa, som i bedömningarna nedan kallas mindre typåtgärder, har en samlad bedömning, utan att ha tillgång till detaljer, gjorts för hela potten.

Nollalternativet är ett teoretiskt alternativ, som innebär samma fördelning mellan olika åtgärdsområden som i den gällande planen för perioden 2018–2029. Här antas att nollalternativet innebär att den politiska inriktning som finns i den gällande planen (2018–2029) även gäller under kommande planperiod (2022–2033). Nollalternativet utgår i huvudsak från befintliga åtgärder i gällande plan, men med hänsyn till kostnadsökningar av de befintliga projekten och upparbetade medel.

Fördelningen av investeringsramen för planalternativet redovisas i Tabell 8 och visualiseringarna av bedömningarna finns i Figur 21.

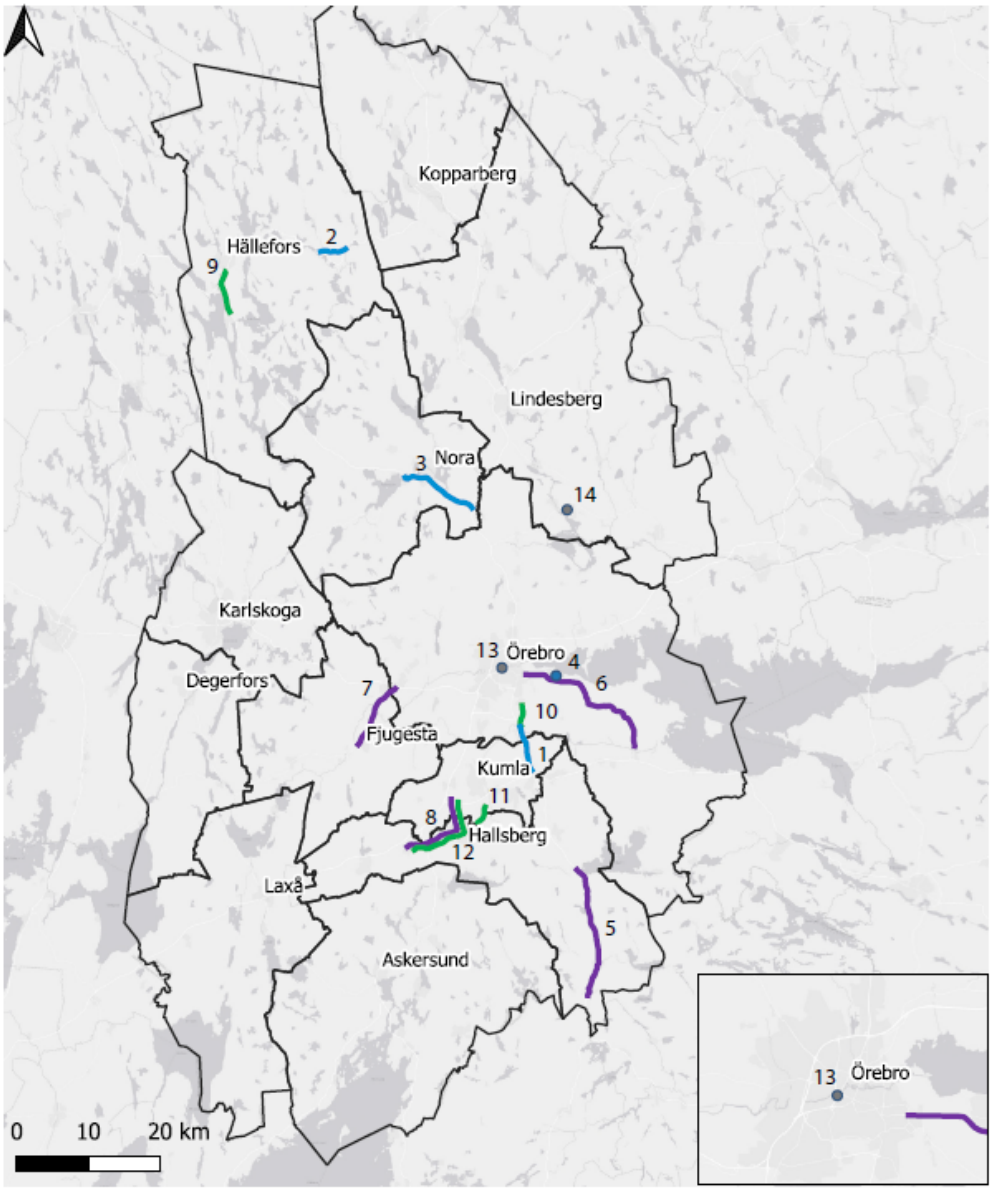
Bedömning av alternativa planinriktningar

I processen med att ta fram en ny länsplan för planperioden 2022–2033 togs tre olika planscenarier fram. Dessa var fiktiva planscenarier med syfte att för politiken visa på alternativa inriktningar av planen. En grov bedömning av de tre scenarierna utifrån hållbarhetsaspekterna gjordes och redovisas i *Bilaga 2: Tre olika tidiga*

planscenarier. Utifrån konsekvensbedömningarna av de tre fiktiva planscenarierna och diskussioner på politisk- och tjänstepersonnivå skapades en remissversion av planalternativet som genomgick en hållbarhetsbedömning. Efter remisstiden togs en ny reviderad version av länsplanen fram som ska presenteras för regeringen. Det är hållbarhetsbedömningen av den senaste versionen som redovisas i avsnittet *Hållbarhetsbedömning av nytt planförslag.*

Tabell 8. Tabell som visar samtliga åtgärder som bedömts i hållbarhetsbedömning. Åtgärder markerat med färg och i kursivt är åtgärden som inte redovisas separat i länsplanen, men som bedömts separat i hållbarhetsbedömningen

	Summa 2022–2033	**Nr. i kartan (Figur21)**
Större vägombyggnationer	262	
Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro	127	1
Förbifart Hjulsjö	75	2
Länsväg 244 Lilla Mon - Stribergskorset	60	3
Kollektivtrafik	75	
Mindre kollektivtrafikåtgärder, varav:	75	
Landsbygdsklivet	7	
Kollektivtrafikpaket Ekeby-Almby	15	4
Kollektivtrafikåtgärder T-län	7	
Pott	46	
Trafiksäkerhet	100	
Mindre TS-åtgärder, varav:	100	
Väg 51 Finspång- Svennevad	9	5
Väg 207 Odensbacken- Örebro	5	6
Väg 204 Lanna- Fjugesta	5	7
Väg 529 och 641 Östansjö-Hallsberg-Kumla	49	8
Trimningsåtgärder T-län	32	
Cykel, regionalt vägnät	237	
Grythyttan-Hällefors	36	9
Norra Bro-Almbro	30	10
Sannahed-Ralavägen	21	11
Hallsberg - Östansjö	30	12
Mindre cykelåtgärder	120	
Utvecklingsåtgärder	95	
Samfinansiering av nationell plan	49	
Frövi bangård (cykelbro)	29	13
Örebro Södra	20	14
Utvecklingspotten	46	
Finmaskigt vägnät	30	
Pott	16	
Statlig medfinansiering	300	
Snabbussar Örebro (BRT)	90	
Regionbussarnas framkomlighet	50	
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	145	
Enskilda vägar	15	
Totalt	**1069**	
Planeringsutrymme, ca 9%	**92**	



Figur 21: Karta som ungefärligt visar samtliga åtgärder som bedömts i hållbarhetsbedömningen

Bedömning av åtgärder i planalternativet

Miljökonsekvenser

Nedanstående bedömningar av planalternativet fokuserar på bedömningskriterier som rör miljöaspekterna av planalternativet enligt avsnittet *Bedömningskriterier för* miljö.

Klimat

Åtgärder som bidrar positivt:

- Åtgärder som bedöms bidra positivt till överflyttning av resor från vägtrafik till kollektivtrafik, gång och cykel är generellt sett cykel- och kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät samt åtgärderna ”Snabbussar Örebro” och ”Regionbussarnas framkomlighet” (inom potten statlig medfinansiering). Även objektet ”Länsväg 244, Lilla Mon-Stribergskorset” bidrar positivt eftersom objektet omfattar gång- och cykelåtgärder samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser.
- Merparten av kollektivtrafikåtgärderna på regionalt vägnät samt åtgärderna ” Snabbussar Örebro” och ”Regionbussarnas framkomlighet” bedöms bidra till minskad energianvändning per fordonskilometer genom att ökad framkomlighet för bussarna ger jämnare körning.

Åtgärder som bidrar negativt:

- Större vägombyggnader bidrar generellt till klimatpåverkan i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta.
- ”Riksväg 51, Kvarntorp-Almbro”, byggs om till mötesfri landsväg och bedöms bidra till ökad trafik för energiintensiva trafikslag.
- ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” innebär en kortare körsträcka som väger upp den negativa påverkan från den ökade trafiken men ger dock en minskad energieffektivitet genom ökad hastighet.
- Undantaget bland större vägombyggnader gäller, som tidigare nämnts, ”Länsväg 244, Lilla Mon-Stribergskorset”, som bidrar till minskad trafik för energiintensiva trafikslag.
- Vid anläggning av ny infrastruktur fås en påverkan av klimatet genom den energi som går åt för själva byggandet och vid framställning av byggmaterial. Detta gäller samtliga större vägobjekt samt även en del mindre kollektivtrafik- och cykelåtgärder som innebär nybyggnad.

Åtgärder som inte påverkar nämnvärt:

- Merparten av åtgärderna har en neutral påverkan på energianvändning per fordonskilometer inom ett specifikt färdmedel.
- Många av de icke namngivna åtgärderna inom potter har en neutral påverkan på byggande, drift- och underhåll.
- Merparten av de mindre typåtgärderna inom potterna är generellt sett svårbedömda utifrån ett klimatperspektiv.

Hälsa/hälsofrämjande

Åtgärder som bidrar positivt:

- De åtgärder som bidrar positivt till minskat buller är de två vägobjekten ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” som innebär en ny dragning av vägen utanför tätort och ”Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro” som omfattar bullerskyddsåtgärder.
- Såväl kollektivtrafikåtgärder som cykelvägsåtgärder på regionalt vägnät samt de större kollektivtrafiksatsningarna på kommunalt vägnät bidrar till förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik. Åtgärder som bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel.
- Även ”Länsväg 244, Lilla Mon-Stribergskorset” bidrar positivt till ökad fysisk aktivitet eftersom objektet omfattar gång- och cykelåtgärder samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser.
- Trafiksäkerhetsåtgärder bedöms bidra positivt till ökad fysisk aktivitet eftersom såväl mindre vägobjekt som trimningsåtgärder i flera fall omfattar smärre åtgärder för oskyddade trafikanters framkomlighet och tillgänglighet till hållplatser.
- ”Mindre åtgärder kommunal infrastruktur” för trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik och cykel bedöms bidra till minskade utsläpp till luft.

Åtgärder som bidrar negativt:

- De större vägombyggnaderna bidrar generellt till ökade utsläpp till luft på grund av ökad trafik och ökade hastigheter. Undantaget gäller ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” som innebär en kortare körsträcka som väger upp den negativa påverkan från den ökade trafiken.
- Ombyggnad av ”Länsväg 244, Lilla Mon-Stribergskorset” bedöms bidra till ökade halter av NOx och partiklar i tätorter med åtgärdsprogram för MKN.

Åtgärder som inte påverkar nämnvärt:

- Större vägobjekt har generellt sett en relativt neutral påverkan på buller och fysisk aktivitet eftersom de i första hand berör trafikmiljöer utanför tätort.
- Trafiksäkerhetsåtgärder på regionalt vägnät har generellt sett en neutral påverkan på merparten av hälsoaspekterna.
- Merparten av åtgärderna i planförslaget har en neutral påverkan på buller.
- Merparten av de mindre typåtgärderna inom potterna är generellt sett svårbedömda utifrån ett hälsoperspektiv

Landskap

Åtgärder som bidrar positivt:

- ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” bedöms ge en positiv påverkan på kvalitet på vatten genom kortare och säkrare sträcka genom grundvattenmagasin
- I ett antal vägombyggnader ingår viltåtgärder som därmed bidrar till minskade barriäreffekter och mortalitet. Detta gälelr framförallt ”Länsväg 244, Lilla Mon-Stribergskorset”.
- ”Mindre åtgärder kommunal infrastruktur” samt åtgärder på ”Enskilda vägar” omfattar miljöåtgärder med positiv påverkan på såväl natur- som kulturmiljö.

Åtgärder som bidrar negativt:

- De två vägobjekten ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” samt ”Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro” innebär ny- och ombyggnader med negativ påverkan på
  - Materiella resurser genom intrång i jordbruksmark
  - Visuell landskapspåverkan
  - Biologisk mångfald, växt- och djurliv genom barriärer och störning
- Ombyggnaden av ”Länsväg 244, Lilla Mon-Stribergskorset” bedöms ha en negativ påverkan på kulturmiljö.

Åtgärder som inte påverkar nämnvärt:

- Den absoluta merparten av de smärre åtgärderna inom åtgärdsområden bedöms ha en neutral landskapspåverkan.

Trafiksäkerhet

Åtgärder som bidrar positivt

- Åtgärder som bidrar positivt avseende dödade och allvarligt skadade motortrafikanter är
  - samtliga större vägobjekt,
  - trafiksäkerhetsåtgärder och
  - medfinansiering av ”mindre åtgärder kommunal infrastruktur” och enskilda vägar.
- Åtgärder som bidrar positivt avseende dödade och allvarligt skadade GCM-trafikanter är
  - ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö”,
  - ”Länsväg 244, Lilla Mon-Stribergskorset”,
  - kollektivtrafik, trafiksäkerhets- och cykelvägsåtgärder på regionalt vägnät,
  - medfinansiering av ”mindre åtgärder kommunal infrastruktur” och enskilda vägar.

Åtgärder som bidrar negativt

- Inga åtgärder bidrar negativt avseende påverkan på dödade och allvarligt skadade motortrafikanter eller GCM-trafikanter.

Åtgärder som inte påverkar nämnvärt:

- Merparten av de mindre typåtgärderna inom potterna är svårbedömda utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Sociala konsekvenser

Nedanstående bedömningar av planalternativet fokuserar på sociala aspekter och tillhörande bedömningskriterier som rör de sociala delarna av planalternativet enligt Tabell 2. Hälsofrämjande är också en social aspekt men presenteras ovan under avsnittet som heter *Miljökonsekvenser.*

Sammanhållen (inklusive jämlikhet)

Åtgärder som bidrar positivt:

- Utvecklingsåtgärd ”Frövi bangård” bidrar till att överbrygga barriärer och öka samspel mellan områden med varierade socioekonomiska förutsättningar. Tillgängligheten till stationen ökar där olika grupper samlas.
- Delar av den större vägombyggnationen av ” Länsväg 244 Lilla Mon - Stribergskorset” omfattar kollektivtrafikförbättringar som sammankopplar områden med varierande socioekonomiska förutsättningar och kan bidra till fler möten mellan olika grupper som använder kollektivtrafikstråket.
- Regional cykelåtgärd ”Hallsberg – Östansjö’ kopplar också samman områden med varierande socioekonomiska förutsättningar. Regionalt cykelstråk bidrar till tillgänglighet till arbetsplatser, pendlingsmöjligheter för kombinationsresor och även möten och samspel längs stråket där det tidigare inte fanns utrymme för fotgängare och cyklister.
- Utvecklingsåtgärden ”Örebro Södra” berör ett område som har sämre socioekonomiska förutsättningar. Trafiksäkerhetsåtgärder kommer inte att ha en påverkan på tillgänglighet eller skapa plats för samspel, dock innebär åtgärderna ett signalvärde till områdets invånare.

Åtgärder som bidrar negativt:

- Inga av åtgärderna har en särskilt negativ påverkan på sammanhållning och jämlikhet, dock kan större vägobjekt, beroende på hur de utformas, bidra till att skapa fler infrastrukturbarriärer mellan områden.

Åtgärder som inte påverkar nämnvärt

- Merparten av åtgärderna har ingen särskild påverkan på sammanhållning och jämlikhet i regionen.

Tillgänglig (inklusive jämställdhet)

Åtgärder som bidrar positivt:

- Kollektivtrafikåtgärder och de flesta gång- och cykelåtgärder bidrar till en mer jämställd tillgänglighet i regionens transportinfrastruktur, det vill säga bidrar till ökad tillgänglighet till kvinnligt dominerade arbetsplatser och andra målpunkter, utifrån kvinnors transportefterfrågan.
- Kollektivtrafikåtgärder bidrar också till en ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och äldre personer då dessa grupper förlitar sig mer på kollektivtrafikens tillgänglighet för sina vardagsresor.
- Gång- och cykelåtgärder bidrar till alla personers tillgänglighet oberoende av funktionsförmåga och ålder. Därmed bidrar dessa åtgärder till en mer inkluderande transportplanering. Gång- och cykelåtgärder i syfte att skapa säkra skolvägar bidrar till inkludering av barnperspektivet samt ökad tillgänglighet för barn.
- Även statlig medfinansiering som riktas mot kollektivtrafik och kommunal infrastruktur bidrar till ökad tillgänglighet för olika grupper.

Åtgärder som bidrar negativt:

- Inga åtgärder har en särskilt negativ påverkan på tillgänglighet. Trots att större vägåtgärder bidrar till ökad bekvämlighet och tillförlitlighet i transportnätverket kan de bidra till ett transportsystem som exkluderar personer som inte har tillgång till bil eller inte kan köra bil.

Åtgärder som inte påverkar nämnvärt

- Trafiksäkerhetsåtgärder bedöms inte ha en särskild påverkan på tillgänglighet, eftersom de inte skapar några nya möjligheter för personer att resa eller bidrar inte till ökad mobilitet. Dock kan genomförandet av många trafiksäkerhetsåtgärder bidra till att fler känner sig trygga och bekväma att använda transportsystemet oberoende av kön, ålder eller funktionsförmåga.

Inkluderande

Åtgärder som bidrar positivt:

- Trafiksäkerhetsåtgärder som till exempel de som ingår i den större vägombyggnationen ” Länsväg 244 Lilla Mon – Stribergskorset och trafiksäkerhetsåtgärder ”Väg 207 Odensbacken- Örebro” och ”Väg 529 och 641 Östansjö – Hallsberg-Kumla” med syftet att öka framkomlighet och trafiksäkerhet, ligger i anslutning till områden med svag socioekonomisk status, hög diversitet samt högt ohälsotal. Objektet bidrar till en mer jämlik fördelning av transportinfrastrukturinsatser samt tillgänglighet för utsatta grupper. Dock bidrar vägobjekten sannolikt inte särskilt till att skapa samspel och möten mellan människor från olika grupper i samhället.
- Även Gång- och cykelåtgärderna Grythyttan-Hällefors och Sannahed-Ralavägen ligger i anslutning till områden med svag socioekonomisk status och kan bidra till en ökad inkludering och maktfördelning.

Åtgärder som bidrar negativt:

- Inga åtgärder har en särskilt negativ påverkan på inkludering. Trots att större vägobjekt bidrar till ökad bekvämlighet och tillförlitlighet i transportnätverket kan de bidra till ett transportsystem som exkluderar personer som inte har tillgång till bil eller inte kan köra bil.

Åtgärder som bidrar neutralt

- De flesta åtgärder har ingen särskild påverkan på inkluderande i regionen. Geografisk fördelning av åtgärderna matchar fördelning av befolkningen ganska bra men områden med svag socioekonomisk situation får kompletteras av mindre åtgärder för att får en mer jämn fördelning av länsplanens medel.

Tabell 9 ger en översiktlig bild av hur investeringarna i länsplanen fördelas mellan olika områden med olika socioekonomiska förutsättningar.[33] Utifrån tabellen kan det konstateras att fördelningen av åtgärder speglar fördelningen av befolkningen i regionen. Länsplanens åtgärder ger en mindre fördel (4 procent mer i andel) till områden som har ett socioekonomiskt index på sex.

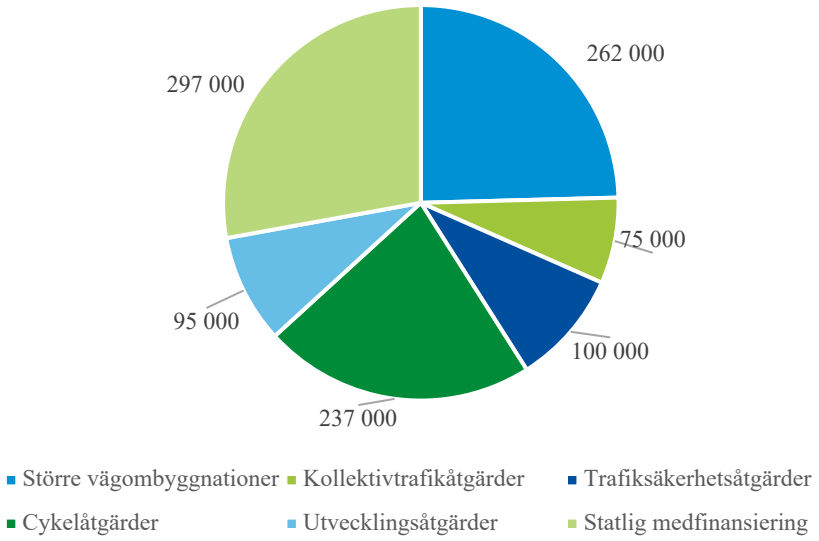
[33] För att avgöra vilka områden som påverkas av en investering har en buffert på 1,5 kilometer lagts till runt investeringarna.

Tabell 9 Fördelning av åtgärder utifrån socioekonomiskt index

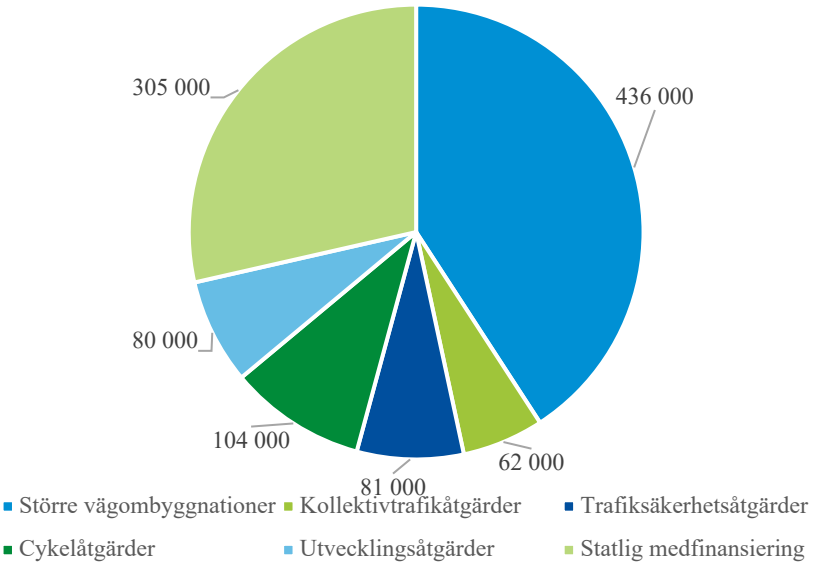
Poäng	Antal DeSO-områden	Andel av alla DeSO-områden i Örebro län	Andel av befolkningen i Örebro län som är bosatt i dessa områden	Andel av allaDeSO-områden som berörs av åtgärder
3	24	13%	14%	13%
4	9	5%	5%	3%
5	15	8%	9%	10%
6	72	40%	38%	42%
7	27	15%	15%	10%
8	21	12%	12%	13%
9	12	7%	7%	10%

Planalternativet jämfört med nollalternativet

Diagrammen nedan visar hur fördelningen mellan olika åtgärdsområden skiljer sig mellan den nya länsplanen för planperioden 2022–2033 och nollalternativet. Den stora skiljelinjen är att den nya länsplanen innebär betydligt mindre medel på större vägombyggnader än nollalternativet. I gengäld omfattar den nya planen en kraftigt ökad satsning på cykelvägar i det regionala vägnätet samt även en ökad satsning på trafiksäkerhetsåtgärder.



Figur 22. Fördelning av medel mellan åtgärdsområden i beslutad länsplan 2022–2033. Summor angivna i 1 000-tals kronor.



Figur 23. Fördelning av medel mellan åtgärdsområden i nollalternativet. Summor angivna i 1 000-tals kronor.

Planalternativet jämfört med nollalternativet: Betydande miljöpåverkan

Klimat

Planalternativet går i en positiv riktning avseende klimat, jämfört med nollalternativet.

- I planalternativet satsas cirka 50 procent av medlen på åtgärder som går i en positiv riktning avseende överflyttning av resor från vägtrafik till kollektivtrafik, gång och cykel. I nollalternativet är motsvarande andel cirka 25 procent.
- Planalternativet leder i en större utsträckning än nollalternativet till att stärka den relativa attraktiviteten för gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med bil.
- Vad gäller påverkan på energianvändning inom specifika trafikslag, samt klimatpåverkan från byggande är planalternativet neutralt i relation till nollalternativet.

Hälsa

Vad gäller hälsa går planalternativet generellt i svagt positiv riktning jämfört med nollalternativet.

- Planalternativet går i en mycket positiv riktning vad gäller utsläpp till luft, främst på grund av att en betydligt mindre andel av planen går till större vägobjekt.
- Vad gäller buller och påverkan på fysisk aktivitet går planalternativet generellt i neutral riktning jämfört med nollalternativet.

Landskap

Gällande landskap går planalternativet generellt i en positiv riktning jämfört med nollalternativet.

- I planalternativet är det en relativt liten andel av medlen som går till satsningar med negativ landskapspåverkan gällande intrång och störning i naturmiljö, anspråkstagande av jordbruksmark och mortalitet. I ett nollalternativ med större satsning på större vägobjekt är denna negativa påverkan större.
- Gällande vatten, visuell landskapspåverkan samt kulturmiljö går planalternativet i neutral riktning gällande nollalternativet.

Trafiksäkerhet

Gällande trafiksäkerhet går planalternativet i en neutral riktning jämfört med nollalternativet.

Planalternativet jämfört med nollalternativet: Sociala konsekvenser

Sammanhållen (inklusive jämlikhet)

Gällande sammanhållning går planalternativet i en svagt positiv riktning jämfört med nollalternativet. Det bör dock nämnas att planalternativet kan gå i en än mer positiv riktning om pottpengarna används för att bidra till sammanhållning genom att exempelvis binda ihop olika typer av områden.

- Nollalternativet satsar mer på större vägobjekt som beroende på utformning kan skapa barriärer mellan olika områden.
- Planalternativet saknar kollektivtrafikåtgärder som skapar samspel och möten.

Tillgänglig (inklusive jämställdhet)

Gällande tillgänglighet går planalternativet i en tydligt positiv riktning jämfört med nollalternativet.

- Både nollalternativet och planalternativet bidrar till medborgarnas bekvämlighet och tillförlitlighet i transportsystemet. Nollalternativets större satsningar på större vägobjekt innebär att planen gynnar färre personers transportefterfrågan där kvinnor, personer med funktionsnedsättning, äldre och barn i större utsträckning förlitar sig på kollektivtrafik och trafiksäkra gång- och cykelmiljöer och därmed gynnas mindre av vägobjekten.
- Planalternativets större investeringar i kollektivtrafik, gång- och cykelåtgärder samt statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur bidrar till ökad inkludering av särskilda gruppers tillgänglighet i planen. Att tillgänglighetsanpassa fler kollektivtrafikhållplatser skapar fler resmöjligheter för personer med funktionsnedsättning och äldre. Säkra gång- och cykelpassager och nya gång- och cykelvägar skapar fler möjligheter för barn att resa på egen hand.

Inkluderande

- Gällande inkludering går planalternativet i en svagt positiv riktning jämfört med nollalternativet. Planalternativet har dock fler potter som skulle kunna satsas i mer utsatta områden, vilket skulle kunna leda till större inkludering och sammanhållning.



Figur 24: Matris över planalternativet



Figur 25: Matris över nollalternativet

Slutsatser, vägar framåt och uppföljning

Sammanfattning av effekter av studerade åtgärder

Konsekvensbedömningen visar att planalternativet i stor utsträckning bidrar till positiva effekter, alternativt neutrala effekter, i förhållande till måluppfyllnad av framför allt det transportpolitiska funktionsmålet (se Figur 24). Detta gäller särskilt för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder på det regionala vägnätet samt statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder och då gäller det framförallt ett positivt bidrag till fokusområden medborgarnas resor, tillgänglighet regionalt, jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning). Samma åtgärder bidrar generellt i positiv riktning avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet. Cykelåtgärder på det regionala vägnätet bidrar dock till utsläpp i byggskedet.

När det gäller större vägombyggnader bidrar de i positiv riktning avseende exempelvis fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter och tillgänglighet regionalt, samt trafiksäkerhet men påverkan är neutral avseende flera av de sociala aspekterna, såsom inkludering och sammanhållning. Länsväg 244 Lilla Mon-Stribergskorset bidrar dock positivt avseende jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning) eftersom stora satsningar för cykel och kollektivtrafik. Påverkan är dock i allt väsentligt negativ avseende klimat och landskap.

Då planalternativ och nollalternativet jämförs (se Figur 24 och Figur 25) kan det konstateras att planalternativet i större utsträckning bidrar positivt till det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet och dess fokusområden jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet.

Skillnaderna mellan planalternativet och nollalternativet är ganska stora avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa och landskap där den negativa påverkan är större i nollalternativet.

En del av medlen i länsplanen går till en pott där kommuner under planperiodens gång kan ansöka om medel genom statlig medfinansiering. Effekterna av länsplanen kommer att bero av hur de medel som är avsatta till potten delas ut till kommunerna. Generellt kan sägas att en större satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik framför

biltrafik kommer att bidra till en mer transportsnål och energieffektiv tillgänglighet. Detta i sin tur minskar klimatpåverkan och kan ge bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet. Med avseende på social hållbarhet förbättrar dessa typer av åtgärder också för en större grupp människor då gång-, cykel- och kollektivtrafiksystem är öppna för en större del av befolkningen är än vad biltrafiksystemet är. För att nå en hög tillgänglighet geografiskt och demografiskt är det viktigt att arbeta med både infrastruktur och användarvänlighet. Väljer man att prioritera åtgärder för ökad framkomlighet för biltrafik kommer utvecklingen att gå i motsatt riktning för dessa mål.

Noteras bör också att länsplanens medel fördelas någorlunda jämnt mellan olika socioekonomiska grupper. Analysen bör dock ses som en första indikation på eventuella ojämlikheter och beaktar inte storleken på investeringarna och huruvida investeringarna eventuellt bidrar till negativa effekter såsom barriäreffekter.

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

Kumulativa effekter och inducerad biltrafik

Trafiksystemets utformning och planering påverkar de transportval vi gör. Flera olika och attraktiva alternativ ökar transportsystemets robusthet och minskar sårbarheten för störningar av olika slag. De långsiktiga och kumulativa effekterna är svåra att bedöma. Men blir sannolikt generellt större med tiden, det vill säga större än vad de kvantifierade effekterna i de samlade effektbedömningarna visar.

Restidsvinster på grund av nya vägar eller förbättrad framkomlighet innebär ofta ökad trafik i form av inducerad trafik på kort sikt. På lång sikt kan nya vägar innebära att det bildas nya lägen för till exempel extern handel som i sin tur genererar ännu mer trafik. Sannolikt ger restidsvinster för olika trafikantgrupper effekter på transportval och samhällsplanering även en lång tid efter planperioden.

Det vore värdefullt att göra en samlad bedömning av länsplanen tillsammans med den nationella planens åtgärder i Örebro län. Den nationella planens åtgärder kan både motverka och medverka till effekterna av åtgärderna i Örebros länsplan.

Åtgärder och uppföljning för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan

Av de bedömda åtgärderna i den strategiska hållbarhetsbedömningen är det framför allt satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik som leder till positiv betydande

miljöpåverkan. Dessa kategorier innehåller de mest betydelsefulla förmildrande åtgärderna för miljön generellt sett.

Även inom respektive åtgärdskategori finns det flera åtgärder som kan göras för att mildra eller förebygga negativ betydande miljöpåverkan. En av de viktigaste åtgärderna är detaljutformningen som kan påverka den relativa attraktiviteten mellan olika trafikslag. För att exemplifiera kan en större ombyggnad av en korsning exempelvis leda till ökad tillgänglighet för gång och cykel, om denna satsning också innehåller cykelbanor och säkra passager. Den större vägombyggnaden Länsväg 244 Lilla Mon- Stribergskorset innehåller exempelvis en hel del satsningar på cykel.

Trafiksäkerhetsåtgärder i tätbebyggt område innebär oftare trafiklugnande åtgärder som leder till en säkrare och tryggare miljö för oskyddade trafikanter. Detta kan exempelvis göras med potten för mindre trafiksäkerhetsåtgärder.

De namngivna vägåtgärderna ger en negativ påverkan på klimat, hälsa (ej väg 63) och landskap. Påverkan är dock lägre i planalternativet jämfört med nollalternativet. Vilken typ av påverkan denna typ av åtgärder får på klimat och hälsa beror till stor del på i hur stor utsträckning som samhällsplaneringen anpassas efter de restidsvinster som skapas för personbilstrafiken. För att motverka den negativa påverkan av planen är det viktigt att en uppföljning av planen sker för att säkerställa att kompensatoriska åtgärder genomförs. Detta kan exempelvis göras genom planens olika potter i syfte att prioritera kollektivtrafik. Medel kan användas från potten mindre kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät och statlig medfinansiering till kollektivtrafik.

Vidare är det viktigt att bussarnas framkomlighet prioriteras på de vägstråk som innebär förbättringar för såväl personbilstrafik som busstrafik. Detta gäller exempelvis åtgärder för kollektivtrafik och cykel som kan genomföras inom potten för Trafiksäkerhet. Likaså kan en noggrannare bedömning göras i samband med projekteringen som leder till en negativ miljöpåverkan för landskap, vilket framförallt skapas av intrång i mark- och vatten, barriäreffekter och påverkan på materiella tillgångar samt växt- och djurliv.

Åtgärder som genomförs inom ramen för de olika potterna bör genomgå konsekvensbedömning, såsom gjorts i den här konsekvensbedömningen, för att säkerställa att de enskilda objekten bidrar till länsplanens mål och visioner.

Målkonflikter

Det kan konstateras att det inom länsplanen finns såväl flera synergier som målkonflikter. På en övergripande nivå handlar det om motsättningar mellan å ena sidan det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet och å andra sidan

hänsynsmål rörande miljö och hälsa. Det finns även konflikter inom funktionsmålet. För hänsynsmålet rörande trafiksäkerhet finns det i regel en bättre överenstämmelse med funktionsmålet sett till vilka åtgärder som genomförs som kan leda till både ökad trafiksäkerhet och minskade restider för bil.
Huvudsakliga målkonflikter som kan konstateras utifrån den hållbarhetsbedömning som gjorts för länsplanen är:

- **Större vägombyggnader.** Dessa åtgärder bidrar generellt till en positiv påverkan på tillgänglighet, och särskilt fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter, tillgänglighet regionalt och en neutral påverkan avseende fokusområdena jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning). Däremot har större vägombyggnader en negativ påverkan på hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa, landskap, genom att efterfrågan på biltransporter ökar, energianvändningen vid byggande, drift och underhåll är hög, utsläpp av partiklar ökar, materiella tillgångar tas i anspråk, landskapet och den biologiska mångfalden påverkas.

