



# Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2022- 2033

Version: 1

# **Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2022-2033**

2022-10-07

# Förord

Människor har olika behov och vardagsliv och vill därför förflytta sig på olika sätt. Vi vill bidra till att detta ska kunna ske både utifrån den enskildes behov, men också på ett så hållbart sätt som möjligt. Därför ser vi positivt på att det i kommande länsplan är fokus på att utveckla möjligheterna i länet så att fler kan kombinera kollektivtrafiken med andra transportslag för att komma till arbete, skola eller fritidsaktivitet. Även att det ska vara både möjligt och enklare att gå och cykla i våra kommunhuvudorter liksom på landsbygden och ta bilen där den behövs. Ett gott liv ska vara möjligt oavsett var man bor i länet.

Näringsliv, offentlig verksamhet och i slutändan alla invånare har också behov av fungerande transporter av varor och gods. Här har regionen en viktig roll genom dialoger med Trafikverket, grannlänerna, EU-institutioner och transportaktörer för att skapa effektiva och resurssnåla flöden som minskar klimatbelastningen.

Region Örebro län har regeringens uppdrag att upprätta en länsplan för regional transportinfrastruktur för åren 2022–2033 med en ekonomisk ram på 1 161 miljoner kronor. Länsplanen 2022–2033 är målstyrd där åtgärder prioriteras utifrån deras bidrag till måluppfyllelse och fortsatt regional utveckling. Vi tar höjd för den utveckling vi vill ha för framtiden och utvecklar transportinfrastrukturen för hållbara resor och transporter i hela länet. Länsplanen kommer inte ensamt kunna åstadkomma en hållbar utveckling, men den är en del i pusslet och ger inriktning för fortsatt arbete att utveckla Örebro läns transportsystem.

Länsplanens övergripande mål, prioriterade funktioner och strategier lägger grunden för ett långsiktigt arbete med att utveckla infrastrukturen för framtiden. Genom att hålla i detta och fortsatt fokusera på gång, cykel och ökad andel kollektivtrafik samt godstransporter på järnväg minskar vi transportsystemets klimatpåverkan, vi höjer trafiksäkerheten och ökar tillgängligheten i länet. I bilaga 4 beskrivs planens konsekvenser och effekter på miljö och sociala faktorer.

Framtagandet av länsplanen har letts av en politisk styrgrupp bestående av presidiet för nämnden för samhällsbyggnad. Dialog och förankring av arbetet och länsplanens innehåll har framför allt skett genom öppna dialogmöten. Till dessa möten har representanter från kommuner, regionen, länsstyrelsen, näringslivets organisationer, politiska partier och andra intresseorganisationer både inom och utanför länet bjudits in, för att diskutera behov och önskemål, inriktning och strategiska val samt objektprioritering. Under perioden 14 oktober 2021 till 21 januari 2022 skickades förslaget till länsplan på remiss. I bilaga 5 sammanställs inkomna synpunkter och ändringar från remissversionen.

Länsplanen är kopplad till relevanta mål, strategier och planer från internationell nivå till kommunernas önskan om nya cykelvägar. Detta lägger grunden för en fortsatt utveckling av Region Örebro län som logistikregion, för fortsatt regionförstoring och som en bättre plats att leva och verka i.

Andreas Svahn (S)  
Regionstyrelsens ordförande

Nina Höjjer (S)  
Ordförande i Kollektivtrafiknämnden

# 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 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 måloppfyllelse 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 sinsemellan, däremot finns en hierarki bland strategierna. Detta ger stöd i val av åtgärder och vid hantering av målkonflikter. Strategierna är:

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

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 satsningar på det mindre statliga vägnätet.

Örebro län	Summa 2022-2033	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Planram	1161	Fördelning		
Större vägombyggnationer	289	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro	133	133		
Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö*	90	90		
Länsväg 244 Lilla Mon-Stribergskorset*	66			66
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	306	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Grythyttan-Hällefors	39	39		
Norra Bro-Almbro	37		37	
Sannahed-Ralavägen	36		36	
Östansjö-Hallsberg**	50		50	
Cykelåtgärder** (pott)	144	10	64	70
Utvecklingsåtgärder	100			
Samfinansiering av nationell plan	54	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Frövi bangård (cykelbro)	34		34	
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	330	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Snabbussar Örebro (BRT)	120	70	50	
Regionbussarnas framkomlighet	50			50
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	145	31	35	79
Enskilda vägar	15	3	3	9
<b>Planeringsutrymme</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27</b>
<b>Totalt (inkl. samfinansiering)</b>	<b>1227</b>	<b>410</b>	<b>382</b>	<b>435</b>
*Varav samfinansiering från Nationell plan till mötesfria vägar	21	21		
**Varav samfinansiering från Nationell plan cykelvägar	45		20	25

Förändringar har gjorts i avsnitt 1.3, 6 och 7. Avsnitt 6.5.1 och 7.5 är nya avsnitt helt tillägnade den tekniska justeringen.

## Innehåll

Förord 3	
Sammanfattning .....	5
1. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033.....	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
2. Mål och planer som påverkar länsplanen .....	14
3. Länsplanens mål och inriktning.....	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
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
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-förordningen	44



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 .....	50
5.3.11	Örebro-Nora-Hällefors .....	50
5.3.12	Lindesberg-Arboga .....	51
5.3.13	Askersund-Laxå-Degerfors-Karlskoga-Hällefors .....	52
5.3.14	Karlskoga-Nora .....	52
5.3.15	Karlskoga, Gytorp 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
6.1	Större vägombyggnationer, 289 mnkr .....	56
6.1.1	Riksväg 51, Kvarntorp-Almbro, 133 mnkr .....	56
6.1.2	Riksväg 63, Förbifart Hjulsjö, 90 mnkr .....	57
6.1.3	Länsväg 244, Lilla Mon – Stribergskorset, 66 mnkr .....	57
6.2	Mindre åtgärder på regionalt vägnät .....	57
6.2.1	Kollektivtrafik, 75 mnkr .....	57
6.2.2	Cykel, 306 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 .....	62
6.3.3	Samfinansiering av åtgärder i nationell plan .....	63
6.4	Statlig medfinansiering .....	64
6.4.1	Strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar .....	64

6.5	Planeringsutrymme, 27 mnkr .....	66
6.5.1	Teknisk justering på grund av stora kostnadsförändringar	
	2023	66
7.	Ekonomisk fördelning av planen .....	67
7.1	Fördelning över planperioden .....	67
7.2	Fördelning mellan åtgärdsområden .....	69
7.3	Fördelning mellan trafikslag .....	70
7.4	Sam- och medfinansiering .....	71
7.5	Utfall på grund av teknisk justering 2023 .....	72
8.	Samband med nationell plan och grannlänens planer .....	73
8.1	Nationell plan .....	73
8.2	Grannlänens planer .....	73
9.	Effektbeskrivning .....	75
9.1	Strategisk hållbarhetsbedömning .....	75
9.1.1	Bedömning av effekter .....	75
9.2	Effekter på tillväxt och bostadsbyggande .....	76

# 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 2022-2033, miljöåtgärder samt bärighetsåtgärder.

Den regionala planen för transportinfrastruktur innehåller medel för investeringar på regionala statliga vägar för person- och godstransporter samt för kollektivtrafik, cykel och 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. Länsplanen visar hur fördelningen av medlen för perioden ser ut, vilka prioriteringar som gjorts och hur dessa prioriteringar motiveras.

