

| Remissinstans | Primär instans | Inspel | Bemötande (grön=justering har gjorts, röd = ingen justering har gjorts) | Ändrat i avsnitt | Sida | Kategori |
|------------------------------|----------------|---|---|------------------|------|----------|
| Länsstyrelsen i | Nej | Väljer att inte lämna svar | | | | |
| Arboga kommun | Nej | Arboga kommun håller med om att det finns brister längs med järnvägsstråken mot Stockholm, framför allt den enkelspåriga sträckan Örebro – Kolbäck bör prioriteras och åtgärdas så att det blir dubbelspårigt hela sträckan. | Berör Nationell plan. Ingen hantering i länsplanen. | | | 5 |
| Arboga kommun | Nej | Arboga kommun håller med om att järnvägssträckningen Lindesberg- Arboga behöver ses över. Detta då sträckan | Berör Nationell plan. Ingen hantering i länsplanen. | | | 5 |
| Sveriges MotorCyklister, SMC | Nej | Sammanfattningsvis konstaterar SMC att det helt saknas åtgärder som handlar om att öka säkerheten för dem som färdas på MC och moped i underlaget. Tvåhjuliga motorfordon kan bidra till förbättrad framkomlighet i regionen om pendling ökar med motorcykel och moped klass I och II på sträckor som är för långa för promenad | Länsplanen är trafikslagsövergripande och behandlar därför många olika trafikslag, se strategin "Planera enligt fyrstegsprincipen". Visar utredningar att särskilda åtgärder krävs för motorcyklister kan länsplanen finansiera dessa. Trafikverket som vägghållare och expert på trafiksäkerhet bedömer | | | 1 |
| Sveriges MotorCyklister, SMC | Nej | SMC föreslår att en del av de medel som finns avsatta för att kunna genomföra åtgärdsvalsstudier och andra utredningar används för att undersöka hur MC-säkerheten kan öka i regionen. SMC skriver att de står till regionens förfogande i att ta fram den handledning som beskrivs i Trafikverkets rapport till regeringen utifrån | Vi anser att den typ av studie SMC föreslår borde genomföras med ett bredare syfte än enbart en region och att Trafikverket bör både genomföra och finansiera den. Åtgärder kan i senare skede finansieras av länsplanen. | | | 4 |
| Sveriges MotorCyklister, SMC | Nej | SMC gör ett inspel om 2+1-vägar med en djupdykning i vgu och forskning kring olyckor. SMC föreslår att regionen inte ensidigt ser på mittseparering genom mitträcken utan även utreder möjligheten att använda mitträfflor. | Trafikverket är vägghållare och genomförare av länsplanens medel och utformar åtgärder enligt de krav som finns enligt VGU. Trafiksäkerhetspotten och buffertmedlen i länsplanen finansierar både mitträffling och räcketåtgärder, utifrån det behov Trafikverket anser vara angeläget på specifika platser. Under denna länsplans framtagande har Trafikverket särskilt efterfrågat mer medel till | | | 4 |

| | | | | | | |
|------------------------------|-----|---|--|--|--|---|
| Sveriges MotorCyklister, SMC | Nej | SMC föreslår att regionen ser på säkerheten för alla trafikanter vid ombyggnation till 2+1-väg, även de oskyddade på moped klass I och II samt MC. | Utredningar inför att genomföra åtgärder görs trafikslagsövergripande, således tas både motorfordonens olika former och oskyddade trafikanters behov till hänsyn. Både Region Örebro län och Trafikverket ser på säkerheten för alla transportsystemets användare. Vid ombyggnation av 2+1-väg ska passager och alternativa vägar finnas för de som inte kan/bör/får färdas på 2+1-vägen, t ex moped klass 1 och 2 samt cykel. Åtgärder utgörs t ex av planskilda passager, cykelvägar och lågtrafikerat statligt vägnät. För MC ingår | | | 5 |
| Sveriges MotorCyklister, SMC | Nej | SMC ger förslag på hur trafiksäkerheten kan öka i regionen och har sammanställt detta i skriften "Säkrare gator och vägar för motorcyklister och mopedister – en självklarhet i Nollvisionen". Där listas flertalet utformningsåtgärder för ökad trafiksäkerhet särskilt för trafikanter på två hjul, bl a: <ul style="list-style-type: none"> • Att välja hinder som medför minsta möjliga skaderisk vid påkörning för de oskyddade trafikanterna, till exempel aldrig välja räcken med utstickande delar (7) • Att välja förlåtande sidoområden i stället för sidoräcken där det är möjligt (7,8) • Att skapa ett vingelutrymme mellan vägbana och sidohinder och minimera olika hinder inom vägens säkerhetszon som stolpar och räcken (7, 8) • Skapa en förutsägbar vägmiljö, framför allt i fråga om kurvor • Välja mitträfflor för att förhindra mötesolyckor • Genomföra friktionsmätningar vid ny beläggning • Göra en generell upprustning av vägarna för att minimera sprickor, hål och spårbildningar • Förstärka stödremсор så att de inte dras ut på vägen vilket minskar olycksrisken bland | Listan med åtgärder SMC presenterar behandlar antingen specifika utformningar av olika åtgärdestyper eller drift- och underhållsfrågor. Länsplanen innehåller utvecklingsmedel som ger förutsättningar för Trafikverket att genomföra åtgärder. Region Örebro läns roll är i huvudsak att beskriva transportsystemet i länet (trafikslagsövergripande) och fördela medel för att åtgärda identifierade brister. Utformning av åtgärder föreligger således Trafikverket som innehar expertis inom vägutformning och uppdrag om genomförande av länsplanerna. Trafikverket är som väghållare även ansvarig för underhåll och drift och ska se till att alla godkända fordonstyper ska kunna färdas i transportsystemet. Länsplanens medel berör inte alls drift och underhåll, se förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263). | | | 5 |

| | | | | | | |
|------------------------------|-----|--|--|--|--|---|
| Sveriges MotorCyklister, SMC | Nej | SMC ger synpunkter på den befintliga regionala cykelstrategin från 2015 och anser att mopedklass 2 utesluts från strategin, trots att mopedklass 2 får färdas | Region Örebro län tackar för inspelet och tar med den i arbetet med ny regional cykelplan som ska skickas ut på remiss under våren 2021. | | | 5 |
| Sveriges MotorCyklister | Nej | SMC ger synpunkter och anser att åtgärder bör göras för att särskilt tillgodose att moped klass 1 och mopedbilar | När brister utreds trafikslagsövergripande tas dessa typer av åtgärder med där behov har identifierats. | | | 4 |
| Sveriges MotorCyklister, SMC | Nej | SMC ber regionerna att ändra i all text som rör GCM-väg så att regionen nämner alla trafikanter som har rätt att färdas där; fotgängare, cyklister och mopedister | Lagrummet styr vilka som har rätt att färdas på en viss typ av väg och det kan ändras över tid. Länsplanen belyser till exempel inte vilka som har rätt att färdas på en 2+1-väg och vi ämnar inte att | | | 4 |
| Sveriges MotorCyklister, SMC | Nej | SMC ber också regionerna att vara uppmärksamma så att inte GCM-vägar ändras så att moped klass II stängs ute från dessa vägar, varken | Region Örebro län tar med sig den synpunkten och bevakar frågan. | | | 5 |
| Sveriges MotorCyklister, SMC | Nej | SMC ber regionerna att se över möjligheten att hänvisa tvåhjulig moped klass I och mopedbilar från 2+1-vägar och liknande högtrafikerade stråk till alternativa mindre vägar samt undersöka om tvåhjulig moped klass I skulle kunna få framföras på GCM-väg på dessa sträckor. | Region Örebro län är inte väghållare och har därför ingen makt över frågan själv. Regionen har dock lyft frågan i remissvar till Trafikverkets arbete med vägplan för sträckan rv50 Nykyrka-Brattebro backe under 2021. Synpunkten var att framkomligheten för dessa typer av fordon bör säkerställas när 2+1-väg byggs och kommer att fortsätta att försöka påverka väghållare i frågan som anses ha god effekt på trafiksäkerhet och tillgänglighet på landsbygd för | | | 5 |
| Sveriges MotorCyklister, SMC | Nej | Regionen beskriver att det behövs även mindre åtgärder på det övriga vägnätet som inte direkt är kopplat till de stråk som beskrivs. Det handlar om punktinsatser som till exempel är kopplade till trafiksäkerhetsåtgärder, detta även för oskyddade | SMC syftar på potten som berör "det finmaskiga vägnätet". Åtgärder ska utredas närmre kommande planperiod och kan komma att gynna MC- och mopedtrafik. För oskyddade trafikanter har Trafikverket identifierat cirka 60 passager som | | | 5 |
| Smedjebäckens | Nej | Inga synpunkter. | | | | |