- **Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder på regionalt vägnät.** Dessa åtgärder bidrar generellt till en positiv påverkan på tillgänglighet, och särskilt fokusområdena medborgarnas resor, tillgänglighet regionalt, jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna sammanhållning och inkludering). Däremot har dessa åtgärder en negativ påverkan på hänsynsmålet och fokusområdet klimat genom att energianvändningen vid byggande, drift och underhåll är hög.

Hur kan länsplanen följas upp för att bidra till sammanhållning, inkludering och hälsofrämjande

En stor del av de resurser som satsas i länsplanen går till förbättringar för kollektivtrafik-, gång-, och cykelresenärer. Detta är positivt utifrån sammanhållnings- och inkluderingsperspektiv beroende på var investeringarna görs. För att de resurser som länsplanen fördelar för kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder i så stor utsträckning som möjligt ska bidra till inkludering och sammanhållning rekommenderas att följande principer följs:

- Gång-, cykel-, och kollektivtrafikåtgärder som medfinansieras av länsplanen bör bidra till att knyta ihop tätorter så att jämlika möjligheter till utbildning, sysselsättning, vård och service uppnås i hela länet. Ett sådant angreppssätt förbättrar möjligheterna till en jämställd och jämlik arbetspendling, likväl som en ökad kompetens- och arbetskraftsförsörjning för hela länet.
- Vid upprustning av vägar bör parallella cykelvägar och gångvägar anläggas.

- Länsplanen bör eftersträva att aktivt bidra till att kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder genomförs i socioekonomiskt utsatta områden för att bidra till inkludering. Det är också av vikt att investeringar bidrar till att knyta ihop olika områden i syfte att öka sammanhållningen.
- Åtgärder som medfinansieras av länsplanen för att bidra till att öka den fysiska aktiviteten bör framför allt tilldelas områden med höga ohälsotal.

Det är av vikt att åtgärder som finansieras bedöms enligt samma metod som använts i den här hållbarhetskonsekvensbedömningen. Det innebär en bedömning enligt den princip som presenteras i Figur 24 samt analyser i GIS utifrån socioekonomiskt index, diversitetsindex och ohälsoindex. GIS-analyserna bidrar till en första förståelse för vilka grupper som drar fördel respektive missgynnas av åtgärderna. I ett andra steg är det viktigt att säkerställa att de grupper av människor som påverkas av åtgärderna haft möjlighet att uttrycka sig och delta. Om det gäller åtgärder på regionalt vägnät kan Regionen ta ett samlat grepp för att säkerställa att kunskap om hur olika åtgärder gynnar eller missgynnar olika grupper av människor har samlats in och att relevanta aktörer har kunnat göra sin röst hörd. När det gäller statlig medfinansiering till kommunala åtgärder är det av vikt att kommunen kan redovisa hur föreslagna åtgärder har arbetats fram. En viktig fråga är om de människor som påverkas av en åtgärd kunnat göra sin röst hörd.

Vad krävs för måluppfyllelse utöver länsplanen?

Förändringar av beteende och normer är nödvändiga

Vid sidan av de åtgärder som föreslås i länsplanen relaterar infrastrukturplaneringen till flera andra planeringsprocesser. Förändringar i den tekniska transportinfrastrukturen, såsom exempelvis föreslagna i länsplanen, behövs, men att det är långt ifrån tillräckligt för att nå hållbarhetsmål. Även beteendeförändringar är nödvändiga[34].

I detta avseende är samhällsplanering relevant. Trafiken och trafiksystemet är inte isolerade system utan fungerar i samspel med övrig samhällsplanering, den ekonomiska utvecklingen i stort och hur samhället fungerar i övrigt. Enskilda åtgärder kan sällan eller aldrig ensamt styra trafikutvecklingen i en specifik riktning. Det handlar alltid om samverkan mellan många olika åtgärder och faktorer som samverkar eller motverkar varandra. Det är beteendet i och användning av trafiksystemet som resulterar i hållbarhet eller inte, inte trafiksystemet som sådant. En förståelse för det

[34] Nilsson, L.J., Khan, J., Andersson, F.N.G., Klintman, M., Hildingsson, R., Kronsell, A., Pettersson, F., Pålsson, H., Smedby, N. (2013). *I ljuset av framtiden -- styrning mot nollutsläpp 2050. LETS 2050-report*, Lunds Universitet.

Nissinen, A.,,Heiskanen, E., Perrels, A., Berghäll, E., Liesimaa, V., & Mattinen, M.K. (2014). Combinations of policy instruments to decrease the climate impacts of housing, passenger transport and food in Finland. *Journal of Cleaner Production*, 107:16

Moriarty, P., & Honnery, D. (2013). Greening passenger transport: a review .*Journal of Cleaner Production,* 54

komplexa samspelet mellan faktorer och resulterande trafik är därför väsentligt för beslut om åtgärder för och utveckling mot trafik i hållbara städer[35].

Många experter poängterar att vi behöver tala om klimatomställning snarare än utsläppsminskningar, vilket betyder att samhället måste arbeta med en bred idé om en hållbar utveckling, inklusive ett bättre liv med god hälsa och miljö, välfärd, arbete, rättvisa och annat som förknippas med ett bra samhälle. Tidigare forskning från det tvärvetenskapliga forskningsprogrammet Lets2050 vid Lunds universitet pekade ut sociala drivkrafter som helt nödvändiga för en klimatomställning[36]. Just transportsektorn är en sektor som idag är i stort behov av justerade normer och beteenden till sådana som stöder en hållbar utveckling[37]. För att lyckas minska biltransportarbetet i enlighet med nationella mål krävs till exempel åtgärder för att få vanebilister att ändra beteende, eftersom de står för 90 procent av biltransportarbetet och 30 procent av dem bor i storstad.

Grundprinciper och potential

Det finns en rad grundprinciper för hur infrastruktur och planering påverkar olika färdmedels konkurrenskraft och därmed individernas val av färdmedel. Forskning visar att närhet till service och tillgänglighet till alternativa färdmedel till bil är avgörande.[38] Kollektiva färdmedel, samt gång och cykel bidrar inte bara till att uppnå miljö- och klimatmål utan även en bättre tillgänglighet med fokus på sammanhållning, inkludering och hälsofrämjande.
Grundprinciper för en mer transportsnål planering är:[39]

- Koncentrera utbyggnad till befintlig bebyggelse (till exempel förtätning och återanvändning av gammal industrimark i stället för ny mark), så att avstånden mellan dagliga målpunkter blir kortare. Ju längre från centrum, desto högre energianvändning.
- Bygg ut längs befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk av hög kvalitet.
- Bygg ut inom gång- och cykelavstånd från tätortens/ortens centrum (avståndet varierar). Forskning visar att de motoriserade transporterna och pendlingen tenderar att öka om avståndet till viktiga målpunkter blir för långt, därför är det bättre att bygga på flerkärnighet när en tätort växer över detta avstånd.
- Minimera vägutbyggnaden. Enligt bland annat SACTRA-rapporterna[40] innebär varje ny km väg också mer trafik, enligt principen om inducerad trafik.

---

[35] Denna inledning är hämtad ur Trivector (2010:56) *Trafik i hållbara städer* (skriven för Riksdagens utredningstjänst)

[36] Nilsson & Khan et al. (2013).

[37] Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L. & Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving Climate Objectives in Transport Policy by Including Women and Challenging Gender Norms – the Swedish Case. Journal of Sustainable Transport, 10:8

[38] Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment. A meta-analysis. *Journal of the American planning association*, 76:3

[39] Flera, men sammanställda i Trivector (2007:70) *Energieffekter av åtgärder i trafiksystemet - beskrivning av åtgärder som är möjliga och lämpliga att reglera i detaljplan*

[40] SACTRA. (1995). *Trunk roads and the generation of traffic*

- Stärk tätortens centrum, eftersom det oftast är lättast att stärka kollektivtrafik, gång och cykel in mot centrum än mellan andra områden. Det innebär bland annat hög täthet respektive personal- och besöksintensiva verksamheter i centrala delar.

Bilaga 1: Sammanställning av inkomna synpunkter under avgränsningssamråd för strategisk hållbarhetsbedömning

Inledning

Region Örebro län ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033. En strategisk hållbarhetsbedömning ska genomföras av länsplanen, som ska omfatta miljökonsekvensbeskrivning, social konsekvensbeskrivning samt bedömning av hur planen påverkar de nationella transportpolitiska målen och övriga relevanta mål för länsplanen.

Den 11 februari 2021 skickade Region Örebro län ut ett förslag till avgränsning av den strategiska hållbarhetsbedömningen. Remisstiden gick ut den 31 mars 2021.

Remissinstanserna ombads att i sina svar separera den strategiska miljöbedömningen från den sociala hållbarhetsbedömningen.

Inkomna remissvar

Region Örebro län skickade sin remiss till 14 remissinstanser och erhöll svar från följande myndigheter:

1. Askersunds kommun
2. Laxå kommun
3. Lindesbergs kommun
4. Ljusnarsberg kommun
5. Länsstyrelsen i Örebro län
6. Örebro kommun

Övriga tillfrågade var Trafikverket Region Öst, Degerfors kommun, Hallsbergs kommun, Hällefors kommun, Lekebergs kommun, Karlskoga kommun, Kumla kommun och Nora kommun.

Övergripande remissvar

Länsstyrelsen i Örebro län
Länsstyrelsen skriver att länsplanen handlar till stor del om att främja framkomlighet inom transportinfrastruktur men med ett minskat fokus på vilken typ av fordon som ska framföras. Genom att inkludera vilka typ av fordon eller drivmedel som det inkluderar infrastruktur för tankning och laddning. Detta för att skapa synergier mellan framkomlighetsinfrastruktur och energisysteminfrastruktur.

På s. 10 under rubrik Avgränsning i tid och rum, andra stycket, bör det framgå att analysen av miljöeffekter omfatta hela Örebro län.
Länsstyrelsen instämmer att Klimat, Hälsa och Landskap är de tre områden som får störst miljöpåverkan från transporterna. Avgränsningen är generellt hållen, då det inte finns ett ”planförslag” att utgå från. Länsstyrelsen skulle dock önska en utveckling kring påverkan på kulturmiljön, under rubriken landskap. Bifogad bilaga rörande landskapsanalys och känslighetsbedömning kan tjäna som inspiration.

Kommentar från Region Örebro län
Frågan om koppling mellan framkomlighet och energisystem hanteras framförallt i åtgärdsvalsstudier som sedan leder till åtgärder. Länsplanen kan enligt förordning SFS 1997:263 ännu inte finansiera laddinfrastruktur men kan däremot skapa framkomlighet till den. Dialog om förutsättningsskapande åtgärder för ökad attraktivitet till hållbara drivmedel till fordon eftersträvas i åtgärdsvalsstudier enligt strategi för hållbara transporter. Analys av vilka fordon som inkluderas av olika åtgärder kan vara intressant att följa upp men är inget som är planerat för tillfället.

Avgränsningen på s.10 har förtydligats och resonemang kring landskap utvecklats.

Strategisk miljöbedömning

Askersunds kommun
Inga synpunkter.

Laxå kommun
Inser att frågan om avgränsning är komplex, men viktig. Det finns nu en möjlighet för regionen att kraftfullt bidra till bättre klimat och bättre hälsa vilket Laxå kommun anser vara de två viktigaste fokusområdena och som står över de övriga. Inga övriga synpunkter.

Region Örebro läns kommentar
Synpunkt noterad.

Lindesbergs kommun

Kommunen skriver att landsbygdsperspektivet behöver framgå i beskrivningar av miljöaspekter. Innan slutsatser dras om miljöpåverkan behöver konsekvensbeskrivningarna differentieras utifrån det behov som finns för transporter på landsbygden kontra i städerna. Skillnader i länets förutsättningar behöver förtydligas och synliggöras i länsplanen såväl som i miljökonsekvensbeskrivningen.

Region Örebro läns kommentar
Noterat. Det ligger i linje med *Nationell strategi för hållbara transporter 2021-2030* som är en av utgångspunkterna för länsplanen.

Länsstyrelsen i Örebro län
Länsstyrelsen anser avgränsningen väl genomarbetad men har ett antal synpunkter.

Länsstyrelsen ställer sig positiva till de tre kriterier som ligger till grund för fokusområde Klimat. Länsstyrelsen vill dock lämna följande synpunkter:

- Det bör specificeras vilken strategi samt mål som benämns att prioriteras i Mål i Klimatstrategi (s.5)
- I kriteriet Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer bör fler transportmedel inkluderas, så att beräkningar kan utföras och förändringar mellan transportslag redovisas. Ett förslag är att ett kriterium läggs till som väger in kollektivtrafik samt gång- och cykeltransporter.
- I kriteriet Påverkan på energianvändning per fordonskilometer föreslår Länsstyrelsen att personkilometer bör vara i fokus.

Under exempel på prioriterade mål (s. 6) är det viktigt att tydliggöra vikten av jämlik hälsa och att det hänger ihop med miljökvalitetsmålen.

Region Örebro läns kommentar
Synpunkter noterade och framförda till konsult som genomför hållbarhetsbedömningen.

Ljusnarsbergs kommun
Ljusnarsbergs kommun skriver att det är viktigt att ta med aspekter i avgränsningen som tar hänsyn till landsbygdsutvecklingen i samband med miljöfrågornas betydelse. Kommunen skriver också att det är viktigt att barn, personer med funktionsnedsättning och äldre på egen hand kan ta sig till önskad destination för att klara vardagen, utöva fritidsaktiviteter med mera.

Region Örebro läns kommentar

Landsbygdsutvecklingen och miljöaspekter tas med i hållbarhetsbedömningen i analyserande resonemang. Region Örebro län delar Ljusnarsbergs kommuns inspel att människor med olika förutsättningar ska kunna ta sig till målpunkter viktiga för att klara vardag och sysselsätts sin fritid.

Örebro kommun
Inga synpunkter

Social konsekvensbeskrivning

Askersunds kommun
Inga synpunkter

Laxå kommun
Anser avgränsningen väl formulerad och har inga synpunkter

Lindesbergs kommun
Lindesbergs kommun lyfter att transportförsörjningen har utvecklats negativt sedan de transportpolitiska målen antogs, vilket visas i årliga uppföljningar av målen. Kommunen tycker att uppföljningen av tillgänglighet till skolor och arbetsplatser är särskilt intressant eftersom den visat att tillgängligheten är väsentligt lägre i landsbygdskommuner och pendlingskommuner jämfört med storstäder och större städer, dock är den sammanvägda bedömningen att nivån är ungefär liknande som tidigare. Kvinnors geografiska tillgång till arbetsmarknad är lägre än männens och skillnaden har ökat de senaste åren, efter att ha minskat några år.

Lindesbergs kommun anser att en ny länsplan bör ta avstamp i uppföljningen av transportpolitiska målen för att kunna presentera åtgärder och fördelning av medel som vänder nedåtgående trender och bidrar till miljökvalitetsmål, till exempel ”God bebyggd miljö”. Lindesbergs kommun skriver att Örebro län har väldigt skilda förutsättningar gällande befolkning, arbetsmarknad, pendling med mera vilket behöver hanteras och anpassas i länsplanen. Lindesberg föreslår bland annat att länsplanen får tydligare målbeskrivningar och en tydligare koppling mellan mål och åtgärder. Bland annat behöver landsbygdsperspektivet tydliggöras.

Lindesbergs kommun gör också inspel gällande satsningar på kollektivtrafik på landsbygden och lyfter att en utgångspunkt i resandeantal inte kan förväntas men att åtgärder i infrastrukturen kan skapa attraktivitet till trafikslaget.

Region Örebro läns kommentar
Länsplanen ska vara målinriktad och gå i linje med de transportpolitiska målen som bland annat innebär ett jämlikt och jämställt transportsystem utifrån funktionsmålet. Länsplanen utgår även från andra mål och även lagar som tydligt pekar på vikten av ett jämlikt och jämställt transportsystem, bland annat regional utvecklingsstrategi och barnkonventionen. Att mål och resultat inte alltid går ihop kan bero på många saker, bland annat ekonomiska och geografiska förutsättningar och den historiska planeringen av infrastruktur som skapat förutsättningar som i grunden gynnar mäns resande och därmed påverkar dagens mål om till exempel jämställd tillgänglighet till arbetsmarknad negativt. För att underlätta genomförandet av länsplanen har målen stärkts och förtydligats, bland annat landsbygdsperspektivet.

Under de senaste åren har landsbygdsperspektivet lyfts mer politiskt än tidigare och i mars 2021 kom även en ny nationell strategi för hållbar regional utveckling. Även denna utgår länsplanen ifrån. Effekten kan bli fördröjd eftersom ledtider inom infrastrukturplanering är väldigt långa.

Länsstyrelsen i Örebro län
Länsstyrelsen anser att avgränsningen är väl genomarbetad och att det är positivt att Region Örebro län tar ett större grepp som rör sig utanför den lagstadgade delen i hållbarhetsbedömningen. Länsstyrelsen inkommer däremot med följande synpunkter:

- Hänvisning till RUS:en och det övergripande målet om hög och jämlik livskvalité bör även göras i den sociala konsekvensbedömningen, inte bara under kapitlet om miljökonsekvensbeskrivningen.
- En tydligare koppling och hänvisning till Agenda 2030 bör beskrivas, inte enbart nämnas i nulägesanalysen.
- Jämlikhet bör nämnas före jämställdhet då det är ett bredare begrepp.
- En ny jämställdhetsstrategi är på väg att tas fram och hänvisning bör framöver ske till den.
- Konkretisera gärna hur jämställdhetsperspektivet ska beaktas, exempelvis att jämtegrering ska genomsyra alla processer.
- I texten anges att jämlikhetsperspektivet ska säkras genom att beakta diskrimineringslagstiftningen, barnkonventionen och de nationella och regionala folkhälsomålen, varefter diskrimineringsgrunderna räknas upp (utom en). Det är dock viktigt att se att jämlikhet är ett bredare begrepp som inte enbart inbegriper dessa saker, utan också behöver ta hänsyn till faktorer som stad/landsbygd, utbildningsnivå och klasstillhörighet
- Etnisk tillhörighet saknas som en av de uppräknade diskrimineringsgrunderna.

- En beskrivning av tillvägagångssättet och tillämpningen av den presenterade modellen (s.11) och hur en bedömning ska göras saknas.

Länsstyrelsen skriver också att lösningar om tillgänglighet och delaktighet bör hållas inom principen om universell utformning, så att så många som möjligt gynnas från början. Länsstyrelsen anser också att det är snävt att enbart benämna könsfördelning gällande inkludering genom makt och delaktighet.

Region Örebro läns kommentar
Självklart ska RUS:en och målen om livskvalitet benämnas även under social konsekvensbeskrivning. Likväl som att Agenda 2030 inte enbart ska nämnas under nuläge. Etnisk tillhörighet har lagts till som diskrimineringsgrund i en senare version av hållbarhetsbedömningen. Jämlikhet är ett bredare begrepp än jämställdhet och vi håller med om att det bör stå i den ordningen. Hur jämställdhetsperspektivet beaktas sker i relation till jämlikhetsperspektivet och andra perspektiv samt ihop med en universell hållning till åtgärder, som Länsstyrelsen även anser vara rätt förhållningssätt. En geografisk analys görs i hållbarhetsbedömningen som väger in exempelvis socioekonomiska och geografiska skillnader för att bedöma planen.

Ljusnarsbergs kommun
Ljusnarsbergs kommun skriver att syftet med sociala konsekvensbeskrivningen bör vara att förbättra tillgänglighet för medborgare och näringsliv. Därmed bör Region Örebro län inom den sociala konsekvensbeskrivningen titta på aspekter som bidrar till att identifiera förutsättningar för landsbygdsutveckling som ett medel för att minska skillnader mellan stad och land. Kommunen gör också inspel att titta på om kollektivtrafiken kan minska social exkludering och att infrastruktur på riksväg 50 och utbyggda gång- och cykelvägar ses som komplement till järnvägsnätet och bidrar till god folkhälsa och landsbygdsutveckling.

Region Örebro läns kommentar
I de mål och strategier arbetet med länsplanen utgår från hanteras både tillgänglighet och landsbygdsutveckling, ofta ihop. Utveckling av infrastruktur är bara en del av flera delar som behövs för att uppnå god folkhälsa och god tillgänglighet även på landsbygden. Den sociala konsekvensbeskrivningen innehåller resonemang kring bland annat skillnader mellan stad och land, folkhälsa och tillgänglighet. Inspel till kollektivtrafikenheten har gjorts om social exkludering.

Örebro kommun
Inga synpunkter

Bilaga 2: Tre olika tidiga planscenarier

Nedan presenteras tre ”extrema” planalternativ som presenterades för politiken i syfte att visualisera hur prioriteringar i länsplanen påverkar uppfyllnad av de transportpolitiska målen. Det första alternativet *Pistasch – fokus på mål för kombinerat resande* (Figur 26) fokuserar på investeringar i cykel och kollektivtrafikåtgärder. Bedömningen av planalternativet (Figur 27) visar att det transportpolitiska funktionsmålet i allt väsentligt påverkas neutralt eller positivt. Investeringarna i större vägombyggnader påverkar dock uppfyllnad av hänsynsmålet i negativ riktning.

Det andra alternativet *Blåbär – fokus på mål för framkomlighet för bil och gods* (Figur 28) fokuserar mer på investeringar i för vägombyggnationer jämfört med Pistasch-alternativet. Bedömningen av planalternativet (Figur 29) visar att det transportpolitiska funktionsmålet i allt väsentligt påverkas neutralt eller positivt. Fler Investeringarna i större vägombyggnader påverkar dock uppfyllnad av hänsynsmålet mer i negativ riktning jämfört med Pistasch-alternativet.

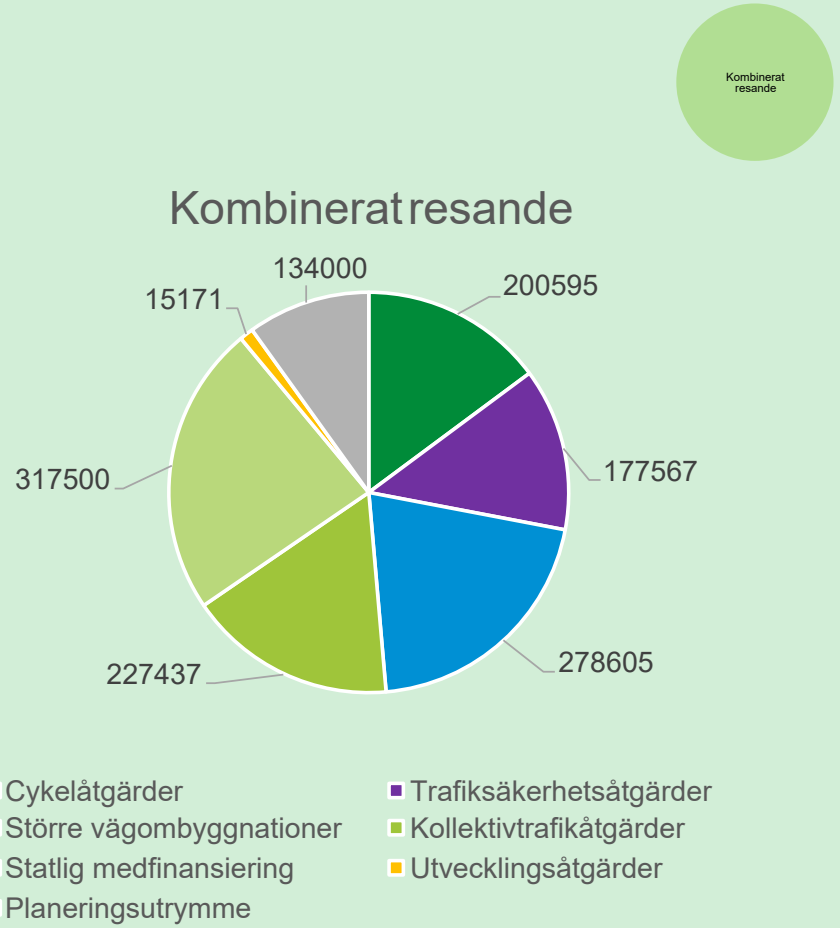
Det tredje alternativet *Mango – fokus på mål för tillgänglighet för oskyddade trafikanter* (Figur 30) fokuserar mer på investeringar för cykelinfrastruktur jämfört med de två andra alternativen. Bedömningen av planalternativet (Figur 31) visar att det transportpolitiska funktionsmålet i allt väsentligt påverkas neutralt eller positivt av cykelinvesteringar. Färre investeringarna i större vägombyggnader innebär en lägre negativ påverkan av hänsynsmålet jämfört med Blåbär-alternativet. Utbyggnad av cykelinfrastruktur genererar dock utsläpp och påverkar klimatet negativt i utbyggnadsskedet.

Pistasch – fokus på mål för kombinerat resande

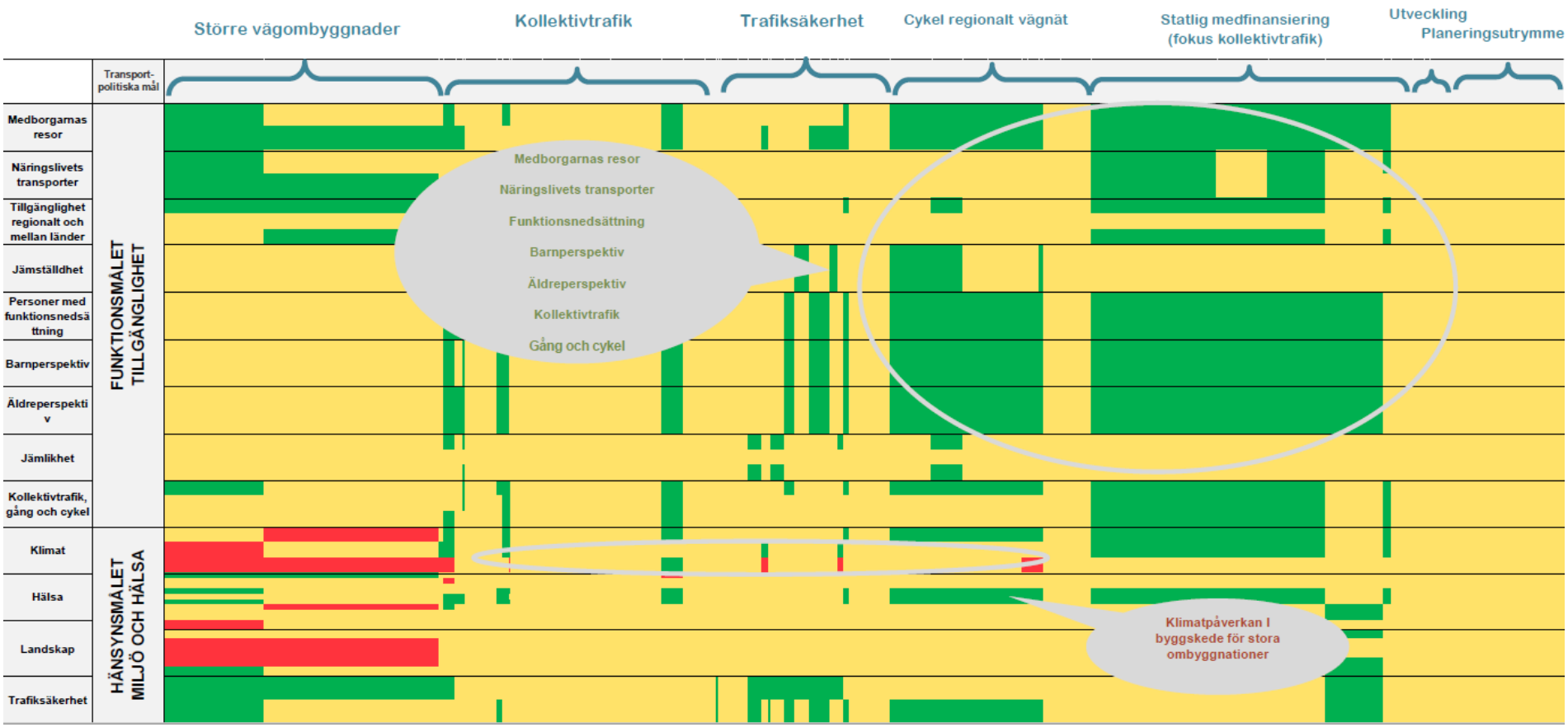
Extra satsningar på
- Tillgänglighetsanpassning hållplatser kommunalt och statligt vägnät
- Små bytespunkter vid starka stråk
- Stora bytespunkter, t ex Örebro C
- Cykelvägar till och från hållplatser
- Kollektivtrafikprioritering väg 50
- Trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter i tätorter

Likadana satsningar som idag på
- Enskilt vägnät
- Utvecklingsåtgärder

Mindre/inga pengar till
- Framkomlighetsåtgärder för bil
- Finmaskigt vägnät



Figur 26: Fördelning av investeringsramen i planalternativet *Pistach – fokus på mål för kombinerat resande*



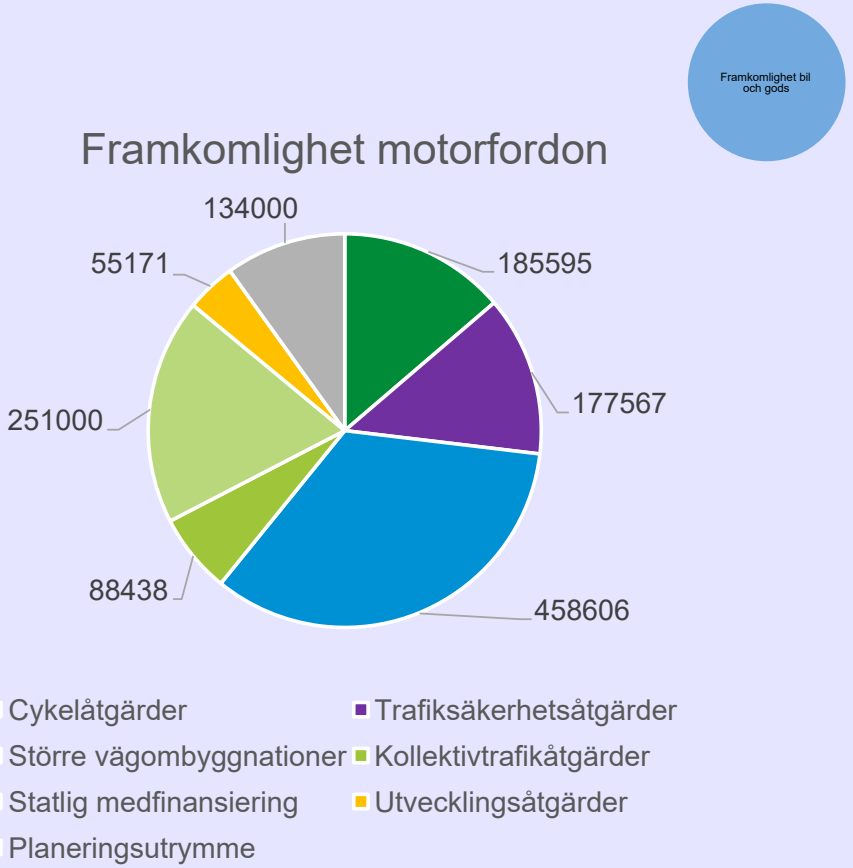
Figur 27: Bedömning av planalternativet *Pistach – fokus på mål för kombinerat resande,* i förhållande till de transportpolitiska målen.

Blåbär – fokus på mål framkomlighet för bil och gods

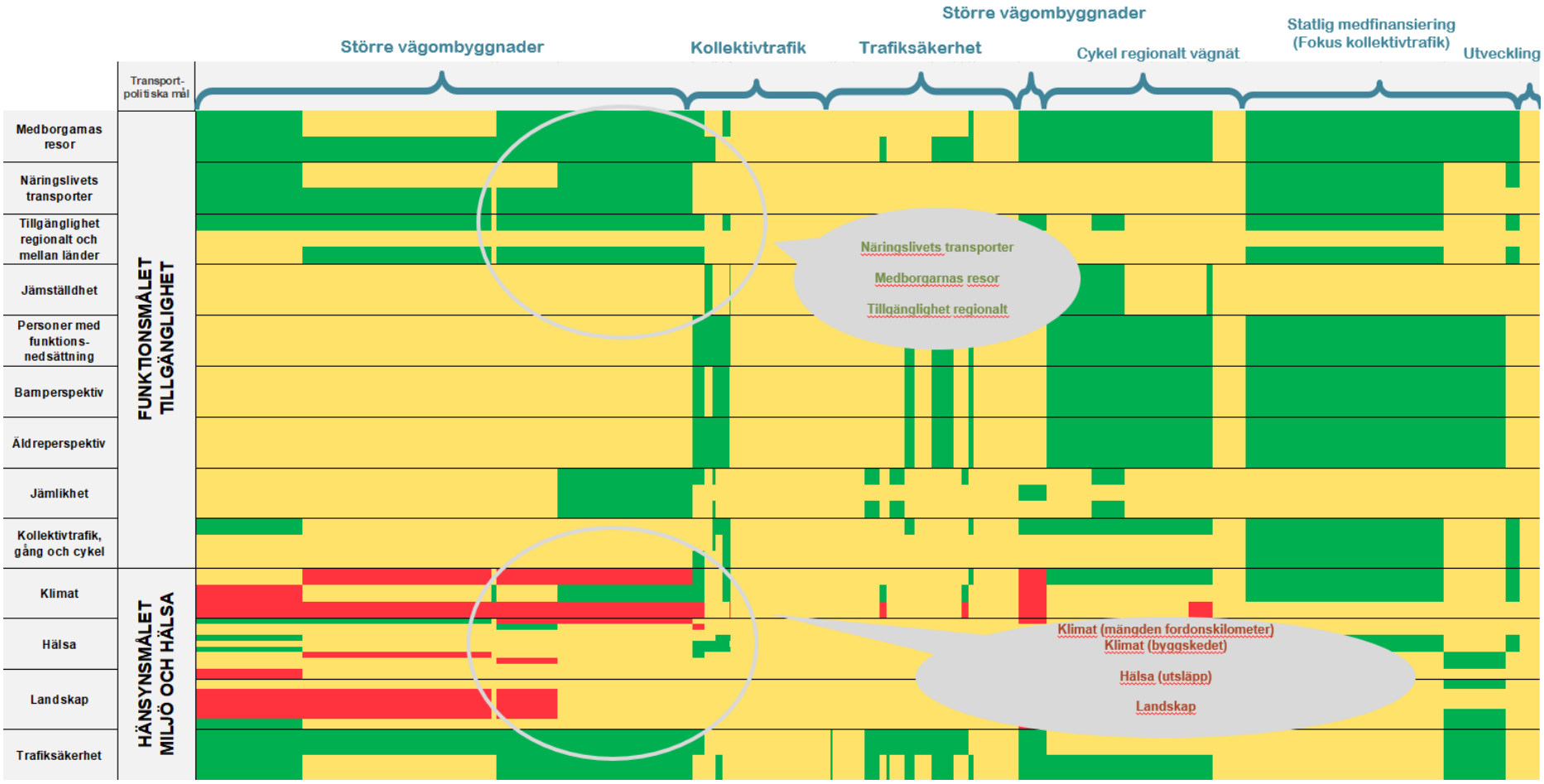
Extra satsningar på
- Väg 51 Marieberg
- Finmaskigt vägnät (utvecklingsåtgärd)
- Väg 52 stort vägobjekt
- Kollektivtrafikprioritering väg 50 (gynnar även gods)
- Enskilt vägnät (dubblad pott)

Likadana satsningar som idag på
- Enskilt vägnät
- Kollektivtrafik

Mindre/inga pengar till
- Cykelobjekt ligger kvar men potten halveras för mindre åtgärder. Ej plats för fler större cykelobjekt.