Trafikverket är den myndighet som ansvarar för att genomföra åtgärder i både den nationella och i de regionala transportinfrastrukturplanerna.

## 1.2 Underlag, mål och inriktning

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

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.

Ändring som gjorts handlar om en mer generell beskrivning av ansvarig nämnd, eftersom det kan ändras, samt ett tillägg angående revideringen att kostnadsökning kan pådrivas av krig och inflation.”

## 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 ansvarig nämnd 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 chefsamverksgruppen 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

Åtgärder som ligger på kommunalinфраstruktur 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 preciserar vad som ska hända med länsplanens cykelpott ska Trafikverket i sitt uppdrag att genomföra länsplanen även genomföra cykelplanen.

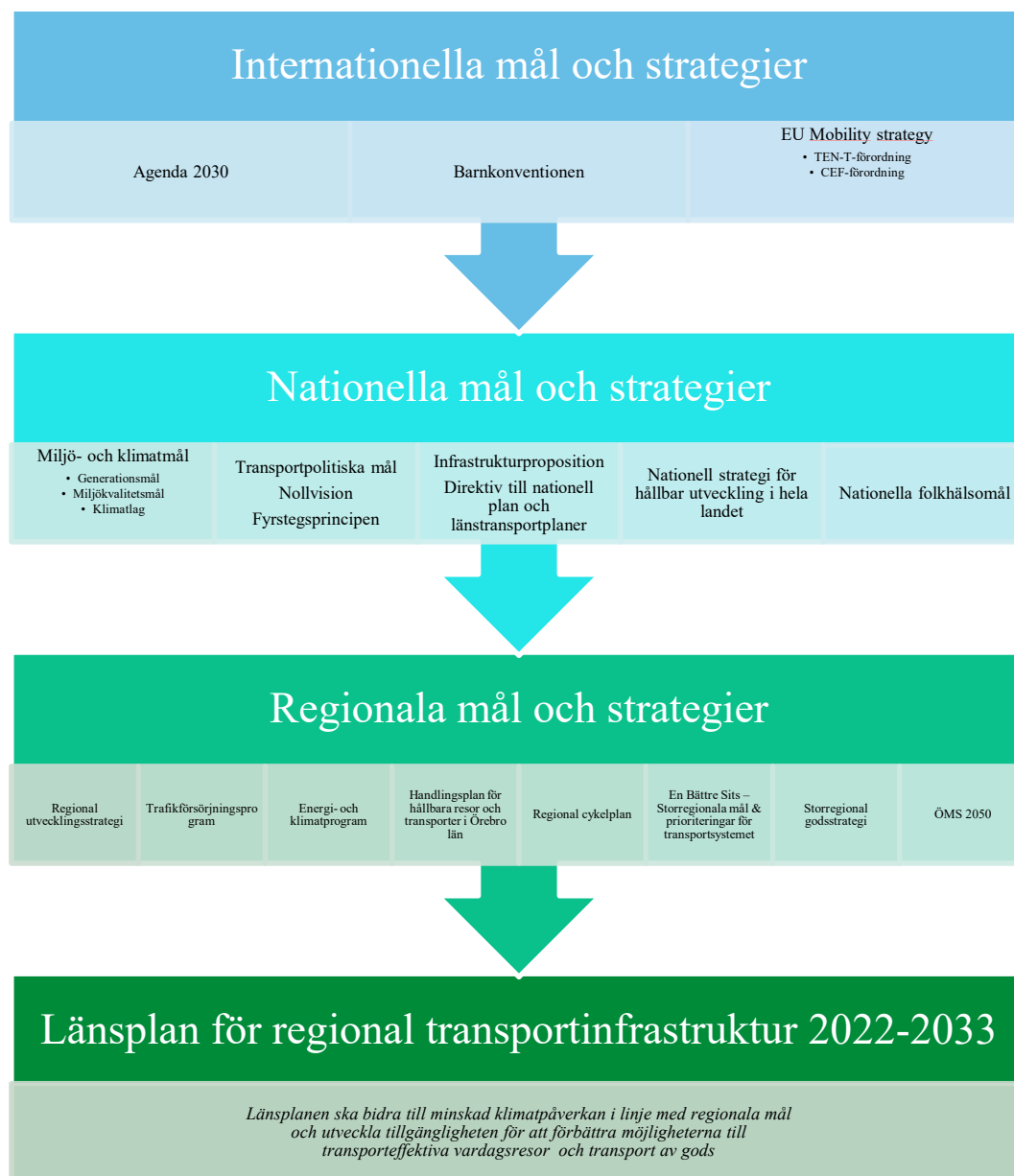
### **1.3.2 Ändring och uppföljning**

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. Andra anledningar kan vara generella kostnadsförändringar som påverkar investeringsindex på grund av krig eller inflation. En revidering ska stämmas av med Trafikverket, länsstyrelsen och länets kommuner samt andra berörda myndigheter och en kopia ska skickas till regeringen.

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

## 2. Mål och planer som påverkar länsplanen

Länsplanen är målstyrd och ska bidra till ett antal övergripande och även konkreta mål på olika nivåer. När vi har tagit fram länsplanen har vi tagit hänsyn till olika mål och initiativ på internationell, nationell, storregional och regional nivå. Bilden nedan ger en översikt. I bilaga 1 finns en fullständig beskrivning av det länsplanen förhåller sig till.