| | | | | | | |
|--------------------------|-----|---|--|--------|----|------|
| Lekebergs kommun | Ja | Lekeberg anser att de övergripande förändringar av länsplanen som föreslås bedöms överlag vara mycket bra och relevanta för att nå uppsatta mål. Särskilt positivt är att landsbygdsperspektivet och behovet av tvärförbindelser har lyfts tydligare, och att fördelningen mellan olika åtgärdsområden har förändrats | Region Örebro län noterar och uppskattar att Lekeberg lyfter de särskilt bra sakerna. | | | 1, 3 |
| Lekebergs kommun | Ja | Lekebergs kommun har dock några inspel och synpunkter på länsplanen. Den viktigaste synpunkten är att väg 204 Fjugesta – Svartå har åkt ur listan över prioriterade brister. Stråket Örebro-Fjugesta-Mullhyttan är mycket viktigt för Lekebergs fortsatta utveckling. Lekeberg | Väg 204 Fjugesta - Svartå har framförallt åkt ur planförslaget för att den för kollektivtrafiken är mindre viktig framöver, med anledning av att kollektivtrafiken tagits bort från sträckan. Vi kommer ha en hög utredningstakt kommande 4 år och föreslår att väg 204 Fjugesta - länsgränsen | | | 4 |
| Lekebergs kommun | Ja | Stråket Örebro-Fjugesta-Mullhyttan bör också särredovisas och inte klumpas ihop med stråket Örebro-Stockholm. | Länsplanen har innehållit samma typ av stråk i flera länsplaner men vi ser nu anledning att ändra stråkbeskrivningen eftersom karaktären för Örebro - Mullhyttan skiljer sig avsevärt från övriga stråket på | 5.3.18 | 54 | 4 |
| Region | Nej | Väljer att inte lämna svar | | | | |
| Region Västmanland | Nej | Särskilt bra att funktionen Tillgänglighet till och från Örebro inrymmer även förbindelser från Stockholm, via Västerås. Region Västmanland delar synen gällande kapacitetsbrist på Svealandsbanan och Mälärbanan samt brister gällande trafiksäkerhet på E18 och E20. Västmanland belyser delad målbild för regionerna om tågförbindelse Oslo-Sthlm under 3 timmar varför ny | Region Örebro län uppskattar att Region Västmanland delar synen på infrastrukturstråken och ser fram emot dialog om utredning av väg 249. | | | 3 |
| Västra Götalandsregionen | Nej | VGR anser att det är positivt att väg 49 och Kinnekullebanan omnämns i planen. Planförslaget bedöms vara i linje med Västra Götalandsregionens plan | Region Örebro län uppskattar att Västra Götalandsregionen delar synen på viktig gemensam infrastruktur och vill fortsätta att samarbeta. | | | 1, 3 |
| Region Sörmland | Nej | Region Sörmland har inga övergripande synpunkter men vill fördjupa diskussionen kring väg 52 och tycker det är otydligt om föreslagen utredning ska täcka hela stråket eller sluta vid Odensbacken. | Detta har noterats av tjänstepersoner redan. I beslutsversionen kommer skrivelsen vara tydlig att utredningen ska beröra hela stråket i Örebro län mellan E20 och länsgränsen mot Sörmland. | 6.3.1 | 61 | 1, 4 |
| Region Sörmland | Nej | Sörmland ser gärna en fortsatt samverkan inom trafikering och utveckling av Sörmlandspilen och stärkta | Synpunkt framförd till kollektivtrafikmyndighet. | | | 5 |

| | | | | | | |
|------------------|-----|---|--|--|--|------|
| Region Sörmland | Nej | Sörmland välkomnar fördjupad diskussion och samverkan inom En bättre Sits (EBS) med Örebroregionen om framtida förbättrade tvärförbindelser i en växande flerkärnig Mälardalsregion. Frågor om tvärförbindelser genom Sörmland mot Örebro län kommer att aktualiseras i framtiden mot bakgrund av kommande Ostlänken, Skavsta flygplats och godstransporter; frågorna kommer att bli allt viktigare | Region Örebro län delar bilden om behovet av att förbättra tvärförbindelser i Mälardalsregionen och särskilt med anledning av Ostlänken. Initiativet om gemensamma målbilder välkomnas och kan troligtvis utvecklas inom ramen för arbetet med En Bättre Sits, eller i anslutning av det. | | | 5 |
| Naturvårdsverket | Nej | Väljer att inte lämna svar | | | | |
| Motala kommun | Nej | Motala är positiv till utformningen av det övergripande målet med fokus på klimatpåverkan. | Vi är glada att Motala kommun delar uppfattningen om att tyngd bör läggas på att reducera | | | 2, 3 |
| Motala kommun | Nej | Motala kommun önskar en tydligare redogörelse för hur kopplingen mellan Östergötlands län och Örebro län ska fungera i framtiden, där Motala kommun har en geografisk och strategiskt viktig roll. Motala kommun vill säkerställa att människor enkelt och hållbart kan resa över regiongränsen går i linje med länsplanens mål att bidra till en minskad klimatpåverkan. Tydligare visioner | Det är otydligt om "kopplingen" enbart avser åtgärder i transportinfrastruktur eller om något mer ryms i kommunens önskan, till exempel trafikering. Visioner och mål för kopplingen i tvärförbindelser har tydliggjorts i En Bättre Sits (EBS) storregionala systemanalys (2020) där både Region Östergötland och Region Örebro län deltagit. | | | 4 |
| Motala kommun | Nej | Motala kommun ser positivt på att länsplanen beskriver brister på väg 50 och belyser att arbetet med cykelvägnätet längs väg 50 är en viktig del av utvecklingen av väg 50 för att främja hållbarare resealternativ. Motala kommun anser att bristbeskrivningen om väg 50 bör inkluderas i kapitel 6, prioriteringar i länsplanen 2022-2033. | Väg 50 är nationell infrastruktur och därför är Trafikverket huvudfinansierare av åtgärder. Länsplanen kan i teorin samfinansiera åtgärder på nationellt stamvägnät och järnvägar och Region Örebro län har valt att göra det på väg 50 i norra Örebro och på Örebro Södra (se beslutsversion) där behoven anses vara störst. I förslag till Nationell plan 2022-2033 föreslås Nykyrka - Brattebro backe byggas 2025-2027. Eftersom inga medel i länsplanen föreslås för | | | 3, 4 |

| | | | | | | |
|---------------------------------|-----|---|---|--|--|------|
| Motala kommun | Nej | Motala kommun vill uppmuntra satsningar på förbättrade pendlingsmöjligheter mellan regionerna då kommunen ser behovet av en samordnad samhällsplanering för att kunna möta nya utmaningar och tuffare konkurrens i en global ekonomi. Det finns ett ömsesidigt behov av hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter som väntas öka i takt med befolkningstillväxten, vilket ökar krav på tillgänglighet och mobilitet. Förbättrad tillgänglighet och mobilitet kan bidra till lösningar för gemensamma utmaningar då | Region Örebro län ser positivt på att utveckla samarbetet inom samhällsplanering och delar uppfattningen om det ömsesidiga behovet om hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter. Vi ser fram emot fortsatt arbete inom gemensamma frågor framöver. | | | 5 |
| Länsstyrelsen i Västra Götaland | Nej | Sammantaget är länsplanen överblickbara och har ett bra och tydligt territoriellt perspektiv och ambitionen om ett hållbart transportsystem och att bidra till minskad | Region Örebro län uppskattar att länsstyrelsen i Västra Götaland lyft positiva delar i sitt svar. | | | 1, 2 |
| Länsstyrelsen i Västra Götaland | Nej | Ett medskick från Västra Götaland är kopplat till frågorna i planen kring framtida satsningar på cykel och en ny cykelplan. I planen står att man överväger att utveckla kommunal medfinansiering av cykel utmed statlig infrastruktur på samma sätt som länsplanen medfinansierar åtgärder på kommunal infrastruktur. Vår uppfattning och erfarenhet av krav på kommunal medfinansiering för cykelvägar är att det finns en risk att | Region Örebro län tackar för inspelet och tar med den i arbetet med ny regional cykelplan som ska skickas ut på remiss under våren 2021. Det är alltid bra att få inspel av andra med erfarenhet av något annat. | | | 5 |
| Karlskoga kommun | Ja | Prioriteringen i Länsplanen har under den senaste 10-årsperioden förskjutits från att större vägombbyggnationer tidigare utgjort långt över 50 % av medelsfördelningen till att merparten numera utgörs av cykel-, kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsåtgärder samt statlig medfinansiering. Detta ligger i linje med vad | Region Örebro län uppskattar att Karlskoga kommun lyft positiva delar och ser att deras önskemål blivit hörda. | | | 1 |
| Karlskoga kommun | Ja | Karlskoga kommun fokuserar på att komplettera och utvidga gång- och cykelvägsnätet, vilket fastslagits i kommunens nya cykelplan, kombinerat med åtgärder kopplat till kollektivtrafik och då i synnerhet att underlätta arbets- och studiependling, något som | Region Örebro län ser positivt på att Karlskoga kommun bygger ut gång- och cykelvägsnätet. Roligt att Karlskoga anser att länsplanens prioriteringar även här är i linje med kommunens vilja. | | | 3 |

| | | | | | | |
|----------------------------|-----|--|---|--|--|------|
| Karlskoga kommun | Ja | Det är även positivt att länsväg 243 mellan Karlskoga och Nora tagits in som en namngivet brist för en förnyad åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Det skulle jämfört med dagens situation ge Karlskoga nödvändig kunskap för att anpassa | Region Örebro län ser fram emot samverkan inom framtida åtgärdsvalsstudier. | | | 3 |
| Skaraborgs kommunalförbund | Nej | Väg 49 är ett prioriterat stråk i Skaraborg, där sträckan Karlsborg – Askersund kommer att behöva stärkas i framtiden. I från Skaraborg ser vi också en del tung trafik som väljer stråket väster om Vättern ner emot | Region Örebro län delar uppfattningen om att väg 49 är prioriterat och kan behöva stärkas i framtiden. Dock sker den prioriteringen i denna plan. Sträckan Askersund - Stubbetorp har stärkts sedan tidigare. | | | 4 |
| Skaraborgs kommunalförbund | Nej | I Remissversionen finns också tydliga beskrivningar för funktionen godstrafik, och godsflödena i länet både i ett nationellt och internationellt perspektiv. I ett läge där mer gods i framtiden behöver gå på räls, så delar Skaraborgs kommuner inriktningen i planen om att flytta över transporter från väg till järnväg. Vi vill också peka på att framtidens överflyttning av gods också kan innefatta sjöfart | Region Örebro län ser också behovet av att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart. Det finns stor potential i att stärka de multimodala kopplingarna. Främst är denna infrastruktur nationell och i vissa fall privat och det finns en utmaning för Region Örebro län att via länsplanen stärka direkta kopplingar till sjöfart annat än via samfinansiering av nationell infrastruktur. Vi arbetar för att stärka samarbetet med län som har | | | 3, 4 |
| Skaraborgs kommunalförbund | Nej | Remissversionen innehåller en bra genomgång av stråken genom länet, med har också fördjupade beskrivningar av tillgänglighet, trafiksäkerhet, jämställt transportsystem samt funktioner i olika geografier. Planen pekar på ett grundligt sätt | Region Örebro län uppskattar att positiva saker med struktur och innehåll har lyfts. | | | 3 |
| Skaraborgs kommunalförbund | Nej | För grannkommunerna ger en bra infrastruktur möjlighet till arbets- och studiependling, men också till att besökande kan ta sig till målpunkter i våra respektive områden, t ex Tivedens nationalpark, orter vid | Region Örebro län ser att satsningen på det mindre statliga vägnätet uppskattas. | | | 2, 3 |
| Askersunds kommun | Ja | Askersunds kommun vill tacka för ett bra förslag till länsplan för transportinfrastruktur för åren 2022-2033. Vi noterar att de synpunkter vi tidigare i processen framförde som inspel till planen avseende | Region Örebro län uppskattar att kommunen framför en positiv bild av planförslaget. | | | 1 |