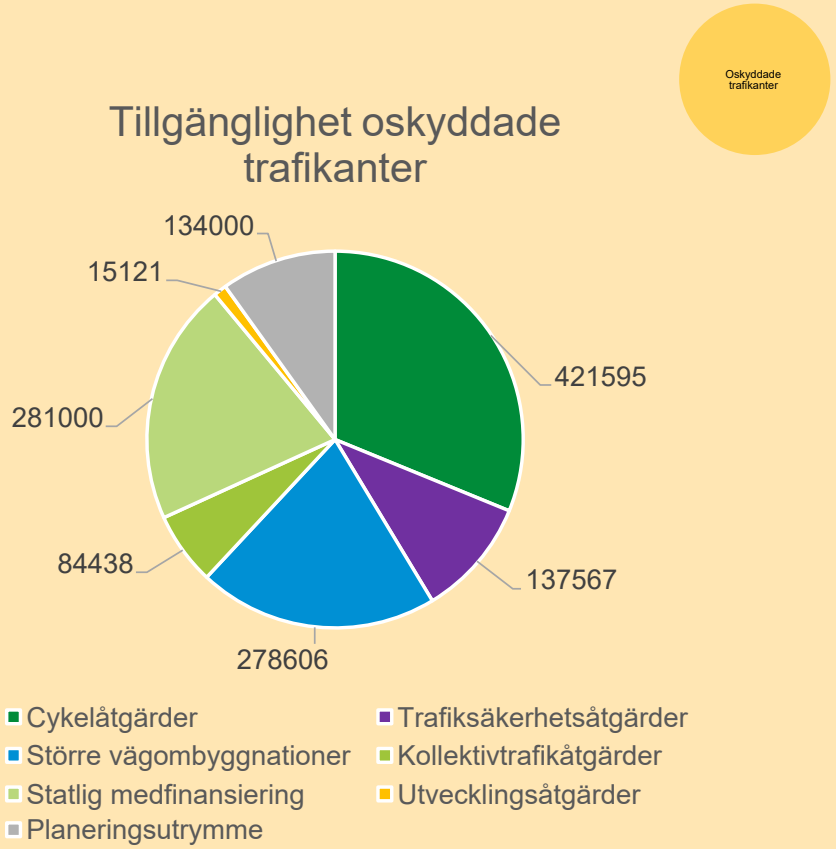
Figur 28: Fördelning av investeringsramen i planalternativet *Blåbär – fokus på mål för framkomlighet för bil och gods*



Figur 29 Bedömning av planalternativet *Blåbär – fokus på mål för framkomlighet för bil och gods,* i förhållande till de transportpolitiska målen.

Mango – fokus på mål om tillgänglighet för oskyddade trafikanter

- **Extra satsningar på**
  - Tillgänglighetsanpassning hållplatser kommunalt och statligt vägnät
  - Små bytespunkter vid starka stråk
  - Stora bytespunkter, t ex Örebro C
  - Cykelvägar till och från hållplatser
  - Kollektivtrafikprioritering väg 50
  - Trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter i tätorter
- **Likadana satsningar som idag på**
  - Enskilt vägnät
  - Utvecklingsåtgärder
- **Mindre/inga pengar till**
  - Framkomlighetsåtgärder för bil
  - Finmaskigt vägnät



Figur 30 Fördelning av investeringsramen i planalternativet *Mango – fokus på mål för tillgänglighet för oskyddade trafikanter*



Figur 31 Bedömning av planalternativet *Mango – fokus på mål för tillgänglighet för oskyddade trafikanter,* i förhållande till de transportpolitiska målen.

Remissinstans	Primär instans	Inspel	Bemötande (grön=justering har gjorts, röd = ingen justering har gjorts)	Ändrat i avsnitt	Sida	Kategori
Länsstyrelsen i	Nej	Väljer att inte lämna svar				
Arboga kommun	Nej	Arboga kommun håller med om att det finns brister längs med järnvägsstråken mot Stockholm, framför allt den enkelspåriga sträckan Örebro – Kolbäck bör prioriteras och åtgärdas så att det blir dubbelspårigt hela sträckan.	Berör Nationell plan. Ingen hantering i länsplanen.			5
Arboga kommun	Nej	Arboga kommun håller med om att järnvägssträckningen Lindesberg- Arboga behöver ses över. Detta då sträckan	Berör Nationell plan. Ingen hantering i länsplanen.			5
Sveriges MotorCyklister, SMC	Nej	Sammanfattningsvis konstaterar SMC att det helt saknas åtgärder som handlar om att öka säkerheten för dem som färdas på MC och moped i underlaget. Tvåhjuliga motorfordon kan bidra till förbättrad framkomlighet i regionen om pendling ökar med motorcykel och moped klass I och II på sträckor som är för långa för promenad	Länsplanen är trafikslagsövergripande och behandlar därför många olika trafikslag, se strategin "Planera enligt fyrstegsprincipen". Visar utredningar att särskilda åtgärder krävs för motorcyklister kan länsplanen finansiera dessa. Trafikverket som väghållare och expert på trafiksäkerhet bedömer			1
Sveriges MotorCyklister, SMC	Nej	SMC föreslår att en del av de medel som finns avsatta för att kunna genomföra åtgärdsvalsstudier och andra utredningar används för att undersöka hur MC-säkerheten kan öka i regionen. SMC skriver att de står till regionens förfogande i att ta fram den handledning som beskrivs i Trafikverkets rapport till regeringen utifrån	Vi anser att den typ av studie SMC föreslår borde genomföras med ett bredare syfte än enbart en region och att Trafikverket bör både genomföra och finansiera den. Åtgärder kan i senare skede finansieras av länsplanen.			4
Sveriges MotorCyklister, SMC	Nej	SMC gör ett inspel om 2+1-vägar med en djupdykning i vgu och forskning kring olyckor. SMC föreslår att regionen inte ensidigt ser på mittseparering genom mitträcken utan även utreder möjligheten att använda mitträfflor.	Trafikverket är väghållare och genomförare av länsplanens medel och utformar åtgärder enligt de krav som finns enligt VGU. Trafiksäkerhetspotten och buffertmedlen i länsplanen finansierar både mitträffling och räckesåtgärder, utifrån det behov Trafikverket anser vara angeläget på specifika platser. Under denna länsplans framtagande har Trafikverket särskilt efterfrågat mer medel till			4

Sveriges MotorCyklister, SMC	Nej	SMC föreslår att regionen ser på säkerheten för alla trafikanter vid ombyggnation till 2+1-väg, även de oskyddade på moped klass I och II samt MC.	Utredningar inför att genomföra åtgärder görs trafikslagsövergripande, således tas både motorfordonens olika former och oskyddade trafikanters behov till hänsyn. Både Region Örebro län och Trafikverket ser på säkerheten för alla transportsystemets användare. Vid ombyggnation av 2+1-väg ska passager och alternativa vägar finnas för de som inte kan/bör/får färdas på 2+1-vägen, t ex moped klass 1 och 2 samt cykel. Åtgärder utgörs t ex av planskilda passager, cykelvägar och lågtrafikerat statligt vägnät. För MC ingår			5
Sveriges MotorCyklister, SMC	Nej	SMC ger förslag på hur trafiksäkerheten kan öka i regionen och har sammanställt detta i skriften ”Säkrare gator och vägar för motorcyklister och mopedister – en självklarhet i Nollvisionen”. Där listas flertalet utformningsåtgärder för ökad trafiksäkerhet särskilt för trafikanter på två hjul, bl a: • Att välja hinder som medför minsta möjliga skaderisk vid påkörning för de oskyddade trafikanterna, till exempel aldrig välja räcken med utstickande delar (7) • Att välja förlåtande sidoområden i stället för sidoräcken där det är möjligt (7,8) • Att skapa ett vingelutrymme mellan vägbana och sidohinder och minimera olika hinder inom vägens säkerhetszon som stolpar och räcken (7, 8) • Skapa en förutsägbar vägmiljö, framför allt i fråga om kurvor • Välja mitträfflor för att förhindra mötesolyckor • Genomföra friktionsmätningar vid ny beläggning • Göra en generell upprustning av vägarna för att minimera sprickor, hål och spårbildningar • Förstärka stödremsor så att de inte dras ut på vägen vilket minskar olycksrisken bland	Listan med åtgärder SMC presenterar behandlar antingen specifika utformningar av olika åtgärdstyper eller drift- och underhållsfrågor. Länsplanen innehåller utvecklingsmedel som ger förutsättningar för Trafikverket att genomföra åtgärder. Region Örebro läns roll är i huvudsak att beskriva transportsystemet i länet (trafikslagsövergripande) och fördela medel för att åtgärda identifierade brister. Utformning av åtgärder föreligger således Trafikverket som innehar expertis inom vägutformning och uppdrag om genomföradne av länsplanerna. Trafikverket är som väghållare även ansvarig för underhåll och drift och ska se till att alla godkända fordonstyper ska kunna färdas i transportsystemet. Länsplanens medel berör inte alls drift och underhåll, se förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263).			5

Sveriges MotorCyklister, SMC	Nej	SMC ger synpunkter på den befintliga regionala cykelstrategin från 2015 och anser att mopedklass 2 utesluts från strategin, trots att mopedklass 2 får färdas	Region Örebro län tackar för inspelet och tar med den i arbetet med ny regional cykelplan som ska skickas ut på remiss under våren 2021.			5
Sveriges MotorCykli	Nej	SMC ger synpunkter och anser att åtgärder bör göras för att särskilt tillgodose att moped klass 1 och mopedbilar	När brister utreds trafikslagsövergripande tas dessa typer av åtgärder med där behov har identifierats.			4
Sveriges MotorCyklister, SMC	Nej	SMC ber regionerna att ändra i all text som rör GCM-väg så att regionen nämner alla trafikanter som har rätt att färdas där; fotgängare, cyklister och mopedister	Lagrummet styr vilka som har rätt att färdas på en viss typ av väg och det kan ändras över tid. Länsplanen belyser till exempel inte vilka som har rätt att färdas på en 2+1-väg och vi ämnar inte att			4
Sveriges MotorCyklister, SMC	Nej	SMC ber också regionerna att vara uppmärksamma så att inte GCM-vägar ändras så att moped klass II stängs ute från dessa vägar, varken	Region Örebro län tar med sig den synpunkten och bevakar frågan.			5
Sveriges MotorCyklister, SMC	Nej	SMC ber regionerna att se över möjligheten att hänvisa tvåhjulig moped klass I och mopedbilar från 2+1-vägar och liknande högtrafikerade stråk till alternativa mindre vägar samt undersöka om tvåhjulig moped klass I skulle kunna få framföras på GCM-väg på dessa sträckor.	Region Örebro län är inte väghållare och har därför ingen makt över frågan själv. Regionen har dock lyft frågan i remissvar till Trafivkerkets arbete med vägplan för sträckan rv50 Nykyrka-Brattebro backe under 2021. Synpunkten var att framkomligheten för dessa typer av fordon bör säkerställas när 2+1-väg byggs och kommer att fortsätta att försöka påverka väghållare i frågan som anses ha god effekt på trafiksäkerhet och tillgänglighet på landsbygd för			5
Sveriges MotorCyklister, SMC	Nej	Regionen beskriver att det behövs även mindre åtgärder på det övriga vägnätet som inte direkt är kopplat till de stråk som beskrivs. Det handlar om punktinsatser som till exempel är kopplade till trafiksäkerhetsåtgärder, detta även för oskyddade	SMC syftar på potten som berör "det finmaskiga vägnätet". Åtgärder ska utredas närmre kommande planperiod och kan komma att gynna MC- och mopedtrafik. För oskyddade trafikanter har Trafikverket identifierat cirka 60 passager som			5
Smedjebackens	Nej	Inga synpunkter.				

Lekebergs kommun	Ja	Lekeberg anser att de övergripande förändringar av länsplanen som föreslås bedöms överlag vara mycket bra och relevanta för att nå uppsatta mål. Särskilt positivt är att landsbygdsperspektivet och behovet av tvärförbindelser har lyfts tydligare, och att fördelningen mellan olika åtgärdsområden har förändrats	Region Örebro län noterar och uppskattar att Lekeberg lyfter de särskilt bra sakerna.			1, 3
Lekebergs kommun	Ja	Lekebergs kommun har dock några inspel och synpunkter på länsplanen. Den viktigaste synpunkten är att väg 204 Fjugesta – Svartå har åkt ur listan över prioriterade brister. Stråket Örebro-Fjugesta-Mullhyttan är mycket viktigt för Lekebergs fortsatta utveckling. Lekeberg	Väg 204 Fjugesta - Svartå har framförallt åkt ur planförslaget för att den för kollektivtrafiken är mindre viktig framöver, med anledning av att kollektivtrafiken tagits bort från sträckan. Vi kommer ha en hög utredningstakt kommande 4 år och föreslår att väg 204 Fjugesta - länsgränsen			4
Lekebergs kommun	Ja	Stråket Örebro-Fjugesta-Mullhyttan bör också särredovisas och inte klumpas ihop med stråket Örebro-Stockholm.	Länsplanen har innehållit samma typ av stråk i flera länsplaner men vi ser nu anledning att ändra stråkbeskrivningen eftersom karaktären för Örebro - Mullhyttan skiljer sig avsevärt från övriga stråket på	5.3.18	54	4
Region	Nej	Väljer att inte lämna svar				
Region Västmanland	Nej	Särskilt bra att funktionen Tillgänglighet till och från Örebro inrymmer även förbindelser från Stockholm, via Västerås. Region Västmanland delar synen gällande kapacitetsbrist på Svealandsbanan och Mälarbanan samt brister gällande trafiksäkerhet på E18 och E20. Väsmanland belyser delad målbild för regionerna om tågförbindelse Oslo-Sthlm under 3 timmar varför ny	Region Örebro län uppskattar att Region Västmanland delar synen på infrastrukturstråken och ser fram emot dialog om utredning av väg 249.			3
Västra Götalandsregionen	Nej	VGR anser att det är positivt att väg 49 och Kinnekullebanan omnämns i planen. Planförslaget bedöms vara i linje med Västra Götalandsregionens plan	Region Örebro län uppskattar att Västra Götalandsregionen delar synen på viktig gemensam infrastruktur och vill fortsätta att samarbeta.			1, 3
Region Sörmland	Nej	Region Sörmland har inga övergripande synpunkter men vill fördjupa diskussionen kring väg 52 och tycker det är otydligt om föreslagen utredning ska täcka hela stråket eller sluta vid Odensbacken.	Detta har noterats av tjänstepersoner redan. I beslutsversionen kommer skrivelsen vara tydlig att utredningen ska beröra hela stråket i Örebro län mellan E20 och länsgränsen mot Sörmland.	6.3.1	61	1, 4
Region Sörmland	Nej	Sörmland ser gärna en fortsatt samverkan inom trafikering och utveckling av Sörmlandspilen och stärkta	Synpunkt framförd till kollektivtrafikmyndighet.			5

Region Sörmland	Nej	Sörmland välkomnar fördjupad diskussion och samverkan inom En bättre Sits (EBS) med Örebroregionen om framtida förbättrade tvärförbindelser i en växande flerkärnig Mälardalsregion. Frågor om tvärförbindelser genom Sörmland mot Örebro län kommer att aktualiseras i framtiden mot bakgrund av kommande Ostlänken, Skavsta flygplats och godstransporter; frågorna kommer att bli allt viktigare	Region Örebro län delar bilden om behovet av att förbättra tvärförbindelser i Mälardalsregionen och särskilt med anledning av Ostlänken. Initiativet om gemensamma målbilder välkomnas och kan troligtvis utvecklas inom ramen för arbetet med En Bättre Sits, eller i anslutning av det.			5
Naturvårds verket	Nej	Väljer att inte lämna svar				
Motala kommun	Nej	Motala är positiv till utformningen av det övergripande målet med fokus på klimatpåverkan.	Vi är glada att Motala kommun delar uppfattningen om att tyngd bör läggas på att reducera			2, 3
Motala kommun	Nej	Motala kommun önskar en tydligare redogörelse för hur kopplingen mellan Östergötlands län och Örebro län ska fungera i framtiden, där Motala kommun har en geografisk och strategiskt viktig roll. Motala kommun vill säkerställa att människor enkelt och hållbart kan resa över regiongränsen går i linje med länsplanens mål att bidra till en minskad klimatpåverkan. Tydligare visioner	Det är otydligt om "kopplingen" enbart avser åtgärder i transportinfrastruktur eller om något mer ryms i kommunens önskan, till exempel trafikering. Visioner och mål för kopplingen i tvärförbindelser har tydliggjorts i En Bättre Sits (EBS) storregionala systemanalys (2020) där både Region Östergötland och Region Örebro län deltagit.			4
Motala kommun	Nej	Motala kommun ser positivt på att länsplanen beskriver brister på väg 50 och belyser att arbetet med cykelvägnätet längs väg 50 är en viktig del av utvecklingen av väg 50 för att främja hållbarare resealternativ. Motala kommun anser att bristbeskrivningen om väg 50 bör inkluderas i kapitel 6, prioriteringar i länsplanen 2022-2033.	Väg 50 är nationell infrastruktur och därför är Trafikverket huvudfinansiär av åtgärder. Länsplanen kan i teorin samfinansiera åtgärder på nationellt stamvägnät och järnvägar och Region Örebro län har valt att göra det på väg 50 i norra Örebro och på Örebro Södra (se beslutsversion) där behoven anses vara störst. I förslag till Nationell plan 2022-2033 föreslås Nykyrka - Brattebro backe byggas 2025-2027. Eftersom inga medel i länsplanen föreslås för			3, 4

Motala kommun	Nej	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	Region Örebro län ser positivt på att utveckla samarbetet inom samhällsplanering och delar uppfattningen om det ömsesidiga behovet om hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter. Vi ser fram emot fortsatt arbete inom gemensamma frågor framöver.			5
Länsstyrelsen i Västra Götaland	Nej	Sammantaget är länsplanen överblickbara och har ett bra och tydligt territoriellt perspektiv och ambitionen om ett hållbart transportsystem och att bidra till minskad	Region Örebro län uppskattar att länsstyrelsen i Västra Götaland lyft positiva delar i sitt svar.			1, 2
Länsstyrelsen i Västra Götaland	Nej	Ett medskick från Västra Götaland är kopplat till frågorna i planen kring framtida satsningar på cykel och en ny cykelplan. I planen står att man överväger att utveckla kommunal medfinansiering av cykel utmed statlig infrastruktur på samma sätt som länsplanen medfinansierar åtgärder på kommunal infrastruktur. Vår uppfattning och erfarenhet av krav på kommunal medfinansiering för cykelvägar är att det finns en risk att	Region Örebro län tackar för inspelet och tar med den i arbetet med ny regional cykelplan som ska skickas ut på remiss under våren 2021. Det är alltid bra att få inspel av andra med erfarenhet av något annat.			5
Karlskoga kommun	Ja	Prioriteringen i Länsplanen har under den senaste 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	Region Örebro län uppskattar att Karlskoga kommun lyft positiva delar och ser att deras önskemål blivit hörda.			1
Karlskoga kommun	Ja	Karlskoga kommun fokuserar på att Komplettera och utvidga gång- och cykelvägsnätet, vilket fastslagits i kommunens nya cykelplan, kombinerat med åtgärder kopplat till kollektivtrafik och då i synnerhet att underlätta arbets- och studiependling, något som	Region Örebro län ser positivt på att Karlskoga kommun bygger ut gång- och cykelvägnätet. Roligt att Karlskoga anser att länsplanens prioriteringar även här är i linje med kommunens vilja.			3

Karlskoga kommun	Ja	Det är även positivt att länsväg 243 mellan Karlskoga och Nora tagits in som en namngivet brist för en förnyad åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Det skulle jämfört med dagens situation ge Karlskoga nödvändig kunskap för att anpassa	Region Örebro län ser fram emot samverkan inom framtida åtgärdsvalsstudier.			3
Skaraborgs kommunalförbund	Nej	Väg 49 är ett prioriterat stråk i Skaraborg, där sträckan Karlsborg – Askersund kommer att behöva stärkas i framtiden. Ifrån Skaraborg ser vi också en del tung trafik som väljer stråket väster om Vättern ner emot	Region Örebro län delar uppfattningen om att väg 49 är prioriterat och kan behöva stärkas i framtiden. Dock sker den prioriteringen i denna plan. Sträckan Askersund - Stubbetorp har stärkts sedan tidigare.			4
Skaraborgs kommunalförbund	Nej	I Remissversionen finns också tydliga beskrivningar för funktionen godstrafik, och godsflödena i länet både i ett nationellt och internationellt perspektiv. I ett läge där mer gods i framtiden behöver gå på räls, så delar Skaraborgs kommuner inriktningen i planen om att flytta över transporter från väg till järnväg. Vi vill också peka på att framtidens överflyttning av gods också kan innefatta sjöfart	Region Örebro län ser också behovet av att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart. Det finns stor potential i att stärka de multimodala kopplingarna. Främst är denna infrastruktur nationell och i vissa fall privat och det finns en utmaning för Region Örebro län att via länsplanen stärka direkta kopplingar till sjöfart annat än via samfinansiering av nationell infrastruktur. Vi arbetar för att stärka samarbetet med län som har			3, 4
Skaraborgs kommunalförbund	Nej	Remissversionen innehåller en bra genomgång av stråken genom länet, med har också fördjupade beskrivningar av tillgänglighet, trafiksäkerhet, jämställt transportsystem samt funktioner i olika geografier. Planen pekar på ett grundligt sätt	Region Örebro län uppskattar att positiva saker med struktur och innehåll har lyfts.			3
Skaraborgs kommunalförbund	Nej	För grannkommunerna ger en bra infrastruktur möjlighet till arbets- och studiependling, men också till att besökande kan ta sig till målpunkter i våra respektive områden, t ex Tivedens nationalpark, orter vid	Region Örebro län ser att satsningen på det mindre statliga vägnätet uppskattas.			2, 3
Askersunds kommun	Ja	Askersunds kommun vill tacka för ett bra förslag till länsplan för transportinfrastruktur för åren 2022-2033. Vi noterar att de synpunkter vi tidigare i processen framförde som inspel till planen avseende	Region Örebro län uppskattar att kommunen framför en positiv bild av planförslaget.			1

Askersunds kommun	Ja	I avsnitt 5.3.13 beskrivs Lv 205 och i avsnitt 6.3.2, åtgärd 7, planeras en stråkutredning för vägen, vilket vi välkomnar. Vi vill framhålla att denna väg torde kunna betraktas som ett typexempel på hur små	Region Örebro län delar uppfattningen med kommunen och hoppas att utredningstakten kan vara hög kommande år så väg 205 utreds innan nästa framtagande av länsplan 2026. Det hänger			3, 4
Askersunds kommun	Ja	Vi uppskattar satsningen på cykel längs regionalt vägnät och i statlig medfinansiering. Vi vill även fortsättningsvis framhålla värdet av att täppa till luckor i cykelvägnätet. Om medel prioriteras till sådana insatser kommer det sammanhängande cykelvägnätet att växa fram, vilket ger goda möjligheter	Region Örebro län håller med om att luckor i cykelvägnätet behver täppas till och hoppas att en ny regional cykelplan kan bidra till detta. Avslutningsvis är det kul att kommunen även delar uppfattningen om att satsningen är bra.			3
Länsstyrelsen i Dalarna	Nej	I Dalarnas län är det Region Dalarna som har det regionala ansvaret för den strategiska infrastrukturplaneringen. Länsstyrelsen i Dalarnas län har därför svårt att bedöma regionens fördelning av den tilldelade planeringsramen. Det är dock positivt att regionen tagit fram en Strategisk hållbarhetsbedömning	Region Örebro län uppskattar att länsstyrelsen i Dalarna lämnat svar och särskilt lyft positiva saker med planen.			3
Trafikverket	Ja	Medfinansiering, samfinansiering och statlig medfinansiering är olika begrepp. Med medfinansiering avses att till exempel en kommun eller ett företag, helt eller delvis, finansierar statlig infrastruktur. Statlig medfinansiering innebär finansiering från staten till annan parts infrastruktur. Med samfinansiering avses en finansiering mellan olika planer t ex mellan nationell plan	Region Örebro län tackar för inspel och tydliggör i texten.	6.3.3	63	4
Trafikverket	Ja	I planförslaget är det i flera fall otydligt vilket vägnummer som avses när brister och åtgärder beskrivs.	Region Örebro län tackar för inspel och tydliggör i texten.	6.3.1	61	4

Ljusnarsbergs kommun	Ja	Förslaget till ny Länsplan har stort Örebro fokus. Till stora delar handlar det om tillgänglighet i eller till Örebro. I Länsplanen och andra regionala styrdokument återkommer betydelsen av landsbygden men ger sällan något större avtryck i prioriteringar och satsningar i landsbygdskommuner. Tillgängligheten till Örebro är av stor betydelse men det är även viktigt med balans mellan land och stad för ett hållbart samhälle.	Det finns många anledningar till att det är stort Örebro-fokus i länsplanen, bl a bor hälften av invånarna i länet där och de flesta arbetstillfällena finns där. Ekonomiskt går pengar i Örebro främst till BRT etapp 1. Etapp 2 ska finansieras med stadsmiljöavtal, vilket kommer innebära mer medel till annat i andra delar av länet. Etapp 1 byggs redan och går ej att flytta på. Övriga satsningar på rv50 i Örebro gynnar busstrafik i norra kommunerna och Örebro Södra (se beslutsversion) gynnar de södra kommunerna. Satsningen på regionbussarnas framkomlighet har prioritet Örebro, för dit går			1, 4
Ljusnarsbergs kommun	Ja	Även på landsbygden är det viktigt att skapa möjlighet för hållbart resande. För att stimulera kollektivtrafiken som ett attraktivt alternativ behöver restidskvoten vara rimlig och inte ha för stora skillnader mot att välja bilen som färdmedel.	Satsningar på kollektivtrafikens körvägar i tätorter (Regionbussarnas framkomlighet) kommer att gynna restidskvoten. Satsning på cykelvägar ökar andelen som kan ta sig till hållplatser säkert. Åtgärderna ihop gynnar hållbart resande. Allt arbete vi gör kopplat till kollektivtrafik handlar göra kollektivtrafiken mer attraktiv, bl a genom att			4
Ljusnarsbergs kommun	Ja	I Ljusnarsbergs kommun dominerar tillverkningsindustrin och även om det sker förändringar i resebeteenden i digitaliseringens tecken dominerar fortsatt de platsbundna arbetena. Risken är stor att bilen blir allt viktigare färdmedel för boende på landsbygden.	Tidigare länsplaner har enbart haft fokus på kapacitet och framkomlighet. Digitaliseringen har gett en ny dimension på det lokala resandet under dagtid, särskilt i tätortsnära landsbygd, och därför har skrivningar i strategierna om det kompletterat det fokus som varit tidigare som enbart gynnat platsbundna arbeten. Vissa platser i länet är det helt enkelt också mest logiskt att röra sig med bil. Det svåra är att motivera åtgärder samhällsekonomiskt			4

Ljusnarsbergs kommun	Ja	Digitala åtgärder ska göra landsbygden mer tillgänglig medan det i staden även satsas mer på fysiska åtgärder. Kollektivtrafiken bör kunna vara ett gångbart alternativ för boende på landsbygden. Fler fysiska åtgärder behövs i landsbygdskommunerna för att skapa trygghet och tillgängliga hållplatser. Fler mindre satsningar på landsbygden kan göra stora skillnader för att öka attraktiviteten av kollektivtrafiken.	Digital infrastruktur är inget som länsplanen kan finansiera. Däremot ska flera stråk och platser utredas och åtgärdas för att kollektivtrafik ska gynnas, både i staden och på landsbygden. I ny regional cykelplans remissversion kommer en särskild satsning föreslås för att öka tillgänglighet till och från hållplatser. Även pendlarparkeringar ska utredas av kollektivtrafikenheten. Region Örebro län ser en fördel i att alla länets delar har en bred branschsammansättning varför en kompletterande digital infrastruktur är viktig, både för företagande och arbete inom platsoberoende verksamheter. Därtill ökar andelen arbetsuppgifter som digitaliseras inom industrin. Länets stora antal			4
Ljusnarsbergs kommun	Ja	För Ljusnarsbergs kommun är både Bergslagsbanan och RV 50 är viktiga som gods- och arbetspendlingsstråk. RV 50 är även viktig för arbets- och studiependling för boende på landsbygden mellan tätorterna. Viktigt att fortsatt	Region Örebro län har dialog främst med Trafikverket om åtgärder som länsplanen kan finansiera. Region Örebro län bevakar att större åtgärder som finansieras av Nationell plan prioriteras och genomförs och gör lobbyarbete för			5
Ljusnarsbergs kommun	Ja	Bra att förbifart Hjulsjö färdigställs under första delen av planperioden.	Reigon Örebro län uppskattar att Ljusnarsbergs kommun noterat den tidigarelagda tidplanen och är positiva till åtgärden.			3
Ljusnarsbergs kommun	Ja	Bra att en utredning kring bristande trafiksäkerhet i Kopparbergs centrum kommer att påbörjas under 2022.	Region Örebro län ser fram emot gott samarbete kring utvecklingen av Kopparberg tätort.			3
Region Östergötland	Nej	Östergötlands län och Örebros län binds samman av riksväg 50 och 51, Godsstråket genom Bergslagen samt några mindre regionala vägar. Region Östergötland ser	Region Örebro län är glada att även Region Östergötland finner åtgärderna relevanta.			3
Region Östergötland	Nej	Östergötland har nyligen studerat länets funktionalitet med hjälp av WSP. Det finns potential till ökat utbyte av storregionala funktioner med Örebro som näringslivssamverkan, utbildning och annan service med lång räckvidd. Region Östergötland har tidigare, i	Det finns ett intresse även hos Region Örebro län att stärka sambanden mellan länen. Inspelet har lyfts till kollektivtrafikenheten.			5

Region Östergötland	Nej	Stråket utgörs av riksväg 51 och beskrivs om region Örebros viktigaste väg till Norrköping. Vägen har en central funktion för godstrafik till och från Norrköpings hamns och är en av regionens mer trafikerade stråk för tung trafik. Region Östergötland instämmer med beskrivningen och är för Östergötland ett viktigt stor- och inomregionalt transportstråk. Region Örebros föreslagna	Region Örebro län välkomnar att även Region Östergötland satsar på väg 51 och uppskattar att bilden av stråket delas.			2, 3
Handelskammaren Mälardalen	Nej	Det hade varit önskvärt med ökade anslag och utrymme för en mer övergripande satsning på infrastrukturen, men utifrån de givna ramarna är vår	Region Örebro län delar uppfattningen.			1
Handelskammaren Mälardalen	Nej	Planen stödjer i mångt och mycket de utpekade målen. När det gäller ett tydligare klimatfokus och att skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag upplever vi att planen i hög grad förlitar sig på att stimulera mer cykeltrafik. 21 procent av medlen (dvs 244 mkr), är en stor andel av budgeten till cykelåtgärder då det finns stora behov av investeringar i vägnätet som sannolikt skulle ge större samhällsekonomisk nytta. Stora delar av länet är beroende av vägtrafik i form av bil, buss och lastbil.	De medel som avsatts matchar de åtgärder som pekats ut i åtgärdsvalsstudier. Alla åtgärder som rekommenderats i åtgärdsvalsstudier har tagits med, inget har valts bort. Det är därför skillnad på olika väginvesteringar, i denna plan läggs dubbelt så mycket medel på små trafiksäkerhetsåtgärder (<50mnkr) på väg men hälften så mycket medel på stora trafiksäkerhetsåtgärder (>50mnkr). Väg 204 (Lanna-Fjugesta), väg 244 (Lilla Mon-Gyttorp) och väg 529 och 641 i Hallsberg och Kumla är vägar som åtgärder kommer genomföras på och ryms inom trafiksäkerhetspotten. Det kvarvarande utrymmet i planen har gett möjlighet att dimensionera potterna. Utifrån de mål som finns har vi valt att lägga mer medel till cykel och kollektivtrafik som ger hög samhällsekonomisk nytta (se bilaga 2) plus andra satsningar. T ex en satsning på det mindre vägnätet med fokus på näringslivets transporter och mindre trafiksäkerhetsåtgärder. Inför nästa länsplan			4