### 3. Länsplanens mål och inriktning

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

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 av planen 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

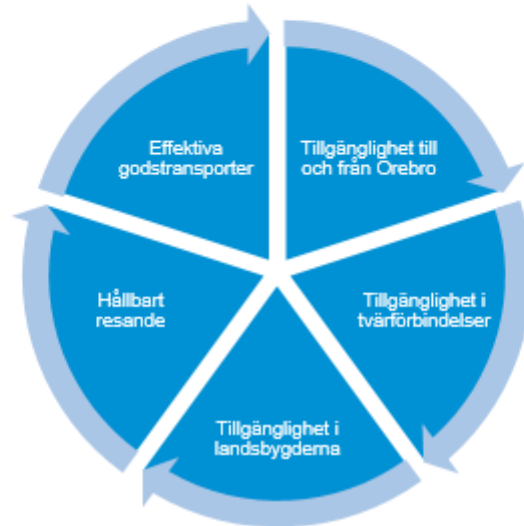
Nedan formuleras ett *övergripande mål* för länsplanen. Planens mål följs av ett antal prioriterade *funktioner* som konkretiserar målet och beskriver det önskade läget i transportsystemet på längre sikt. När vi når funktionerna om hållbart resande, effektiva godstransporter och tillgänglighet i olika 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.

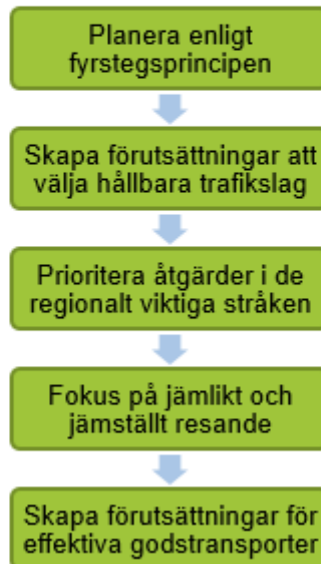
## Övergripande mål för länsplanen:

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





### 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<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> <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<sup>2</sup>. 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**

---

<sup>2</sup> <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. Åtgärder ska också bidra till att öka konkurrenskraften för logistiknäringen som helhet och att stärka regionens logistikläge.

## 4. Detta är Örebro län

### 4.1 Örebro län i korthet

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

Örebro län genomkorsas av Sveriges största transportleder för gods, både på väg och på järnväg. Tillsammans utgör Västra stambanan, Mälarenbanan, 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 inblandad 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*.<sup>3</sup>

- *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

---

<sup>3</sup> 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<sup>4</sup>. 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

---

<sup>4</sup> 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 gods företag 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 jämnt 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<sup>5</sup>. 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<sup>6</sup>.

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

---

<sup>5</sup> Rapport – jämställdhet och transportsystemet. 2020. Vinnova.

<sup>6</sup> 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.

## 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.

Kommungrupp	Livsmedelsbutik			Grundskola			Vårdcentral		
	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 transportererna 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<sup>7</sup> 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 som attraktiv att bo på och det gäller både befintligt

---

<sup>7</sup> 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-Mälardalenregionen. 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
Ö R E B R O  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
Ö R E B R O  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 transportererna 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 tätbebyggt 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 hållplats-handbok 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

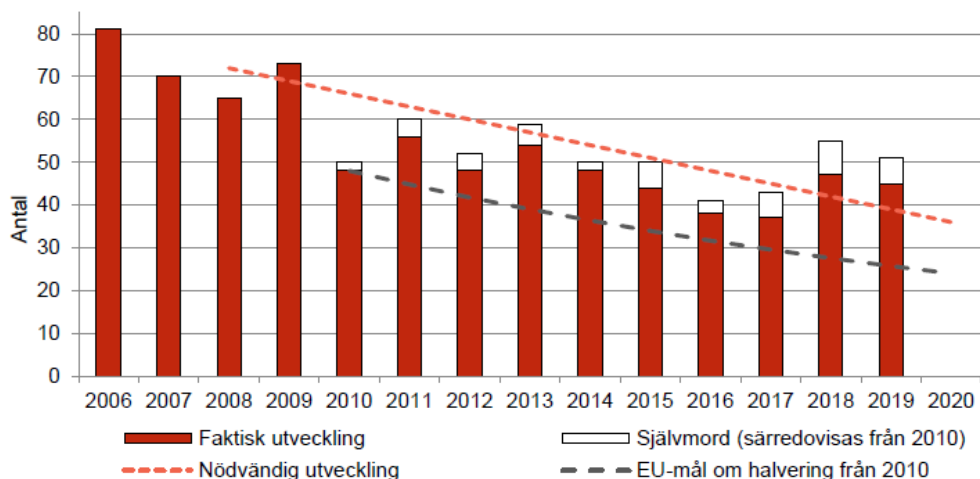
Trafikverket har gjort en sammanställning av trafiksäkerhetsläget i Trafikverket Region Öst till länsplanen, se bilaga 3. Trafikverket Region Öst består av det geografiska området Örebro, Västmanlands, Uppsala, Södermanlands och Östergötlands län. Nedan följer ett sammanfattande utdrag och precisering för Örebro län samt bearbetning av försäkringsbolaget Folksam rapporten *Hur kan dödsolyckor med fotgängare på kommunalt och statligt vägnät undvikas?* (2020) och *Analys av dödsolyckor med cyklisterna 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-/hjälm användning 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.

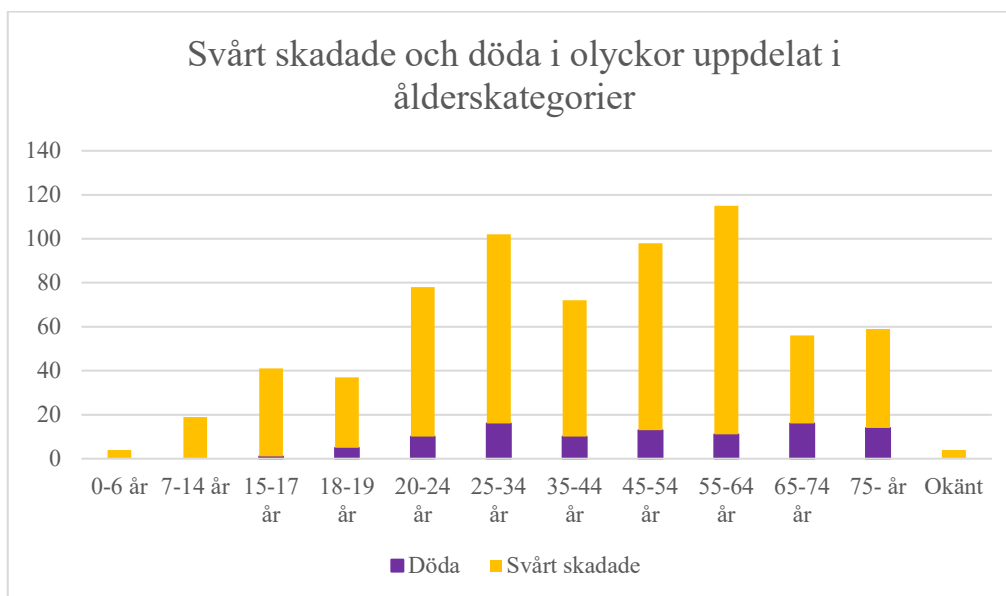
Enligt Trafikverket är inte utvecklingen i linje med målet och det går inte att se någon märkbar skillnad mellan länen i Trafikverket Region Öst.