| | | | | | | |
|-------------------------|-----|--|---|-------|----|------|
| Askersunds kommun | Ja | I avsnitt 5.3.13 beskrivs Lv 205 och i avsnitt 6.3.2, åtgärd 7, planeras en stråkutredning för vägen, vilket vi välkomnar. Vi vill framhålla att denna väg torde kunna betraktas som ett typexempel på hur små | Region Örebro län delar uppfattningen med kommunen och hoppas att utredningstakten kan vara hög kommande år så väg 205 utreds innan nästa framtagande av länsplan 2026. Det hänger | | | 3, 4 |
| Askersunds kommun | Ja | Vi uppskattar satsningen på cykel längs regionalt vägnät och i statlig medfinansiering. Vi vill även fortsättningsvis framhålla värdet av att täppa till luckor i cykelvägnätet. Om medel prioriteras till sådana insatser kommer det sammanhängande cykelvägnätet att växa fram, vilket ger goda möjligheter | Region Örebro län håller med om att luckor i cykelvägnätet behver täppas till och hoppas att en ny regional cykelplan kan bidra till detta. Avslutningsvis är det kul att kommunen även delar uppfattningen om att satsningen är bra. | | | 3 |
| Länsstyrelsen i Dalarna | Nej | I Dalarnas län är det Region Dalarna som har det regionala ansvaret för den strategiska infrastrukturplaneringen. Länsstyrelsen i Dalarnas län har därför svårt att bedöma regionens fördelning av den tilldelade planeringsramen. Det är dock positivt att regionen tagit fram en Strategisk hållbarhetsbedömning | Region Örebro län uppskattar att länsstyrelsen i Dalarna lämnat svar och särskilt lyft positiva saker med planen. | | | 3 |
| Trafikverket | Ja | Medfinansiering, samfinansiering och statlig medfinansiering är olika begrepp. Med medfinansiering avses att till exempel en kommun eller ett företag, helt eller delvis, finansierar statlig infrastruktur. Statlig medfinansiering innebär finansiering från staten till annan parts infrastruktur. Med samfinansiering avses en finansiering mellan olika planer t ex mellan nationell plan | Region Örebro län tackar för inspel och tydliggör i texten. | 6.3.3 | 63 | 4 |
| Trafikverket | Ja | I planförslaget är det i flera fall otydligt vilket vägnummer som avses när brister och åtgärder beskrivs. | Region Örebro län tackar för inspel och tydliggör i texten. | 6.3.1 | 61 | 4 |

| | | | | | | |
|----------------------|----|--|---|--|--|------|
| Ljusnarsbergs kommun | Ja | Förslaget till ny Länsplan har stort Örebro fokus. Till stora delar handlar det om tillgänglighet i eller till Örebro. I Länsplanen och andra regionala styrdokument återkommer betydelsen av landsbygden men ger sällan något större avtryck i prioriteringar och satsningar i landsbygdskommuner. Tillgängligheten till Örebro är av stor betydelse men det är även viktigt med balans mellan land och stad för ett hållbart samhälle. | Det finns många anledningar till att det är stort Örebro-fokus i länsplanen, bl a bor hälften av invånarna i länet där och de flesta arbetstillfällena finns där. Ekonomiskt går pengar i Örebro främst till BRT etapp 1. Etapp 2 ska finansieras med stadsmiljöavtal, vilket kommer innebära mer medel till annat i andra delar av länet. Etapp 1 byggs redan och går ej att flytta på. Övriga satsningar på rv50 i Örebro gynnar busstrafik i norra kommunerna och Örebro Södra (se beslutsversion) gynnar de södra kommunerna. Satsningen på regionbussarnas framkomlighet har prioritet Örebro, för dit går | | | 1, 4 |
| Ljusnarsbergs kommun | Ja | Även på landsbygden är det viktigt att skapa möjlighet för hållbart resande. För att stimulera kollektivtrafiken som ett attraktivt alternativ behöver restidskvoten vara rimlig och inte ha för stora skillnader mot att välja bilen som färdmedel. | Satsningar på kollektivtrafikens körvägar i tätorter (Regionbussarnas framkomlighet) kommer att gynna restidskvoten. Satsning på cykelvägar ökar andelen som kan ta sig till hållplatser säkert. Åtgärderna ihop gynnar hållbart resande. Allt arbete vi gör kopplat till kollektivtrafik handlar göra kollektivtrafiken mer attraktiv, bl a genom att | | | 4 |
| Ljusnarsbergs kommun | Ja | I Ljusnarsbergs kommun dominerar tillverkningsindustrin och även om det sker förändringar i resebeteenden i digitaliseringens tecken dominerar fortsatt de platsbundna arbetena. Risken är stor att bilen blir allt viktigare färdmedel för boende på landsbygden. | Tidigare länsplaner har enbart haft fokus på kapacitet och framkomlighet. Digitaliseringen har gett en ny dimension på det lokala resandet under dagtid, särskilt i tätortsnära landsbygd, och därför har skrivningar i strategierna om det kompletterat det fokus som varit tidigare som enbart gynnat platsbundna arbeten. Vissa platser i länet är det helt enkelt också mest logiskt att röra sig med bil. Det svåra är att motivera åtgärder samhällsekonomiskt | | | 4 |

| | | | | | | |
|----------------------|-----|---|---|--|--|---|
| Ljusnarsbergs kommun | Ja | Digitala åtgärder ska göra landsbygden mer tillgänglig medan det i staden även satsas mer på fysiska åtgärder. Kollektivtrafiken bör kunna vara ett gångbart alternativ för boende på landsbygden. Fler fysiska åtgärder behövs i landsbygdskommunerna för att skapa trygghet och tillgängliga hållplatser. Fler mindre satsningar på landsbygden kan göra stora skillnader för att öka attraktiviteten av kollektivtrafiken. | Digital infrastruktur är inget som länsplanen kan finansiera. Däremot ska flera stråk och platser utredas och åtgärdas för att kollektivtrafik ska gynnas, både i staden och på landsbygden. I ny regional cykelplans remissversion kommer en särskild satsning föreslås för att öka tillgänglighet till och från hållplatser. Även pendlarparkeringar ska utredas av kollektivtrafikenheten. Region Örebro län ser en fördel i att alla länets delar har en bred branschammansättning varför en kompletterande digital infrastruktur är viktig, både för företagande och arbete inom platsberoende verksamheter. Därtill ökar andelen arbetsuppgifter som digitaliseras inom industrin. Länets stora antal | | | 4 |
| Ljusnarsbergs kommun | Ja | För Ljusnarsbergs kommun är både Bergslagsbanan och RV 50 är viktiga som gods- och arbetspendlingsstråk. RV 50 är även viktig för arbets- och studiependling för boende på landsbygden mellan tätorterna. Viktigt att fortsatt | Region Örebro län har dialog främst med Trafikverket om åtgärder som länsplanen kan finansiera. Region Örebro län bevakar att större åtgärder som finansieras av Nationell plan prioriteras och genomförs och gör lobbyarbete för | | | 5 |
| Ljusnarsbergs kommun | Ja | Bra att förbifart Hjulsjö färdigställs under första delen av planperioden. | Region Örebro län uppskattar att Ljusnarsbergs kommun noterat den tidigare lagda tidplanen och är positiva till åtgärden. | | | 3 |
| Ljusnarsbergs kommun | Ja | Bra att en utredning kring bristande trafiksäkerhet i Kopparbergs centrum kommer att påbörjas under 2022. | Region Örebro län ser fram emot gott samarbete kring utvecklingen av Kopparberg tätort. | | | 3 |
| Region Östergötland | Nej | Östergötlands län och Örebros län binds samman av riksväg 50 och 51, Godsstråket genom Bergslagen samt några mindre regionala vägar. Region Östergötland ser | Region Örebro län är glada att även Region Östergötland finner åtgärderna relevanta. | | | 3 |
| Region Östergötland | Nej | Östergötland har nyligen studerat länets funktionalitet med hjälp av WSP. Det finns potential till ökat utbyte av storregionala funktioner med Örebro som näringslivssamverkan, utbildning och annan service med lång räckvidd. Region Östergötland har tidigare, i | Det finns ett intresse även hos Region Örebro län att stärka sambanden mellan länen. Inspelet har lyfts till kollektivtrafikenheten. | | | 5 |

| | | | | | | |
|----------------------------|-----|--|--|--|--|------|
| Region Östergötland | Nej | Stråket utgörs av riksväg 51 och beskrivs om region Örebros viktigaste väg till Norrköping. Vägen har en central funktion för godstrafik till och från Norrköpings hamns och är en av regionens mer trafikerade stråk för tung trafik. Region Östergötland instämmer med beskrivningen och är för Östergötland ett viktigt stor- och inomregionalt transportstråk. Region Örebros föreslagna | Region Örebro län välkomnar att även Region Östergötland satsar på väg 51 och uppskattar att bilden av stråket delas. | | | 2, 3 |
| Handelskammaren Mälardalen | Nej | Det hade varit önskvärt med ökade anslag och utrymme för en mer övergripande satsning på infrastrukturen, men utifrån de givna ramarna är vår | Region Örebro län delar uppfattningen. | | | 1 |
| Handelskammaren Mälardalen | Nej | Planen stödjer i mångt och mycket de utpekade målen. När det gäller ett tydligare klimatfokus och att skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag upplever vi att planen i hög grad förlitar sig på att stimulera mer cykeltrafik. 21 procent av medlen (dvs 244 mkr), är en stor andel av budgeten till cykelåtgärder då det finns stora behov av investeringar i vägnätet som sannolikt skulle ge större samhällsekonomisk nytta. Stora delar av länet är beroende av vägtrafik i form av bil, buss och lastbil. | De medel som avsatts matchar de åtgärder som pekats ut i åtgärdsvalsstudier. Alla åtgärder som rekommenderats i åtgärdsvalsstudier har tagits med, inget har valts bort. Det är därför skillnad på olika väginvesteringar, i denna plan läggs dubbelt så mycket medel på små trafiksäkerhetsåtgärder (<50mnkr) på väg men hälften så mycket medel på stora trafiksäkerhetsåtgärder (>50mnkr). Väg 204 (Lanna-Fjugesta), väg 244 (Lilla Mon-Gyttorp) och väg 529 och 641 i Hallsberg och Kumla är vägar som åtgärder kommer genomföras på och ryms inom trafiksäkerhetspotten. Det kvarvarande utrymmet i planen har gett möjlighet att dimensionera pottorna. Utifrån de mål som finns har vi valt att lägga mer medel till cykel och kollektivtrafik som ger hög samhällsekonomisk nytta (se bilaga 2) plus andra satsningar. T ex en satsning på det mindre vägnätet med fokus på näringslivets transporter och mindre trafiksäkerhetsåtgärder. Inför nästa länsplan | | | 4 |