Handelskammaren Mälardalen	Nej	Cykelbanor bör prioriteras på kortare avstånd och där de används, vilket är inom eller i närområdet till tätorter. Cykeln har svårt att konkurrera med bilen på längre avstånd mellan tätorter, särskilt i Sverige där väderleken varierar.	Region Örebro län delar uppfattningen. Störst potential finns i tätorter och där cykel kombineras med kollektivtrafik. Fokus i regional cykelplan som remitteras våren 2021 är bl a det plus att bygga saknade länkar i cykelvägnätet för att göra det			5
Handelskammaren Mälardalen	Nej	Vi ser hellre att man satsar mer på: • att underhålla och utveckla vägarna för ökad standard och ökad trafiksäkerhet, men också att man satsar på lösningar som bidrar till ökad elektrifiering.	Planförslaget innehåller medel för att utveckla vägarna och brister för vilka vägar som ska utredas inför framtida åtgärder. Länsplanen innehåller inga medel till drift, underhåll eller elektrifiering (SFS 1997:263) Trafikverket ansvarar för underhåll av vägarna med budget i Nationell plan. Även satsning på elektrifiering sker med annan budget än länsplanen. Region Örebro län delar bilden av att dessa åtgärder behövs för ett fungerande och mer			4
Handelskammaren Mälardalen	Nej	• att stödja kollektivtrafiken med fler expressbussar, fler hållplatser utmed stora stråk och möjlighet till stopp på begäran.	Länsplaneförslaget innehåller medel för infrastrukturåtgärder. Potten har ökat från 60 till 80 miljoner jämfört med föregående länsplan. Kollektivtrafiken avgör om fler eller upprustade hållplatser behövs. Länsplanen innehåller inga medel för trafikering, den budgeten är			4
Handelskammaren Mälardalen	Nej	I förslaget till nationell plan 2022-2033 saknar vi i dagsläget åtgärder för riksväg 50 i norra länsdelarna, vilket är ett viktigt godsstråk, och hade det varit möjligt att genom medfinansiering i länstransportplanen bidra till att de åtgärderna kommer med så borde detta prioriteras. I övrigt ser vi att de utpekade åtgärderna i Länstransportplanen är bra.	Länsplanen kan samfinansiera åtgärder på nationellt vägnät, vilket Handelskammaren önskar. Åtgärder norr om Lindesberg är mycket önskvärda men inga medel finns i Nationell plan inom planperioden 2022-2033, därför kan inte länsplanen samfinansiera dessa åtgärder. De medel som finns i länsplanen kommer finansiera de mindre åtgärder som ligger inom dessa ramar utifrån ÅVS väg 50 Lindesberg - Dalagränsen och Storå omlastningscentral. I planförslaget föreslås också samfinansiering av åtgärder för ökad framkomlighet för kollektivtrafiken mellan trafikplats Norrplan och			4

Kristineha mns kommun	Nej	Kristinehamns kommun anser att förslaget är välarbetat och ger en god bild av den regionala transportinfrastrukturen, dess brister och identifierade behov. De prioriterade investeringarna under länsplaneperioden är	Region Örebro län uppskattar att Kristinehamns kommun lyfter positiva delar med planen.			1
Kristineha mns kommun	Nej	Användandet av ”prioriterade funktioner” för att illustrera hur olika delar av länsplanen bidrar till måluppfyllelse för det övergripande målet är illustrativt och tydligt. Att målen och de prioriterade funktionerna har	Region Örebro län uppskattar att Kristinehamns kommun lyfter positiva delar med planen.			1, 3
Kristineha mns kommun	Nej	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. Regionbussarnas framkomlighet och samverkan mellan Region	Det stämmer att Örebros dragningskraft även sträcker sig utanför länet och kristinehamns kommun ger ett bra exempel på hur. Texterna ses över och kompletteras där länsövergripande perspektiv är rimligt att stärkas.	5.1	32	4
Kristineha mns kommun	Nej	Vidare ser Kristinehamns kommun positivt på den prioriterade funktionen ”Effektiva godstransporter” då en prioritering av infrastrukturinvesteringar för gods och logistik är en förutsättning för starka, hållbara godsstråk. En	Region Örebro län delar bilden.			3
Kristineha mns kommun	Nej	Kristinehamns kommun ser mycket positivt på att Region Örebro län arbetar för att stärka stråket (Oslo-Stockholm) i helhet och att man i länsplanen pekar ut restiden mellan Oslo – Stockholm som en brist, och på så	Vi ser fram fortsatt gott samarbete inom frågan i bl a E18-gruppen.			3
Kristineha mns kommun	Nej	Även om finansieringen av ett projekt så som Oslo – Stockholm 2.55 sker på nationell nivå vill Kristinehamns kommun lyfta fram vikten av att i så hög grad som	En utredning om detta ska göras, men utanför ramen av länsplanen.			5

Kristineha mns kommun	Nej	En delregional specialisering inom säkerhet, beredskap och försvar växer fram i stråket Karlstad-Kristinehamn-Karlskoga-Örebro. Inom denna specialisering finns tydliga kopplingar till Skövde och försvarsmaktens närvaro där. Från Värmland går stråket via Kristinehamn och riksväg 26, från Örebro går stråket via Västra stambanan. Tillsammans med kopplingen mellan Karlstad och Örebro bildas en triangel av resbehov mellan	Tack för synpunkten. Region Örebro län har inte lyft specialiseringen i regional utvecklingsstrategi (RUS) och kommer därför inte lyfta frågan i länsplanen direkt. Inspel görs till teamet som arbetar med RUS.			4
Kristineha mns kommun	Nej	Kristinehamns kommun ser positivt på att man i förslaget till länsplan väljer att prioritera cykel- och kollektivtrafikåtgärder. För år 4-12 finns inga medel avsatta för investeringar i större vägombyggnationer. Prioriteringen ligger i linje med hållbarshetsmål och visar på en tydlig prioritering från	Region Örebro län uppskattar att Kristinehamns kommun lyfter positiva delar med planen.			1, 3
LRF Örebro	Nej	En av de viktigaste aspekterna med en länsplan för regional transportinfrastruktur är just att den ska vara för hela länet. Vi ser med frustration hur endast 1% av medlen går till enskilda vägar (finmaskigt) samtidigt som satsningar görs på cykelvägar, där mycket inte fyller ett naturligt behov.	I denna plan har en ökning av medel till enskilda vägar skett från 500tkr till 1,2mnkr per år. Medlen kan endast användas för medfinansiering (max 50%) av vissa specifika åtgärder, som nybyggnation av ny väg eller bygge av en ny bro. Det kräver initiativ av enskild väghållare. Trafikverket, som sköter ansökningarna och därmed har bäst koll på behovet, rekommenderade oss att avsätta 1mnkr per år, baserat på efterfrågan. Det är oklart vad som menas med "ett naturligt behov" gällande satsning på cykelvägar. Tydligt är att cykelvägnätet inte alls är tillfredsställande mot behovet. Fokus i ny regional cykelplan som remitteras våren 2021 är att ansluta länets skolor till cykelvägar, bygga ihop saknade länkar 8kostnadseffektivt) och skapa säkra vägar till kollektivtrafik. Åtgärderna tillsammans tillgodoser			4

LRF Örebro	Nej	Ett annat exempel är BRT-bussar vilket bör ses som en lokal angelägenhet för Örebro. Det framstår som märkligt att resten av länet ska bidra med finansieringen av detta när samtidigt landsortsbussarna dras in och underhåll till det enskilda nätet ligger på så låg nivå.	Satsningen på BRT skapar en effektivare stadstrafik i Örebro med samma medel kollektivtrafikmyndigheten redan idag har budgeterat för. Landsbygdstrafiken med regionbussar läggs inte ned på grund av att BRT-systemet utvecklas. busskörfälten i Örebro gynnar även regionbussar vilket innebär att de invånare som åker buss från Odensbacken kommer att få minskad restid till Örebro resecentrum. Läs mer här: https://snabbussar.regionorebrolan.se/. Underhåll till enskilda vägnätet sker av enskild väghållare med stöd från kommun/Trafikverket. Länsplanen kan			4
LRF Örebro	Nej	Samtidigt så sker en hårdare trafikering på mindre vägar både avseende persontrafik och näringsverksamhet. Ett rationaliserat jord- och skogsbruk har gått mot större maskiner och längre transporter men vi ser också att de senaste årens trender med inhemsk turism och ökat friluftsintresse påverkar slitage och behov.	Trafiken ökar på både små och stora vägar vilket skapar enorma utmaningar för väghållare att hålla vägarna i godtagbart skick. Trafikverket belyser det i förslag till Nationell plan. Länsplanen kan inte finansiera underhålls- eller reinvesteringsåtgärder enligt förordning (SFS 1997:263). Länsplanen kan finansiera utvecklingsåtgärder på statligt vägnät och medfinansiera utvecklingsåtgärder på enskilt vägnät. En pott har avsatts på 30mnkr för att utveckla det mindre statliga vägnätet som antingen är grusväg eller belagd väg med max 500 fordon i årsmedeldygnstrafik (ÅDT). En fortsatt utredning om vilka vägar som ska utvecklas och vilka åtgärder som är mest effektiva ska göras kommande planperiod.			4
LRF Örebro	Nej	Strategin med stråk ser vi som något bra men det kräver också att det i hela länet går att ansluta till stråken på ett enkelt sätt. Det	Region Örebro län uppskattar att LRF lyfter positiva delar i planen och delar bilden att de större stråken måste gå att ansluta till med olika trafikslag.			3

LRF Örebro	Nej	I planen lyfts Hallsberg fram som logistikcentrum och omlastningsterminal. Vi tycker att det är bra att det med tydlighet markeras. Det ger förutsättningar att arbeta med långsiktig planering av infrastrukturen för detta, istället för att	Region Örebro län delar bilden om tydliga satsningar och långsiktig planering av infrastruktur.			3, 5
LRF Örebro	Nej	LRF vill också vad gäller hållbarhet lyfta fram betydelsen av alternativa bränslen. Som en del i planen är det viktigt att belysa möjligheterna till förnyelsebara och alternativa drivmedel. Till exempel biogas i bussar och HVO eller RME i lantbruket.	Region Örebro län delar LRFs bild om att det finns möjligheter med alternativa bränslen. Reigonen arbetar aktivt med omställningen av transportsystemet enligt Handlingsplan för hållbara transporter. I drivmedelsstrategin för länet			5
LRF Örebro	Nej	Från LRFs sida ser vi redan idag handelshinder i den regionala näringsverksamheten på grund av brister i infrastrukturen. Vi oroas också för utvecklingen om inte tillräckliga satsningar görs för att tåla och bära belastningen. Det gäller särskilt mindre vägar och anslutningar till de större. Det kan exempelvis handla om virkestransporter eller annan råvara som får köra långa omvägar eller med mindre last till eller från industri. Det blir en stor merkostnad som hindrar satsningar och utveckling. På sikt kommer sådana handelshinder leda till uteblivna satsningar, i värsta fall nedläggningar eller flytt av verksamheten utanför regionen. De satsningar som görs på förbättringar hamnar också ofta i fel ände, de	Region Örebro län håller med om att bärighetsåtgärder och bibehållande av vägars standard bör prioriteras högt, både på stora och små vägar. Det inte Region Örebro läns roll att genomföra det arbetet eller den prioriteringen utan det ligger på väghållare. I våra inspel till Trafikverket och Infrastrukturdepartementet har vi efterfrågat mer medel till dessa satsningar och även till länsplanen som med utvecklingsåtgärder skulle kunna kompensera för det bristande underhållet och finansiera vissa bärighetsåtgärder som inte innebär reinvestering. Potten för finmaskigt vägnät är en sådan och få anses som ett test i denna plan			1, 4
Länsstyrelsen	Nej	Väljer att inte lämna svar				

Nerikes Brandkår	Nej	Överlag så är länsplanen för regional transportinfrastruktur bra och har fångat många av de brister och problem som finns. Nerikes Brandkår anser dock att vägsträckan E18/E20 genom Örebro fram till Marieberg ges för lite utrymme avseende tillgänglighet och säkerhet. Tillgänglig statistik hos Nerikes Brandkår visar att trafikolyckor på vägarna E18/E20 företrädelsevis sker på sträckan mellan avfart/påfart vid riksväg 50 och till Marieberg. Under en femårsperiod, 2017–2021, har det inom Örebro kommun inträffat totalt 1104 st. olyckor varav 329 st. på vägarna E18/E20. Bryter man ner statistiken ytterligare så har det på den aktuella vägsträckan mellan avfart/påfart vid riksväg 50 och till Marieberg inträffat 192 st. olyckor. Denna vägsträckning är mycket hårt belastad av trafik generellt	Nerikes brandkår lyfter den vägsträcka som utretts under 2019 och 2020 tillsammans med Trafikverket och Örebro kommun. Bristbeskrivningarna i länsplanen grundar sig i den utredningen men kan stärkas med olycksstatistiken.	5.3.19	54	1, 4
Nerikes Brandkår	Nej	Nerikes Brandkår anser att planen bör lyfta frågan om trafiksäkerhetshöjande åtgärder tydligare. Exempel på sådana är dynamiskt reglerade hastighetsgränser och omkörningsförbud för tung trafik. Sådana lösningar är positiva ur såväl trafiksäkerhetssynpunkt som tillgänglighet.	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är många och inga specifika sådana lyfts generellt i länsplanen som är rent strategisk. Exemplen på åtgärder identifieras i åtgärdsvalsstudier och kan tyvärr inte finansieras av länsplanen, eftersom de inte är infrastrukturåtgärder. Däremot tar vi med oss inspelet i framtida åtgärdsvalsstudier där åtgärderna kan vara lösningar på brister även på andra håll än			4
Örebro kommun	Ja	Eftersom förslaget inte är politiskt behandlat inom regionen vill vi inledningsvis betona att kommunen tycker förslaget till alla delar är bra och bör antas av	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.			1
Örebro kommun	Ja	Vi anser också att förslaget är tydligt och pedagogiskt utformat och att många av de inspel till förbättringar som kommunen skickade in efter förfrågan från regionen hösten 2020 har tillgodosetts. Det är mycket positivt att regionen utöver lagkravet på miljökonsekvensbeskrivning	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.			1

Örebro kommun	Ja	Kommunen ser positivt på de tydliga skrivningar som finns kring planens genomförande och som pekar på vikten med en regelbunden dialog med kommunerna,	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	Det är mycket positivt att LTP tar ett tydligt avstamp i de mål som finns för samhällsutvecklingen i allmänhet och för transportsystemets utveckling i synnerhet, och att detta får genomslag i planens prioriteringar. Det handlar bland annat om att klimatutmaningen tas på det stora allvar situationen kräver och att transportsystemets sociala konsekvenser lyfts fram och tillåts påverka	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	Vi är också positiva till att planen jämfört med tidigare blivit mycket mer transparent kring prioriteringar och avvägningar, och att den är tydligt inriktad på att maximera samhällsnyttan utifrån de medel som finns tillgängliga. Beskrivningen av hur medel fördelats över tid	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	**Det är positivt att landsbygdens behov nu lyfts tydligare och att ”Tillgänglighet i landsbygder” även är en utpekad prioriterad funktion. Satsningar på tillgänglighet och möjlighet till kombinerat och hållbart**	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	De fem strategier som pekas ut är väl beskrivna och motiverade. Att skapa förutsättningar för att välja hållbara trafikslag har hög prioritet och vi välkomnar de	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	Det är även viktigt att tillgodose näringslivets behov av transporter och det är positivt att LTP vill prioritera de stråk som identifierats i strukturbild för godstransporter	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	I avsnittet om befolkningsutvecklingen (4.2.6) vill vi påpeka att våra egna prognoser för Örebro kommuns befolkning är högre än de SCB räknar med. Huvuddelen av tillväxten förväntas ske i centralorten eller i dess närhet. Detta faktum förstärker den inriktning som redan finns i förslaget till ny LTP om att prioritera åtgärder som bidrar till att minska trängseln i Örebro, bland annat att satsa på yteffektiva och kapacitetsstarka transporter, att	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten och tar med oss inspelet om befolkningsprognoser och stämmer av skrivningen mot avsnitt 9.2 som har tagits fram i dialog med Örebro kommun.	4.2.6, 9.2	26, 77	4

Örebro kommun	Ja	Vi välkomnar att LTP tydligt påpekar att restidsförbättringar för personbilar visserligen kan påverka bostadsbyggandet positivt men att ett ökat	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	Det är också positivt att LTP pekar på vikten av att tillföra bostäder i kollektivtrafiknära lägen eftersom det skapar ett ökat resandeunderlag. Vi ser gärna att alla kommuner strävar efter att samla bebyggelsen i de kommunala kärnor som är stora nog för att medge underlag för service. Det stärker dessa orter, ger underlag för effektiv	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	Vi uppskattar också att LTP tydligt lyfter fram hela resan-perspektivet och adresserar behovet av säkra cykelvägar till busshållplatser och att parkeringsmöjligheterna behöver förbättras vid viktiga bytespunkter, både för bil	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten. Ny regional cykelplan kommer delvis beröra säkra cykelvägar. Kollektivtrafikenheten har fått inspelet om bättre bytespunkter.			3
Örebro kommun	Ja	I avsnittet om näringslivets transporter noterar vi att det saknas medel för anpassningar av infrastrukturen för tyngre lastbilar, men har förstått att denna fråga hanteras i den nationella planen.	Det stämmer. Det finns en särskild pott i Nationell plan som är ämnad för att möjliggöra framkomlighet för fordon med vikt upp till 74 ton på statligt vägnät, både nationell och regionalt vägnät.			5
Örebro kommun	Ja	Vi välkomnar en utförlig nulägesbeskrivning för detta angelägna område. Vid prioritering av åtgärder är det viktig information att Örebro län, tillsammans med Sörmlands län, hade högst antal omkomna per invånare mellan 2015 och 2019, och att fotgängare och cyklister är särskilt utsatta grupper i Örebro län. Detta talar för en rejält tilltagen pott för att medfinansiera åtgärder för	Det stämmer och är en av anledningarna till krafttaget kring cykelvägar i detta planförslag. Trafikverket kommer också att göra en särskild satsning på cykelpassager, med hjälp av medlen som är ämnade för trafiksäkerhetsåtgärder.			3
Örebro kommun	Ja	Örebro kommun har inga invändningar mot stråkbeskrivningarna och utpekade större brister i	Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.			3

Örebro kommun	Ja	Jämfört med tidigare länsplaner ser prioriteringarna i förslaget annorlunda ut, vilket inledningsvis i kapitel 6 förklaras med att den strategiska hållbarhetsbedömningen varit en betydande faktor i bedömningen av storleken på potter och prioritering av brister, att alla föreslagna åtgärder har prövats mot fyrstegsprincipen i åtgärdsvalsstudier eller motsvarande, samt att nya åtgärder tydligt ska bidra till de	Region Örebro län tackar Örebro kommun för sitt medhåll och stöd angående inriktning och fördelning av medel.			1, 3
Örebro kommun	Ja	6.1, Större vägombyggnationer. Denna pott rymmer enbart redan påbörjade projekt och inga nya stora objekt föreslås, till förmån för utökade potter som bättre hjälper till att nå uppsatta mål. Örebro kommun noterar	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	Örebro kommun stödjer tanken på att prioritera en mängd mindre ”trimningsåtgärder” för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet i hela länet genom att tillämpa ett hela resan-perspektiv, t.ex. standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser och	Region Örebro län tackar för synpunkten. Kollektivtrafikenheten ska ta ett samlat grepp kring bytespunkter och pendlarparkeringar och har fått inspelet till sig.			3

Örebro kommun	Ja	Det är mycket positivt att LTP så tydligt tar ställning för en kraftigt ökad satsning på cykelinfrastrukturen utmed det statliga vägnätet, då denna på många sträckor är undermålig. Eftersom behoven är mycket större än tillgängliga medel krävs hårda prioriteringar utifrån största samhällsnytta. Vilka sträckor som ska prioriteras behandlas i den regionala cykelplanen som kommer på remiss nästa år, och som medskick i det arbetet anser Örebro kommun: På en regional nivå är det generellt viktigare att satsa på att göra det enkelt att cykla till och parkera stöldsäkert vid betydande omstigningspunkter i kollektivtrafiken än att göra det möjligt att cykla hela vägen mellan större tätorter som ligger på långt avstånd från varandra. Sådana cykelbanor kommer inte att användas så mycket och blir per cyklist mycket dyra, både som investering och vid drift. Däremot önskar Örebro kommun fler trygga cykelmöjligheter mellan tätorter som ligger inom rimliga cykelavstånd. Framförallt om det kan minska behovet av skolskjuts och möjliggöra arbetspendling med cykel.	Region Örebro län uppskattar det utförliga inspelet och delar bilden av att kostnadseffektivt bygga cykelvägar och fokusera på skolvägar, vägar till/från kollektivtrafik och att bygga ihop befintligt cykelvägnät med saknade länkar. Att rusta upp cykelvägar är en del i det kostnadseffektiva byggandet av cykelvägar. Belysning och liknande kringåtgärder kan tyvärr inte finansieras av länsplanen utan det är väghållarens ansvar. Länsplanen kan dock medfinansiera belysning på kommunala cykelvägar. Driftsfrågan är svår eftersom Region Örebro län själva inte har makt över frågan, men bilden av problemet delas och dialog förs med Trafikverket för att utveckla kvaliteten på cykelbanor.			3, 5
Örebro kommun	Ja	Vi välkomnar de planerade satsningar på ökad trafiksäkerhet utmed länsväg 207 (Örebro-Odensbacken) i linje med genomförd åtgärdsvalsstudie. Det innebär en säker 80-väg och säkerhetsåtgärder i tätorterna. Utöver	Det stämmer. Vissa åtgärder är redan gjorda och vissa ska genomföras inom kort. Etapputbyggnad av cykelvägar startar i tätorterna Stora Mellösa och Odensbacken enligt plan efter dialog med Örebro			3
Örebro kommun	Ja	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	Region Örebro län delar uppfattningen om att trafiksäkerhetssituationen är dålig i tätorter med statligt vägnät. Dialog om åtgärder behövs med både Trafikverket och Örebro kommun.			3, 5

Örebro kommun	Ja	Örebro kommun är positiv till att regionen i detta skede väljer att inte prioritera mötesfri landsväg på väg 244 (Nora-Lilla Mon). Den åtgärden skulle främst syfta till att höja hastigheten på sträckan. Restidsvinsten är dock liten jämfört med den vinst som uppnås genom att istället prioritera ökad	Region Örebro län tackar för synpunkten.			2, 3
Örebro kommun	Ja	Örebro kommun noterar att Region Örebro län önskar använda medel i LTP för steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen, men att regelverket starkt begränsar möjligheten. Vi ser positivt på att medel i utvecklingspotten finns att tillgå	Region Örebro län tackar för synpunkten.			5
Örebro kommun	Ja	Det är mycket bra att regionen nu på allvar tar sig an regionbussarnas framkomlighet i tätorterna, med särskilt fokus på Örebro, och att detta pekas ut som den mest angelägna bristen att utreda och åtgärda. Vi är positiva till en ny utredning av riksväg 52 från E20 till Odensbacken, som till skillnad från den förra utgår från fyrstegsprincipen och tydligare beaktar barnens och näringslivets perspektiv. Vi önskar att regionen initierar ett utredningsarbete och i samverkan med kommunerna tar fram en regional strategi kring	Positivt att Örebro kommun finner de föreslagna bristerna angelägna. Synpunkt om bytespunkter är framförd till kollektivtrafiken.			2, 3, 4
Örebro kommun	Ja	Det finmaskiga vägnätet avser statliga vägar med grusbeläggning eller max 500 fordon en genomsnittsdag. Detta är en ny utgiftspost i LTP och det är svårt för Örebro kommun att bedöma rimligheten i pottens	Region Örebro län tackar för synpunkten.			5

Örebro kommun	Ja	De 20 miljoner kr som avsattes i föregående LTP för att samfinansiera åtgärder vid Örebro Södra har strukits i föreliggande förslag eftersom åtgärder vid Örebro S enligt Trafikverkets bedömning ligger längre bort i tiden än vad LTP sträcker sig. Örebro kommun ser det dock som angeläget att dessa medel ligger kvar och utökas till 50 miljoner kr för att finansiera åtgärder kopplade till resandemiljön, i linje med den avsiktsförklaring som skrevs för Södra station 2018.	Vid framtagande av remissversion var det självklart att Örebro S skulle lyftas ur planen med anledning av att TRV inte avsätter medel för åtgärder. Under hösten har en föreliggande risk uppkommmit att trafiksäkerhetsnivån på Örebro södra inte räcker till och att med framtida exploatering kring Örebro S ställer ännu högre krav, vilket innebär att stationen riskerar eventuell nedstängning. Region Örebro län delar därför uppfattningen om att de 20mnkr som i avsiktsförklaring är till för åtgärder på perrongerna återinförs. Om mer än 20mnkr kan avsättas är i dagsläget tveksamt och behöver synas närmare i arbetet med att uppdatera avsiktsförklaringen	6.3.3	63	4
Örebro kommun	Ja	Örebro kommun ser det som positivt att regionen vill samfinansiera åtgärder som förbättrar kollektivtrafikens framkomlighet på riksväg 50 norr om Örebro med 20 miljoner kr – detta är angeläget för kommunen, alla inpendlare norrifrån och för de långväga transporterna. Här vill vi betona vikten av att inte samtidigt skapa ny	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	Förslaget förespråkar mycket starkt behovet av strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar för att förändra trafiksystemet i riktning mot ökad måluppfyllelse – en bild som Örebro kommun till fullo delar. Det är bara effektiv kollektivtrafik som kan förena	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	Örebro kommun ser positivt på att länsplanen pekar på BRT i Örebro som en viktig satsning inte bara för staden utan för hela regionen. Om möjligheten att söka stadsmiljöavtal upphör kan ytterligare medel behöva avsättas i andra hälften av planperioden.	Region Örebro län tackar för synpunkten. Stadsmiljöavtal ska enligt Nationell plan finnas minst till år 2029. I Region Örebro läns remissvar önskas förlängning till 2033, alltså planperioden ut. Om möjlighet till stadsmiljöavtal försvinner innan 2033 får finansiering av BRTs senare etapper diskuteras			3, 5

Örebro kommun	Ja	Kommunen är mycket positiv till att medel avsätts för åtgärder som ökar regionbussarnas framkomlighet till resecentrum i Örebro, och att frågan ska hanteras i nära samarbete med kommunen. Det är bra att medel även	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	Potten (statlig medfinansiering) har ökat med 30 procent jämfört med föregående länsplan, vilket är positivt. Denna typ av åtgärder handlar i många fall om att trimma befintlig infrastruktur och är sannolikt mycket kostnadseffektiva – inte minst eftersom kommunerna själva skjuter till pengar. Pottens storlek förefaller rimlig utifrån vad kommunernas investeringsplaner medger och möjligheten att söka stadsmiljöavtal för större satsningar. Det är viktigt att medel fördelas utifrån var de	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	**Pottens storlek (enskilt vägnät) förefaller rimlig mot bakgrund av att Trafikverket rekommenderar minst 1 miljon kr per år. Jämfört med föregående plan är det**	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	Regionen har valt att reservera en relativt stor del av medlen (8 procent av totalt planutrymme) för att hantera kostnadsökningar. Erfarenheten talar för att detta är en klok strategi. Vi välkomnar ställningstagandet att medlen i första hand ska användas till mindre åtgärder för cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet på	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Örebro kommun	Ja	Vi delar regionens förslag till prioriteringar och välkomnar den påtagliga kursändring som förslaget innebär jämfört med föregående planer, inte minst mot	Region Örebro län tackar för synpunkten och är mycket positiva till att Örebro kommun delar uppfattningen om den långsiktiga utvecklingen av			1

Storfors kommun	Nej	Användandet av ”prioriterade funktioner” för att illustrera hur olika delar av länsplanen bidrar till måluppfyllelse för det övergripande målet är illustrativt och tydligt. Att målen och de prioriterade funktionerna har ett längre tidsperspektiv än planperioden är också något som Storfors kommun ser som positivt, då det skapar en stabilitet och styrning på regional nivå. För Storfors kommun är de prioriterade funktionerna ”Tillgänglighet till och från Örebro”, ”Hållbart resande” och ”Effektiva godstransporter” av särskild betydelse. En stärkt koppling österut mot Örebro bidrar till en förstoring av den lokala arbetsmarknadsregionen som utgör en viktig resurs för kommunens invånare. I länsplanen beskrivs tillgänglighet till och från Örebro som en viktig funktion för hela länet, men Storfors kommun vill påvisa att en stad som Örebro kan vara av vikt för en större geografi än så, som till exempel över länsgräns till	Region Örebro län tackar för inspelet och uppskattar att Storfors kommun nämnt positiva delar i planens strategiska delar. Det stämmer att Örebros dragningskraft även sträcker sig utanför länet och Storfors kommun ger ett bra exempel på hur. Texterna ses över och kompletteras där länsövergripande perspektiv är rimligt att stärkas.	5.1	32	3
Storfors kommun	Nej	Stråket Oslo – Stockholm är en viktig utvecklingsfråga för alla kommuner och län inom stråket. Storfors kommun ser mycket positivt på att Region Örebro län arbetar för att stärka stråket i helhet och att man i länsplanen pekar ut restiden mellan Oslo – Stockholm som en brist, och på så sätt lyfter upp frågan om infrastrukturinvesteringar i järnväg på bordet. Stråket Oslo – Stockholm handlar inte bara om den gemensamma ansträngning som finns för infrastrukturåtgärder för förbättrade kommunikationer mellan de två huvudstäderna, en stor nytta finns även i	Ett arbete med att påvisa regional nytta ska göras. Region Örebro län ser fram emot samarbete i att stärka stråket Oslo-Stockholm tillsammans med Storfors kommun.			3, 5
Storfors kommun	Nej	Storfors kommun ser positivt på att man i förslaget till länsplan väljer att prioritera cykel- och kollektivtrafikåtgärder. För år 4-12 finns inga medel avsatta för investeringar i större vägombyggnationer. Prioriteringen ligger i linje med hållbarshetsmål och visar på en tydlig prioritering från Region Örebro län. Storfors	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3

Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Länsplanen ger en tydlig och bra bakgrundsbeskrivning inför det fortsatta arbetet med den regionala transportinfrastrukturen. Länsstyrelsen ser positivt på utformningen av förslag till ny länsplan och anser att	Region Örebro län tackar för synpunkten.			1, 3
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Transporteffektiva resor är ett aktuellt begrepp. Länsstyrelsen ser positivt på inriktningen men önskar ökad tydlighet gällande vilka insatser som kommer att	Region Örebro län tackar för synpunkten. Text i avsnitt 4.2.3 har förtydligats med exempel på olika insatser som berör länsplanen direkt och indirekt.	4.2.3	25	2, 4
Länsstyrelsen i Örebro	Ja	Länsstyrelsen ser positivt på att Region Örebro län arbetar för att sträckan Oslo–Stockholm ska bli en del av	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Länsplanens prioriterade funktioner för person- och godstransporter är utförligt beskrivna och rymmer olika regionperspektiv. Det är av vikt att nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygderna inrättas. Detta genom att till exempel öka möjligheten till byten inom kollektivtrafiken från andra färdmedel och därmed möjliggöra ett hållbart resande med ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel även för	Region Örebro län tackar för synpunkten och uppskattar att Länstyrelsen uttrycker att budskapet med länsplanens inriktning är tydligt.			2, 3
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	De fem prioriterade strategierna är bra och en viktig grund för det fortsatta arbetet vid prioritering av brister, behov och åtgärder. Det är även bra med en tydlig prioriteringsordning och Länsstyrelsen ser positivt på	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Länsstyrelsen i Örebro	Ja	Det är positivt att utgå från fyrstegsprincipen och effektivt nyttja den struktur som redan finns i samhället	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Den centrala strategin för att nå klimatmålen är bra. Det är viktigt att i länsplanen lyfta projektet Oslo - Stockholms positiva nyttor för länet och landet,	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Den strategiska miljöbedömningen kan behöva mer tydlig struktur, det saknas en nulägesbedömning utifrån förändrade klimatförhållanden. Påverkan på	**Hanteras av Trivector**			6
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Den sociala konsekvensbeskrivningen är väl genomförd och inkluderar flera olika typer av trafikanter. Dock önskas ett resonemang för hur delaktigheten ska följas	**Hanteras av Trivector**			6

Länsstyrelsen i Örebro	Ja	Den ekonomiska fördelningen av planen går i linje med länsplanens fokus på jämlikt och jämställt resande.	Region Örebro län tackar för synpunkten.			1
Länsstyrelsen i Örebro	Ja	Länsstyrelsen ser positivt på att samordning med andra planer sker, så som den regionala utvecklingsstrategin för	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Länsstyrelsen anser att det är bra att målsättningen för minskad klimatpåverkan knyts an till regionala mål. Länsstyrelsen ser även positivt på att det övergripande	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Länsstyrelsen anser att den centrala strategin för att nå klimatmålen är bra. Strategin ska bidra till att skapa bättre tillgänglighet som syftar till att öka andelen resande med cykel och kollektivtrafik samt minska restider med kollektivtrafiken och stärka dess konkurrenskraft gentemot bilen. Länsstyrelsen ser	Region Örebro län tackar för synpunkten.			1, 3
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Länsstyrelsen saknar en nulägesbedömning i den strategiska hållbarhetsbedömningen utifrån riskanalyser av transportsystemets hållbarhet i förhållande till	**Hanteras av Trivector**			6
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Länsstyrelsen anser att den strategiska hållbarhetsbedömningen kan behöva mer struktur då den strategiska miljöbedömningen och sociala	**Hanteras av Trivector**			6
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Länsstyrelsen noterar att påverkan på energianvändning fortfarande utgår från fordonskilometer. Länsstyrelsen förslår att enheten bör ändras till påverkan på energianvändning per personkilometer, för att inkludera	**Hanteras av Trivector**			6
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Sedan 1 januari 2020 är barnkonventionen del av svensk lag. Länsstyrelsen instämmer med Region Örebro läns resonemang i Länsplanen kring barnens självständiga mobilitet och att trygghet och säkerhet i trafiken är avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar.	**Hanteras av Trivector**			6

Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Länsstyrelsen anser att det är bra på att länsplanen belyser problematiken gällande normen i transportplaneringen (Normen i transportplaneringen är att vara man, i arbetsför ålder, medelklass och vara född i Sverige), då denna grupp har stor makt över transportplaneringen. Grupper som har sämre förutsättningar att påverka transportplaneringen är bland annat barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomisk svaga grupper och personer	**Hanteras av Trivector (ihop med RÖL?)**			6
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Länsstyrelsen ser positivt på att länsplanens större ekonomiska fördelningar för år 7 - 12 går till cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder. Länsstyrelsen anser att det är	Region Örebro län tackar för synpunkten och delar uppfattningen. Inriktningen av planen ska följas och berör främst år 7-12.			3
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Länsstyrelsen anser att avsikten med planeringsutrymmet är genomtänkt och väl prioriterat, då de medel som blir outnyttjat under denna planperiod i	Region Örebro län tackar för synpunkten.			3
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	I den regionala utvecklingsstrategin har ett antal strukturbilder tagits fram som illustrerar regionens viktigaste transportsamband för kollektivtrafik, persontransporter och godstransporter. För att åstadkomma förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet bör investeringar i regional transportinfrastruktur i första hand ske i de stråk där många länsbor gör sina vardagsresor i form av	Region Örebro län tackar för synpunkten.			1, 3
Länsstyrelsen i Örebro län	Ja	Länsstyrelsen anser att det är bra att länsplanen tar nytta av den regionala utvecklingsstrategin för en förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet.	Region Örebro län tackar för synpunkten. Eftersom RUS är ett styrdokument framtaget av länets offentliga aktörer och näringsliv tillsammans och utgör inriktningen för länets regionala utveckling är det en självklar utgångspunkt för arbetet med			3