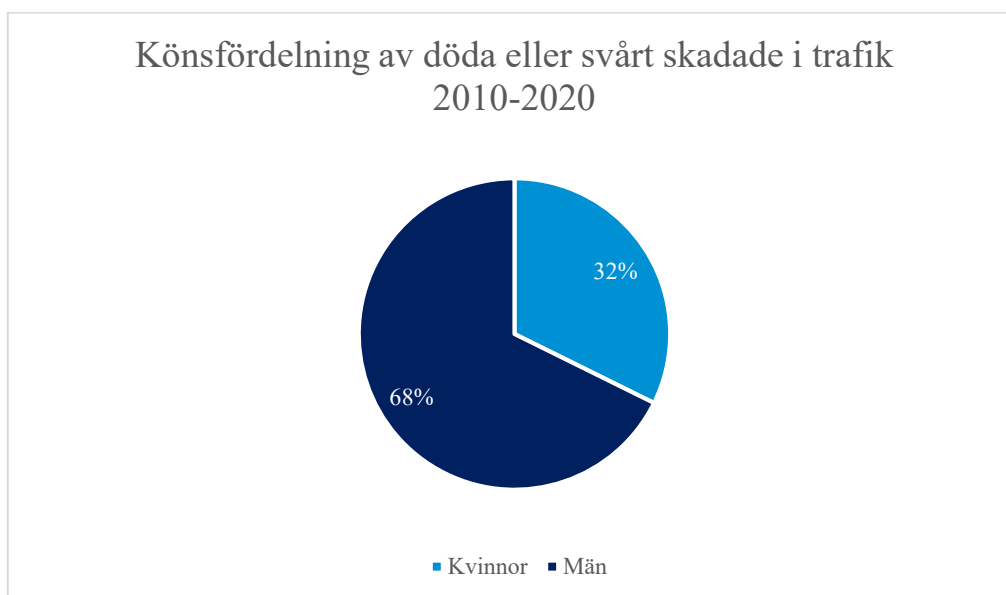
Figur 4. Antal omkomna i vägtrafikolyckor i Region Öst 2010–2019 (inklusive självmord) samt nödvändig utveckling till 2020. Stjärnan representerar etappmålet referensår, 2007 och beräknas som medelvärdet av 2006–2008 vilket är 51 antal omkomna. Källa: Strada

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 motorcyklister 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 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.<sup>8</sup>

### **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.

---

<sup>8</sup> 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 passagera i Trafikverket Region Öst säkra (lägre än nationellt genomsnitt), 31 procent av passagera på det statliga regionala vägnätet och 20 procent av passagera på det kommunala vägnätet. För det statliga regionala vägnätet anses 56 procent av passagera 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<sup>9</sup>

- 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<sup>10</sup> medan

---

<sup>9</sup> Hur kan dödsolyckor med fotgängare på kommunalt och statligt vägnät undvikas? Folksam, 2020.

<sup>10</sup> Analys av dödsolyckor med cyklister på statligt och kommunalt vägnät. Folksam, 2018.



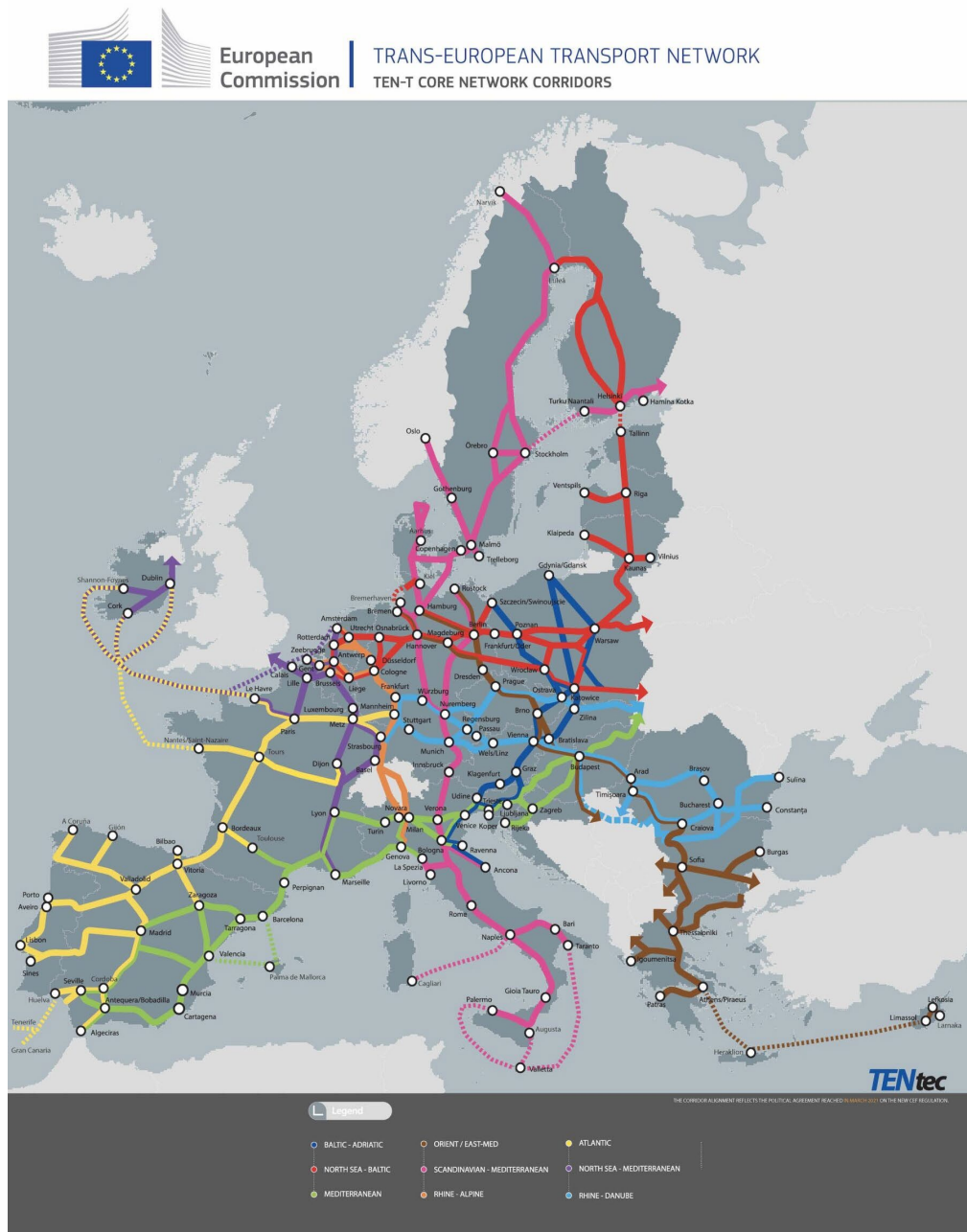
en GC-bana inom befintlig vägbredd endast har 1-3 procent effekt och intrångsskydd endast 1 procent. I korsningar har hastighetsäkrade GCM-passager 25 procent effekt och byggande av tunnel eller gångbro 11 procent positiv effekt.