| | | | | | | |
|-------------------------------|-----|---|---|--|--|---|
| Handelskammaren Mälardalen | Nej | Cykelbanor bör prioriteras på kortare avstånd och där de används, vilket är inom eller i närområdet till tätorter. Cykeln har svårt att konkurrera med bilen på längre avstånd mellan tätorter, särskilt i Sverige där väderleken varierar. | Region Örebro län delar uppfattningen. Störst potential finns i tätorter och där cykel kombineras med kollektivtrafik. Fokus i regional cykelplan som remitteras våren 2021 är bl a det plus att bygga saknade länkar i cykelvägnätet för att göra det | | | 5 |
| Handelskammaren Mälardalen | Nej | Vi ser hellre att man satsar mer på: • att underhålla och utveckla vägarna för ökad standard och ökad trafiksäkerhet, men också att man satsar på lösningar som bidrar till ökad elektrifiering. | Planförslaget innehåller medel för att utveckla vägarna och brister för vilka vägar som ska utredas inför framtida åtgärder. Länsplanen innehåller inga medel till drift, underhåll eller elektrifiering (SFS 1997:263) Trafikverket ansvarar för underhåll av vägarna med budget i Nationell plan. Även satsning på elektrifiering sker med annan budget än länsplanen. Region Örebro län delar bilden av att dessa åtgärder behövs för ett fungerande och mer | | | 4 |
| Handelskammaren Mälardalen | Nej | • att stödja kollektivtrafiken med fler expressbussar, fler hållplatser utmed stora stråk och möjlighet till stopp på begäran. | Länsplaneförslaget innehåller medel för infrastrukturåtgärder. Potten har ökat från 60 till 80 miljoner jämfört med föregående länsplan. Kollektivtrafiken avgör om fler eller upprustade hållplatser behövs. Länsplanen innehåller inga medel för trafikering, den budgeten är | | | 4 |
| Handelskammaren Mälardalen | Nej | I förslaget till nationell plan 2022-2033 saknar vi i dagsläget åtgärder för riksväg 50 i norra länsdelarna, vilket är ett viktigt godsstråk, och hade det varit möjligt att genom medfinansiering i länstransportplanen bidra till att de åtgärderna kommer med så borde detta prioriteras. I övrigt ser vi att de utpekade åtgärderna i Länstransportplanen är bra. | Länsplanen kan samfinansiera åtgärder på nationellt vägnät, vilket Handelskammaren önskar. Åtgärder norr om Lindesberg är mycket önskvärda men inga medel finns i Nationell plan inom planperioden 2022-2033, därför kan inte länsplanen samfinansiera dessa åtgärder. De medel som finns i länsplanen kommer finansiera de mindre åtgärder som ligger inom dessa ramar utifrån ÅVS väg 50 Lindesberg - Dalagränsen och Storå omlastningscentral. I planförslaget föreslås också samfinansiering av åtgärder för ökad framkomlighet för kollektivtrafiken mellan trafikplats Norrplan och | | | 4 |

| | | | | | | |
|----------------------|-----|--|--|-----|----|------|
| Kristinehamns kommun | Nej | Kristinehamns kommun anser att förslaget är välarbetat och ger en god bild av den regionala transportinfrastrukturen, dess brister och identifierade behov. De prioriterade investeringarna under länsplaneperioden är | Region Örebro län uppskattar att Kristinehamns kommun lyfter positiva delar med planen. | | | 1 |
| Kristinehamns kommun | Nej | Användandet av "prioriterade funktioner" för att illustrera hur olika delar av länsplanen bidrar till måluppfyllelse för det övergripande målet är illustrativt och tydligt. Att målen och de prioriterade funktionerna har | Region Örebro län uppskattar att Kristinehamns kommun lyfter positiva delar med planen. | | | 1, 3 |
| Kristinehamns kommun | Nej | I länsplanen beskrivs tillgänglighet till och från Örebro som en viktig funktion för hela länet, men Kristinehamns kommun vill påvisa att en stad som Örebro kan vara av vikt för en större geografi än så, som till exempel över länsgräns till Kristinehamn. Regionbussarnas framkomlighet och samverkan mellan Region | Det stämmer att Örebros dragningskraft även sträcker sig utanför länet och kristinehamns kommun ger ett bra exempel på hur. Texterna ses över och kompletteras där länsövergripande perspektiv är rimligt att stärkas. | 5.1 | 32 | 4 |
| Kristinehamns kommun | Nej | Vidare ser Kristinehamns kommun positivt på den prioriterade funktionen "Effektiva godstransporter" då en prioritering av infrastrukturinvesteringar för gods och logistik är en förutsättning för starka, hållbara godsstråk. En | Region Örebro län delar bilden. | | | 3 |
| Kristinehamns kommun | Nej | Kristinehamns kommun ser mycket positivt på att Region Örebro län arbetar för att stärka stråket (Oslo-Stockholm) i helhet och att man i länsplanen pekar ut restiden mellan Oslo – Stockholm som en brist, och på så | Vi ser fram fortsatt gott samarbete inom frågan i bl a E18-gruppen. | | | 3 |
| Kristinehamns kommun | Nej | Även om finansieringen av ett projekt så som Oslo – Stockholm 2.55 sker på nationell nivå vill Kristinehamns kommun lyfta fram vikten av att i så hög grad som | En utredning om detta ska göras, men utanför ramen av länsplanen. | | | 5 |

| | | | | | | |
|----------------------|-----|--|--|--|--|------|
| Kristinehamns kommun | Nej | En delregional specialisering inom säkerhet, beredskap och försvar växer fram i stråket Karlstad-Kristinehamn-Karlskoga-Örebro. Inom denna specialisering finns tydliga kopplingar till Skövde och försvarsmaktens närvaro där. Från Värmland går stråket via Kristinehamn och riksväg 26, från Örebro går stråket via Västra stambanan. Tillsammans med kopplingen mellan Karlstad och Örebro bildas en triangel av resbehov mellan | Tack för synpunkten. Region Örebro län har inte lyft specialiseringen i regional utvecklingsstrategi (RUS) och kommer därför inte lyfta frågan i länsplanen direkt. Inspel görs till teamet som arbetar med RUS. | | | 4 |
| Kristinehamns kommun | Nej | Kristinehamns kommun ser positivt på att man i förslaget till länsplan väljer att prioritera cykel- och kollektivtrafikåtgärder. För år 4-12 finns inga medel avsatta för investeringar i större vägombyggnationer. Prioriteringen ligger i linje med hållbarhetsmål och visar på en tydlig prioritering från | Region Örebro län uppskattar att Kristinehamns kommun lyfter positiva delar med planen. | | | 1, 3 |
| LRF Örebro | Nej | En av de viktigaste aspekterna med en länsplan för regional transportinfrastruktur är just att den ska vara för hela länet. Vi ser med frustration hur endast 1% av medlen går till enskilda vägar (finmaskigt) samtidigt som satsningar görs på cykelvägar, där mycket inte fyller ett naturligt behov. | I denna plan har en ökning av medel till enskilda vägar skett från 500tkr till 1,2mnkr per år. Medlen kan endast användas för medfinansiering (max 50%) av vissa specifika åtgärder, som nybyggnation av ny väg eller bygge av en ny bro. Det kräver initiativ av enskild väghållare. Trafikverket, som sköter ansökningarna och därmed har bäst koll på behovet, rekommenderade oss att avsätta 1mnkr per år, baserat på efterfrågan. Det är oklart vad som menas med "ett naturligt behov" gällande satsning på cykelvägar. Tydligt är att cykelvägnätet inte alls är tillfredsställande mot behovet. Fokus i ny regional cykelplan som remitteras våren 2021 är att ansluta länets skolor till cykelvägar, bygga ihop saknade länkar (kostnadseffektivt) och skapa säkra vägar till kollektivtrafik. Åtgärderna tillsammans tillgodoser | | | 4 |

| | | | | | | |
|------------|-----|--|---|--|--|---|
| LRF Örebro | Nej | Ett annat exempel är BRT-bussar vilket bör ses som en lokal angelägenhet för Örebro. Det framstår som märkligt att resten av länet ska bidra med finansieringen av detta när samtidigt landsortsbussarna dras in och underhåll till det enskilda nätet ligger på så låg nivå. | Satsningen på BRT skapar en effektivare stadstrafik i Örebro med samma medel kollektivtrafikmyndigheten redan idag har budgeterat för. Landsbygdstrafiken med regionbussar läggs inte ned på grund av att BRT-systemet utvecklas. busskörfälten i Örebro gynnar även regionbussar vilket innebär att de invånare som åker buss från Odensbacken kommer att få minskad restid till Örebro resecentrum. Läs mer här: https://snabbussar.regionorebrolan.se/ . Underhåll till enskilda vägnätet sker av enskild väghållare med stöd från kommun/Trafikverket. Länsplanen kan | | | 4 |
| LRF Örebro | Nej | Samtidigt så sker en hårdare trafikering på mindre vägar både avseende persontrafik och näringsverksamhet. Ett rationaliserat jord- och skogsbruk har gått mot större maskiner och längre transporter men vi ser också att de senaste årens trender med inhemsk turism och ökat friluftsintrasse påverkar slitage och behov. | Trafiken ökar på både små och stora vägar vilket skapar enorma utmaningar för väghållare att hålla vägarna i godtagbart skick. Trafikverket belyser det i förslag till Nationell plan. Länsplanen kan inte finansiera underhålls- eller reinvesteringsåtgärder enligt förordning (SFS 1997:263). Länsplanen kan finansiera utvecklingsåtgärder på statligt vägnät och medfinansiera utvecklingsåtgärder på enskilt vägnät. En pott har avsatts på 30mkr för att utveckla det mindre statliga vägnätet som antingen är grusväg eller belagd väg med max 500 fordon i årsmedeldygnstrafik (ÅDT). En fortsatt utredning om vilka vägar som ska utvecklas och vilka åtgärder som är mest effektiva ska göras kommande planperiod. | | | 4 |
| LRF Örebro | Nej | Strategin med stråk ser vi som något bra men det kräver också att det i hela länet går att ansluta till stråken på ett enkelt sätt. Det | Region Örebro län uppskattar att LRF lyfter positiva delar i planen och delar bilden att de större stråken måste gå att ansluta till med olika trafikslag. | | | 3 |