Hällefors kommun	Ja	Hällefors kommun har tidigare ställt frågan hur kopplingen mellan de planer som finns framtagna gällande infrastruktur, transporter, länstrafik och RUS säkerställs. Det är lätt att det uppstår oklarheter kring vilket dokument som är övergripande och vilka som är styrande. Storleken och innehållet i den föreslagna Länstransportplanen är omfattande vilket gör den till viss mån svår att förstå samt att den inger en känsla av att den är överarbetad. Innehållet bör kunna koncentreras ned för att tydliggöra dess fokus och budskap.	Region Örebro län tackar för synpunkten och medger att hierarkin mellan olika dokument inte alltid är lätt att förstå utifrån och inte heller lätt att förklara. Länsplanen är i sin form en handlingsplan som sticker ut från övriga regionala dokument eftersom den innehåller statliga medel och är framtagen på uppdrag av regeringen vilket medför vissa krav som i vissa fall kan uppfattas irrelevanta. De flesta länsplaner är av denna omfattning. I avsnitt 2 görs ett försök att illustrera hierarkin, i bilaga 1 finns en djupare genomgång. Synpunkten om otydligheten framförs till RUS-teamet som har			1
Hällefors kommun	Ja	Det är bra att miljömålen lyfts som en tydlig inriktning. Viktigt är att satsningar på cykel och att energioptimering av vägar fortsatt ska prioriteras. I övrigt följer Hällefors kommun de projekt som pågår inom kommunen med fokus på förbi fart Hjulsjö, Gång- och cykelväg Hällefors - Grythyttan och den tänkta åtgärdsvalsstudien för riksväg	Region Örebro län tackar för synpunkten. Gällande energioptimering antas att Hällefors kommun syftar på ökad transporteffektivitet, vilket inkluderar energianvändning och mer effektivt användande av infrastrukturen. Region Örebro län ser fram emot fortsatt arbete inom infrastruktur och transporter			3
Hällefors kommun	Ja	Det finmaskiga vägnätet har stor betydelse för landsbygden. Hällefors kommun anser att det är av största vikt att pengar avsätts under hela planperioden.	Region Örebro län tackar för synpunkten. Medel till det finmaskiga vägnätet kan inte avsättas till de tre första åren i länsplanen eftersom dessa medel redan är intecknade i Trafikverkets genomförandeplan. Inledningstexten i avsnitt 6	6	56	4
Vingåkers kommun	Nej	I Örebros länsplan kan man läsa att en förenklad åtgärdsvalsstudie genomfördes 2014 där man utredde hur man skulle främja målstandarden 100 km/h som var ett mål i länsplanen 2014 - 2025. Åtgärderna i planen bedöms inte prövats tillräckligt utifrån fyrstegsprincipen och därför har man inte kunnat motiverat en beställning av åtgärder i länsplan 2018-2029 eller 2022-2033. Region Örebro skriver att vägen behöver utredas på nytt och att	Region Örebro län tackar för synpunkten och ser fram emot samarbete kring infrastrukturfrågor och utveckling av väg 52.			3
Laxå kommun	Ja	Sammanfattningsvis uppskattar vi att planen nu lyfter klimatfrågan mer och att landsbygden viktas lite högre.	Region Örebro län tackar för synpunkten.			1

Laxå kommun	Ja	Vidare vill vi att planen tydligt tar upp behovet av en fyrspårslösning mellan Alingsås och Göteborg samt lyfter dess påverkan på klimat samt kraftigt ökad kapacitet av gods- och persontrafik. Vi noterar att Större brister - Kapacitetsbrist på järnvägen på sid 43 saknar en relevant förklaring. Generellt råder det en kapacitetsbrist i det svenska järnvägssystemet till följd av eftersatt underhåll och låg utbyggnadstakt. Men alla vet inte att Sveriges kanske viktigaste järnväg, Västra Stambanan, begränsas av en så kallad ”flaskhals” och vi tycker det är rimligt att Länstransportplanen problematiserar kring detta. Laxå kommun och Hallsbergs kommun är engagerade i att ”flaskhalsen” mellan Alingsås och Göteborg åtgärdas med utbyggnad till fyra spår. Det skulle innebära att både gods- och persontrafiken får kraftigt ökad kapacitet till nytta för både Örebroregionen och hela nationen...Vi önskar att Länstransportplanen lyfter problemet med kapacitetsbristen på Västra Stambanan och beskriver den positiva klimatpåverkanåtgärd en fyrspårslösning skulle få. Vi påstår inte att Stockholm och Oslo är oviktiga för	Region Örebro län tackar för synpunkten. Stråkbeskrivningen har stärkts på de platser där kopplingen beskrivs och behovet av fyrspår har lyfts in.	5.3.6	47	4
Lindesberg	ja	LP behöver kompletteras med perspektiv som tydliggör att det finns en skillnad i förutsättningar mellan stad och landsbygd i Örebro län. Vilka arbetsgivare som dominerar, behoven av resor och resvanor, benägenheten att byta trafikslag, dessa aspekter skiljer sig åt när man jämför stad och land vilket måste framgå	Region Örebro län tackar för synpunkten. Se hänvisning till förändringar utifrån era specifika inspel nedan.			4

Lindesberg	ja	Kommunen ser en risk med den föreslagna tillämpningen av fyrstegsprincipen på s 16. Att i första hand prioritera för beteendeförändring och sikta på hållbara trafikslag är naturligtvis en mycket god intention som Kommunen står bakom. Ser man dock till förutsättningarna i hela länet får dock en sådan prioritering ett för snävt perspektiv, där ett genomförande enligt ambitionen troligen, i huvudsak, kommer ge ett utfall i stadsmiljö. Hur ska landsbygden som, i många fall, saknar en fungerande infrastruktur komma in i det arbetet? Texten behöver kompletteras med detta perspektiv.	Fyrstegsprincipen ska följas enligt direktiv till åtgärdsplaneringen och följs därför i åtgärdsvalsstudier och i framtagande av ny länsplan. Beteendeförändringar kan, precis som kommunen skriver, ge mest utfall i stadsmiljö. Det fyrstegsprincipen faktiskt innebär är att om en väg i landsbygd utreds så prövas åtgärder i utredningen. Steg 1 först, sedan steg 2 etc. De identifierade bristerna ignoreras inte och hanteras därmed med ett steg som bedöms kunna åtgärda bristen på bäst sätt. Det är därför större chans att mer kostnadsdrivande (fysiska) åtgärder hamnar på landsbygden som i många fall saknar fungerande infrastruktur, snarare än att påverkansåtgärder			4
Lindesberg	ja	På s 17 beskrivs att ”det finns även potential att förändra färdmedel när antalet resenärer når en kritisk massa för att kollektivtrafik ska vara relevant”. Resonemanget känns bakvänt för att vara proaktivt och leda till en hållbar utveckling. Regionen arbete tillsammans med kommunernas och dess planer på samhällsutveckling	Region Örebro län tackar för synpunkten. Andemeningen vid första skrivelsen var den Lindesberg syftar till. Vi inser att formuleringen var konstig och meningens betydelse måste ha tappats i remissversionens korrekturläsning. Formuleringen har ändrats och bedöms vara i linje med inspelet.	3.1.3	20	4
Lindesberg	ja	Befolkningsutveckling beskrivs på sidan 23. Med tanke på de tendenser och möjligheter som pandemin inneburit gällande befolkningens benägenhet att flytta utanför storstäderna bör beskrivningen nyanseras med detta perspektiv. Texten känns schablonartad och inte anpassad till de vindar som blåser i samhället just nu.	Anledningen till att texten kan kännas schablonartad är nog för att det är en sammanfattning av den text som finns i bilaga 2. Det som är beskrivet i länsplanen är bekräftat av SCB. De vindar som blåser i samhället just nu är så pass nya att det inte finns säkerställda data på befolkningsförflyttningar än. Pågående forskningsprojekt finns bl a på SLU i Uppsala och pågår till 2025. Vi ser såklart att fritidshus blir permanentboenden, att vissa väljer att flytta till tätortsnära landsbygd men kan endast ha			4

Lindesberg	ja	Detsamma gäller på s 25 där geografiska skillnader i tillgänglighet beskrivs. Texten från Trafikanalys är för generell och behöver kompletteras med perspektiv som gäller för Örebro län för att bli relevant för LP. Hur ser	Texten i avsnittet "Tillgänglighet" har breddats. Bilaga 2 har även ändrats under motsvarande rubrik mer utfylligt.	5.1	29	4
Lindesberg	ja	S 27 bland annat. I LP kan man läsa att 25 % av befolkningen bedöms ha arbete där distansarbete kan genomföras och vad det kan ha för effekter på användande av infrastruktur, pendling med mera. Kommunen ser dock en risk i att distansarbetets betydelse tillmäts för stor betydelse inför framtiden och att man inte ser länets skilda förutsättningar i denna analys. Vilka arbetsgivare dominerar i länets olika delar? I	Region Örebro län ser en fördel i att alla länets delar har en bred branschsammansättning varför en kompletterande digital infrastruktur är viktig, både för företagande och arbete inom platsoberoende verksamheter. Därtill ökar andelen arbetsuppgifter som digitaliseras inom industrin. Länets stora antal fritidsbostäder är därtill en potentiell hemvist för personer som arbetar nu och i framtiden och kan			4
Lindesberg	ja	På sidan s 27-28 beskrivs kollektivtrafikens betydelse för tillgänglighet och bostadsmarknad. Kommunen delar den inledande texten om kollektivtrafikens betydelse för attraktiva bostadsområden och regional utveckling. Det upplevs därför motsägelsefullt när nästa stycke i LP innebär att man istället uppmanar kommunerna att bygga i redan kollektivtrafiknära lägen. Liknande resonemang finns även på s 16. Detta är ytterligare ett exempel på skillnad mellan stad och land. I en storstad med mer förtätningsmöjligheter kan detta vara en rimlig plan, men i mindre kommuner är det vanligare att utvecklingen sker som en utvidgning av befintlig tätort (kommunala ÖP). Där bör kollektivtrafiken finnas med som en katalysator för den lokala och regionala	Region Örebro län delar synpunkten om att skrivningen behöver ses över eftersom budskapet inte var tydligt formulerat. Samordnad kollektivtrafik- och bebyggelseplanering ska såklart kunna ske även där liten potential för kollektivt resande finns idag. En bred samhällsplanering med samarbete av olika aktörer kan skapa bättre förutsättningar för både attraktiv bebyggelse, ökat underlag för kollektivt resande och service i landsbygderna. Texten på sida 29 har kompletterats med ett stycke och strategin för att prioritera åtgärder i starka stråk har justerats på sida 18.	3.1.3, 5.1	20, 30	4

Lindesberg	ja	Överlag anser kommunen att de befintliga funktionerna är beskrivna på ett bra och heltäckande sätt när det gäller nu läget. Men när vi nu planerar för framtida infrastruktur med Regional utvecklingsstrategi, trafikförsörjningsprogram och LP i beaktande bör stråkens funktion i vissa fall kanske revideras? Nuläget beskriver endast den befintliga funktionen och frågan är om det är den efterfrågade funktionen? Det bör reflekteras över om det finns andra behov/önskemål/funktioner som bör eftersträvas i stråket. Exempelvis kan stråket Nora-Lindesberg lyftas	På tjänstemannanivå har avsaknaden av en målbild för infrastruktur och transporter i länet identifierats. Det finns inget att utgå från idag annat än strukturbilderna i RUS. Länsplanen följer dessa och de har målbild 2030 men på ett väldigt generellt plan. Den frågan är också så bred att den bör diskuteras mellan både region, kommuner och länsstyrelse. Självklart kan det finnas anledning att se över vissa stråk med specifika syften men i huvudsak utreds infrastrukturen trafikslagsövergripande och i utredningarna tas			3,4
Lindesberg	ja	På ett övergripande plan vill kommunen framföra att texterna som beskriver mål och strategier upplevs komplexa och svåra att förstå. Texterna upplevs inte tillgängliga. Bland annat så upplevs inte formuleringarna som tydliga och att de saknar verklighetsförankring, ur ett hela-länet-perspektiv. Ett exempel på detta finns på i första stycket avsnitt 3.1: *”Länsplanens funktioner ska utvecklas för att leda till att vi når det övergripande*	I inledningstexten till avsnitt 3 förklaras vad mål, strategier och funktioner är och vad de har för roll. Texten har tagits bort och skrivits ihop med den text som finns under 3.1. Texten har utvecklats för att bli mer pedagogisk.	3.1	15	4
Lindesberg	ja	Från Regional utvecklingsstrategi (RUS), regionalt trafikförsörjningsprogram (TFP) och vidare till LP bör det finnas en röd tråd då TFP beskrivs vara verktyget för målen i RUS och LP utgör plan för åtgärderna som förverkligar målen. RUS har en hög ambitionsnivå och beskriver länets behov och förutsättningar på ett relativt jämlikt sätt. Effektmålen är konkreta, omfattande och framåtsyftande. Kommunen saknar dock denna röda tråd	Region Örebro län tackar för synpunkten. Det är en utmaning att forma en hierarki och tydlighet som genomsyrar en stor organisation med många olika handlingsplaner. Regionala dokument tas ofta fram via statligt uppdrag, t ex RUS och länsplan och det är inte alltid en hierarki bör eller kan eftersträvas. Vi söker dock kopplingar mellan dokumenten och försöker tydliggöra de olika programmen och			5
Lindesberg	ja	Detsamma gäller uppföljning av mål, funktioner, strategier och framförallt de utvalda åtgärderna. Det hade varit önskvärt med en uppföljning och utvärdering av mål, funktioner och strategier på ett transparent sätt där länets kommuner deltog utifrån sina perspektiv. Utifrån ett landsbygdsperspektiv är bilden att	En uppföljning av länsplanens investeringar ryms i avsnitt 7. Beslutsversionen ska kompletteras med fler uppföljningar än enbart fördelningen mellan trafikslag. Någon annan typ av uppföljning som är bredare har inte kunnat göras, men synpunkten är mottagen och omhändertagen.	7		4

Lindesberg	ja	I LP finns namngivna åtgärder med finansiering, vissa har funnits med länge andra är nya. Det saknas dock motivering i planen som tydliggör varför dessa åtgärder är rätt åtgärder. Syftet med ett sådant resonemang är att förtydliga den röda tråden mellan mål och åtgärder och på så sätt göra planen mer begriplig för såväl tjänstemän som medborgare.	Under varje enskilt namngivet objekt och under varje avsnitt finns en text som motiverar åtgärdstyperna. I hållbarhetsbedömningen visas måluppfyllnad för de olika åtgärderna baserat på de mål som beskrivs i avsnitt 2 och bilaga 1. Åtgärderna som genomförs idag genomförs för att de prioriterats enligt tidigare länsplaners inriktning. Det beskrivs i inledningen av avsnitt 6, stycke 2. Där står även att nya åtgärder ska bidra till transportpolitiska mål, RUS och mål i trafikförsörjningsprogram, energi- och klimatprogram och regional cykelplan. Gör inte någon åtgärd det så är de helt enkelt inte prioriterade. Såklart finns det alltid målkonflikter men inga objekt bedöms vara i så stor konflikt med helhetsbilden av inriktningen av planen att de bör plockas bort. Pågående åtgärder ska heller inte			4

Lindesberg	ja	Kommunen konstaterar att det finns en pott för det finmaskiga, statliga vägnätet. Detta är mycket glädjande och en bra prioritering. Lindesbergs kommun har många vägar av denna typ men har framförallt två vägar (väg 850 och 851) där det finns ett omfattande näringsliv som är helt beroende av en fungerande infrastruktur. I förslaget till LP ligger medel för detta först år 7-12, vilket är sent med tanke på de omfattande problem med vägstandarden som belastat dessa vägar under mycket lång tid (20-30 år). Ska en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) upprättas behöver detta arbete påbörjas omgående och åtgärderna tidigareläggas i planen. Kommunen föreslår därför att en omprioritering görs så att dessa vägar kan börja åtgärdas tidigare i planperioden.	Vi är väl medvetna om att det finns ett behov av upprustning av det mindre vägnätet. Särskilt med tanke på att Trafikverket bedömer att detta vägnät kommer vara i sämre skick än idag när vi någ planperiodens slut 2033 pga att medlen för drift och underhåll inte räcker till. Länsplanen kan inte finansiera drift, underhåll eller reinvestering. Anledningen till att medlen i länsplanen inte ligger år 1-6 är för att dessa medel redan är intecknade och dessutom övertecknade, eftersom Förbifart Hjulsjö flyttats fram i tid. Det innebär färre medel år 4-6 och ännu hårdare prioritering de åren. Åtgärder på finmaskigt vägnät är för närvarande inte utredda i detalj och liknande behov på väg 850 och 851 finns i hela länet. Under år 1-3 kommer en utredning att göras som syftar till att dels bestämma vilka vägar som är mest aktuella att prioritera och dels bestämma vilka åtgärder som kan göras. Krävs vägplan skenar kostnaderna och det vill vi undvika			4
Lindesberg	ja	När det gäller utvecklingspotten vill Lindesberg lyfta behovet av att prioritera upp väg 68. I den befintliga ÅVS beskrivs hur gång- och cykelåtgärder behöver utredas ytterligare för att klargöra vilka åtgärder som kan bli aktuella. Sträckan mellan Gusselby och Lindesberg bör prioriteras, i synnerhet då kollektivtrafiken nu är nedlagd på denna sträcka. Kommunen mottar även flera	Region Örebro län tackar för synpunkten. Den tas omhand i arbetet med regional cykelplan.			4, 7

Lindesberg	ja	På sidan 57 beskrivs prioriterade brister. För länsväg 831 och 840 vill kommunen kompletterad med följande argumentation. Kommunen har en antagen detaljplan för ett nytt verksamhetsområde, Heden, där nya etableringar är på väg in. Detta kommer öka belastningen ytterligare på det omkringliggande vägnätet i forma av in/ut-transporter. Utöver detta finns även Vibyn, ett relativt nytt villaområde med infart från väg	Region Örebro län tackar för synpunkten. Texten har justerats. Politikerna får avgöra ordningen i bristlistan.	6.3.1	61	4
Lindesberg	ja	På sidan 72 finns följande formulering: ”Många av länets kommuner har själva angett att det inte är infrastruktur och transporter som har avgörande betydelse för ett ökat bostadsbyggande utan snarare andra faktorer såsom att hitta attraktiva platser i form av sjönära lägen, fungerande daglig service och finansiella förutsättningar såsom bankernas vilja att bevilja lånefinansiering.” Kommunen anser att den här typen av formuleringar inte tillför planen något. Kommunen delar påståendet i	Region Örebro län tackar för synpunkten. Det är en generell skrivning utifrån flertalet inspel som förmedlar ett läge som är en realitet på flera håll i länet. För vissa är infrastrukturen en lösning på många frågor. Texten sätter in transportinfrastrukturen i en större kontext.			4
Lindesberg	ja	Kommunen upplever hänvisningarna till regional cykelplan som förvirrande. Vilken cykelplan har regionen utgått ifrån vid upprättandet? Känns kontraproduktivt att utgå/hänvisa till en plan som mycket snart ska uppdateras. Planerna borde ha upprättats parallellt.	Planerna har upprättats parallellt men har inte skickats ut på remiss samtidigt för att inte överbelamra kommunerna med remisser. RUS, trafikförsörjningsprogram och energi- och klimatprogram har remitterats delvis samtidigt som länsplanen. Cykelplanen prioriterades att komma efter länsplanen för att då kunna utgå från en faktiskt budget i länsplanen snarare än att sälja in drömmar till kommunerna. vi förstår att det är förvirrande, men vi har tydliggjort med gulmarkerad text där det behövts att cykelplanen remitteras			5

Lindesberg	ja	Jämlikhetsperspektivet behandlas i flera avsnitt i LP. Perspektivet bör kompletteras med socialt och geografiskt perspektiv också, inte enbart kön. Det kan även beakta var man bor och vart man behöver kunna ta sig. På s 23 anser kommunen att HUR-perspektivet saknas, exempelvis hur resor kan göras mer jämlika.	Jämlikhetsperspektivet inkluderar sociala och geografiska delar också, inte bara kön, se strategi om Fokus på jämlikt och jämställt resande. Se även hållbarhetsbedömningen som Trivector har gjort av länsplanen. Det arbetet har påverkat inriktning och prioritering av medel, vilket tydliggörs i inledningstexten av avsnitt 6. Bilaga 2 presenterar nuläget i länet, t ex arbetsmarknadsregioner och resor inom länet. Nytt från 2022 hos regionen är ett öppet verktyg med rapporter för bl a socioekonomisk analys. Materialet har dock tillkommit för sent för att kunna tas med som underlag till länsplanen men det belyser samma	4.2.3	25	4
Hallsberg	Ja	Hallsbergs kommun anser att förslaget till länsplan är bra och väl genomarbetat och där den övergripande målsättning har ett klart miljö- och klimatfokus men även ett hållbarhetsperspektiv med tillgänglighet i fokus. Det är glädjande att potten kring cykelåtgärder har utökats	Region Örebro län uppskattar att Hallsberg delar uppfattningen om att inriktningen är rätt för länsplanen och att potten för cykelåtgärder utökats.			3, 4
Hallsberg	Ja	I förslaget till prioriterade funktionerna är tillgänglighet till och från Örebro samt tillgänglighet i tvärförbindelser utpekade. Kommunen har också en önskan att tillgänglighet till centralorten i kommunerna ska	Tillgängligheten till centralorterna i kommunerna ryms både i funktion om tvärförbindelser och tillgänglighet i landsbygderna ihop med strategierna som pekar ut starka stråk, vilka leder till			4
Hallsberg	Ja	Under punkt 5.3.6 beskrivs persontrafiken mellan Stockholm- Göteborg, via Örebro-Hallsberg-Laxå-Skövde, gå i detta stråk under minst 25 år framöver. Stråket är i den regionala utvecklingsstrategi utpekat som primärt stråk både för persontrafik och godstranporter.	Tidsaspekten har ändrats för att göra skrivningen mer robust.	5.3.6	46	4
Hallsberg	Ja	Under punkt 6.2.3 beskrivs åtgärder/stråk för trafiksäkerhetsobjekt (150 mnkr). Länsväg 529 Kumla-Hallsberg-Östansjö tas upp under punkt 4 där en rad brister har pekats ut i åtgärdsvalstudien för lv 529. Bristerna är många och kommer kräva omfattande	Utifrån de åtgärdsvalsstudier som genomförts och varit till underlag för länsplanen har inga åtgärder valts bort. Ambitionen är att alla föreslagna åtgärder på länsväg 529 ska genomföras under planperioden. Region Örebro län ser fram emot ett			4

Hallsberg	Ja	Kommunen välkomnar utredningen av prioriterade brister för konsekvenserna av tätorterna längs rv 51, avsnitt 6.3.2 punkt 4. Det är också positivt att trimningsåtgärder för cirka 20 mnkr från Svennevad söderut mot länsgränsen nu ska genomföras. Även trimningsåtgärder i Östergötland ska genomföras och Hallsbergs kommun hoppas att de planerade trimningsåtgärder får god effekt för att minimera de problem som riksväg 51 från strax norr om Svennevad och söderut till Finspång har. Sträckan har inte minst det	Kvarstår brister på rv51 även efter att åtgärder har genomförts så kommer säkerligen sträckan att åter prioriteras som en brist i länsplanen. Det återstår att se vad effekterna blir. Vi har god dialog med Trafikverket om brister som både syns i statistik och framkommer via kundärenden.			3
Hallsberg	Ja	Hallsbergs kommun ser gärna att utredning av prioriterade brister kring regionsbussarnas framkomlighet i tätorter, avsnitt 6.3.2 punkt 1, även komplettas med utredning kring busstationen i Hallsbergs tätort. Det är högst olyckligt att etappen med kapacitetsökning av personbangården i Hallsberg inte prioriteras i förslaget till Nationell plan för	Kollektivtrafikförvaltningen håller i detta nu på att forma utredningen och den kan mycket väl innefatta bussangöringen på Hallsbergs resecentrum. Där är ju bristen identifierad i ÅVS redan och rent praktiskt så skulle åtgärder kunna genomföras. Synpunkten är framförd till kollektivtrafikförvaltningen.			4
Hallsberg	Ja	Under punkt 6.4.1 Strukturförändringar kollektivtrafikåtgärder beskrivs utveckling av Örebros kollektivtrafik med införande av BRT i Örebro som medfinansieras från länsplanen med 125 mnkr varav 90 mnkr under planperioden. Region Örebro län och Örebro kommun planerar för nytt stadslinjenät där medfinansering till åtgärder för regionsbussarnas framkomlighet har avsatts 50 mnkr i slutet av planperioden. Huvuduppdraget som länsplaneupprättare är att prioritera investeringar i infrastruktur på statligt, regionalt vägnät. Det är viktigt att hela regionen får ta del av investeringsmedel i planen. Det bör därför undersökas om annan finansiering till åtgärder för regionbussarnas framkomlighet än medel från länsplanen	De medel som avsatts till BRT etapp 1, totalt 125 miljoner kronor har haft utfall under 2021 på 35mnkr. Dessa medel har i denna länsplan åter prioriterats till kommunal medfinansiering men finns tillgängliga för alla kommuner att ansöka om. Transporter tar inte hänsyn till kommungränser, det är viktigare att investeringsmedlen gynnar många snarare än att medel fördelas lika mellan kommunerna i länet. Regionbussarnas framkomlighet är prioriterad för åtgärder i Örebro stad eftersom det berör invånare från hela länet. Örebro är den kommun som har allra flest inpendlare från andra kommuner och har ett stort arbetsmarknadsområde. Medel som prioriteras för			4

Nora	Ja	Nora kommun får med anledning av remissen anföra följande: Förlaget är ett om-fattande dokument (73 sidor) med förhållandevis låg konkretionsnivå och skulle	Synpunkten tas med till nästa planeringsomgång.			5
Nora	Ja	Nora kommun har under framtagandet av förslaget levererat önskemål och priorite-ringar som gäller kommunen och norra länsdelen. Av dessa kan dock inte utläsas något konkret i den sammanställning av fördelade medel som framgår på sidan 5 i dokumentet. Däremot kan man under avsnittet om tillstånd och brister i transportsystemet (pkt 5.3.11, 5.3.14,5.3.15 och	Tabellen på sida fem är endast en sammanfattning av kapitel 6. Där framgår att åtgärder på väg 244 ska genomföras och att mer medel avsätts till kollektivtrafikåtgärder och bytespunkter, vilket Nora kommun tillsammans med övriga kommuner i norra länet önskade i arbetet inför åtgärdsplaneringen. Kapitel 5 innehåller en beskrivning av			1
Nora	Ja	När det gäller stråket 5.3.11 Örebro-Nora-Hällefors kan bl.a. följande läsas:” Delen Örebro-Nora går drygt halva sträckan på riksväg 50 och resterande del på länsväg 244. På denna del finns potential att korta restiderna med både kollektivtrafik och bil. Länsväg 244 Nora-Lilla Mon är 80-väg och åtgärder ska göras under planperioden, bland annat ny trafikplats Nora.”. Vad som ytterligare ska	Synpunkten tas omhand. Tidplan och kostnader tydliggörs i länsplanens beslutsversion. Länsväg 244 Lilla Mon-Gyttorp har blivit ett namngivet objekt.	6.1.3	57	4
Nora	Ja	Vad gäller stråket 5.3.14 Karlskoga-Nora konstateras större brister men inga åtgärder föreslås trots att Trafikverket genomfört en ÅVS(åtgärdsvalsstudie) för sträckan i vilken omfattande åtgärder föreslås. Här förordas i planförslaget ytterligare utredning. Nora	Tanken med utredningen är att få till bättre underlag för att prioritera åtgärder. Det underlag som finns är bristfälligt och saknar perspektiv från bl a godsföretag och barnperspektiv.			7
Nora	Ja	Stråket 5.3.16 Nora-Lindesberg beskrivs med större brister i form av standarden på väg 244 Nora-Lilla Mon. Här föreslås åtgärder på Lv 244 i enlighet med den åtgärdsvalsstudie som genomförts. Åtgärderna är inte tidsatta och någon anvisning av medel finns inte. Det är positivt att regionen belyser behovet av upprustning av Lv 244 Nora-Lilla Mon och att den på sikt planeras till	Åtgärderna har tidsbestämts i beslutsversionen och utgår från det alternativ som presenteras i åtgärdsvalsstudien, som Nora kommun ska ha tillgång till. Inga åtgärder har valts bort. Exakt utformning och detalj löser trafikverket i vägplanearbete, vilket kan ge bättre planeringsförutsättningar för kommunen. Det går			4

Nora	Ja	Positivt i planförslaget är att utredning föreslås för Lv 244 på sträckan Gyttorp – Grythyttan. Vidare är det positivt att en översyn föreslås för genom-/förbifart Nora och att medel avsätts för regionbussarnas framkomlighet i Örebro tätort.	Region Örebro län ser fram emot gott samarbete i framtida utredningar. Vi vill också belysa att regionbussarnas framkomlighet inte bara handlar om Örebro tätort, utan åtgärder kan krävas på andra platser i länet som t ex Nora tätort. Utredning ska påbörjas av kollektivtrafikförvaltningen under			3
Nora	Ja	Det är också positivt att planen tar upp länspendeln kopplat till pendeltågstation i Hovsta som en framtida	Region Örebro län välkomnar att Nora kommun också ser möjligheter med formuleringarna.			3
Kumla	Ja	Planeringsramen för perioden 2022-2033 är 1 161 miljoner kronor (mkr), detta kan jämföras med föregående Länstransportplan 2018-2029 och planeringsram på 1 030 mkr. Den nya planeringsperioden har alltså fått en ökad ram på 131 mkr, vilket motsvarar 12,7 procent. Detta är positivt. Samtidigt finns det stor oro över prisutvecklingen på inte minst råvaror som kommer att urgröpa den nya planeringsperiodens reala	Planramen för 2018-2029 var 1 119 miljoner kronor. Ökningen är därmed endast 3,75 procent vilket även Region Örebro län tycker är oroande med tanke på kostnadsfördyringar i objekt som överskrider den lilla extra tilldelningen vi fått. Påverkansarbete för ökade anslag och transparens kring tilldelningen av medel har pågått i flera års tid med hjälp av alla andra regioner och SKR men med			5
Kumla	Ja	Kumla kommun är positiv till föreslagna prioriterade funktioner (Tillgänglighet Örebro, tvärförbindelser och landsbygd, hållbart resande och effektiva godstransporter) och också positiva till planens förslag på	Det är härligt att kommunen uppskattar inriktningen av planen och finner den positiv.			3
Kumla	Ja	Kumla kommun är mycket positiva till satsningarna på Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro som ligger med som åtgärd under planperiodens första delperiod 2022-2024. Det är synnerligen angeläget med utbyggnad av denna vägsträcka till mötesfri väg. Detta utifrån att denna sträcka är en återstående del som inte är mötesfri från Marieberg/E20 till Svennevad, att det skapar ett trafiksäkert stråk med stort transportunderlag samt för	Region Örebro län följer bygget av vägen med belåtenhet.			3

Kumla	Ja	Det är också mycket positivt att cykelväg Kumla-Hallsberg via Sannahed finns med som prioriterat regionalt cykelobjekt under planperioden. Kumla kommun vill framhålla att denna cykelväg blir den första sammanhängande cykelvägen mellan de två kommuner som bägge har positiv utveckling såväl inom befolkning som arbetsplatser/företag. Kumla och Hallsberg har redan idag betydande arbets- och studiependling, varför trafiksäker cykelväg kommer att skapa möjligheter till miljövänligare transporter. Cykelvägens sträcka på	Potentialen för cykling mellan tätorterna är stor och det är av stor vikt att den felande länken kommer på plats. Vi ser fram emot fortsatt samarbete i cykelplanering.			3
Kumla	Ja	Kumla kommun anser även att cykelväg från västra Kumla, via Byrsta till Hallsberg är en prioriterad åtgärd för att enklare kunna nå arbetsplatser såväl i Kumla som i	Synpunkten tas med till arbete med Regional Cykelplan.			4
Kumla	Ja	Länstransportplanen utpekar också att Länsväg 534 Kumla-Fjugesta har en farlig korsning med väg 529. Detta är synnerligen korrekt beskrivning utifrån att det har varit många trafikolyckor i denna korsning. Kumla	Inga trafiksäkerhetsåtgärder som föreslagits i ÅVS väg 529 och 641 har ignorerats och därför ska denna korsning åtgärdas och även mycket annat.			3
Kumla	Ja	Kumla kommun anser att skrivningen om Riksväg 52 är mycket kortfattad och bristfällig. Riksväg 52 är det stora stråket söder om Hjälmaren som länkar Region Örebro län till Sörmland. Vägen har stor betydelse för godstransporter och arbetspendling över länsgräns. Riksväg 52 har potential att bidra till regionutvidgning. Riksväg 52 har också betydande trafikunderlag som	Region Örebro län delar uppfattningen och har stärkt beskrivningen i stråket Örebro/Hallsberg/Kumla - Katrineholm.	5.3.9	49	4

Kumla	Ja	Riksväg 52 och stråket E20-Odensbacken har tagits med under avsnittet 6.3 Utvecklingsåtgärder. Där konstateras att den förenklade åtgärdsvalsstudien från 2014 inte är tillräcklig utan det föreslås att en ”fördjupad” åtgärdsvalsstudie genomförs. Förslaget är att detta sker under periodens ”första tre år för att ha föreslagna åtgärder som beslutsunderlag till 2026 års planrevidering”. Detta framstår som svagt eftersom det tidigare i kontakter med Regionen och Trafikverket till och med funnits utpekade sträckor som planerats för ombyggnad till mötesfri väg. Men Kumla kommun är beredd att godta det presenterade förslaget under	Region Örebro län har i många år påtalat vikten om att utreda väg 52 på nytt pga avsaknad av flertalet viktiga perspektiv i en modern infrastrukturplanering. En utredning är redan beställd och ska påbörjas 2022 med mål att bli klar i god tid till 2026 års planrevidering, som Kumla kommun önskar. Vi ser fram emot gott samarbete inom åtgärdsvalsstudien.			7

Kategorier

Kategorier:

1. Samlad bedömning
2. Är uppdateringarna aktuella?
3. Vad är särskilt bra?
4. Vad behöver förändras?
5. Övrigt
6. Hållbarhetsbedömning
7. Specifikt objekt/väg/utredning

Region Örebro län

7

Svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram för Dalarnas län

21RS12602

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 21RS12602

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram för Dalarnas län

Förslag till beslut
Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att redovisat förslag till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Region Dalarna.

Sammanfattning
Kollektivtrafikmyndigheten i Dalarna har översänt sitt förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram på remiss.
Region Örebro län konstaterar att vi har landat i samma övergripande mål för utvecklingen av trafiken och att detta är gynnsamt för dialog och kommande beslut om trafikplikt för trafik över länsgräns.

Ärendebeskrivning
Kollektivtrafikmyndigheten i Dalarna har översänt förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram på remiss. Trafikförsörjningsprogrammet ligger till grund för de trafikpliktsbeslut som kollektivtrafikmyndigheten fattar och det ska finnas stöd för länsöverskridande trafik i samtliga berörda läns trafikförsörjningsprogram och inte föreligga hinder för eventuella beslut om trafikplikt över länsgräns.