### 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 multimedalt 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
- Mälardalens hamnar

### 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 till Kristinehamn och vidare mot Karlstad och Oslo via Värmlandsbanan. Den länken som möjliggör restid på under tre timmar Oslo-Stockholm. Det är en tydlig brist som skulle bidra mycket till att utveckla det regionala resandet i öst-västlig riktning och förstora och knyta ihop olika arbetsmarknadsregioner när den åtgärdas.

Österut är både Mälardalensbanan och Svealandsbanan av begränsad betydelse för godstrafik men är av stor betydelse för den storregionala pendlingen. Mellan Örebro och Arboga går Mälardalensbanan 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 Mäljarbanan
- 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 regionalstågtrafiken 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 tågssystem når Hallsberg. Västra Stambanan är också det enda betydande stråket på järnväg för godstransporter mellan Stockholm och landets västra delar. Även stora delar av godsflöden mellan Centraleuropa och Stockholm går via Hallsberg på grund av rangering i Hallsberg.

Riksväg 52 är ett interregionalt stråk mellan Örebro län och Sörmlands län som är viktig för vägtransporter söder om Hjälmarens 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
- Norabans 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 Mäljarbanan och Svealandsbanan till Västerås, Eskilstuna, Stockholm och Arlanda. En gren av Mäljarbanan/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

Alla siffror har justerats i enlighet med nya kostnadsberäkningar som även kan hittas i tabellen i början av dokumentet samt i kapitel 7. Vi har försökt att vara tydliga med vad som har förändrats, detta förklaras i avsnitt 6.5.1 och 7.5. I avsnitt 7 visas också en skillnad mellan första versionen av länsplan och den tekniskt justerade länsplanen. Avsnittet läses med fördel tillsammans med tabellen i kapitel 7.

## 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 kapitel 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 pågå 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.

### 6.1 Större vägombyggnationer, 289 mnkr

*Varav 58 miljoner kronor är stöd från Nationell plan.*

#### 6.1.1 Riksväg 51, Kvarntorp-Almbro, 133 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 fortsatt från nationell plan för åren 2023-2027 och motsvarar 16 procent av upparbetade medel under den perioden. De medel 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.

Vi har fått besked om hur stödet är utformat nu. Det fanns inte någon sådan formulering när länsplanen skulle beslutas. Nu har vi lagt in formuleringen Trafikverket beslutat om.



### **6.1.2 Riksväg 63, Förbifart Hjulsjö, 90 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 tidigare lagts tack vare ökat utrymme i budget och byggstart skedde 2020. Objektet har belastat tidigare länsplaner med kostnader. Totalt kostar projektet 115 mnkr.

### **6.1.3 Länsväg 244, Lilla Mon – Stribergskorset, 66 mnkr**

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, 306 mnkr**

*Varav 44 miljoner kronor är stöd från Nationell plan.*

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, 39 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 52 mnkr.

#### **Sannahed-Ralavägen, 36 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, 36 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 och därefter till Kvarntorp på utan att behöva korsa väg 51.

### **Östansjö – Hallsberg, 50 mnkr**

Trafikverket bygger dubbelspårsprojekt Hallsberg – Degerön som ska vara klart 2030. I projektet ingår att bygga om väg 529 i ny sträckning. Trafikverket planerar att bygga cykelväg längs med väg 529 i den nya sträckningen. En vägplan är beställd för att 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 genom att samordna åtgärderna.

### **Stöd till regionala cykelvägar i Nationell plan**

I Nationell plan finns ett stöd för byggande av regionala cykelvägar med krav att medel ska gå till liknande åtgärder. Medel som frigörs i cykelpotten via Nationella planens stöd till statliga cykelvägar ska prioriteras till att bygga mer cykelinfrastruktur utifrån prioriteringslistan i den regionala cykelplanen för Örebro län och trimningsåtgärder för cykel identifierade i åtgärdsvalsstudier. Stödet till Örebro län är 30 procent av de medel som är avsatta i namngivna objekt för perioden 2022-2027, totalt 44 miljoner kronor.

Stycket är uppdaterat utifrån beslut om stöd i Nationell plan.

### **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 asfaltvägar 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, 34 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. 34 miljoner kronor är avsatta till samfinansiering av ombyggnationen av Frövi bangård tillsammans med Lindesbergs kommun och Trafikverkets nationella plan för transportsystemet.

#### **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, 120 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 ska ske via både kommunala medel och via statliga medel i länsplanen. Örebro kommun planerar också för att söka stadsmiljöavtal för byggandet av etapp två. Länsplanen kan enligt nuvarande avtal medfinansiera 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. Ett tilläggsbeslut kommer att tas fram på grund av ökade kostnader i objektet. Totalt 30 miljoner kronor har tagits från planeringsutrymmet i länsplanen för att hantera kostnadsfördyringar. Motsvarande summa krävs från Örebro kommun.

Texten är uppdaterad med några rader om det tilläggsbeslut som krävs för att kunna genomföra etapp 1 av utbyggnaden.



### **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 på framförallt Östra Bangatan.

### **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, 27 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 namngivna objekten utan att påverka övriga satsningar. Detta gäller även namngivna objekt på kommunalt vägnät, vilket kräver ett tilläggsbeslut om statlig medfinansiering från Trafikverket.