| | | | | | | |
|---------------|-----|---|---|--|--|------|
| LRF Örebro | Nej | I planen lyfts Hallsberg fram som logistikcentrum och omlastningsterminal. Vi tycker att det är bra att det med tydlighet markeras. Det ger förutsättningar att arbeta med långsiktig planering av infrastrukturen för detta, istället för att | Region Örebro län delar bilden om tydliga satsningar och långsiktig planering av infrastruktur. | | | 3, 5 |
| LRF Örebro | Nej | LRF vill också vad gäller hållbarhet lyfta fram betydelsen av alternativa bränslen. Som en del i planen är det viktigt att belysa möjligheterna till förnyelsebara och alternativa drivmedel. Till exempel biogas i bussar och HVO eller RME i lantbruket. | Region Örebro län delar LRFs bild om att det finns möjligheter med alternativa bränslen. Reigonen arbetar aktivt med omställningen av transportsystemet enligt Handlingsplan för hållbara transporter. I drivmedelsstrategin för länet | | | 5 |
| LRF Örebro | Nej | Från LRFs sida ser vi redan idag handelshinder i den regionala näringsverksamheten på grund av brister i infrastrukturen. Vi oroas också för utvecklingen om inte tillräckliga satsningar görs för att tåla och bära belastningen. Det gäller särskilt mindre vägar och anslutningar till de större. Det kan exempelvis handla om virkestransporter eller annan råvara som får köra långa omvägar eller med mindre last till eller från industri. Det blir en stor merkostnad som hindrar satsningar och utveckling. På sikt kommer sådana handelshinder leda till uteblivna satsningar, i värsta fall nedläggningar eller flytt av verksamheten utanför regionen. De satsningar som görs på förbättringar hamnar också ofta i fel ände, de | Region Örebro län håller med om att bärighetsåtgärder och bibehållande av vägars standard bör prioriteras högt, både på stora och små vägar. Det inte Region Örebro läns roll att genomföra det arbetet eller den prioriteringen utan det ligger på väghållare. I våra inspel till Trafikverket och Infrastrukturdepartementet har vi efterfrågat mer medel till dessa satsningar och även till länsplanen som med utvecklingsåtgärder skulle kunna kompensera för det bristande underhållet och finansiera vissa bärighetsåtgärder som inte innebär reinvestering. Potten för finmaskigt vägnät är en sådan och få anses som ett test i denna plan | | | 1, 4 |
| Länsstyrelsen | Nej | Väljer att inte lämna svar | | | | |

| | | | | | | |
|------------------|-----|---|--|--------|----|------|
| Nerikes Brandkår | Nej | <p>Överlag så är länsplanen för regional transportinfrastruktur bra och har fångat många av de brister och problem som finns. Nerikes Brandkår anser dock att vägsträckan E18/E20 genom Örebro fram till Marieberg ges för lite utrymme avseende tillgänglighet och säkerhet. Tillgänglig statistik hos Nerikes Brandkår visar att trafikolyckor på vägarna E18/E20 företrädesvis sker på sträckan mellan avfart/påfart vid riksväg 50 och till Marieberg. Under en femårsperiod, 2017–2021, har det inom Örebro kommun inträffat totalt 1104 st. olyckor varav 329 st. på vägarna E18/E20. Bryter man ner statistiken ytterligare så har det på den aktuella vägsträckan mellan avfart/påfart vid riksväg 50 och till Marieberg inträffat 192 st. olyckor. Denna vägsträckning är mycket hårt belastad av trafik generellt</p> | <p>Nerikes brandkår lyfter den vägsträcka som utretts under 2019 och 2020 tillsammans med Trafikverket och Örebro kommun. Bristbeskrivningarna i länsplanen grundar sig i den utredningen men kan stärkas med olycksstatistiken.</p> | 5.3.19 | 54 | 1, 4 |
| Nerikes Brandkår | Nej | <p>Nerikes Brandkår anser att planen bör lyfta frågan om trafiksäkerhetshöjande åtgärder tydligare. Exempel på sådana är dynamiskt reglerade hastighetsgränser och omkörningsförbud för tung trafik. Sådana lösningar är positiva ur såväl trafiksäkerhetssynpunkt som tillgänglighet.</p> | <p>Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är många och inga specifika sådana lyfts generellt i länsplanen som är rent strategisk. Exemplet på åtgärder identifieras i åtgärdsvalsstudier och kan tyvärr inte finansieras av länsplanen, eftersom de inte är infrastrukturåtgärder. Däremot tar vi med oss inspelet i framtida åtgärdsvalsstudier där åtgärderna kan vara lösningar på brister även på andra håll än</p> | | | 4 |
| Örebro kommun | Ja | <p>Eftersom förslaget inte är politiskt behandlat inom regionen vill vi inledningsvis betona att kommunen tycker förslaget till alla delar är bra och bör antas av</p> | <p>Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.</p> | | | 1 |
| Örebro kommun | Ja | <p>Vi anser också att förslaget är tydligt och pedagogiskt utformat och att många av de inspel till förbättringar som kommunen skickade in efter förfrågan från regionen hösten 2020 har tillgodosetts. Det är mycket positivt att regionen utöver lagkravet på miljökonsekvensbeskrivning</p> | <p>Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten.</p> | | | 1 |

| | | | | | | |
|---------------|----|---|---|------------|--------|---|
| Örebro kommun | Ja | Kommunen ser positivt på de tydliga skrivningar som finns kring planens genomförande och som pekar på vikten med en regelbunden dialog med kommunerna, | Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Det är mycket positivt att LTP tar ett tydligt avstamp i de mål som finns för samhällsutvecklingen i allmänhet och för transportsystemets utveckling i synnerhet, och att detta får genomslag i planens prioriteringar. Det handlar bland annat om att klimatutmaningen tas på det stora allvar situationen kräver och att transportsystemets sociala konsekvenser lyfts fram och tillåts påverka | Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Vi är också positiva till att planen jämfört med tidigare blivit mycket mer transparent kring prioriteringar och avvägningar, och att den är tydligt inriktad på att maximera samhällsnyttan utifrån de medel som finns tillgängliga. Beskrivningen av hur medel fördelats över tid | Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Det är positivt att landsbygdens behov nu lyfts tydligare och att "Tillgänglighet i landsbygder" även är en utpekad prioriterad funktion. Satsningar på tillgänglighet och möjlighet till kombinerat och hållbart | Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | De fem strategier som pekas ut är väl beskrivna och motiverade. Att skapa förutsättningar för att välja hållbara trafikslag har hög prioritet och vi välkomnar de | Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Det är även viktigt att tillgodose näringslivets behov av transporter och det är positivt att LTP vill prioritera de stråk som identifierats i strukturbild för godstransporter | Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | I avsnittet om befolkningsutvecklingen (4.2.6) vill vi påpeka att våra egna prognoser för Örebro kommuns befolkning är högre än de SCB räknar med. Huvuddelen av tillväxten förväntas ske i centralorten eller i dess närhet. Detta faktum förstärker den inriktning som redan finns i förslaget till ny LTP om att prioritera åtgärder som bidrar till att minska trängseln i Örebro, bland annat att satsa på yteffektiva och kapacitetsstarka transporter, att | Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten och tar med oss inspelet om befolkningsprognoser och stämmer av skrivningen mot avsnitt 9.2 som har tagits fram i dialog med Örebro kommun. | 4.2.6, 9.2 | 26, 77 | 4 |

| | | | | | | |
|---------------|----|--|---|--|--|---|
| Örebro kommun | Ja | Vi välkomnar att LTP tydligt påpekar att restidsförbättringar för personbilar visserligen kan påverka bostadsbyggandet positivt men att ett ökat | Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Det är också positivt att LTP pekar på vikten av att tillföra bostäder i kollektivtrafiknära lägen eftersom det skapar ett ökat resandeunderlag. Vi ser gärna att alla kommuner strävar efter att samla bebyggelsen i de kommunala kärnor som är stora nog för att medge underlag för service. Det stärker dessa orter, ger underlag för effektiv | Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Vi uppskattar också att LTP tydligt lyfter fram hela resanperspektivet och adresserar behovet av säkra cykelvägar till busshållplatser och att parkeringsmöjligheterna behöver förbättras vid viktiga bytespunkter, både för bil | Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten. Ny regional cykelplan kommer delvis beröra säkra cykelvägar. Kollektivtrafikenheten har fått inspelet om bättre bytespunkter. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | I avsnittet om näringslivets transporter noterar vi att det saknas medel för anpassningar av infrastrukturen för tyngre lastbilar, men har förstått att denna fråga hanteras i den nationella planen. | Det stämmer. Det finns en särskild pott i Nationell plan som är ämnad för att möjliggöra framkomlighet för fordon med vikt upp till 74 ton på statligt vägnät, både nationell och regionalt vägnät. | | | 5 |
| Örebro kommun | Ja | Vi välkomnar en utförlig nulägesbeskrivning för detta angelägna område. Vid prioritering av åtgärder är det viktig information att Örebro län, tillsammans med Sörmlands län, hade högst antal omkomna per invånare mellan 2015 och 2019, och att fotgängare och cyklister är särskilt utsatta grupper i Örebro län. Detta talar för en rejält tilltagen pott för att medfinansiera åtgärder för | Det stämmer och är en av anledningarna till krafttaget kring cykelvägar i detta planförslag. Trafikverket kommer också att göra en särskild satsning på cykelpassager, med hjälp av medlen som är ämnade för trafiksäkerhetsåtgärder. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Örebro kommun har inga invändningar mot stråkbeskrivningarna och utpekade större brister i | Region Örebro län tackar Örebro kommun för synpunkten. | | | 3 |