Förslaget till svar utgörs av följande punkter:

- Region Örebro län tolkar det som att ett övergripande mål i programmet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna. Detta är samma mål som Region Örebro län nyligen antagit som övergripande mål i vårt nya program. Vi tolkar likheterna i mål som positivt för utvecklingen av trafiken mellan våra län och kommande beslut om trafikplikt för den.

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 21RS12602

- Region Örebro län skulle gärna se att programmet kompletterades med en karta som visualiserar större stråk av kollektivtrafik eller transportsamband inom länet och relationer över länsgräns. Det skulle göra att förståelsen av det som beskrivs i text ökar.
- Region Örebro län tycker det är spännande hur potentialen i utveckling av nya mobilitetslösningar och tjänster beskrivs. Region Örebro län tar gärna inspiration av lösningar som kan öka tillgänglighet till kollektivtrafiken i såväl tätbebyggda områden men kanske främst i landsbygdsmiljöer.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

För miljöperspektivet innebär beslutet att det går att vidmakthålla och utveckla den kollektivtrafik som finns i stråket mellan våra län, vilket skapar möjlighet för fler att välja kollektivtrafik istället för bil i de berörda relationerna.
Det innebär även att den stora resenärsgruppen barn och unga fortsatt kan nyttja kollektivtrafiken.
En kollektivtrafik med god kvalitet innebär också att pendlingsresorna blir mer flexibla. Det innebär att det skapas bättre förutsättningar för både män och kvinnor att kombinera förvärvsarbete med ansvar för hushåll.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet bedöms inte ge några ekonomiska konsekvenser för Region Örebro län.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, Svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram för Dalarnas län
Dalarnas regionala trafikförsörjningsprogram
Svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram Dalarna 2022-2031

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 21RS12602

Skickas till:
Region Dalarna

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Dalarnas län 2022-2031

Remissutgåva

Datum 2021-12-16 **Giltigt t.o.m**	**Diarienummer** RD21/06674 **Versionsnummer** 3.0	**I samarbete med**
Godkänt av Kollektivtrafiknämden		

REGION DALARNA

Innehåll

1. Inledning ... 3
2. Nuläge ... 4
2.1 Trafiken – linjetrafik och särskild kollektivtrafik ... 4
2.2 Myndighetsutövning – Färdtjänst och riksfärdtjänst ... 5
2.3 Kommersiell trafik i Dalarna ... 5
2.4 Samhällsberedskap ... 6
2.5 Behovsanalys ... 6
2.6 Demografi, bebyggelsestruktur och marknad ... 8
2.7 Omvärldsfaktorer ... 11
3. Vision och värdegrund ... 12
3.1 Vision ... 12
3.2 Värdegrund ... 12
4. Långsiktiga mål för kollektivtrafiken i Dalarna ... 12
4.1 Ett sammanhållet Dalarna ... 12
4.2 Ett klimatsmart Dalarna ... 13
4.3 Ett konkurrenskraftigt Dalarna ... 14
5. Mål 2031 ... 16
5.1 Samhällsekonomiska mål ... 16
5.2 Medborgerliga rättigheter ... 17
5.3 Transportpolitiska mål ... 17
5.4 Nationella och regionala miljömål ... 18
5.5 Synergier och konflikter mellan målen: ... 18
5.6 Bebyggelseplanering och kollektivtrafik ... 19
6. Uppföljning av mål ... 19
7. Tillgänglighet ... 19
8. Strategiska val ... 21
8.1 Marknadsanalys ... 21
8.2 Påverkansarbete ... 21
8.3 Samverkan med trafikföretagen ... 21
8.4 Roller och processer ... 21
9. Avvägningar för allmän trafikplikt ... 22
10. Förutsättningar för kommersiell trafik ... 23
11. Ekonomi och finansiering ... 23

REMISSUTGÅVA

1. Inledning

Trafikförsörjningsprogrammet är ett styrdokument för kollektivtrafiken på lång sikt, från år 2022 till 2031. Programmet ger en riktning i hur kollektivtrafiken kan bidra till regionens utveckling. Region Dalarnas trafikförsörjningsprogram bygger på Agenda 2030, Regionplanen, den regionala utvecklingsstrategin – Dalastrategin samt länstransportplanen och fokuserar på de delar som rör allmän och särskild kollektivtrafik. Vi arbetar utifrån de tre målområden som kopplar an till hållbarhet inom social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet:

- Ett sammanhållet Dalarna
- Ett klimatsmart Dalarna
- Ett konkurrenskraftigt Dalarna

Dessa målområden är nära sammanlänkande med varandra och insatser inom ett område kan ofta bidra till måluppfyllelse även inom andra områden.

Det finns även ett lagkrav på att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige ska ha ett trafikförsörjningsprogram:

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Framtagande av regionalt trafikförsörjningsprogram är en del av lag 2010:1065 om kollektivtrafik. I enlighet med §10 i lagen ska programmet innehålla en redovisning av:

- Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen
- Alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
- Åtgärder för att skydda miljön,
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning
- De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer
- Omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet över kollektivtrafiklagen och i det ingår tillsyn över trafikförsörjningsprogrammet.

Enligt vägledning framtagen av Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, ska trafikförsörjningsprogrammet ha en stark karaktär av politiskt, strategiskt program samt beskriva vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten vill uppnå med kollektivtrafiken. Vidare beskriver vägledningen att programmet ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga all kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgräns som till störst del består av vardagsresande.

REMISSUTGÅVA

2. Nuläge

Dalarna befinner sig mitt i en global pandemi. Det är en tid då alla ställs inför utmaningar som vi måste hantera på ett klokt och ansvarsfullt sätt. För kollektivtrafikens del har pandemin inneburit stora förändringar vad det gäller resande, trafik, möjligheten att skaffa färdbevis samt ensamåkning vid serviceresor samtidigt som trafiken behövde upprätthållas. Restriktionerna för att hindra smittspridning lättades under hösten 2021 men har delvis återinförts i slutet av 2021. Nulägesinformationen i trafikförsörjningsprogrammet utgår från år 2019 som är det senaste normalåret innan pandemin bröt ut.

2.1 Trafiken – linjetrafik och särskild kollektivtrafik

Dalatrafik har som mest 60 000 resor om dagen och 10 miljoner resor varje år bestående av linjetrafik och serviceresor.

Linjetrafiken bedrivs med stråklinjer, stadslinjer, landsbygdslinjer och flexlinjer via cirka 7 500 hållplatser. Stråktrafiken har 11 linjer varav 7 direktbussar och 4 linjer tågtrafik. Varje vardag körs 195 stads- landsbygds- och flexlinjer. Totalt blir det cirka 2550 turer varje dag. Kollektivtrafiknätet är väl utvecklat efter de större trafikstråken i Dalarna. De regionala busslinjerna täcker stor del av det allmänna vägnätet och de större tätorterna. Även om kollektivtrafiknätet är väl utvecklat efter de större trafikstråken är turtätheten på vissa busslinjer låg, i synnerhet på busslinjer med lågt resandeunderlag där kollektivtrafiken endast finns till för att tillgodose skolungdomars behov av resor till skolan. Kollektivtrafiken har 12 procent av det motoriserade resandet år 2019.

Region Dalarna är en av fyra ägare till Tåg i Bergslagen som trafikerar:

- Dalabanan: Mora – Borlänge – Uppsala – Stockholm
- Bergslagspendeln: Ludvika – Västerås
- Bergslagsbanan: Gävle - Borlänge – Örebro – Mjölby
- Godsstråket genom Bergslagen: Örebro – Krylbo – Gävle

Den särskilda kollektivtrafiken omfattar färdtjänst, riksfärdtjänst, omsorgsresor, sjukresor, skol- och särskoleskjutsar, resor till och från korttidsboende och kommunresor. 2019 gjordes cirka 666 000 serviceresor. Alla dessa former av resor kräver någon form av särskilt tillstånd från ansvarig myndighet vilka handlägger och beslutar om den sökande är berättigad till helt eller delvis samhällssubventionerade resor. Vår beställningscentral samordnar länets särskilda kollektivtrafik. 2019 hanterade de 308 000 resebeställningar. Trafiken är anropsstyrd eller linjebunden och utförs yrkesmässigt med personbilar eller specialfordon. Huvuddelen av resorna utmärks av att resenären har behov av en högre grad av individuell service för att resan skall kunna genomföras.

REMISSUTGÅVA

2.2 Myndighetsutövning – Färdtjänst och riksfärdtjänst

Region Dalarna har i uppdrag av Dalarnas kommuner ansvaret för myndighetsutövningen gällande färdtjänst och riksfärdtjänst i länet. Utredning och prövning av tillstånd för färdtjänst organiseras och 2019 kom det in 2250 ansökningar och 6437 personer hade ett aktuellt färdtjänsttillstånd.

2.3 Kommersiell trafik i Dalarna

2.3.1 Busstrafik

Det bedrivs kommersiell busstrafik av:

- Masexpressen: Dalarna - Stockholm
- Fjällexpressen: Skåne, Västkusten, Värmland – Dalafjällen
- Viatour Resor & Event AB: Stockholm – Grövelsjön
- Flixbuss: Flertal orter i Dalarna

2.3.2 Tågtrafik

Det bedrivs kommersiell tågtrafik av:

- SJ: Mora/Borlänge/Falun - Stockholm
- Tågab: Falun – Göteborg

Trafiken på Dalabanan bedrivs till större delen kommersiellt och Regionala kollektivtrafikmyndigheten har under åren samverkat med SJ och Dalabanans Intresseförening om trafiken. Målet på sikt ska vara att det ska gå ett tåg i timmen mellan Borlänge och Stockholm. På kortare sikt handlar det dock om en trafik utifrån dagens tidslägen plus ytterligare några avgångar i enlighet med SJ:s avisering att sätta in ytterligare tåg på sträckan. I ett tidtabellsupplägg trafikeras sträckan Stockholm-Borlänge med 14 dubbelturer vilket motsvarar timmestrafik under större delen av dagen med några luckor mitt på dagen och sent på kvällen. Anslutningar till Mora skall finnas för alla turer.

Vad det gäller utveckling av tågtrafik, kommersiell eller subventionerad, finns det en begränsning i att det inte finns dubbelspår, svårigheter att få tag på tåg som uppfyller fordonskrav gällande komfort och säkerhet samt tillgång på tåglägen. Region Dalarna, Regionförbundet i Uppsala län och Uppsala, Heby och Sala kommuner har tillsammans med dåvarande Banverket tecknat en avsiktsförklaring om åtgärder på Dalabanan avseende prioritering och finansiering. Denna syftar till att möjliggöra tätare trafik med persontåg och bättre tidhållning på Dalabanan. På kort sikt handlar åtgärderna om att skapa en effektiv tidtabell med ett tåg i timmen med restid mellan Borlänge och Uppsala på 89 minuter.

REMISSUTGÅVA

2.3.3 Flygtrafik

I Dalarna finns tre flygplatser med reguljärtrafik; Dala Airport i Borlänge, Mora-Siljan Flygplats i Mora och Scandinavian Mountains Airport i Rörbäcksnäs. Från Borlänge går det även chartertrafik. Denna typ av flygtrafik är just chartertrafik och inte kollektivtrafik. Däremot är flygplatsen en viktig knutpunkt både regionalt och lokalt, därför är det viktigt med möjlighet till kollektivtrafik till och från flygplatsen.

Från Sälen (Rörbäcksnäs) går det charterflyg för fjällturism. Även flygplatsen i Sälen är i behov av kollektivtrafik för att möta upp både lokala och regionala behov av resor till och från flygplatsen.

2.4 Samhällsberedskap

Region Dalarnas kollektivtrafik är samhällsviktig funktion enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

Region Dalarnas regionala kris- och katastrofmedicinska beredskapsplan anger att regionens krisberedskap handlar om att ha en god beredskap och krishanteringsförmåga så att verksamheten fungerar oavsett yttre omständigheter. Kollektivtrafiken ingår i samhällets krisorganisation och kan exempelvis användas vid utrymning och evakuering.

Kollektivtrafiken påverkas indirekt och direkt av olyckor, skogsbränder, bränder i fastigheter, terrorattentat, extremväder både vinter och sommar, strömavbrott, översvämningar, stora anhopningar med människor till fots oavsett anledning.

Förvaltningen ska kunna:

- Upprätthålla och säkerställa funktions- och driftssäkerhet vid samhällsstörningar
- Aktivera, mobilisera och omfördela resurser
- Sprida information till drabbade, anhöriga, allmänhet, internt inom verksamheten, till samverkande myndigheter, organisationer och media i händelse av
- Särskild händelse – händelse som kräver att resurserna måste organiseras, ledas och användas på särskilt sätt såsom transportolyckor, explosioner, bränder, utbrott av allvarlig smitta, spridning av farliga ämnen, infrastrukturstörning och väpnat angrepp samt psykosocial påverkan på samhället som en följd av traumatiska händelser.
- En extraordinär händelse – allvarlig störning eller överhängande risk för störning av viktiga samhällsfunktioner och kräver skyndsamma insatser och/eller hotar grundläggande funktioner, exempelvis elförsörjning, vår hälsa eller vår frihet.

2.5 Behovsanalys

Dalarna behöver kollektivtrafik för att binda samman länet, ge ett klimatsmart alternativ till bilen och även bidra till ekonomiska vinster. För att skapa goda förutsättningar för människor att bo, leva, trivas och verka i vår region behöver vi arbeta med hållbarhet utifrån social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet. Kollektivtrafiken måste ta en större marknadsandel

REMISSUTGÅVA

av det motoriserade resandet för att vi ska få en hållbar utveckling i Dalarna.

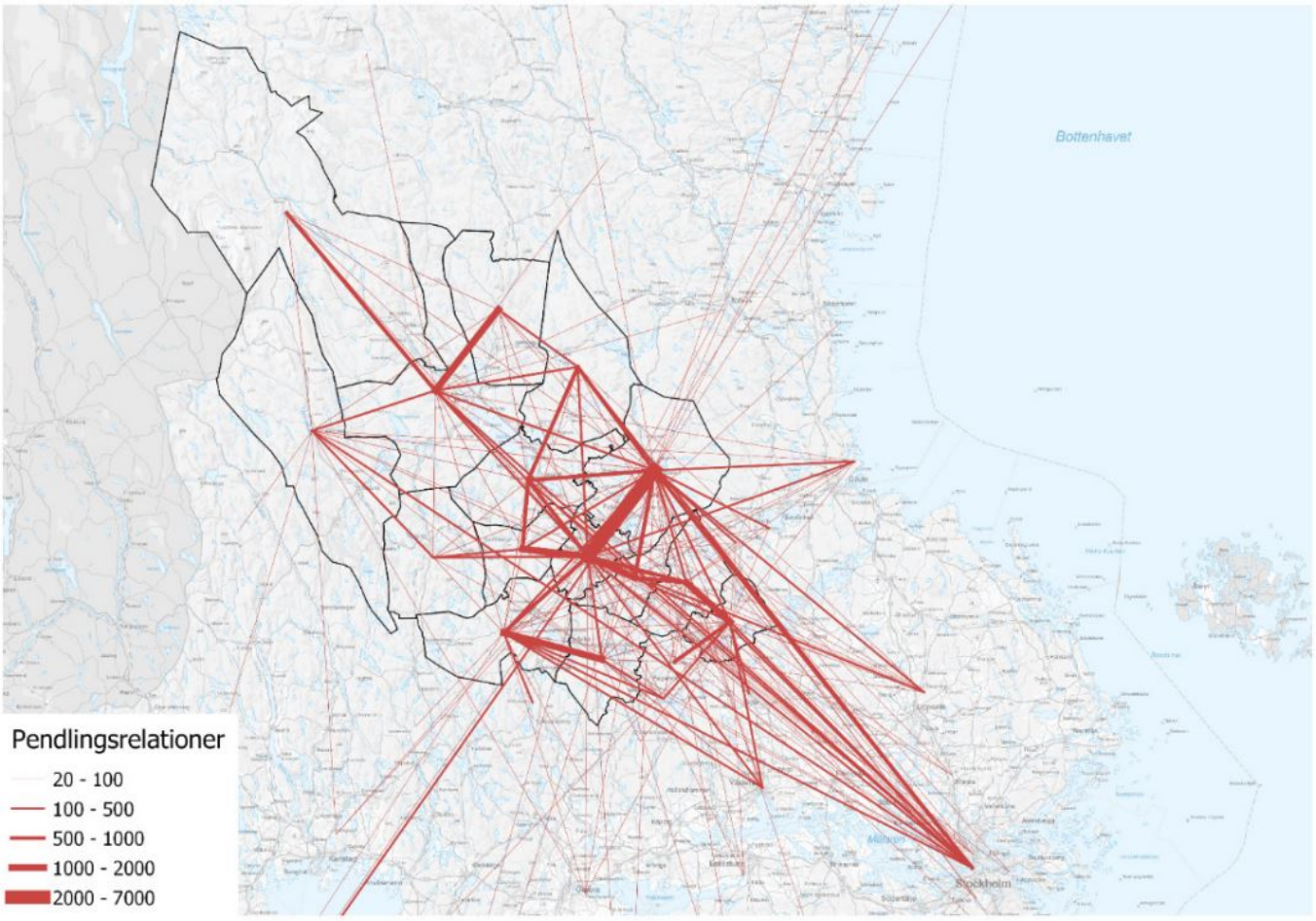
Skoltrafik utgör en grund i länets kollektivtrafik. För att täcka behovet att kunna åka kollektivt har Dalarna valt att öppna skolturerna, det vill säga låta alla resenärer nyttja även skoltrafiken. Mängden av skoltrafik tenderar att öka i och med att skolor, allra helst i lands- och glesbygd stängs och centraliseras.

Utvecklingen talar för att människor i allt högre utsträckning väljer, och vill kunna välja, utbildning och arbete oberoende av bostadsort. Samtidigt finns också ofta rätt kompetens för organisationer och företag på andra orter än där man är lokaliserad. Även om arbetsuppgifter och utbildningar kan ske på distans är fysisk infrastruktur fortfarande en central fråga. Den regionala arbetsmarknadens funktionssätt är därmed beroende av goda livsmiljöer och god infrastruktur med kollektivtrafik både inom Dalarna såväl som över länsgränsen. För att få ett levande Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet behöver vi samverka med offentliga förvaltningar, näringsliv och civilsamhälle samt bygga ut infrastrukturen både på väg som järnväg för att lägga grunden till bättre tillgänglighet.

Dalarna har en stark och växande besöksnäring. Det är den största besöksdestinationen i landet utanför de tre storstadsregionerna. Besöksnäringen varierar per säsong och område. För att erbjuda hållbara resor för besöksnäring och arbetskraft behöver kollektivtrafiken utvecklas för att kunna vara ett alternativ till bilen.

För att minska miljöpåverkan behöver bilismen minska till fördel för kollektivtrafiken. Dalarna har ett mycket högt bilinnehav i förhållande till landet i övrigt. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ till bilresor måste det vara enkelt, prisvärt och/eller tidseffektivt att resa kollektivt. Det gäller hela resan; från planering, informationsinhämtning, köp av färdbevis, framkomlighet till hållplats, cykel- och bilparkering, tillgänglighet i både fasta och rörliga resenärsmiljöer till slutdestination.

REMISSUTGÅVA

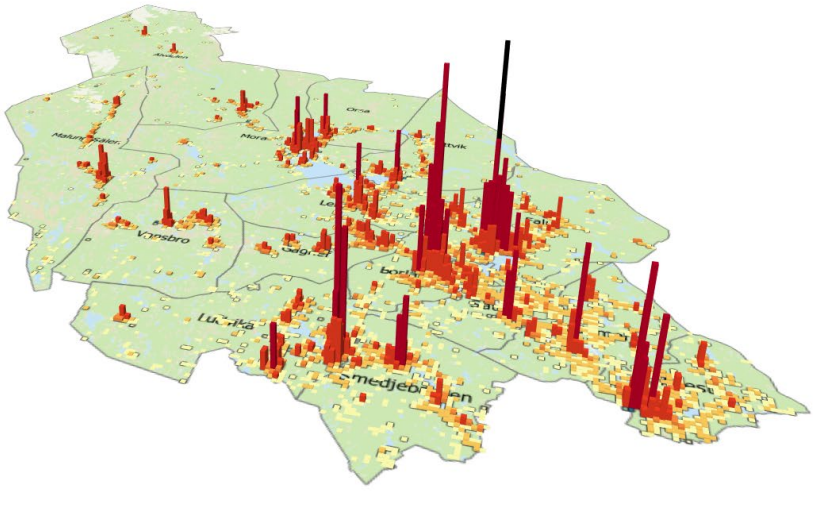


Figur *1. En pendlingsrelation innebär att en individ bor i en kommun och arbetar i en annan. I denna karta illustreras pendlingen åt båda håll, så kallad bruttopendling (ex. både de som pendlar från Älvdalen till Mora och de som pendlar från Mora till Älvdalen). Pendlingen illustreras på kommunnivå där linjerna startar och slutar i kommunernas centroid, dvs. i mitten av varje kommun. Pendling till och från andra länder är inte med i denna karta.*

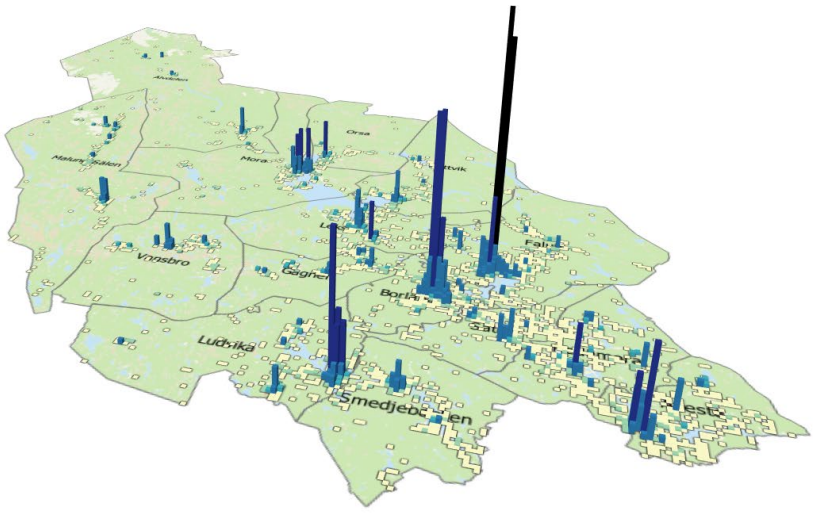
2.6 Demografi, bebyggelsestruktur och marknad

Dalarna har strax under 300 000 invånare och består av 15 kommuner. Det är Sveriges fjärde största län till ytan med en stor variation av natur- och kulturlandskap, fjäll, sjöar, skog, jordbruksmark, som tillsammans bidrar till länets karaktär. Länet präglas av en flerkärnighet med många kommuner, flera av dem små befolkningsmässigt. Här ryms landsbygder, samhällen och städer med stora ytor som är mycket glest befolkade. Dalarnas största regionala kärna är Falun och Borlänge, som också utgör den största arbetsmarknadsregionen och har ungefär 45 procent av kollektivtrafiken. En positiv utveckling och tillväxt i Falun-Borlänge är viktig för utvecklingen i hela Dalarna. Här är flera länsgemensamma funktioner lokaliserade, såsom Högskolan Dalarna, länsstyrelsen, länskulturen och regionsjukhuset. Här finns också länets logistiknav. Mora, Avesta och Ludvika är delregionala noder. Runt länets noder finns goda möjligheter att utveckla mer sammanhållna marknader för arbete, studier, boende och service. En god tillgång till stråktrafik är viktig för att möjliggöra tillgängligheten. Många människor i Dalarna har sina arbetsplatser utanför länet och därför behövs även länsöverskridande kollektivtrafik både på väg och järnväg.

REMISS



FIgur *2. Befolkningsmängd per kilometerruta.*



I Dalarna ligger tätorterna i ett pärlband längs tydliga stråk. Läget relativt mitt i landet är en fördel för människor som vill ta sig till och från länet. I alla tider har det rört sig människor till och från Dalarna, något som har satt sin prägel på länet och bidragit till utveckling.

I Dalarna finns världsledande stål-, trä- och elkraftindustri; globala företag vars konkurrenskraft bygger på innovation, forskning och utveckling. Här finns även mängder av små och medelstora företag och en företagarkultur där tradition möter förnyelse. Bygg, handel och service är framträdande branscher med stor betydelse för den regionala arbetsmarknaden. För att få rätt kompetens till arbetstillfällena behöver arbetsmarknadsregionerna förstoras. Även medborgarna behöver vidga sina områden för att hitta jobb som matchar deras kunskaper. Det finns positiva effektsamband mellan tillgång till kollektivtrafik och sysselsättning. Arbetspendling med kollektivtrafik är en viktig pusselbit för att skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig region men som även bidrar till ekologisk hållbarhet.

Dalarna är ett av de till ytan största och mest glest befolkade länen i Sverige. Det finns samtidigt stora inomregionala skillnader där södra och mellersta Dalarna har en tätare och yngre befolkning än de norra länsdelarna. Detta faktum, att befolkningen är yngre i tätare miljöer, är en starkt bidragande faktor till urbanisering – det föds helt enkelt fler barn där.

En regional utmaning är att få fler unga att välja att bo i Dalarna. En växande respektive en krympande befolkning medför olika typer av utmaningar för olika platser i Dalarna. Ett krympande befolkningsunderlag medför inte minst svårigheter att upprätthålla lokal service, vilket i sin tur kan bidra till ytterligare befolkningsminskningar och också skapa en känsla av utanförskap. Det är ekonomiskt svårt att motivera att trafikera gles- och landsbygd där få bor och där få väljer att resa kollektivt. En följdeffekt är att gles- och landsbygd blir mer otillgängligt. Ett växande befolkningsunderlag medför andra utmaningar. Det ställs bland annat krav på nya bostäder för att undvika trångboddhet, och infrastruktur behöver byggas ut vilket är förenat med stora kostnader. Kommuner med en stor eller växande besöksnäring behöver hantera skillnader i tryck på sina verksamheter beroende på säsong.

Befolkningen i Dalarna ökar och det är en följd av ökad invandring. Då de som invandrar till Sverige generellt sett är yngre än de inrikes födda sker också en föryngring av befolkningen. Invandring är därmed en del i lösningen att hantera den demografiska utmaningen, under förutsättning att de som invandrar integreras på arbetsmarknaden och inkluderas i samhället. Tyvärr ser vi en ökad segregation där bostadsområden med stor socioekonomisk andel ökar. Det råder brist på samhällskontrakt vilket innebär utmaningar. Tryggheten hotas och trafikering av vissa områden har påverkats. Samtidigt är tillgängligheten en nyckel i att bryta isoleringen och skapa möjligheter till att resa till arbete, studier och andra aktiviteter. Kollektivtrafiken har en nyckelroll i att bryta segregationen. Den demografiska trenden i västvärlden är att låga födelsetal och ökad livslängd har medfört en allt äldre befolkning. Tittar man på det som kallas försörjningskvot så är Dalarna det län i Sverige som har lägst andel i arbetsför ålder i relation till övrig befolkning. Inom det kommande decenniet innebär den här utvecklingen att Dalarna kommer att ställas inför ett läge med arbetskraftsbrist, minskad skattekraft och ökad efterfrågan på välfärdstjänster. För kollektivtrafiken innebär den demografiska utvecklingen att andelen skolresor och serviceresor kommer att öka.

REMISSUTGÅVA

2.7 Omvärldsfaktorer

Kollektivtrafiken i Region Dalarna påverkas av omvärlden. Det handlar om miljö- och klimatfrågor, urbanisering, demografi, segregation och pandemi. Vi behöver möta de utmaningar som vi ställs inför för att säkerställa trafiken i länet.

Effekterna av klimatförändringarna blir allt mer allvarliga. För världen som helhet medför klimatförändringarna en ökning av katastrofer och kriser i form av översvämningar, torka, stormar, utslagna ekosystem och hot mot den biologiska mångfalden, nya sjukdomar, konflikter om vattenresurser samt människor på flykt. Även i Dalarna syns klimatförändringarna. Länet har under de senaste åren drabbats av såväl stora bränder som översvämningar. Ett gradvis varmare klimat påverkar bland annat snötillgången och leder till förlust av biologisk mångfald. Också förutsättningarna för vårt lokala jord- och skogsbruk påverkas när den biologiska mångfalden hotas. En miljömässigt hållbar omställning är en grundläggande utmaning som vi möter genom minskad mängd koldioxidutsläpp och kemikalieanvändning.

Runtom i världen pågår det en urbanisering, människor i stora delar centraliseras till storstadsområden där det är god tillgång till arbetstillfällen, studiemöjligheter, service och nöjen. Det leder i en förlängning till att lands- och glesbygd avfolkas och tappar livskraft.

Västvärlden har en tydlig demografisk trend i låga födelsetal och ökad livslängd vilket medför en äldre befolkning. Försörjningskvoten, förhållandet mellan befolkningen gentemot barn, unga och pensionärer, blir lägre och det blir en mindre andel av befolkningen som får bära samhällets kostnader.

En oväntad yttre faktor är Coronapandemin. Den bröt ut i början av 2020 och påverkar samhället och våra förutsättningar att resa kollektivt i hög grad. Det är problematiskt att minska smittspridning genom distansering i begränsade utrymmen, exempelvis ombord på bussar, tåg, hållplatser, vänthallar och resecentrum. Extra bussar sattes in på turer med många resenärer. Resenärer uppmanades att undvika resa kollektivt, resa bara då man var tvungen och på tider då färre reste. Smittorisken för bussförare medförde att framdörrarna hölls stängda under en lång tid samt att de främre sittplatserna spärrades av. Försäljning av färdbevis och aktivering av periodkort begränsades, vilket ledde till att ekonomin påverkas negativt. Det blev svårt för de resenärer som saknade en smart mobiltelefon att införskaffa färdbevis. Andra bekymmer kopplade till stängda framdörrar var friåkare, ordningsproblem samt skadegörelse ombord på bussar. Servicetrafiken ställde om från gemensamma resor till ensamåkning. Det krävde både fler fordon och förare. Trots utmaningar lyckades vi upprätthålla kollektivtrafiken så att de som behövde resa kollektivt med våra bussar, bilar och tåg kunde göra det.

REMISSUTGÅVA

3. Vision och värdegrund

3.1 Vision

Tillsammans strävar vi efter att kollektivtrafik är det självklara valet näst efter att gå och cykla.

3.2 Värdegrund

Kollektivtrafik bidrar till hållbar utveckling i länet genom attraktiv, lättillgänglig, pålitlig och trygg trafik som håller samman regionen.

4. Långsiktiga mål för kollektivtrafiken i Dalarna

4.1 Ett sammanhållet Dalarna

I ett sammanhållet Dalarna finns goda livsmiljöer som skapar en känsla av närhet. Ett Dalarna som upplevs nära ska möjliggöra för människor och företag att på ett hållbart och resurseffektivt sätt nå varandra, genom en tillgänglig och tillförlitlig transportinfrastruktur, en fungerande kollektivtrafik, en utbyggd digital infrastruktur, och en god bebyggd miljö. Ett Dalarna som upplevs nära karaktäriseras av en hållbar och sammanhållande samhällsplanering som knyter ihop arbetsmarknadsregioner och studieorter med goda livsmiljöer och tar tillvara platsers möjligheter. God tillgänglighet till statlig, regional och kommunal service påverkar människors levnadsvillkor och är viktig för en plats attraktivitet. God tillgång till vård bidrar exempelvis till människors känsla av trygghet medan ett rikt kulturliv och utbud av idrotts- och fritidsaktiviteter gör länet attraktivt för både invånare och besökare. Det stärker även förutsättningarna för väl fungerande välfärd och demokrati. Ett sammanhållet Dalarna är inkluderande, jämställt och jämlikt där människor mår bra och där alla ges möjlighet att utvecklas och känna att de är en del i samhällsutvecklingen. Resenärer känner sig trygga både i fasta och rörliga miljöer, d.v.s. på hållplatser, vänthallar och resecentrum såväl som ombord på bussar och tåg. För att klara utmaningen av ett sammanhållet Dalarna, framför allt i glesbygd behövs nya innovativa lösningar till kollektivt resande. Det kan vara möjlighet till att boka på en resa med övriga offentliga och privata turer, kombinera olika former av transporter eller erbjuda en bilpool.

Position 2031:

- Kollektivtrafiken binder samman områden och motverkar segregation och polarisering.
- Kollektivtrafiken möjliggör utökade arbetsmarknadsregioner.
- Start- och slutpunkter samt nav som utgår från resandeströmmar och behov.
- Starka stråk där många bor och där många reser.
- Ökad turtäthet där många reser.
- Pålitlig trafik som har en kontinuitet och frekvens.
- Fysisk och digital tillgänglighet.

REMISSUTGÅVA

- Jämlik och jämställd kollektivtrafik.
- Trygga fasta och rörliga resenärsmiljöer.
- Innovativa lösningar ger en ökad tillgänglighet till att resa kollektivt.
- Utvecklad infrastruktur möjliggör tät trafik på väg och järnväg.

Prioriteringar:

- Informera om kollektivtrafikens fördelar vad det gäller social hållbarhet.
- Samverkan och samsyn med kommuner, myndigheter, regioner, stat, övriga aktörer och civilsamhälle för att kunna erbjuda en sammanhållen samhällsplanering.
- Smarta linjedragningar som är anpassade till resandemönster och behov.
- Verka för ökad tillgänglighet för arbetsgivare, arbetstagare, studenter och elever.
- Verka för ökad tillgänglighet till vård och omsorg.
- Verka för ökad tillgänglighet till kultur, bildning och fritidsaktiviteter.
- Utveckling av digitala lösningar för kollektivt resande.
- Tillgängliga resecentrum, knutpunkter, hållplatser och fordon samt digitala kanaler.
- Trygghetsskapande åtgärder i fasta och rörliga resenärsmiljöer samt samverkan för att möjliggöra säkerhet.
- Samverkansform för innovativa kollektiva resor.
- Samverka för att stärka och utveckla infrastruktur och trafikering, både på väg som järnväg.

4.2 Ett klimatsmart Dalarna

Ett klimatsmart Dalarna är ett resurseffektivt Dalarna utan klimatpåverkande utsläpp. Resande sker på ett enkelt och miljömässigt hållbart sätt. Därför behöver vi utsläppsminskande åtgärder såsom skyndsam utfasning av fossila bränslen och investeringar i infrastruktur som stödjer omställningen. Kollektivt resande har en central roll i utvecklandet av en klimatsmart och resurseffektiv, men också mer jämställd och jämlik mobilitet. Den traditionella kollektivtrafiken måste kompletteras med nya mobilitetslösningar och tjänster, särskilt för länets glesa miljöer. Kollektivtrafik är förenat med höga kostnader, samtidigt som det finns samhällsekonomiska vinster. För att klara omställningen krävs mod att ställa olika kostnader mot varandra. Andelen kollektiva resor av det motoriserade resandet behöver öka. Transportsnål fysisk planering på lokal nivå bidrar till att resor mellan bostäder, arbets- och studieplatser samt andra viktiga målpunkter sker kollektivt, till fots eller cykel. En ökad strategisk regional samhällsplanering med stärkt koppling mellan infrastrukturplanering, kollektivtrafikplanering och kommunernas bostadsplanering ökar möjligheterna till ett resurseffektivt och klimatsmart transportsystem och hållbar mobilitet.