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

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

### 6.5.1 Teknisk justering på grund av stora kostnadsförändringar 2023

Trafikverket har i sin indexuppföljning identifierat 2021-01-01 som ett datum då en period av onormala priser startade. Anledningarna till detta är flera men bland annat kan nämnas pandemi, Rysslands attack mot Ukraina och kraftigt ökad inflation. Detta har påverkat kostnader för investering i transportinfrastruktur kraftigt och därför genomförs en teknisk justering av länsplanen under 2023.

Totalt sett har de objekt som fanns i den beslutade versionen från 2022 stigit med nästan 100 miljoner kronor. Det motsvarar hela planeringsutrymmet på 92 miljoner kronor som fanns. Till viss del hjälper samfinansiering av cykelvägar och mötesfria vägar från Nationell plan till med hanteringen av detta, men det var inte syftet med dessa stöd. Hur regeringen och Trafikverket hanterar kostnadsfördyringarna i framtiden får tiden utvisa. Trafikanalys och Riksrevisionen har i uppdrag från regeringen att granska Trafikverkets arbete med kostnadskontroll. Efter den tekniska justeringen återstår 27 miljoner kronor i planeringsutrymmet för resterande planperiod.

Texten uppdaterad för att rent praktiskt kunna tillskjuta medel även till namngivna objekt på kommunalt vägnät.

Ett nytt stycke har lagts till med anledning av teknisk justering. Stycket ger bakgrundsförklaring till varför justeringen behöver göras och bidrar med resonemang till vägvalen i förslaget till justering.”

## 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 medel för åtgärder som är aktuella för genomförande där till exempel eventuell vägplan tagits fram. År 4-6 innehåller medel för sådant som är prioriterat sedan tidigare och åtgärder är på gång, där exempelvis vägplanearbete pågår. År 7-12 är den del av länsplanen där medel placeras för att visa vilka objekt som är viktigast att utreda. Medlen kan prioriteras om vid nästa planrevidering.

I förhållande till de preliminära planramarna är planen relativt framtung under planens år 1-3. Detta beror delvis på att Kvarntorp-Almbro försenats och delvis på att Förbifart Hjulsjö tidigare lagts, tack vare pengar från Nationell plan för bygge av mötesfria vägar. Även projektet för snabbussar i Örebro är framflyttat tidsmässigt och bidrar till detta. Stöd från Nationell plan har givit mer balans i planen mellan åren.

Många av de mindre 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.

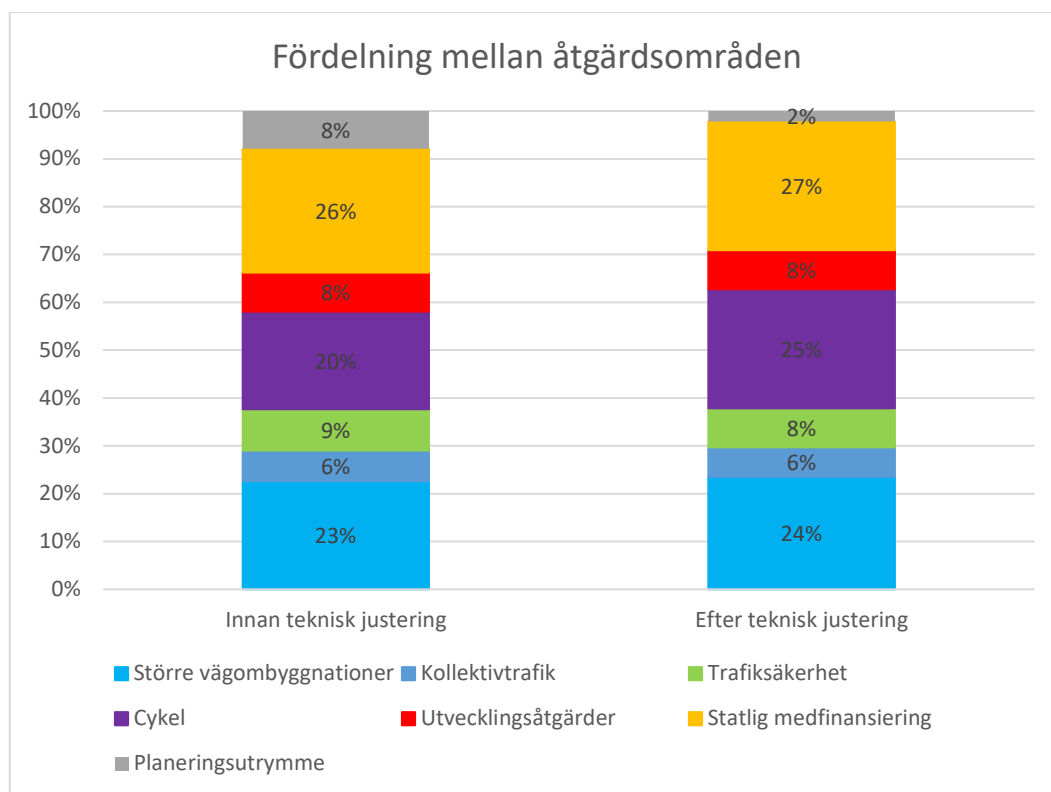
Sam- och medfinansiering av större åtgärder på nationell respektive kommunal infrastruktur är fördelad över tid enligt de avsiktsförklaringar som finns mellan berörda parter. I utvecklingspotten finns pengar till utredningar för alla år och där ingår även åtgärder på det mindre statliga vägnätet. Medel för åtgärder ligger i slutet av planperioden.