| | | | | | | |
|---------------|----|--|---|--|--|------|
| Örebro kommun | Ja | Jämfört med tidigare länsplaner ser prioriteringarna i förslaget annorlunda ut, vilket inledningsvis i kapitel 6 förklaras med att den strategiska hållbarhetsbedömningen varit en betydande faktor i bedömningen av storleken på potter och prioritering av brister, att alla föreslagna åtgärder har prövats mot fyrstegsprincipen i åtgärdsvalsstudier eller motsvarande, samt att nya åtgärder tydligt ska bidra till de | Region Örebro län tackar Örebro kommun för sitt medhåll och stöd angående inriktning och fördelning av medel. | | | 1, 3 |
| Örebro kommun | Ja | 6.1, Större vägombyggnationer. Denna pott rymmer enbart redan påbörjade projekt och inga nya stora objekt föreslås, till förmån för utökade potter som bättre hjälper till att nå uppsatta mål. Örebro kommun noterar | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Örebro kommun stödjer tanken på att prioritera en mängd mindre "trimningsåtgärder" för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet i hela länet genom att tillämpa ett hela resan-perspektiv, t.ex. standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser och | Region Örebro län tackar för synpunkten. Kollektivtrafikenheten ska ta ett samlat grepp kring bytespunkter och pendlarparkeringar och har fått inspelet till sig. | | | 3 |

| | | | | | | |
|---------------|----|---|---|--|--|------|
| Örebro kommun | Ja | <p>Det är mycket positivt att LTP så tydligt tar ställning för en kraftigt ökad satsning på cykelinfrastrukturen utmed det statliga vägnätet, då denna på många sträckor är undermålig. Eftersom behoven är mycket större än tillgängliga medel krävs hårda prioriteringar utifrån största samhällsnytta. Vilka sträckor som ska prioriteras behandlas i den regionala cykelplanen som kommer på remiss nästa år, och som medskick i det arbetet anser Örebro kommun:</p> <p>☑ På en regional nivå är det generellt viktigare att satsa på att göra det enkelt att cykla till och parkera stöldsäkert vid betydande omstigningspunkter i kollektivtrafiken än att göra det möjligt att cykla hela vägen mellan större tätorter som ligger på långt avstånd från varandra. Sådana cykelbanor kommer inte att användas så mycket och blir per cyklist mycket dyra, både som investering och vid drift. Däremot önskar Örebro kommun fler trygga cykelmöjligheter mellan tätorter som ligger inom rimliga cykelavstånd. Framförallt om det kan minska behovet av skolskjuts och möjliggöra arbetspendling med cykel.</p> | <p>Region Örebro län uppskattar det utförliga inspelet och delar bilden av att kostnadseffektivt bygga cykelvägar och fokusera på skolvägar, vägar till/från kollektivtrafik och att bygga ihop befintligt cykelvägnät med saknade länkar. Att rusta upp cykelvägar är en del i det kostnadseffektiva byggandet av cykelvägar. Belysning och liknande kringåtgärder kan tyvärr inte finansieras av länsplanen utan det är väghållarens ansvar. Länsplanen kan dock medfinansiera belysning på kommunala cykelvägar. Driftsfrågan är svår eftersom Region Örebro län själva inte har makt över frågan, men bilden av problemet delas och dialog förs med Trafikverket för att utveckla kvaliteten på cykelbanor.</p> | | | 3, 5 |
| Örebro kommun | Ja | <p>Vi välkomnar de planerade satsningar på ökad trafiksäkerhet utmed länsväg 207 (Örebro-Odensbacken) i linje med genomförd åtgärdsvalsstudie. Det innebär en säker 80-väg och säkerhetsåtgärder i tätorterna. Utöver</p> | <p>Det stämmer. Vissa åtgärder är redan gjorda och vissa ska genomföras inom kort. Etapputbyggnad av cykelvägar startar i tätorterna Stora Mellösa och Odensbacken enligt plan efter dialog med Örebro</p> | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | <p>Åtgärder som underlättar för gång och cykel i de mindre tätorterna är viktiga eftersom avstånden mellan målpunkterna inom dessa är korta men säkerhetsnivån i många fall avhåller invånarna från att gå och cykla. Åtgärder är angelägna i alla kommunala och lokala bebyggelsekärnor som pekas ut i</p> | <p>Region Örebro län delar uppfattningen om att trafiksäkerhetssituationen är dålig i tätorter med statligt vägnät. Dialog om åtgärder behövs med både Trafikverket och Örebro kommun.</p> | | | 3, 5 |

| | | | | | | |
|---------------|----|--|--|--|--|---------|
| Örebro kommun | Ja | Örebro kommun är positiv till att regionen i detta skede väljer att inte prioritera mötesfri landsväg på väg 244 (Nora-Lilla Mon). Den åtgärden skulle främst syfta till att höja hastigheten på sträckan. Restidsvinsten är dock liten jämfört med den vinst som uppnås genom att istället prioritera ökad | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 2, 3 |
| Örebro kommun | Ja | Örebro kommun noterar att Region Örebro län önskar använda medel i LTP för steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen, men att regelverket starkt begränsar möjligheten. Vi ser positivt på att medel i utvecklingspotten finns att tillgå | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 5 |
| Örebro kommun | Ja | Det är mycket bra att regionen nu på allvar tar sig an regionbussarnas framkomlighet i tätorterna, med särskilt fokus på Örebro, och att detta pekas ut som den mest angelägna bristen att utreda och åtgärda. Vi är positiva till en ny utredning av riksväg 52 från E20 till Odensbacken, som till skillnad från den förra utgår från fyrstegsprincipen och tydligare beaktar barnens och näringslivets perspektiv. Vi önskar att regionen initierar ett utredningsarbete och i samverkan med kommunerna tar fram en regional strategi kring | Positivt att Örebro kommun finner de föreslagna bristerna angelägna. Synpunkt om bytestpunkter är framförd till kollektivtrafiken. | | | 2, 3, 4 |
| Örebro kommun | Ja | Det finmaskiga vägnätet avser statliga vägar med grusbeläggning eller max 500 fordon en genomsnittsdag. Detta är en ny utgiftspost i LTP och det är svårt för Örebro kommun att bedöma rimligheten i pottens | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 5 |

| | | | | | | |
|---------------|----|---|---|-------|----|------|
| Örebro kommun | Ja | De 20 miljoner kr som avsattes i föregående LTP för att samfinansiera åtgärder vid Örebro Södra har strukits i föreliggande förslag eftersom åtgärder vid Örebro S enligt Trafikverkets bedömning ligger längre bort i tiden än vad LTP sträcker sig. Örebro kommun ser det dock som angeläget att dessa medel ligger kvar och utökas till 50 miljoner kr för att finansiera åtgärder kopplade till resandemiljön, i linje med den avsiktsförklaring som skrevs för Södra station 2018. | Vid framtagande av remissversion var det självklart att Örebro S skulle lyftas ur planen med anledning av att TRV inte avsätter medel för åtgärder. Under hösten har en föreliggande risk uppkommit att trafiksäkerhetsnivån på Örebro södra inte räcker till och att med framtida exploatering kring Örebro S ställer ännu högre krav, vilket innebär att stationen riskerar eventuell nedstängning. Region Örebro län delar därför uppfattningen om att de 20mnkr som i avsiktsförklaring är till för åtgärder på perrongerna återinförs. Om mer än 20mnkr kan avsättas är i dagsläget tveksamt och behöver synas närmare i arbetet med att uppdatera avsiktsförklaringen | 6.3.3 | 63 | 4 |
| Örebro kommun | Ja | Örebro kommun ser det som positivt att regionen vill samfinansiera åtgärder som förbättrar kollektivtrafikens framkomlighet på riksväg 50 norr om Örebro med 20 miljoner kr – detta är angeläget för kommunen, alla inpendlare norrifrån och för de långväga transporterna. Här vill vi betona vikten av att inte samtidigt skapa ny | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Förslaget förespråkar mycket starkt behovet av strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar för att förändra trafiksystemet i riktning mot ökad måluppfyllelse – en bild som Örebro kommun till fullo delar. Det är bara effektiv kollektivtrafik som kan förena | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Örebro kommun ser positivt på att länsplanen pekar på BRT i Örebro som en viktig satsning inte bara för staden utan för hela regionen. Om möjligheten att söka stadsmiljöavtal upphör kan ytterligare medel behöva avsättas i andra hälften av planperioden. | Region Örebro län tackar för synpunkten. Stadsmiljöavtal ska enligt Nationell plan finnas minst till år 2029. I Region Örebro läns remissvar önskas förlängning till 2033, alltså planperioden ut. Om möjlighet till stadsmiljöavtal försvinner innan 2033 får finansiering av BRTs senare etapper diskuteras | | | 3, 5 |

| | | | | | | |
|---------------|----|--|--|--|--|---|
| Örebro kommun | Ja | Kommunen är mycket positiv till att medel avsätts för åtgärder som ökar regionbussarnas framkomlighet till resecentrum i Örebro, och att frågan ska hanteras i nära samarbete med kommunen. Det är bra att medel även | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Potten (statlig medfinansiering) har ökat med 30 procent jämfört med föregående länsplan, vilket är positivt. Denna typ av åtgärder handlar i många fall om att trimma befintlig infrastruktur och är sannolikt mycket kostnadseffektiva – inte minst eftersom kommunerna själva skjuter till pengar. Pottens storlek förefaller rimlig utifrån vad kommunernas investeringsplaner medger och möjligheten att söka stadsmiljöavtal för större satsningar. Det är viktigt att medel fördelas utifrån var de | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Pottens storlek (enskilt vägnät) förefaller rimlig mot bakgrund av att Trafikverket rekommenderar minst 1 miljon kr per år. Jämfört med föregående plan är det | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Regionen har valt att reservera en relativt stor del av medlen (8 procent av totalt planutrymme) för att hantera kostnadsökningar. Erfarenheten talar för att detta är en klok strategi. Vi välkomnar ställningstagandet att medlen i första hand ska användas till mindre åtgärder för cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet på | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Örebro kommun | Ja | Vi delar regionens förslag till prioriteringar och välkomnar den påtagliga kursändring som förslaget innebär jämfört med föregående planer, inte minst mot | Region Örebro län tackar för synpunkten och är mycket positiva till att Örebro kommun delar uppfattningen om den långsiktiga utvecklingen av | | | 1 |