REMISSUTGÅVA

Position 2031:

- Ökad marknadsandel av det motoriserade resandet.
- Samhällsplanering som möjliggör klimatmedvetna val, kollektivt resande och kombinerad mobilitet.
- Anpassat trafikutbud utifrån resandet.
- Effektiv linjedragning.
- Effektiv planering av servicetrafik.
- Fordon är ändamålsenliga.
- Drivmedel uppfyller nationella energi- och klimatmål.
- Miljövådliga utsläpp till mark, vatten och luft är minimerat.
- Innovativa lösningar ger en ökad resurseffektivitet.

Prioriteringar:

- Informera om kollektivtrafikens fördelar vad det gäller ekologisk hållbarhet.
- Samarbete och samsyn för hållbar samhällsplanering.
- Smart planering av allmän och särskild kollektivtrafik för att möta resenärers behov.
- Verka för utvecklad infrastruktur som möjliggör effektiv linjedragning.
- Samarbete och samsyn med kommuner och vårdinrättningar för effektivisering av serviceresor.
- Trafikavtal som möjliggör klimatsmarta val.
- Fordon som är anpassade för behoven utifrån storlek och utrustning.
- Skapa förutsättningar för framtida drivmedel i våra depåer.
- Verka för att bygga ut ladd- och drivmedelsinfrastruktur i hela länet.
- Samverka för att få helhetssyn av trafikföretagens kemikalier, kemikaliehantering, energianvändning och emissioner för att kunna byta mot bättre och mer hållbara alternativ.
- Möjliggöra kombinerad mobilitet genom parkering för bil och cykel i anslutning till hållplatser, knutpunkter och resecentrum samt möjlighet att ta med cykel eller annat fortskaffningsmedel ombord på buss och tåg.
- Verka för att skapa möjlighet att resa kollektivt i ett bredare perspektiv.

REMISSUTGÅVA

4.3 Ett konkurrenskraftigt Dalarna

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet handlar om att skapa konkurrenskraft. En väl utvecklad och hållbar infrastruktur skapar värden för näringsliv, boende och besökare. För hållbar och konkurrenskraftig kollektivtrafik som människorna väljer framför bilen är enkel, prisvärd och/eller tidseffektiv. Genom att erbjuda konkurrenskraftig kollektivtrafik får fler tillgång till hållbart resande och kan bidra till samhällsutvecklingen.

Regionens konkurrenskraft stärks om kompetenser från olika grupper oavsett ålder, kön eller bakgrund tas tillvara. Folkhälsan förbättras då det kollektiva resandet bidrar till vardagsmotion i samband med resan. En förbättrad folkhälsa resulterar bland annat i lägre sjukvårdskostnader. Innovationer som främjar det kollektiva resandet bidrar till en ekonomisk vinning. Exempel på det är kombinerade transporter som kan kapa kostnader, öka tillgängligheten och transporteffektiviteten med tillhörande miljövinster.

Position 2031:

- Resa kollektivt är det självklara valet, där det är möjligt, näst efter att gå och cykla.
- Det är enkelt, prisvärt och/eller tidseffektivt att resa kollektivt.
- Flexibla färdbevis.
- Tillgänglig kollektivtrafik.
- Att resa kollektivt är tryggt och säkert.
- Förbättrad folkhälsa.
- Smarta och hållbara kombinationer av kollektivt resande och transporter.

Prioriteringar:

- Påverkansarbete och marknadsföring för att öka det kollektiva resandet.
- Informera om kollektivtrafikens fördelar vad det gäller ekonomisk hållbarhet.
- Stöd som bidrar till ökat kollektivt resande.
- Utveckla samhällsplaneringen och förbättra kollektivtrafiken för att minska bilberoendet.
- Infrastruktur som skapar förutsättningar för enkel och tidseffektiv kollektivtrafik.
- Förbättra tillgänglighet och trafik så att fler har möjlighet att åka kollektivt.
- Erbjuda attraktiva produkter och biljetter som passar resenärernas behov.
- Förenkla pris- och zonstrategi.
- Erbjuda enkla och tillgängliga möjligheter att införskaffa flexibla färdbevis.
- Skapa förutsättningar för mervärde på resan samt arbete ombord.
- Skapa förutsättningar för att det kollektiva resandet ska vara pålitligt och tryggt både i fasta och rörliga miljöer.
- Innovativa lösningar som möjliggör nya former av kollektivt resande.
- Skapa förutsättningar gällande regler och villkor så att innovativa lösningar är möjliga.
- Samordna kollektivtrafik med andra transporter.

REMISSUTGÅVA

5. Mål 2031

Trafikförsörjningsprogrammet arbetar utifrån Agenda 2030 med social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet eller som det har översatts till i Dalastrategin; ett sammanhållet, klimatsmart och konkurrenskraftigt Dalarna. En viktig del i det är att öka andelen kollektivt resande av det motoriserade resandet. Det är en nyckel i att nå hållbarhetsmålen.

För att åstadkomma en ökning av den totala samhällsekonomiska effektiviteten krävs kollektivtrafikfrämjande åtgärder som leder till ökat resande, ökad marknadsandel och ökad tillgänglighet. Det behövs regionala standarder för trafikering, utrustning och utformning vilket förbättrar kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet för resenärerna. Utöver det behövs attitydförändrande och medvetandehöjande insatser för att bryta bilismen som norm.

5.1 Samhällsekonomiska mål

För att lösa samhällsutmaningar och för utveckling och konkurrenskraft krävs ökad innovationskraft, det vill säga rörelse för fler nya idéer, varor, tjänster och processer. Det finns många kunskapsintensiva företag med en hög innovationskapacitet i Dalarna. För att ta tillvara, utveckla och kommersialisera innovationer behöver samspelet stärkas mellan ledande stora företag, små och medelstora företag, akademi och det civila samhället. Det kan ske genom att bygga upp och synliggöra kreativa och innovativa miljöer som möter utmaningar och som bidrar till att föra samman olika sektorer och aktörer. Kollektivtrafik binder samman och ger en utökad arbetsmarknadsregion som är gynnsam både för arbetsgivare som arbetstagare. Fler får möjlighet att hitta ett arbete, eller ett arbete som passar kompetensen bättre och ger därmed en lön eller högre lön. Med en större arbetsmarknadsregion får även arbetsgivaren tillgång till arbetskraft som passar verksamheten bättre och som bidrar till en positiv utveckling för arbetsgivaren. Kollektivtrafiken binder samman länet och ger förutsättningar för hållbar och positiv utveckling även vad det gäller studier, fritid och besöksnäring.

Kollektivtrafiken genererar totalt en socioekonomiskt kostnadseffektiv samhällsnytta. En större andel kollektivt resande i befintliga linjer bidrar till att kostnadseffektiviteten ökar och medför att mer kostsam men nödvändig kollektivtrafik kan köras. En välplanerad kollektivtrafik binder samman olika samhällsstrukturer och resmål som därigenom förstärks och kan upplevas av fler människor. Ett livskraftigt samhälle är beroende av attraktiva miljöer att mötas i och som stimulerar till interaktion mellan människor, och kollektivtrafiken ska bidra till detta.

Infrastrukturplanering inom tätort ska möjliggöra förflyttning till fots, cykel eller med kollektivtrafik. Även kommersiell persontransport i form av taxi, service- och tjänsteresor samt godstrafik ska samordnas bättre med den samhällsstruktur som respektive färdslag utför transporter mellan. Olika typer av samåkning ska uppmuntras och om möjligt samverka med andra typer av persontransport genom så kallat kombinerat resande. Cykelparkeringar vid bytespunkter samt pendlarparkeringar vid strategiska ställen för personbilar gynnar växelresande. Personbilen har i de

REMISSUTGÅVA

glesbefolkade delarna av Dalarna därför en avgörande funktion för att förverkliga ett fungerande kombinerat resande.

Samhällsekonomiskt är det positivt med kollektivtrafik, det eftersom personer som reser kollektivt rör sig i regel mer. Den ökade vardagsmotionen i form av att man går eller cyklar till hållplatsen bidrar till bättre folkhälsa och som i en förlängning leder till lägre sjukvårdskostnader.

5.2 Medborgerliga rättigheter

Ett sammanhållet Dalarna erbjuder en grundläggande kollektivtrafik som gör det möjligt att resa i länet både i stad, lands- och glesbygd. Trafiken ska vara tillgänglig så att personer med särskilda behov och funktionsnedsättningar kan ta del av utbudet. Där resemönstret är högre erbjuder vi starka stråk med tätare turer för att möta resenärernas behov av mobilitet.

Region Dalarna verkar för jämställdhet, jämlikhet och integration. Genom att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik som trafikerar länet på ett smart sätt möjliggör vi alla, även kvinnor, ungdomar, studenter, seniorer och personer med lägre inkomster möjlighet att resa till arbete, studier, servicefunktioner, vård och fritidsaktiviteter. Det ger individer frihet att röra sig inom länet på ett hållbart sätt och gör Dalarna till en sammanhållen region.

5.3 Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt funktionsmål och hänsynsmål. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, d.v.s. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet delas upp i följande etapper:

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030.
- Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030.
- Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Målförhållande mellan funktionsmål och hänsynsmål:

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

REMISSUTGÅVA

5.4 Nationella och regionala miljömål

Det svenska miljömålssystemet omfattar ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål och 24 etappmål. Generationsmålet anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att nå miljökvalitetsmålen. Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Etappmålen anger steg på vägen till generationsmålet och miljökvalitetsmålen (Miljömål 2015). Det finns många miljö- och klimatmål av betydelse för transporter. Nya reviderade nationella mål föranleder även regionala revideringar framöver (nytt miljömålsprogram 2017–2020 för Dalarna).

De miljömål som är viktigast för transportsektorns verksamhet är:

- Generationsmålet
- Bara naturlig försurning
- Ingen övergödning
- Ett rikt växt- och djurliv
- Begränsad klimatpåverkan
- God bebyggd miljö
- Frisk luft

Inom ramen för en miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning av transportinfrastrukturplaneringen, har det gjorts en avgränsning av betydande miljöpåverkan inom följande områden:

- Klimatpåverkan och energianvändning.
- Påverkan på människors hälsa av luftutsläpp, buller och förorening av dricksvatten.
- Påverkan på landskapet, bland annat påverkan på natur-, kulturmiljö och friluftsvärden.

5.5 Synergier och konflikter mellan målen:

Då fler reser kollektivt minskar behovet av fordon, trängsel, slitage av vägar, buller och utsläpp. Med mindre mängd trafik blir det säkrare att färdas på vägarna och kostnaderna för olyckskopplad vård minskar. Ett ökat antal resenärer inom kollektivtrafiken ger mer intäkter som i sin tur ger möjlighet att utöka trafiken. När turerna blir fler, blir kollektivtrafiken mer attraktiv, och leder till att fler väljer att resa kollektivt och skapar möjligheter för ett sammanhållet Dalarna, både i tätort, landsbygd som glesbygd. Det leder till större arbetsmarknadsregioner som ger en bättre matchning mellan arbetstillfällen och arbetskraft. Arbetsgivare får rätt kompetens och kan utveckla sin verksamhet bättre samtidigt som fler får jobb alternativt bättre tjänster med högre inkomster. Det är en positiv utveckling för alla parter och resulterar i en livskraftig och attraktiv region att bo och verka i. Därmed är det få konflikter för hållbarhetsmålen, utan målen stödjer varandra. Svårigheterna sitter mer i långa avtalstider, förståelse för samverkan i ett tidigt skede vad det gäller samhällsplanering och förändra människors beteende. Givetvis finns det en begränsning i utveckling av kostnadskaraktär.

REMISSUTGÅVA

5.6 Bebyggelseplanering och kollektivtrafik

Dalarna är ett av de till ytan största och mest glest befolkade länen i Sverige. Det finns samtidigt stora inomregionala skillnader där södra och mellersta Dalarna har en tätare och yngre befolkning än de norra länsdelarna. En regional utmaning är att få fler unga att välja att bo i Dalarna.

På en övergripande nivå behövs en ökad insikt om att olika platser i länet samspelar med, och är beroende av varandra. Med utgångspunkt, och som princip för genomförandet, är att allt utvecklingsarbete ska vara baserat på de lokala förutsättningarna. Den geografiska sammanhållningen ska stärkas och respektive plats förutsättningar och resurser tas tillvara. För att den här processen ska bli framgångsrik behövs ett samarbete och en samsyn av stads- och samhällsplanering i ett tidigt skede för att skapa bra mobilitetsmöjligheter. Regionalt behövs bra alternativ till längre pendling i form av tåg och direktbussar vilket kräver god infrastruktur. I tätare stadsplanering behöver man planera in vägar och hållplatser så att tillgänglighet och linjedragningar ska kunna anpassas efter behov.

6. Uppföljning av mål

Trafikförsörjningsprogrammet sträcker sig över en tidsperiod fram till 2031. Programmet aktualitetförklaras varje mandatperiod.

En årlig uppföljning av målen tillsammans med genomförda åtgärder skall göras och redovisas som en samlad bedömning över hur kollektivtrafiken utvecklas enligt trafikförsörjningsprogrammets målbild.

I de fall målen hamnar i samverkan följs målen regelbundet upp i respektive forum. Alla upphandlingar och avtal ska kontrolleras så att de uppfyller trafikförsörjningsprogrammets mål.

En uppföljning av specifika mål och åtgärder ger ingen helhetsbild, utan mer en fragmentarisk bild av kollektivtrafikens utveckling i Dalarna. Det strategiska utvecklingsarbetet styrs av att uppfylla målbilden, men det finns samtidigt många externa faktorer som kan påverka trafikförsörjningsprogrammets genomförande. Allt från ändrade regelverk, skattesystem, storskaliga förändringar i omvärlden till värderingsförskjutningar i olika befolkningsgrupper. Därför är det extra viktigt att bedöma kollektivtrafikens utveckling i ett brett samhällsperspektiv där både branschens och omvärldens inverkan beaktas.

7. Tillgänglighet

Kollektivtrafiken i Region Dalarna följer gällande lagar och direktiv gällande tillgänglighet. Det gäller både de digitala och fysiska aspekterna av tillgänglighet.

Trots tillgång till transportinfrastruktur och kollektivtrafik finns det strukturella och individuella faktorer som begränsar möjligheten för individer att resa. Det kan vara svårigheter med att förstå hur transportsystemet fungerar, som att boka en resa eller förstå tidtabeller och hållplatser. Begränsningarna kan också vara kopplade till olika former av funktionshinder, ålder eller till otrygghet och rädsla för att vistas på olika

REMISSUTGÅVA

platser när det är mörkt eller folktomt men även möjligheten att kunna köpa färdbevis. Enligt Folkhälsoinstitutet har var femte person i Sverige någon form av bestående funktionsvariation. Utöver den andelen tillkommer de som någon gång i livet upplever någon form av funktionsvariation eller begränsning av mer tillfällig karaktär, såsom ett benbrott eller med småbarn i vagn. Människor är olika och de offentliga utomhusmiljöerna är till för alla.

Nuvarande prissystem gynnar de som har tillgång till en smart mobiltelefon och förstår hur man använder Dalatrafiks app. Det finns personer som inte har möjlighet att använda appen på grund av språkliga barriärer, för att de inte äger en smart mobiltelefon har utländskt betalkort. Dessutom är det begränsat var man kan köpa färdbevis. Problemet uppstår när man inte kan köpa färdbevis eller ladda resekort i närområdet eller ombord på bussen vilket resulterar i att man inte kan genomföra sin resa. Detta bidrar till en exkluderande effekt och begränsar människors möjlighet att resa kollektivt. Följden är risk för ökad transportfattigdom och därigenom transportrelaterad social exkludering. Kollektivtrafiken i Dalarna ska motverka det. Det gör vi genom att följa lagar och direktiv men även genom att ha dialog och uppföljning med funktionshinderråd.

För att alla människor ska kunna ta del av kollektivtrafiken krävs både digitala och fysiska tillgänglighetsanpassningar. Digital tillgänglighet innebär att man uppfyller bestämda parametrar för att personer med funktionshinder ska ha möjlighet att ta del av den information som finns på hemsidan och i appen. Tillgänglighet i fysisk miljö handlar om att människor med varierad funktionsförmåga ska kunna förflytta sig säkert och självständigt, hitta dit man ska och veta när man är framme. Våra fordon; bussar, tåg och taxibilar ska vara utrustade så att alla kan resa. Hållplatser, knutpunkter och resecentrum ska vara utformade utifrån de rekommendationer som finns. Tillsammans med de aktörer som är ansvariga för kollektivtrafikens alla delar ansvarar vi tillsammans för att tillgängligheten är anpassad för att personer med funktionshinder ska ha möjlighet att resa kollektivt.

REMISSUTGÅVA

8. Strategiska val

8.1 Marknadsanalys

För att träffa rätt och erbjuda kollektivtrafik utifrån behov behöver vi veta hur människor rör sig, var de bor, var de jobbar och vart de åker. Det gäller både dagens kollektiva resande men även den potentiella förflyttningen från bilburna resenärer till kollektivt åkande. Med djupa marknadsanalyser om människors rörelsemönster får man en bättre träffsäkerhet och kan erbjuda attraktiv och effektiv trafik. Kundundersökningar bidrar också till en dialog och ger förutsättningar att kunna tillmötesgå resenärers önskemål om trafik, linjer, turtäthet, hållplatser, produktutbud och inköpsställen.

8.2 Påverkansarbete

Ett steg för att öka andelen kollektivtrafikresenärer är påverkansarbete. Riktade informationsinsatser behöver göras för att förändra människors beteendemönster mot att resa på ett hållbart sätt. Det ska vara lätt att göra rätt, den faktiska informationen om vinsterna i ett hållbart samhälle måste lyftas för att människor ska förstå hur stor påverkan det kollektiva resandet har för ett hållbart samhälle. Förutom de sociala, miljömässiga och ekonomiska hållbarhetsvinsterna bidrar kollektivtrafiken till bättre trafiksäkerhet. Det är ett steg i rätt riktning för att nå Trafikverkets nollvision.

8.3 Samverkan med trafikföretagen

Kollektivtrafikförvaltningen Region Dalarna är tillsammans med de upphandlade trafikföretagen varumärket Dalatrafik. Förvaltningen har inga egna fordon utan all trafik är upphandlad. Enligt upphandling och trafikavtal (Keolis 2015/45 U20 och Sambus 2015/46 U20) har vi "Den gemensamma affären" som styr vår samverkan. Se bilaga*

8.4 Roller och processer

Ansvaret för att upprätta trafikförsörjningsprogrammet ligger hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten, Kollektivtrafikförvaltningen Region Dalarna. Avsikten är att trafikförsörjningsprogrammet ska utgöra en viktig del i den regionala utvecklingsplaneringen och fungera som underlag för fysisk planering och annan samhällsplanering i regionen. Programmet ska, enligt lagstiftningen, upprättas efter samråd med kommuner, angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och med övriga berörda myndigheter, organisationer och kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv, resenärer och medborgare.

Trafikförsörjningsprogrammet är kollektivtrafikens högsta styrande dokument, näst efter lagar och krav. Till grund ligger gällande lagar, Agenda 2030, Regionplanen, den regionala utvecklingsstrategin – Dalastrategin samt länstransportplanen. Kollektivtrafikförvaltningen har sedan 2019 varit samverkat med regionala utvecklingsförvaltningen och Dalarnas kommuner för att gemensamt ta fram underlag till trafikförsörjningsprogrammet. Det har skett både på ett politiskt plan och i samarbete med tjänstepersoner. Processen har bestått av information, dialog, behovsanalys, planering, strategier, prioriteringar, målsättning och uppföljning. 2021 har dialogen utvecklats med Kollektivtrafiknämnden,

REMISSUTGÅVA

länets kommuner, trafikföretag, Trafikverket och funktionshinderrådet. Trafikförsörjningsprogrammet skickas ut på remiss till alla samrådande aktörer.

Kollektivtrafik bygger på samarbete där flera myndigheter, kommuner och aktörer samverkar. I enlighet med lag 2010:1065 är det de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ansvarar för planering, utveckling och försörjning av all icke kommersiell kollektivtrafik i länet.

Länets kommuner ansvarar för den fysiska planeringen och för infrastrukturen i de fall de är väghållare. Kommunerna ansvarar därmed för plattformar och mark vid hållplatser i det lokala vägnätet medan Region Dalarna ansvarar för utrustning ovan mark såsom väderskydd, skyltar och bänkar. Kommunerna har även ansvar för gång- och cykelväg till och från hållplatser där de är väghållare.

I de stationsnära områdena har kommunerna planmonopol och ansvarar för bebyggelseplaneringen men där kollektivtrafikförvaltningen bör, i ett så tidigt skede som möjligt, delta i kommunernas processer för att kunna förverkliga målen och ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikverket har motsvarande ansvar som kommunerna, det vill säga gällande infrastruktur kopplat på och i anslutning till hållplatser. Trafikverket har också ansvar för järnvägen och stationerna samt att de ansvarar för genomförandet av länsplan för regional transportinfrastruktur och den nationella planen.

9. Avvägningar för allmän trafikplikt

Allmän trafikplikt är de krav som Region Dalarna definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få lika mycket i ersättning alternativt på samma villkor.



Figur 4. Beskrivning av processen kring allmän trafikplikt.

I Dalarna utgår den allmänna trafikplikten utifrån de behov som Dalarna och dess kommuner har. 2016 påbörjades det trafikavtal som gäller fram till 2026. Den allmänna trafikplikten revideras vid behov och uppdateras årligen och redovisas i trafikplanen. Trafikeringen grundar sig i ett system där befolkningsmängd, geografisk placering och behov av kollektivtrafik är utformad efter en gradering. Utifrån graderingen planeras trafiken till allt

REMISSUTGÅVA

från halvtimmes trafik, eller tätare, i områden med stort befolkningsunderlag och mycket resande till anropsstyrd flextrafik i glesbygdsmiljö. Resandeunderlaget i Dalarna är relativt låg, därför är det kommersiella trafikutbudet begränsat. De aktuella kommersiella aktörer enligt 2019 behandlas under kapitel 2. *Se avsnitt 2.3 Kommersiell trafik i Dalarna*.

10. Förutsättningar för kommersiell trafik

Lagstiftningen möjliggör att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Det gäller trafik på både väg och järnväg. Ett kollektivtrafikföretag som ska bedriva eller upphöra med regional kollektivtrafik i Dalarna måste anmäla detta till den Regionala kollektivtrafikmyndigheten innan trafikstart. Detta gäller även interregional buss och tågtrafik där resenären ges möjlighet att börja och avsluta resan inom Dalarna.

"Enligt Lagen om Kollektivtrafik (SFS 2010:1065) är det fritt för kollektivtrafikföretag att bedriva kollektivtrafik på kommersiell grund. En anmälan från ett kollektivtrafikföretag om att det har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska vara den regionala kollektivtrafikmyndigheten tillhanda senast 21 dagar innan kollektivtrafiken påbörjas.

Av anmälan ska framgå på vilken eller vilka linjer företaget avser att bedriva kollektivtrafik samt när kollektivtrafiken påbörjas. De praktiska arrangemangen t.ex. för tillgång till hållplatser är företagets ansvar så det är viktigt att börja planera linjen långt tidigare än 21 dagar före trafikstart. En anmälan från ett kollektivtrafikföretag om att det har för avsikt att sluta bedriva kollektivtrafik på kommersiell grund ska vara kollektivtrafikmyndigheten tillhanda senast 21 dagar innan kollektivtrafiken upphör. Om linjen trafikerar flera län, räcker det med anmälan till kollektivtrafikmyndigheten i ett av dessa län.

Information om trafikutbud ska enligt Transportstyrelsens författning (TSFS 2012:2) lämnas till Samtrafiken i Sverige AB. Information om trafikutbud ska, om det inte finns särskilda skäl för det, lämnas senast 21 dagar innan trafiken påbörjas, ändras eller upphör."

11. Ekonomi och finansiering

Kostnaden för kollektivtrafiken i Dalarnas län bygger på flera antaganden, bland annat antalet resor, investeringar i nya fordon, anpassning av depåer, biljettpriser och framförallt indexutveckling. Därtill förutsätts ett kontinuerligt arbete med effektiviseringar och omfördelningar i den befintliga verksamheten.

Det finns flera osäkerhetsfaktorer i framtida kostnader och intäkter där resandeutvecklingen är en av de främsta.

Andra faktorer som påverkar kostnaderna är utvecklingen av olika framdrivningstekniker för kollektivtrafikens fordon, tillgång till depåer och drivmedelsinfrastruktur. Även osäkerheter kring drivmedelsutvecklingen och dess priser särskilt med avseende på biogas, vätgas och el,

REMISSUTGÅVA

utvecklingen av mobilitetstjänster och utbyggnad av infrastruktur, framför allt järnvägsinfrastruktur är andra faktorer.

Kostnaderna för utbyggnad av infrastruktur är svåra att förutse de närmaste åren men en kostnadsökning är att vänta. Effekterna arbetet med ett nytt zonsystem med tillhörande prissättning är ännu för tidigt att dra slutsatser ifrån. Kollektivtrafiken skall också ha upphandlats på nytt till 2026.

REMISSUTGÅVA

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum
2022-03-17

Beteckning
Dnr: 21RS12602

Er beteckning:

Region Dalarna
Box 712
791 29 Falun

Svar på remiss

Region Örebro län vill börja med att tacka för möjligheten att fått lämna synpunkter på förslaget till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Dalarna.

Region Örebro län tolkar det som att ett övergripande mål i programmet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna. Detta är samma mål som Region Örebro län nyligen antagit som övergripande mål i vårt nya program. Region Örebro län tolkar likheterna i mål som positivt för utvecklingen av trafiken mellan våra län och kommande beslut om trafikplikt för den.

Region Örebro län skulle gärna se att programmet kompletterades med en karta som visualiserar större stråk av kollektivtrafik eller transportsamband inom länet och relationer över länsgräns. Det skulle göra att förståelsen av det som beskrivs i text ökar.

Sist men inte minst tycker Region Örebro län det är spännande hur potentialen i utveckling av nya mobilitetslösningar och tjänster beskrivs. Region Örebro län tar gärna inspiration av lösningar som kan öka tillgänglighet till kollektivtrafiken i såväl tätbebyggda områden men kanske främst i landsbygdsmiljöer.

För Region Örebro län
Nina Höijer, Ordförande, Samhällsbyggnadsnämnden

Postadress
Regionkansliet
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Region Örebro län

8

Trafikpliktsbeslut för nordöstra, sydöstra och södra länsdelen i enlighet med trafiktillägg augusti 2022

22RS1010

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Simon Lillsunde

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 22RS1010

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Trafikpliktsbeslut för nordöstra, sydöstra och södra länsdelen i enlighet med trafiktillägg augusti 2022

Förslag till beslut
Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att med stöd av lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän kollektivtrafik för trafikområde nordöstra länsdelen, trafikområde sydöstra länsdelen samt trafikområde södra länsdelen i enlighet med föreliggande förslag.

Sammanfattning
I augusti år 2022 tillsätts tre nya landsbygdslinjer i Örebro län. Trafiktillägget tar sin utgångspunkt de trafikreduceringar som implementerades vid tidtabellskiftet i december 2021.

Tre landsbygdlinjer går tillbaka i bruk, Hjortkvarn – Pålsboda, Kumla – Åbytorp samt Lindesberg – Kopparberg.

Trafikstart sker i augusti 2022.

Ärendebeskrivning
I december 2021 gjordes en rad förändringar inom den allmänna kollektivtrafiken. Trafik som reducerats föll inom fyra olika kriterier: parallellgående trafik, servicelinjer, skolskjuts samt linjer med lågt resande. De beslutade kriterierna fanns som underlag för att vägleda vilken trafik som skulle ses över och reduceras.

Trafikpliktsbeslutet har som utgångspunkt att upprätta trafik där behovet är som störst efter trafikreduceringarna. Beslut och förslag till trafik är baserat på tidigare gjorda analyser av trafiken samt beaktning av inkomna kundsynpunkter.

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

En viktig aspekt vid utförandet av ny trafik är att fortsatt följa de redan beslutade strategiska inriktningarna som dagens trafik bygger på. Därmed bygger dessa beslut de strategiska inriktningar som finns i Trafikförsörjningsprogrammet. Detta genom utbud av kollektivtrafik i relation till ortsstorlek samt arbetsmarknadsområden i Örebro län.

Förslag till ny trafik:

Hjortkvarn – Pålsboda

Linjen föreslås återgå i trafik till augusti 2022. När linjen togs bort i december 2021 blev Hjortkvarn helt utan kollektivtrafik. För gymnasiependling och arbetspendling tvingades invånare förlita sig på andra färdmedel istället. Hjortkvarn är också en ort som har svag koppling till andra arbetsmarknader. Man har även en större arbetsplats som är beroende av inpendlande arbetskraft.

Linjen föreslås gå tillbaka i bruk som landsbygdslinje med cirka 3-6 dubbelturer i per vardag. Busslinjen har samma körväg som tidigare, dock är en inriktning att utreda vidare möjligheterna för samplanering med L831. Turutbudet ska i första hand vara anpassat för gymnasiependling till och från Hallsberg, men även mot Örebro.

Kumla – Åbytorp

Linjen föreslås återgå i trafik till augusti 2022. Tidigare trafikerade L743 Kumla – Åbytorp – Fjugesta och försedde Åbytorp med kollektivtrafik. Borttagandet av linjen gjorde att Åbytorp inte längre hade tillgång till allmän kollektivtrafik utöver Närtrafik. Med utgångspunkt i Trafikförsöjningsprogrammet är bedömningen är att en ort av Åbytorps storlek bör ha tillgång till linjelagd kollektivtrafik.

Linjen föreslås gå tillbaka i bruk som landsbygdslinje med cirka 3-6 dubbelturer i per vardag. I detta trafikpliktsbeslut är det prioriterat att trafikera Kumla – Åbytorp. Sträckan Åbytorp-Fjugesta är endast aktuell om det av infrastrukturskäl inte är möjligt att vända bussen i Åbytorp.

Kopparberg – Lindesberg

Linjen föreslås fortsätta finnas kvar i trafik även från och med augusti 2022. Busstrafiken reducerades i sin helhet den 12 december 2021, baserat på den parallellgående tågtrafiken som gick mellan orterna. I nuläget sker ett kommunalt tillköp av linjen. Många synpunkter har kommit in som beskrivit det bristande utbudet av trafik mellan orterna samt konsekvenserna för pendlare

bosatta i mellanmarknaderna.

Det finns flera skäl till att återetablera busstrafiken på linjen. Sträckan mellan orterna Lindesberg – Storå – Kopparberg identifieras i Trafikförsörjningsprogrammet som ett starkt kollektivtrafikstråk. Det finns också en omfattande efterfrågan på direktbuss även fast tåget finns som alternativ.

Linjen behåller samma körväg som tidigare trafikerats med 3 – 6 dubbelturer per vardag. Mot bakgrund av att det innebär en parallellgående linjesträckning med L360 mellan Kopparberg och Bångbro behöver linjesträckningen för L360 ses över inför tidtabellskiftet i december 2022 alternativt att en justering sker redan till augusti 2022. Vidare utgår L350 och L352 till förmån för att finansiera busslinjen mellan Kopparberg och Lindesberg. L353 förkortas och trafikerar Storå – Ramsberg som matartrafik till Lindesberg och Kopparberg.

Lindesberg – Örebro

Detta beslut innefattar även resurser till att stärka busstrafiken mellan Lindesberg och Örebro. Linjetrafiken idag används som ett komplement till tågtrafiken vilket har resulterat i en utglesad tidtabell. Genom att stärka linjen där efterfrågan är som högst kan boende i mellanmarknaderna få bättre pendlingsmöjligheter till och från sin arbetsplats/skola.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

En återetablering av kollektivtrafik ger fler människor förutsättning att ersätta bilresor med kollektivtrafik, vilket har en positiv effekt på miljö och klimat. Det skapar också bättre pendlingsmöjligheter för kvinnor och män. Särskilt gymnasieelever resebehov till och från skolan ska beaktas i planeringen av trafiken.

Ekonomiska konsekvenser

Samhällsbyggnadsnämnden ges 6 mkr i ökat anslag för innevarande år för att återetablera trafik, samt 10 mkr i årlig utökning av budget från och med 2023 för att kunna tillgodose långsiktighet i trafiken.

Beslutsunderlag

FöredragningPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, Trafikpliktsbeslut i enlighet med trafiktillägg augusti 2022

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Simon Lillsunde

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 22RS1010

Allmän trafikplikt i nordöstra länsdelen
Allmän trafikplikt i sydöstra länsdelen
Allmän trafikplikt i södra länsdelen

Johan Ljung
Områdeschef trafik och samhällsplanering

Skickas till:
(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)

§ 28 Tillägg i kollektivtrafiken från augusti 2022 och framåt

Diarienummer: 22RS1010

Sammanfattning

Mot bakgrund av de trafikreduceringar som implementerades vid tidtabellskiftet i december 2021 föreslås regionstyrelsen att avsätta 6 miljoner kronor för innevarande år till utvecklingen av kollektivtrafik i Örebro län. Därtill föreslås att utöka den årliga ramen för kollektivtrafiken med 10 miljoner kronor från 2023 och framåt, för att säkra långsiktigheten i trafikutbudet. Samhällsbyggnadsnämnden beslutar om sträckor och turtäthet.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM regionstyrelsen 2022-03-02, tillägg i kollektivtrafiken från augusti 2022 och framåt

Yrkanden

Anna Nordqvist (M) yrkar bifall till förvaltningens förslag och lämnar ett särskilt yttrande, bilaga § 28:1.

Willhelm Sundman (L) yrkar bifall till förvaltningens förslag och lämnar ett särskilt yttrande, bilaga § 28:2.

Elin Jensen (SD) yrkar bifall till andra att-satsen och bifall till följande ändringsyrkande: att ur regionstyrelsens planeringsreserv överföra 15 miljoner kronor till samhällsbyggnadsnämnden att använda till kollektivtrafik, bilaga § 28:3.

Mats Gunnarsson (MP) med instämmande av Jihad Menhem (V) yrkar bifall till andra att-saten och bifall till följande ändringsyrkande: att ur regionstyrelsens planeringsreserv överföra 30 miljoner kronor till samhällsbyggnadsnämnden att använda till kollektivtrafik, bilaga § 28:4.

Behcet Barsom (KD) och Charlotta Englund (C) yrkar bifall till förvaltningens förslag.