Örebro län	Summa 2022-2033	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Planram	1161	Fördelning		
Större vägombbyggnationer	289	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro	133	133		
Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö*	90	90		
Länsväg 244 Lilla Mon-Stribergskorset*	66			66
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	306	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Grythyttan-Hällefors	39	39		
Norra Bro-Almbro	37		37	
Sannahed-Ralavägen	36		36	
Östansjö-Hallsberg**	50		50	
Cykelåtgärder** (pott)	144	10	64	70
Utvecklingsåtgärder	100			
Samfinansiering av nationell plan	54	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Frövi bangård (cykelbro)	34		34	
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	330	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Snabbussar Örebro (BRT)	120	70	50	
Regionbussarnas framkomlighet	50			50
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	145	31	35	79
Enskilda vägar	15	3	3	9
<b>Planeringsutrymme</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27</b>
<b>Totalt (inkl. samfinansiering)</b>	<b>1227</b>	<b>410</b>	<b>382</b>	<b>435</b>
*Varav samfinansiering från Nationell plan till mötesfria vägar	21	21		
**Varav samfinansiering från Nationell plan cykelvägar	45		20	25

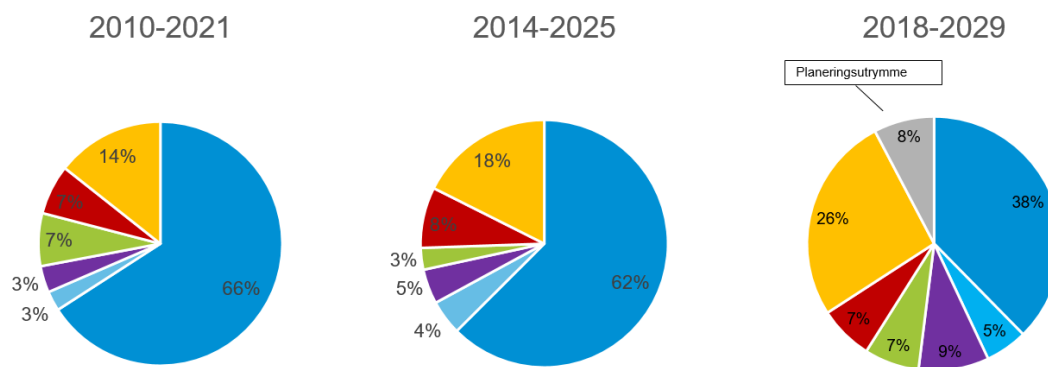
## 7.2 Fördelning mellan åtgärdsområden

I figur 9 nedan visas fördelningen av medel 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 289 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. 330 mnkr (26 procent) läggs på att medfinansiera kommunal och enskild infrastruktur. I planen finns 27 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.

Efter tekniska justeringen är det små skillnader som syns. De två största är att planeringsutrymmet minskat samtidigt som cykel, större vägombyggnationer och statlig medfinansiering ökat.



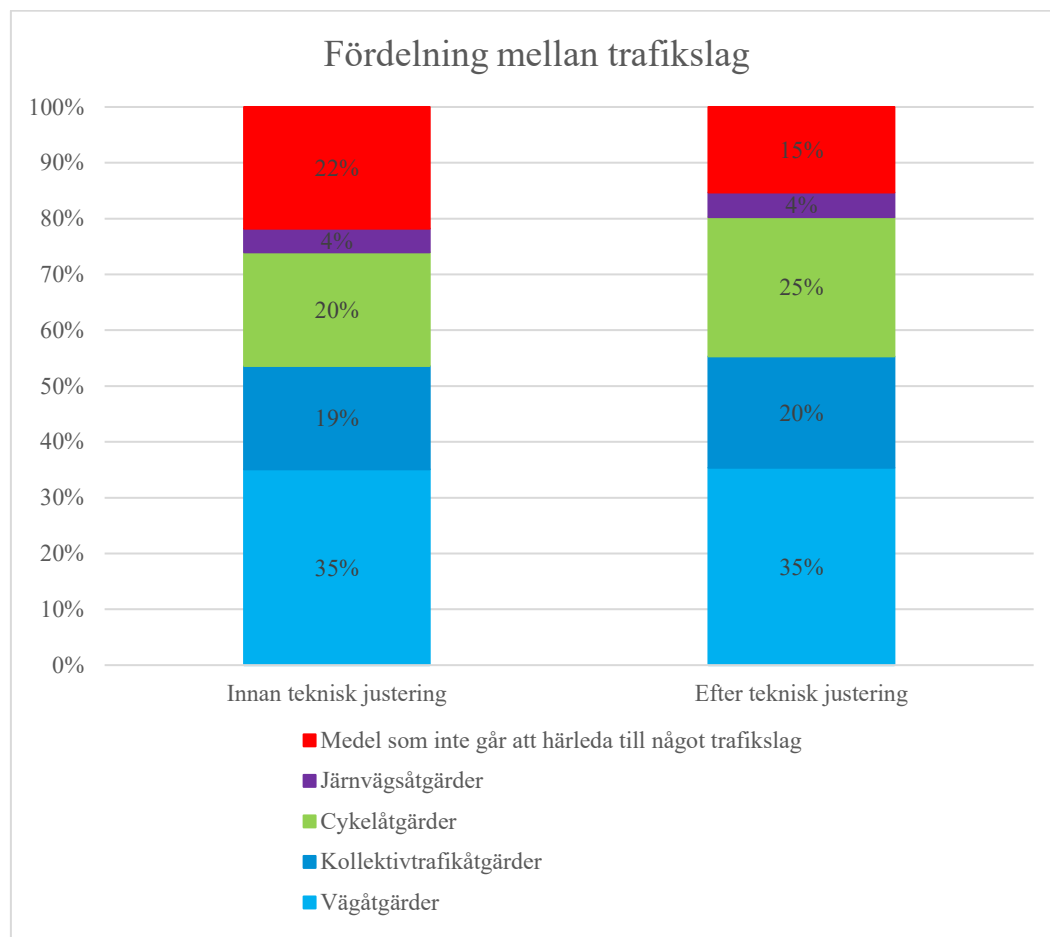
Figur 9. Procentuell fördelning av planramar i länsplan för 2022-2033 på åtgärdsområden



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 vägombbyggnationer ryms till exempel också åtgärder för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. I figur 11 visas fördelningen av medel mellan trafikslag.