| | | | | | | |
|-----------------|-----|--|--|-----|----|------|
| Storfors kommun | Nej | Användandet av "prioriterade funktioner" för att illustrera hur olika delar av länsplanen bidrar till måluppfyllelse för det övergripande målet är illustrativt och tydligt. Att målen och de prioriterade funktionerna har ett längre tidsperspektiv än planperioden är också något som Storfors kommun ser som positivt, då det skapar en stabilitet och styrning på regional nivå. För Storfors kommun är de prioriterade funktionerna "Tillgänglighet till och från Örebro", "Hållbart resande" och "Effektiva godstransporter" av särskild betydelse. En stärkt koppling österut mot Örebro bidrar till en förstoring av den lokala arbetsmarknadsregionen som utgör en viktig resurs för kommunens invånare. I länsplanen beskrivs tillgänglighet till och från Örebro som en viktig funktion för hela länet, men Storfors kommun vill påvisa att en stad som Örebro kan vara av vikt för en större geografi än så, som till exempel över länsgräns till | Region Örebro län tackar för inspelet och uppskattar att Storfors kommun nämnt positiva delar i planens strategiska delar. Det stämmer att Örebros dragningskraft även sträcker sig utanför länet och Storfors kommun ger ett bra exempel på hur. Texterna ses över och kompletteras där länsövergripande perspektiv är rimligt att stärkas. | 5.1 | 32 | 3 |
| Storfors kommun | Nej | Stråket Oslo – Stockholm är en viktig utvecklingsfråga för alla kommuner och län inom stråket. Storfors kommun ser mycket positivt på att Region Örebro län arbetar för att stärka stråket i helhet och att man i länsplanen pekar ut restiden mellan Oslo – Stockholm som en brist, och på så sätt lyfter upp frågan om infrastrukturinvesteringar i järnväg på bordet. Stråket Oslo – Stockholm handlar inte bara om den gemensamma ansträngning som finns för infrastrukturåtgärder för förbättrade kommunikationer mellan de två huvudstäderna, en stor nytta finns även i | Ett arbete med att påvisa regional nytta ska göras. Region Örebro län ser fram emot samarbete i att stärka stråket Oslo-Stockholm tillsammans med Storfors kommun. | | | 3, 5 |
| Storfors kommun | Nej | Storfors kommun ser positivt på att man i förslaget till länsplan väljer att prioritera cykel- och kollektivtrafikåtgärder. För år 4-12 finns inga medel avsatta för investeringar i större vägbyggnationer. Prioriteringen ligger i linje med hållbarhetsmål och visar på en tydlig prioritering från Region Örebro län. Storfors | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |

| | | | | | | |
|----------------------------|----|---|--|-------|----|------|
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Länsplanen ger en tydlig och bra bakgrundsbeskrivning inför det fortsatta arbetet med den regionala transportinfrastrukturen. Länsstyrelsen ser positivt på utformningen av förslag till ny länsplan och anser att | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 1, 3 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Transporteffektiva resor är ett aktuellt begrepp. Länsstyrelsen ser positivt på inriktningen men önskar ökad tydlighet gällande vilka insatser som kommer att | Region Örebro län tackar för synpunkten. Text i avsnitt 4.2.3 har förtydligats med exempel på olika insatser som berör länsplanen direkt och indirekt. | 4.2.3 | 25 | 2, 4 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Länsstyrelsen ser positivt på att Region Örebro län arbetar för att sträckan Oslo–Stockholm ska bli en del av | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Länsplanens prioriterade funktioner för person- och godstransporter är utförligt beskrivna och rymmer olika regionperspektiv. Det är av vikt att nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygderna inrättas. Detta genom att till exempel öka möjligheten till byten inom kollektivtrafiken från andra färdmedel och därmed möjliggöra ett hållbart resande med ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel även för | Region Örebro län tackar för synpunkten och uppskattar att Länsstyrelsen uttrycker att budskapet med länsplanens inriktning är tydligt. | | | 2, 3 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | De fem prioriterade strategierna är bra och en viktig grund för det fortsatta arbetet vid prioritering av brister, behov och åtgärder. Det är även bra med en tydlig prioriteringsordning och Länsstyrelsen ser positivt på | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Det är positivt att utgå från fyrstegsprincipen och effektivt nyttja den struktur som redan finns i samhället | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Den centrala strategin för att nå klimatmålen är bra. Det är viktigt att i länsplanen lyfta projektet Oslo - Stockholms positiva nyttor för länet och landet, | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Den strategiska miljöbedömningen kan behöva mer tydlig struktur, det saknas en nulägesbedömning utifrån förändrade klimatförhållanden. Påverkan på | Hanteras av Trivector | | | 6 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Den sociala konsekvensbeskrivningen är väl genomförd och inkluderar flera olika typer av trafikant. Dock önskas ett resonemang för hur delaktigheten ska följas | Hanteras av Trivector | | | 6 |

| | | | | | | |
|----------------------------|----|--|--|--|--|------|
| Länsstyrelsen i Örebro | Ja | Den ekonomiska fördelningen av planen går i linje med länsplanens fokus på jämlikt och jämställt resande. | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 1 |
| Länsstyrelsen i Örebro | Ja | Länsstyrelsen ser positivt på att samordning med andra planer sker, så som den regionala utvecklingsstrategin för | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Länsstyrelsen anser att det är bra att målsättningen för minskad klimatpåverkan knyts an till regionala mål. Länsstyrelsen ser även positivt på att det övergripande | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Länsstyrelsen anser att den centrala strategin för att nå klimatmålen är bra. Strategin ska bidra till att skapa bättre tillgänglighet som syftar till att öka andelen resande med cykel och kollektivtrafik samt minska restider med kollektivtrafiken och stärka dess konkurrenskraft gentemot bilen. Länsstyrelsen ser | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 1, 3 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Länsstyrelsen saknar en nulägesbedömning i den strategiska hållbarhetsbedömningen utifrån riskanalyser av transportsystemets hållbarhet i förhållande till | Hanteras av Trivector | | | 6 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Länsstyrelsen anser att den strategiska hållbarhetsbedömningen kan behöva mer struktur då den strategiska miljöbedömningen och sociala | Hanteras av Trivector | | | 6 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Länsstyrelsen noterar att påverkan på energianvändning fortfarande utgår från fordonskilometer. Länsstyrelsen förslår att enheten bör ändras till påverkan på energianvändning per personkilometer, för att inkludera | Hanteras av Trivector | | | 6 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Sedan 1 januari 2020 är barnkonventionen del av svensk lag. Länsstyrelsen instämmer med Region Örebro läns resonemang i Länsplanen kring barnens självständiga mobilitet och att trygghet och säkerhet i trafiken är avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar. | Hanteras av Trivector | | | 6 |

| | | | | | | |
|----------------------------|----|--|---|--|--|------|
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Länsstyrelsen anser att det är bra på att länsplanen belyser problematiken gällande normen i transportplaneringen (Normen i transportplaneringen är att vara man, i arbetsför ålder, medelklass och vara född i Sverige), då denna grupp har stor makt över transportplaneringen. Grupper som har sämre förutsättningar att påverka transportplaneringen är bland annat barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomisk svaga grupper och personer | Hanteras av Trivector (ihop med RÖL?) | | | 6 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Länsstyrelsen ser positivt på att länsplanens större ekonomiska fördelningar för år 7 - 12 går till cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder. Länsstyrelsen anser att det är | Region Örebro län tackar för synpunkten och delar uppfattningen. Inriktningen av planen ska följas och berör främst år 7-12. | | | 3 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Länsstyrelsen anser att avsikten med planeringsutrymmet är genomtänkt och väl prioriterat, då de medel som blir outnyttjat under denna planperiod i | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 3 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | I den regionala utvecklingsstrategin har ett antal strukturbilder tagits fram som illustrerar regionens viktigaste transportsamband för kollektivtrafik, persontransporter och godstransporter. För att åstadkomma förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet bör investeringar i regional transportinfrastruktur i första hand ske i de stråk där många länsbor gör sina vardagsresor i form av | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 1, 3 |
| Länsstyrelsen i Örebro län | Ja | Länsstyrelsen anser att det är bra att länsplanen tar nytta av den regionala utvecklingsstrategin för en förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet. | Region Örebro län tackar för synpunkten. Eftersom RUS är ett styrdokument framtaget av länets offentliga aktörer och näringsliv tillsammans och utgör inriktningen för länets regionala utveckling är det en självklar utgångspunkt för arbetet med | | | 3 |

| | | | | | | |
|------------------|-----|--|--|---|----|---|
| Hällefors kommun | Ja | Hällefors kommun har tidigare ställt frågan hur kopplingen mellan de planer som finns framtagna gällande infrastruktur, transporter, länstrafik och RUS säkerställs. Det är lätt att det uppstår oklarheter kring vilket dokument som är övergripande och vilka som är styrande. Storleken och innehållet i den föreslagna Länstransportplanen är omfattande vilket gör den till viss mån svår att förstå samt att den inger en känsla av att den är överarbetad. Innehållet bör kunna koncentreras ned för att tydliggöra dess fokus och budskap. | Region Örebro län tackar för synpunkten och medger att hierarkin mellan olika dokument inte alltid är lätt att förstå utifrån och inte heller lätt att förklara. Länsplanen är i sin form en handlingsplan som sticker ut från övriga regionala dokument eftersom den innehåller statliga medel och är framtagen på uppdrag av regeringen vilket medför vissa krav som i vissa fall kan uppfattas irrelevanta. De flesta länsplaner är av denna omfattning. I avsnitt 2 görs ett försök att illustrera hierarkin, i bilaga 1 finns en djupare genomgång. Synpunkten om otydligheten framförs till RUS-teamet som har | | | 1 |
| Hällefors kommun | Ja | Det är bra att miljömålen lyfts som en tydlig inriktning. Viktigt är att satsningar på cykel och att energioptimering av vägar fortsatt ska prioriteras. I övrigt följer Hällefors kommun de projekt som pågår inom kommunen med fokus på förbi fart Hjulsjö, Gång- och cykelväg Hällefors - Grythyttan och den tänkta åtgärdsvalsstudien för riksväg | Region Örebro län tackar för synpunkten. Gällande energioptimering antas att Hällefors kommun syftar på ökad transporteffektivitet, vilket inkluderar energianvändning och mer effektivt användande av infrastrukturen. Region Örebro län ser fram emot fortsatt arbete inom infrastruktur och transporter | | | 3 |
| Hällefors kommun | Ja | Det finmaskiga vägnätet har stor betydelse för landsbygden. Hällefors kommun anser att det är av största vikt att pengar avsätts under hela planperioden. | Region Örebro län tackar för synpunkten. Medel till det finmaskiga vägnätet kan inte avsättas till de tre första åren i länsplanen eftersom dessa medel redan är in-tecknade i Trafikverkets genomförandeplan. Inledningstexten i avsnitt 6 | 6 | 56 | 4 |
| Vingåkers kommun | Nej | I Örebro länsplan kan man läsa att en förenklad åtgärdsvalsstudie genomfördes 2014 där man utredde hur man skulle främja målstandard 100 km/h som var ett mål i länsplanen 2014 - 2025. Åtgärderna i planen bedöms inte prövats tillräckligt utifrån fyrstegsprincipen och därför har man inte kunnat motiverat en beställning av åtgärder i länsplan 2018-2029 eller 2022-2033. Region Örebro skriver att vägen behöver utredas på nytt och att | Region Örebro län tackar för synpunkten och ser fram emot samarbete kring infrastrukturfrågor och utveckling av väg 52. | | | 3 |
| Laxå kommun | Ja | Sammanfattningsvis uppskattar vi att planen nu lyfter klimatfrågan mer och att landsbygden viktas lite högre. | Region Örebro län tackar för synpunkten. | | | 1 |