Propositionsordning

Ordföranden ställer de tre förslagen mot varandra och finner att regionstyrelsen beslutar enligt förvaltningens förslag.

Reservationer

Elin Jensen (SD), Patrik Nyström (SD), Mats Gunnarsson (MP) och Jihad Menhem (V) reserverar sig mot regionstyrelsens beslut till förmån för sina egna yrkanden.

Beslut

Regionstyrelsen beslutar

att ur regionstyrelsens planeringsreserv överföra 6 miljoner kronor till samhällsbyggnadsnämnden att använda till kollektivtrafik, samt

att samhällsbyggnadsnämnden har att fatta de beslut om trafikplikt avseende sträckor, turtäthet och trafikering, som nämnden anser vara lämpliga.

Skickas till

Samhällsbyggnadsnämnden

Paragrafen är justerad

Region Örebro län

Tjänsteställe, handläggare
Kollektivtrafikenheten, Simon Lillsunde

Sammanträdesdatum
2022-03-17

Trafikpliktsbeslut för allmän kollektivtrafik i det nordöstra stråket

Inledning

I december år 2021 genomfördes omfattande förändringar i utbudet av allmän kollektivtrafik i stråket Örebro – Lindesberg – Kopparberg/Fellingsbro, vilket också utgör grunden för detta trafikpliktsbeslut. Detta är ett reviderat trafikpliktsbeslut efter ytterligare dialog med berörda kommuner i stråket. I revideringen ingår ett återinsättande av busstrafik mellan Kopparberg och Lindesberg. Det sker även ett borttagande av linjerna 350 och 352 (båda Lindesberg-Finnåker med olika körvägar).

Genom att besluta om allmän trafikplikt skapar Region Örebro län ramar för trafikbolaget Svealandstrafiken att trafiksätta stråket. Detta beskrivs närmare i Uppdragsavtal mellan Region Örebro län och Svealandstrafiken AB (18RS3110). Regionens direktiv är att Svealandstrafiken ska, om möjligt, upphandla merparten av trafiken snarare än att köra merparten i egen regi. Trafikens huvudsakliga struktur beskrivs nedan.

Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer till uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Begreppet allmän trafikplikt är en översättning från engelskans ”Public Service Obligation” och en direkt översättning kan göras till ”offentligt serviceåtagande”, vilket innebär att region Örebro län, genom att besluta om allmän trafikplikt, också iklär sig ett ansvar gentemot länets invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken.

Trafiken som inryms inom trafikpliktsbeslutet består av åtta allmänna kollektivtrafiklinjer trafikerade med buss. Fyra av linjerna kan klassas som regionlinjer, tre som landsbygdslinjer och två som stadstrafik. Utbudet som detta trafikpliktsbelslut innebär föregås av en större trafikutredning på strategisk nivå. Trafikplikten kommer att verkställas i augusti 2022.

Trafikslag, linjetyper och övergripande syften

I centrum av stråket i nord-sydlig riktning finns tågförbindelse som erbjuder snabba resor hela vägen från Grängesberg till Örebro med stopp på mellanliggande stationer i Ställdalen, Storå, Lindesberg och Frövi. Utbudet av denna trafik har trafikpliktsmässigt hanterats i ett separat beslut.

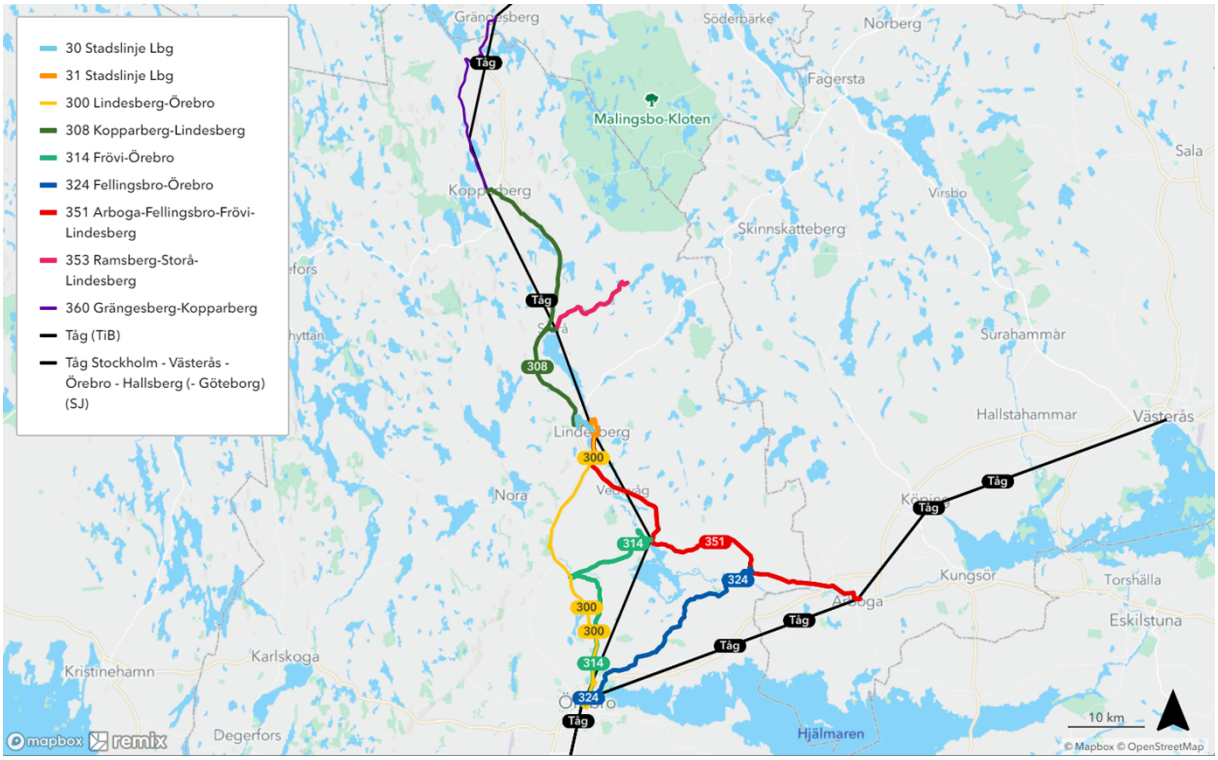
Den busstrafik som körs i stråket ska ta hänsyn till tågets utbud och yttäckning och formas så att resmöjligheterna med buss ansluter till och kompletterar istället för att överlappa det utbud av resmöjligheter som tåget erbjuder.

Regionlinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda arbets- och studiependlingsmöjligheter för boende i eller på vägen mellan de större tätorterna. På dessa linjer är utgångspunkten att trafik erbjuds under veckans alla dagar.

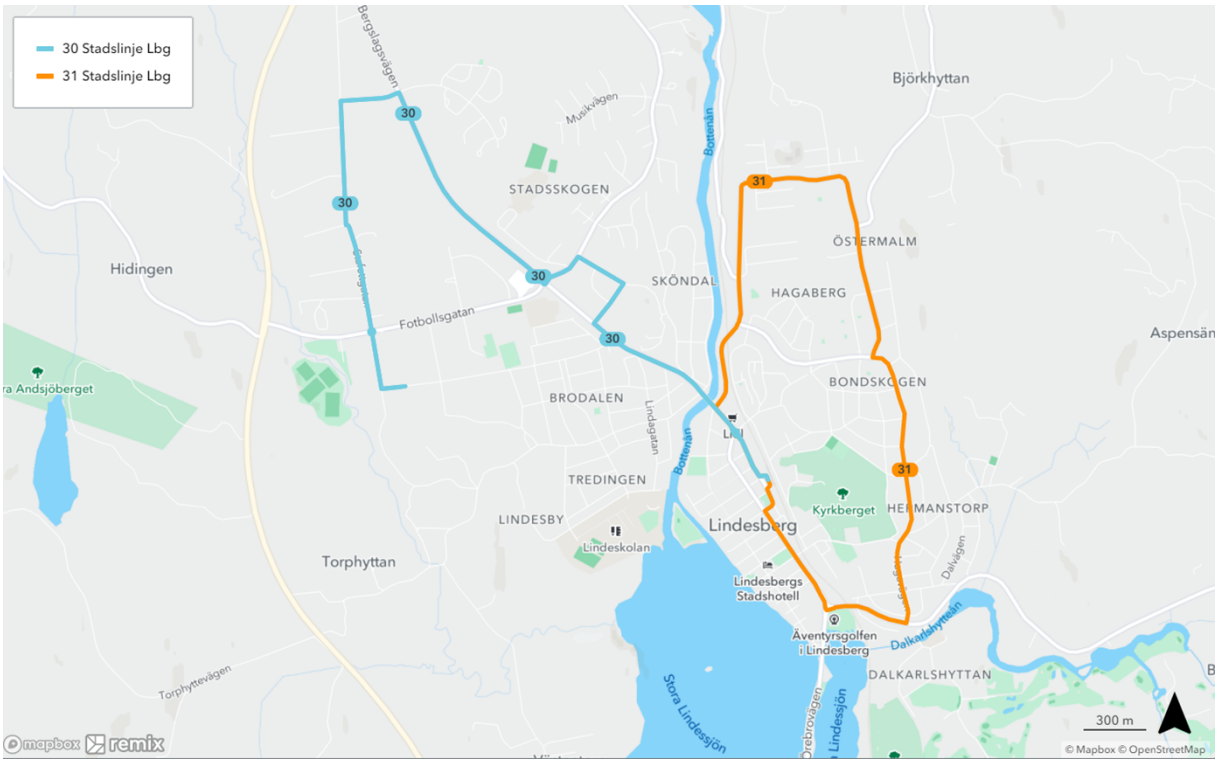
Landsbygdslinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda resmöjligheter för boende i områden utanför tätorterna. Antal resmöjligheter är färre än på regionlinjerna och tidtabellerna är starkt knutna till grundskolans ramtider. På dessa linjer erbjuds trafik på vardagar, måndag till fredag eller endast skoldagar.

Stadstrafiklinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda resmöjligheter inom Lindesbergs tätort och vara en koppling till och från de tåg som ankommer och avgår i både norr- och södergående riktning. Kundgrupperna i fokus är både arbets- och studiependlare men även annat så som fritidsaktiviteter och serviceärenden. På dessa linjer är utgångspunkten att trafik erbjuds under vardagar.

Trafikbeskrivning



Figur 1. Tåg och bussars ungefärliga linjesträckningar i stråket.



Figur 2. Stadslinjer i Lindesbergs tätort, ungefärlig linjesträckning.

Tågtrafik (tågtrafiken har eget trafikpliktsbeslut, beskrivs endast för referens)
Lindesberg - Frövi – Örebro
Relationen trafikeras med en **tåglinje** samt i högtrafik ett mindre antal insatsbussar för att klara kapacitetsbehovet på sträckan.
Utbudet är i grunden en tur varje halvtimme i högtrafiktid och en tur varje timme i övrigt i båda riktningar på vardagar. Relationen trafikeras även helger. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.
Orterna Lindesberg, Frövi och Örebro har idag tågstopp och är de platser som tåget angör.

Lindesberg – Storå – Kopparberg – Ställdalen - Grängesberg
Relationen trafikeras med en **tåglinje**.
Utbudet är i grunden en tur varje timme i båda riktningar hela dagen på vardagar. Relationen trafikeras även helger och vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.
Orterna Lindesberg, Storå, Kopparberg, Ställdalen och Grängesberg har idag tågstopp och är de platser som tåget angör.

Regiontrafik
Frövi – Örebro
Relationen trafikeras med en **regionlinje**.
Utbudet är i grunden en tur varje timme i båda riktningar hela dagen på vardagar. Linjen trafikeras även helger. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.
Linjens körväg är översiktligt: Frövi RC – Billerud/Korsnäs – Ervalla kyrka – Axbergshammar – Ölmbrotorp – Kvinnerstaskolan – Örebro RC plus en eller flera ytterligare hållplatser i centrala

Örebro. Fröviskolan angörs i anslutning till skolans tider i schemaram och Korsnäs angörs i möjligaste mån anslutning till kontorstider och skiftbyten. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Fellingsbro – Örebro
Relationen trafikeras med en **regionlinje**.
Utbudet är i grunden en tur varje timme i båda riktningar hela dagen på vardagar. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.
Linjens körväg är översiktligt: Fellingsbro jvstn – Brotorp – Backa – Rinkaby handel – Örebro RC plus en eller flera ytterligare hållplatser i centrala Örebro. Ekbackens skola angörs i anslutning till skolans tider i schemaram och samtliga mellanliggande hållplatser på linjen angörs.

Lindesberg - Vedevåg – Frövi – Fellingsbro – Arboga
Detta stråk passerar länsgränsen mellan Örebro län och Västmanlands län. Trafiken i stråket bedöms likväl som regional eftersom den marknadsanalys som gjorts inom ramen för Trafikförsörjningsprogrammet visar att det finns underlag för arbetspendling på delsträckor inom Örebro län.
Relationen trafikeras med en **regionlinje**.
Utbudet är i grunden en tur varje timme i högtrafiktid och en tur varannan timme i övrigt i båda riktningar på vardagar. Linjen trafikeras även helger. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.
Linjens körväg är översiktligt: Fotbollsgatan västra – Lindesbergs lasarett – Lindesbergs RC – Snickartorpsvägen, Vedevåg – Frövi RC – Ullersätter – Fellingsbro jvstn – Arboga RC. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Lindesberg – Örebro

Relationen trafikeras med en **regionlinje**.
Utbudet är i grunden en tur varje timme i högtrafik och där i mellan syftar utbudet till att komplettera tåget på sträckan. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.
Linjens körväg är översiktligt: Lindesbergs lasarett – Sandbacken – Mogetorp – Kvinnerstavägen – USÖ.

Landsbygdstrafik

Kopparberg – Stora – Guldsmedshyttan – Lindesberg
Relationen trafikeras med en **landsbygdslinje**.
Utbudet är i grunden en tur varje timme i högtrafik. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.
Linjens körväg är översiktligt: Kopparberg – Bångbro – Löa bron – Storå RC – Guldsmedshyttan Torget – Fotbollsgatan västra - Lindesberg lasarett – Lindesberg RC. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Ramsberg – Stråssa – Storå
Relationen trafikeras av en **landsbygdslinje**.
Utbudet är i grunden fem dubbelturer per vardag. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.
Linjens körväg är översiktligt : Ramsberg – Stråssa – Storå RC. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Kopparberg – Ställdalen – Ställberg – Hörken – Grängesberg
Relationen trafikeras av en **landsbygdslinje.**
Utbudet är i grunden fem dubbelturer per vardag. Vid behov kan utbudet ytterligare förstärkas eller utglesas. Detta är en linje som kan komma att återgå till att köras som skolskjuts om efterfrågan från kunder utöver skolelever inte anses tillräckligt stort.
Linjens körväg är översiktligt: Bångbro - Kyrkbacksskolan – Kopparbergs jvstn – Ställdalens jvstn – Ställberg, Bönhusbacken - Hörken, affären – Grängesbergs jvstn. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Stadstrafik
Lindesbergs tätort
Orten trafikförsörjs av en eller två **stadstrafiklinjer**.
Utbudet är i grunden en tur varje halvtimme i högtrafik och där i mellan en tur varje timme på vardagar. Syftet är att tillsammans med regiontrafiken vara en matarfunktion till och från de ankommande och avgående tågen vid Lindesbergs RC. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.
Linjen eller linjernas körväg är översiktligt: Lindesbergs RC – Lindesbergs lasarett – Skrinnargatan – Stafettgatan och Lindesbergs RC - Hagavägen – Östermalm – Ugglegränd – Norslundsvägen. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Region Örebro län

Tjänsteställe, handläggare
Kollektivtrafikenheten, Simon Lillsunde

Sammanträdesdatum
2022-03-17

Dnr: 20RS4622

Trafikpliktsbeslut för allmän kollektivtrafik i sydöstra länsdelen

Inledning

I december 2021 genomfördes omfattande förändringar i utbudet av allmän kollektivtrafik i sydöstra länsdelen, vilket också alltjämt utgör grunden för detta trafikpliktsbeslut. I mars 2022 revideras trafikpliktsbeslutet efter vidare gjorda analyser i stråket. I detta trafikpliktsbeslut framgår hur trafiken ska se ut efter förändringarna.

Genom att besluta om allmän trafikplikt skapar Region Örebro län ramar för trafikbolaget Svealandstrafiken att trafiksätta stråket. Detta beskrivs närmare i Uppdragsavtal mellan Region Örebro län och Svealandstrafiken AB (18RS3110). Inriktningen från Region Örebro län är att befintlig kapacitet inom Svealandstrafiken ska nyttjas samt att delar av trafiken bör upphandlas.

Efter beslutet kommer Svealandstrafiken att återkomma till Region Örebro län med en rekommendation om trafiken ska upphandlas eller köras i egen regi. Svealandstrafiken kommer efter Region Örebro läns godkännande gå vidare med driftsättningen. Trafikens huvudsakliga struktur beskrivs nedan.

Den nya trafiken i stråket består av sex allmänna kollektivtrafiklinjer med buss. Fyra av linjerna klassas som regionlinjer och två av linjerna som landsbygdslinjer. Trafikplikten kommer att verkställas i augusti 2022.

Trafikslag, linjetyper och övergripande syften

Regionlinjer har som huvudsakligt syfte att erbjuda arbets- och studiependlingsmöjligheter för boende i eller på vägen mellan de större tätorterna. Körvägarna är gena, vilket skapar korta restider. Linjerna har i de flesta fall trafik både på veckodagar och på helgdagar.

Landsbygdslinjer har som huvudsakligt syfte att erbjuda resmöjligheter för boende i områden utanför tätorterna. Turutbudet är lägre med landsbygdslinjer än för regionlinjer. För att linjerna ska kunna nyttjas av gymnasieelever behöver det finnas anpassning mellan gymnasieskolan start- och sluttider och turtiderna för kollektivtrafiken. Landsbygdslinjerna trafikeras endast under veckodagar. På dessa linjer erbjuds trafik måndag till fredag.

Trafikbeskrivning

För att skapa en effektiv trafik med resursoptimering av fordon är utgångsvärdet att trafiken inte behöver vara taktfast på jämna minuttal, utan följa ett ungefärligt tidsintervall. Illustrationen nedan visar mellan vilka orter det ska gå allmän kollektivtrafik.



Figuren visar i vilka stråk det ska finnas allmän kollektivtrafik från och med mars 2022. Gröna linjer är regionlinjer och röda linjer är landsbygdslinjer

Regionlinjer

Örebro – Ekeby Almby – Stora Mellösa – Odensbacken

Ungefärligt antal dubbelturer	35
Turtäthet	Halvtimmestrafik som stomme Förtätning i peaktid. Timmestrafik 19-00
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	11
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	8

Trafiken mellan Örebro och Odensbacken är ett starkt stråk med mycket resande. Syftet med linjen är främst arbets- och studiependling mellan Örebro - Ekeby Almby- Odensbacken.

Resandet är i huvudsak enkelriktat, vilket innebär att på morgonen reser de flesta till Örebro och på eftermiddagen åt andra hållet. Utmaningen är då att många bussar går tomma tillbaka, därför behöver peaktrafiken förändras. För att skapa ett utbud som harmoniserar med efterfrågan och för att undvika överbeläggning ska det som förstärkning i peaktid gå direktbuss mellan Odensbacken och Örebro som inte kör in i Ekeby - Almby.

Mellan Örebro och Ekeby- Almby ska det som förstärkning i peaktid gå trafik som inte fortsätter till Odensbacken. Linjerna behöver ha olika numrering för att tydliggöra skillnaderna. Detaljer kring hur många turer som ska omfattas av peaktrafiken klargörs i samband med den detaljerade tidtabellsplaneringen. Övrig tid ska linjens körväg vara Örebro – Ekeby – Almby - Stora Mellösa - Odensbacken. I Örebro ska linjen trafikera Hjälmarvägen, Rudbecksgatan och resecentrum. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas

Örebro – Sköllersta – Pålsboda

Ungefärligt antal dubbelturer	25
Turtäthet	Halvtimmestrafik som stomme Timmestrafik i lågtrafik
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	10
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	7

Stråket Örebro – Sköllersta - Pålsboda är ett starkt stråk med mycket resande. Syftet med linjen är främst arbets- och studiependling. Linjen ska under vardagar angöra resecentrum, universitetet, gamla riksväg 51, Ekeby, Sköllersta och Pålsboda. På helgen ska linjens körväg istället vara över Norra Bro. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Örebro – Norra Bro – Almbro

Ungefärligt antal dubbelturer	14
Turtäthet	Timmestrafik som stomme Förstärkning i peaktid
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är främst arbets- och studiependling i stråket Örebro - Norra Bro - Almbro. Linjen ska angöra centrala delar av Örebro, universitetet, Norra Bro, Almbro. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Hallsberg – Pålsboda

Ungefärligt antal dubbelturer	15
Turtäthet	Timmestrafik som stomme, med utglesning av trafik mitt på dagen Förstärkning i peaktid

Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Landsbygdslinjer

Kumla – Sköllersta – Odensbacken – Hampetorp

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	4
Turtäthet	2 turer på morgonen 2 turer på eftermiddagen
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är främst gymnasiependling i stråket. Utgångspunkten är att trafikupplägget ska kunna utgöras av ett fordon, därför beskrivs den som en linje. Går det att genomföra på ett effektivt sätt med olika fordon mellan Hampetorp - Odensbacken och mellan Kumla -Sköllersta behöver inte sträckan utformas som en linje. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Örebro – Norrbyås

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	4
Turtäthet	2 turer på morgonen 2 turer på eftermiddagen
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är främst gymnasiependling i stråket. Linjen ska angöra centrala delar av Örebro, Ormesta, Stortorp och Hidingsta. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Pålsboda – Hjortkvarn

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	4
Turtäthet	2 turer på morgonen 2 turer på eftermiddagen

Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är att möjliggöra gymnasiependling till och från Hallsberg för boende i Hjortkvarn. Linjens tidtabell prioriterar i första hand byten mot Hallsberg, därefter byten mot Örebro. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Region Örebro län

Tjänsteställe, handläggare
Kollektivtrafikenheten, Simon Lillsunde

Sammanträdesdatum
2022-03-17

Trafikpliktsbeslut för allmän kollektivtrafik i området Örebro- Kumla- Hallsberg- Askersund- Laxå

Inledning

I december 2021 genomfördes omfattande förändringar i utbudet av allmän kollektivtrafik i området Örebro – Kumla – Hallsberg – Askersund och Laxå, vilket också utgör grunden för detta trafikpliktsbeslut. I mars 2022 revideras trafikpliktsbeslutet efter vidare gjorda analyser i stråket. Efter revideringen ingår även trafikplikt på sträckan Kumla - Åbytorp. Detta ändring ska främst ses som en anpassning efter den strategiska inriktning som finns i trafikförsörjningsprogrammet.

I detta trafikpliktsbeslut föreslås hur trafiken ska se ut efter förändringarna. Trafiken från Kumla och Hallsberg österut mot Odensbacken berörs inte i det här trafikpliktsbeslutet.

Genom att besluta om allmän trafikplikt skapar Region Örebro län ramar för trafikbolaget Svealandstrafiken att trafiksätta stråket. Detta beskrivs närmare i Uppdragsavtal mellan Region Örebro län och Svealandstrafiken AB (18RS3110). Efter beslutet kommer Svealandstrafiken att återkomma till Region Örebro län med en rekommendation om trafiken ska upphandlas eller köras i egen regi. Svealandstrafiken kommer efter Region Örebro läns godkännande gå vidare med driftsättningen. Trafikens huvudsakliga struktur beskrivs nedan.

Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer till uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Begreppet allmän trafikplikt är en översättning från ”Public Service Obligation”. Direkt översättning kan göras till ”offentligt serviceåtagande”, vilket innebär att region Örebro län, genom att besluta om allmän trafikplikt tar ansvar gentemot länets invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken.

Trafiken som inryms inom trafikpliktsbeslutet består av elva allmänna kollektivtrafiklinjer med buss. Två av linjerna kan klassas som regionlinjer, en som expressbusslinje och åtta som landsbygdslinjer. Utbudet som detta trafikpliktsbeslut innebär har föregåtts av en större trafikutredning på strategisk nivå. Trafikplikten kommer att verkställas i augusti 2022.

Trafikslag, linjetyper och övergripande syften

Tågtrafiken mellan Örebro och Laxå med de mellanliggande stationerna Kumla och Hallsberg är en central del av trafiken i stråket. Trafiken bedrivs både av kommersiella och offentliga aktörer. Den del av trafiken som utförs med Tåg i Bergslagen hanteras av separat tidigare fattat trafikpliktsbeslut (15RS1752).

Den busstrafik som körs i stråket ska ta hänsyn till tågets utbud och yttäckning och formas så att resmöjligheterna med buss ansluter och kompletterar istället för att överlappa det utbud av resmöjligheter som tåget erbjuder.

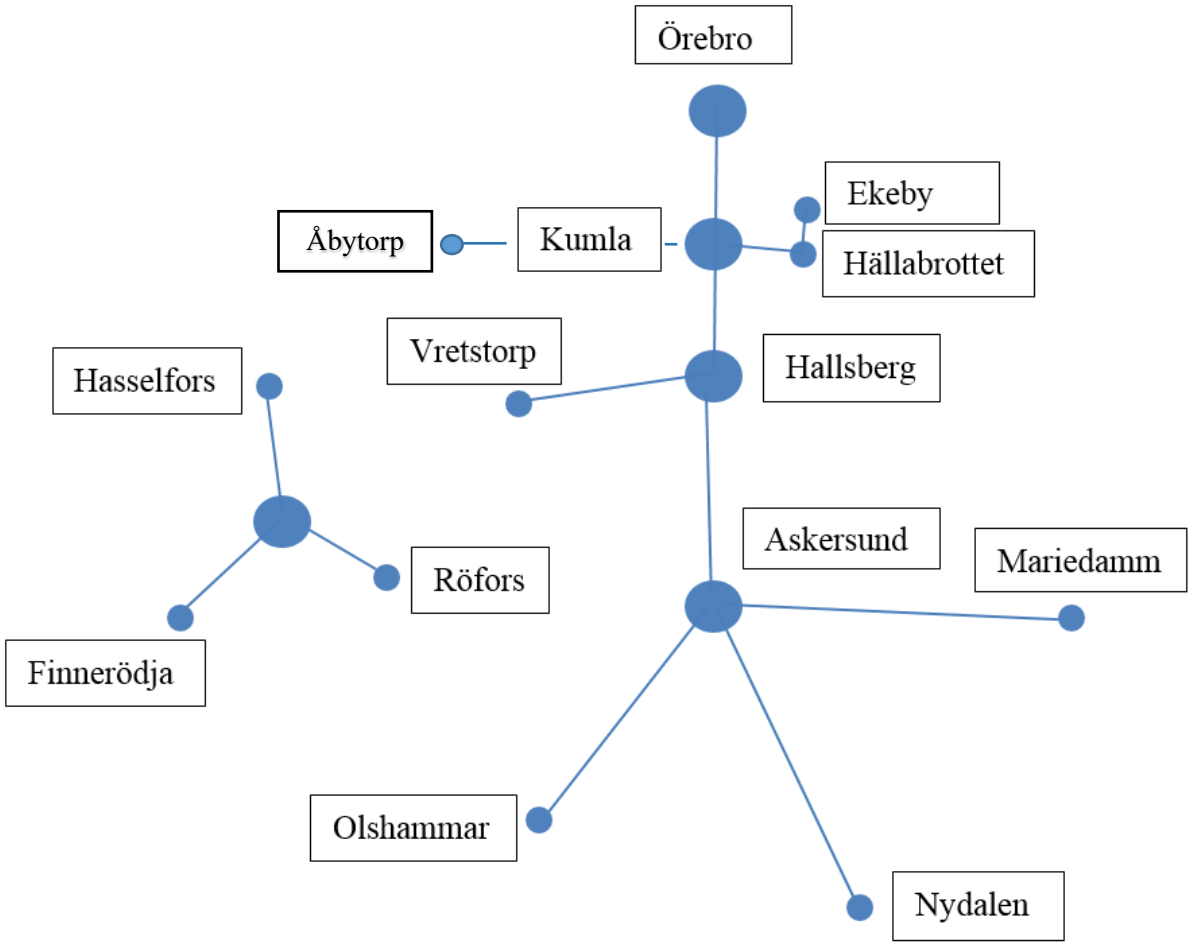
Expresslinjen i stråket har som huvudsakligt syfte att erbjuda arbets- och studiependlingsmöjligheter för boende i tätorterna Askersund och Örebro.

Regionlinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda arbets- och studiependlingsmöjligheter för boende i eller på vägen mellan de större tätorterna. På dessa linjer är utgångspunkten att trafik erbjuds trafik under veckans alla dagar.

Landsbygdslinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda resmöjligheter för boende i områden utanför tätorterna. Antal resmöjligheter är färre än på regionlinjerna och tidtabellerna är knutna till grundskolans och gymnasieskolans ramtider. På dessa linjer erbjuds trafik på vardagar, måndag till fredag (eventuellt endast skoldagar).

Trafikbeskrivning

Illustrationen nedan visar mellan vilka orter det ska gå allmän kollektivtrafik med buss.



Tågtrafik

Trafikplikt för tågtrafiken med Tåg i Bergslagen är fattat sedan tidigare. För att få en övergripande bild av trafiken i stråket finns det med som referens. Tågtrafiken med SJ har Region Örebro län inget mandat över i form av trafikplikt (förutom trafikutbudet som är knutet till Movingo-avtalet). Trafiken med SJ är med som beskrivning för att få en övergripande bild av hur trafiken i stråket ser ut. Västtrafik kör även en del tågturer i stråket.

Örebro – Kumla – Hallsberg

Halvtimmestrafik med Tåg i Bergslagen och SJ i samverkan.

Örebro – Laxå
Varannantimmestrafik med SJ, insatsturer med Tåg i Bergslagen vid pendlingstider.

Regionlinjer

Regiontrafik innebär att utbudet är relativt jämt över hela trafikdygnet, oftast med tätare trafik i peaktid. Körvägarna är gena, vilket skapar korta restider. Linjerna har trafik både på veckodagar och på helgdagar.

Kumla– Mosås – Marieberg – Örebro

Ungefärligt antal dubbelturer	35
Turtäthet	Halvtimmestrafik 6-19 (möjlig timmestrafik i lågtrafik) Timmestrafik 19-23
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	11
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	8

Syftet med linjen är arbets- och studiependling mellan Kumla och Örebro via Mosås och Marieberg. Linjen kommer att börja vid området Klockarbacken och ges en mer yttäckande körväg ut ifrån Kumla centrum. Vid Marieberg köpcenter kommer körvägen vara rak på gamla Kumlavägen och angöra Rävegrävevägen. Vid Aspholmen kommer linjen angöra arbetsplatsområdena vid Gustavsvik. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas

Kumla– Hallsberg –Åsbro –Askersund

Ungefärligt antal dubbelturer	25
Turtäthet	Halvtimmestrafik 6-9, 15-18 Timmestrafik 9-15, 18-23
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	5
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	5

Syftet med linjen är arbets- och studiependling mellan Kumla- Hallsberg- Åsbro och Askersund. Linjen kommer angöra arbetsplatsområden vid Sannahed och arbetsplatsområdet vid anstalten i Kumla vilket ger något längre körtid. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas

Expresslinje

Expresslinje innebär att fokus läggs på resor mellan två tätorter med få eller inga stopp längs vägen däremellan. Fordonen håller hög komfort och det är gena körvägar.

Askersund– Åsbro– Örebro

Ungefärligt antal dubbelturer	14
Turtäthet	Halvtimmestrafik: 6-8, 15-18 Varannantimmestrafik 8-15, 18-21
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	5
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är arbets- och studiependling mellan Askersund och Örebro. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas

Landsbygdslinjer

Landsbygdslinjer innebär att det är lägre turutbud än för regionlinjer. För att linjerna ska kunna nyttjas som skolskjutslinjer behöver det finnas anpassning mellan skolornas start- och sluttider och turtiderna för busstrafiken. Landsbygdslinjerna trafikeras endast under veckodagar (med undantag för sträckan Hallsberg- Vretstorp). Körvägarna är mer yttäckande

Kumla - Åbytorp

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	4
Turtäthet	Timmestrafik 7, 15-18
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är arbets- och studiependling för målpunkterna Kumla - Åbytorp. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Kumla– Hällabrottet – Ekeby

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	13
Turtäthet	Timmestrafik som stomme
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är arbets- och studiependling för målpunkterna Ekeby och Kumla via Hällabrottet. Linjen kommer i stort behålla sin nuvarande körväg, några förändringar kan tillkomma. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas

Hallsberg –Vretstorp

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	17
Turtäthet	Timmestrafik som stomme
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	3
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	2

Syftet med linjen är arbets- och studiependling för målpunkterna Hallsberg- Vretstorp. Eventuellt kan linjen behöva förstärkas med halvtimmestrafik i peaktid. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Laxå – Röfors

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	6
Turtäthet	Timmestrafik 7-8, 15-18
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är arbets- och studiependling mellan Laxå och Röfors. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Laxå – Hasselfors

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	5
Turtäthet	Timmestrafik: 7-8, 15-17

Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är arbets- och studiependling mellan Laxå och Hasselfors. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Laxå – Finnerödja

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	7
Turtäthet	Timmestrafik 6-8, 15-18
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är arbets- och studiependling mellan Laxå och Hasselfors. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Askersund – Hammar – Nydalen

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	5
Turtäthet	Timmestrafik 7, 15-18
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är arbets- och studiependling mellan Askersund- Hammar- Nydalen. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Askersund – Åmmeberg – Zinkgruvan – Mariedamm

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	4
Turtäthet	Timmestrafik: 7, 15-18
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är arbets- och studiependling mellan Askersund- Åmmeberg- Zinkgruvan- Mariedamm. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Askersund – Olshammar

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	4
Turtäthet	Timmestrafik 7, 15-18
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

Syftet med linjen är arbets- och studiependling mellan Askersund- Olshammar. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Region Örebro län

9

Anmälnings- och meddelandeärenden till samhällsbyggnadsnämnden 17 mars 2022

22RS343

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Nathalie Bäckbring

Sammanträdesdatum
2022-03-17

FöredragningsPM
Dnr: 22RS343

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Anmälnings- och meddelandeärenden till samhällsbyggnadsnämnden 17 mars 2022

Förslag till beslut
Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna redovisningen.

Sammanfattning
Anmälningsärenden:
Delegationsrapport Samhällsbyggnadsnämnden januari 2022
Delegationsrapport Samhällsbyggnadsnämnden februari 2022
Sammanställning färdtjänstbeslut vecka 1-9

Meddelandeärenden:
§12 RS Tidsplan för verksamhetsplan med budget 2023 och uppföljning 2022

Beslutsunderlag
FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-03-17, anmälnings- och meddelandeärenden

Johan Ljung
Områdeschef

Postadress
Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se