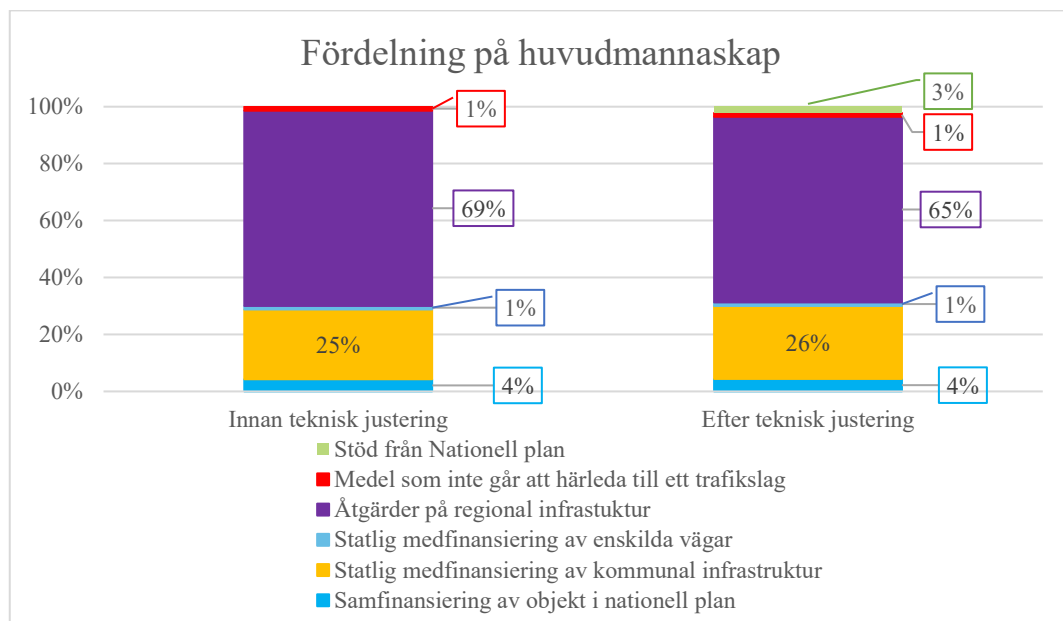


Figur 11. Procentuell fördelning av planramar i länsplan 2022-2033 fördelat på trafikslag.

Fördelat på trafikslag läggs cirka 434 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 306 mnkr härledas efter stöd från Nationell plan. 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 trafiksäkerhetspotten kan komma att gynna kollektivtrafikresenärer och oskyddade trafikanter. I denna plan läggs 54 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 plattformanslutning 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 kommunal och enskild infrastruktur samt samfinansiera nationell 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.

Detta är ett nytt avsnitt med anledning av den tekniska justeringen. Avsnittet ger mer djupgående information om hur medel från planeringsutrymmet och stöd från Nationell plan har fördelats mellan de olika objekten.

## 7.5 Utfall på grund av teknisk justering 2023

Kostnadsfördyringar i de namngivna objekten uppgår till totalt 100 miljoner kronor år 2023 mot kostnaden som skrevs in i länsplanen inför beslutet i Regionstyrelsen i april 2022. Siffrorna förblev oförändrade vid beslut i Regionfullmäktige i oktober 2022.

De större vägobjekten Lilla Mon-Stribergskorset och Förbifart Hjulsjö har kunnat hanteras av det stöd som finns i Nationell plan för mötesseparering. Anledningen är att potten ska riktas till ”mer trafiksäkerhetsåtgärder” och båda övriga namngivna objekt är sådana. Av de 21 miljoner kronor som tilldelats Kvarntorp-Almbro har 15 miljoner kronor fördelats till Förbifart Hjulsjö och resterande 6 miljoner kronor har gått till länsväg 244 Lilla Mon-Stribergskorset.

Tre av fyra namngivna cykelobjekt har hanterats med hjälp av planeringsutrymmet i länsplanen. Det stöd som finns i Nationell plan för byggande av regionala cykelvägar tillåter inte att medlen skulle användas till kostnadsfördyringar, utan ska gå till bygge av fler cykelvägar. Därför har 25 av de 44 miljoner kronor som tilldelats Örebro län lagts till i cykelpotten. Resterande 20 miljoner kronor har fördelats till cykelväg Östansjö – Hallsberg. Anledningen är att summan från början var svårberäknelig med enbart en enkel kalkyl från en åtgärdsvalsstudie att gå på. Under Trafikverkets TKI-säkring (Tid, kostnad, innehåll) inför vägplaneskedet har prognosen justerats med anledning av att innehållet ändrats på grund av att behovet av en bro över järnvägen identifierats som extra kostnad. Därav är det inte en kostnadsfördyring kopplad till innehållsförändring och inte krig och inflation som övriga cykelvägar. Stödet från Nationell plan kan därför gå direkt till det objektet.

Den ökade kostnaden för samfinansiering av Frövi bangård har hanterats med planeringsutrymmet.

Slutligen har fördyringen för Snabbussar i Örebro (BRT) hanterats via 30 miljoner kronor från planeringsutrymmet. Summan kan bli lägre men för säkerhets skull har höjd tagits för detta projekt som är i ett kritiskt byggskede. Örebro kommun väntas ta beslut våren 2024 om att skjuta till motsvarande summa och därefter ska ett tilläggsbeslut om statlig medfinansiering tas fram tillsammans med Trafikverket.

Planeringsutrymmet minskar totalt sett från 92 miljoner kronor till 27 miljoner kronor. Detta visar på vikten av utrymme för flexibilitet i en plan just för att vi inte ska behöva prioritera bort objekt som kommit långt i planeringsfasen. Stödet från Nationell plan har hjälpt oss att hantera det ekonomiska läget och upprätthålla byggtakten av regionala cykelvägar. Vi ser fortsatt stabil framdrift i länsplanen för Örebro län framför oss, även om framtiden är oviss.



## 8. Samband med nationell plan och grannlänens planer

### 8.1 Nationell plan

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 trafiksäkerhetsåtgärder på Örebro södra station.

### 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, Mäljarbanan, 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.

## 9. Effektbeskrivning

### 9.1 Strategisk hållbarhetsbedömning

Nedan följer en sammanfattning av den samlade effektbedömningen av planens bidrag till de mål anges som relevanta i bilaga 1 Mål som påverkar länsplanen. Bedömningen är en strategisk hållbarhetsbedömning genomförd av Trivector. I processen med att ta fram hållbarhetsbedömningen har avgränsningssamråd hållits, en bedömning av tre olika planalternativ har genomförts och nu har även en bedömning av remissversionen gjorts. Rapporten finns i sin helhet i bilaga 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 pottar 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 pottorna där kommuner under planperiodens gång kan ansöka om medel. Effekterna av länsplanen kommer att bero av hur de medel som är avsatta till pottorna delas ut till kommunerna. Generellt kan sägas att en större satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik kommer att bidra till en mer transportsnål och energieffektiv tillgänglighet. Detta i sin tur minskar klimatpåverkan och kan ge bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet. Med avseende på social hållbarhet förbättrar dessa typer av åtgärder också för en större grupp människor då gång-, cykel- och kollektivtrafiksystem är öppna för en större del av befolkningen än vad biltrafiksystemet är. För att nå en hög tillgänglighet geografiskt och demografiskt är det viktigt att arbeta med både infrastruktur och användarvänlighet. Väljer man att prioritera åtgärder för ökad framkomlighet för biltrafik kommer utvecklingen att gå i motsatt riktning för dessa mål.

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 pottorna 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.