| | | | | | | |
|-------------|----|---|--|-------|----|---|
| Laxå kommun | Ja | <p>Vidare vill vi att planen tydligt tar upp behovet av en fyrspårlösning mellan Alingsås och Göteborg samt lyfter dess påverkan på klimat samt kraftigt ökad kapacitet av gods- och persontrafik. Vi noterar att Större brister - Kapacitetsbrist på järnvägen på sid 43 saknar en relevant förklaring. Generellt råder det en kapacitetsbrist i det svenska järnvägssystemet till följd av eftersatt underhåll och låg utbyggnadstakt. Men alla vet inte att Sveriges kanske viktigaste järnväg, Västra Stambanan, begränsas av en så kallad "flaskhals" och vi tycker det är rimligt att Länstransportplanen problematiserar kring detta. Laxå kommun och Hallsbergs kommun är engagerade i att "flaskhalsen" mellan Alingsås och Göteborg åtgärdas med utbyggnad till fyra spår. Det skulle innebära att både gods- och persontrafiken får kraftigt ökad kapacitet till nytta för både Örebroregionen och hela nationen...Vi önskar att Länstransportplanen lyfter problemet med kapacitetsbristen på Västra Stambanan och beskriver den positiva klimatpåverkanåtgärd en fyrspårlösning skulle få. Vi påstår inte att Stockholm och Oslo är oviktiga för</p> | <p>Region Örebro län tackar för synpunkten. Stråkbekrivningen har stärkts på de platser där kopplingen beskrivs och behovet av fyrspår har lyfts in.</p> | 5.3.6 | 47 | 4 |
| Lindesberg | ja | <p>LP behöver kompletteras med perspektiv som tydliggör att det finns en skillnad i förutsättningar mellan stad och landsbygd i Örebro län. Vilka arbetsgivare som dominerar, behoven av resor och resvanor, benägenheten att byta trafikslag, dessa aspekter skiljer sig åt när man jämför stad och land vilket måste framgå</p> | <p>Region Örebro län tackar för synpunkten. Se hänvisning till förändringar utifrån era specifika inspel nedan.</p> | | | 4 |

| | | | | | | |
|------------|----|---|---|-------|----|---|
| Lindesberg | ja | Kommunen ser en risk med den föreslagna tillämpningen av fyrstegsprincipen på s 16. Att i första hand prioritera för beteendeförändring och sikta på hållbara trafikslag är naturligtvis en mycket god intention som Kommunen står bakom. Ser man dock till förutsättningarna i hela länet får dock en sådan prioritering ett för snävt perspektiv, där ett genomförande enligt ambitionen troligen, i huvudsak, kommer ge ett utfall i stadsmiljö. Hur ska landsbygden som, i många fall, saknar en fungerande infrastruktur komma in i det arbetet? Texten behöver kompletteras med detta perspektiv. | Fyrstegsprincipen ska följas enligt direktiv till åtgärdsplaneringen och följs därför i åtgärdsvalsstudier och i framtagande av ny länsplan. Beteendeförändringar kan, precis som kommunen skriver, ge mest utfall i stadsmiljö. Det fyrstegsprincipen faktiskt innebär är att om en väg i landsbygd utreds så prövas åtgärder i utredningen. Steg 1 först, sedan steg 2 etc. De identifierade bristerna ignoreras inte och hanteras därmed med ett steg som bedöms kunna åtgärda bristen på bäst sätt. Det är därför större chans att mer kostnadsdrivande (fysiska) åtgärder hamnar på landsbygden som i många fall saknar fungerande infrastruktur, snarare än att påverkansåtgärder | | | 4 |
| Lindesberg | ja | På s 17 beskrivs att "det finns även potential att förändra färdmedel när antalet resenärer når en kritisk massa för att kollektivtrafik ska vara relevant". Resonemanget känns bakvänt för att vara proaktivt och leda till en hållbar utveckling. Regionen arbete tillsammans med kommunernas och dess planer på samhällsutveckling | Region Örebro län tackar för synpunkten. Andemeningen vid första skrivelsen var den Lindesberg syftar till. Vi inser att formuleringen var konstig och meningens betydelse måste ha tappats i remissversionens korrekturläsning. Formuleringen har ändrats och bedöms vara i linje med inspelet. | 3.1.3 | 20 | 4 |
| Lindesberg | ja | Befolkningsutveckling beskrivs på sidan 23. Med tanke på de tendenser och möjligheter som pandemin inneburit gällande befolkningens benägenhet att flytta utanför storstäderna bör beskrivningen nyanseras med detta perspektiv. Texten känns schablonartad och inte anpassad till de vindar som blåser i samhället just nu. | Anledningen till att texten kan kännas schablonartad är nog för att det är en sammanfattning av den text som finns i bilaga 2. Det som är beskrivet i länsplanen är bekräftat av SCB. De vindar som blåser i samhället just nu är så pass nya att det inte finns säkerställda data på befolkningsflyttningar än. Pågående forskningsprojekt finns bl a på SLU i Uppsala och pågår till 2025. Vi ser såklart att fritidshus blir permanentboenden, att vissa väljer att flytta till tätortsnära landsbygd men kan endast ha | | | 4 |

| | | | | | | |
|------------|----|---|--|------------|--------|---|
| Lindesberg | ja | Detsamma gäller på s 25 där geografiska skillnader i tillgänglighet beskrivs. Texten från Trafikanalys är för generell och behöver kompletteras med perspektiv som gäller för Örebro län för att bli relevant för LP. Hur ser | Texten i avsnittet "Tillgänglighet" har breddats. Bilaga 2 har även ändrats under motsvarande rubrik mer utfylligt. | 5.1 | 29 | 4 |
| Lindesberg | ja | S 27 bland annat. I LP kan man läsa att 25 % av befolkningen bedöms ha arbete där distansarbete kan genomföras och vad det kan ha för effekter på användande av infrastruktur, pendling med mera. Kommunen ser dock en risk i att distansarbetets betydelse tillmäts för stor betydelse inför framtiden och att man inte ser länets skilda förutsättningar i denna analys. Vilka arbetsgivare dominerar i länets olika delar? I | Region Örebro län ser en fördel i att alla länets delar har en bred branschammansättning varför en kompletterande digital infrastruktur är viktig, både för företagande och arbete inom platsoberoende verksamheter. Därtill ökar andelen arbetsuppgifter som digitaliseras inom industrin. Länets stora antal fritidsbostäder är därtill en potentiell hemvist för personer som arbetar nu och i framtiden och kan | | | 4 |
| Lindesberg | ja | På sidan s 27-28 beskrivs kollektivtrafikens betydelse för tillgänglighet och bostadsmarknad. Kommunen delar den inledande texten om kollektivtrafikens betydelse för attraktiva bostadsområden och regional utveckling. Det upplevs därför motsägelsefullt när nästa stycke i LP innebär att man istället uppmanar kommunerna att bygga i redan kollektivtrafknära lägen. Liknande resonemang finns även på s 16. Detta är ytterligare ett exempel på skillnad mellan stad och land. I en storstad med mer förtätningsmöjligheter kan detta vara en rimlig plan, men i mindre kommuner är det vanligare att utvecklingen sker som en utvidgning av befintlig tätort (kommunala ÖP). Där bör kollektivtrafiken finnas med som en katalysator för den lokala och regionala | Region Örebro län delar synpunkten om att skrivningen behöver ses över eftersom budskapet inte var tydligt formulerat. Samordnad kollektivtrafik- och bebyggelseplanering ska såklart kunna ske även där liten potential för kollektivt resande finns idag. En bred samhällsplanering med samarbete av olika aktörer kan skapa bättre förutsättningar för både attraktiv bebyggelse, ökat underlag för kollektivt resande och service i landsbygderna. Texten på sida 29 har kompletterats med ett stycke och strategin för att prioritera åtgärder i starka stråk har justerats på sida 18. | 3.1.3, 5.1 | 20, 30 | 4 |

| | | | | | | |
|------------|----|---|---|-----|----|-----|
| Lindesberg | ja | Överlag anser kommunen att de befintliga funktionerna är beskrivna på ett bra och heltäckande sätt när det gäller nu läget. Men när vi nu planerar för framtida infrastruktur med Regional utvecklingsstrategi, trafikförsörjningsprogram och LP i beaktande bör stråkens funktion i vissa fall kanske revideras? Nuläget beskriver endast den befintliga funktionen och frågan är om det är den efterfrågade funktionen? Det bör reflekteras över om det finns andra behov/önskemål/funktioner som bör eftersträvas i stråket. Exempelvis kan stråket Nora-Lindesberg lyftas | På tjänstemannanivå har avsaknaden av en målbild för infrastruktur och transporter i länet identifierats. Det finns inget att utgå från idag annat än strukturbilderna i RUS. Länsplanen följer dessa och de har målbild 2030 men på ett väldigt generellt plan. Den frågan är också så bred att den bör diskuteras mellan både region, kommuner och länsstyrelse. Självklart kan det finnas anledning att se över vissa stråk med specifika syften men i huvudsak utreds infrastrukturen trafikslagsövergripande och i utredningarna tas | | | 3,4 |
| Lindesberg | ja | På ett övergripande plan vill kommunen framföra att texterna som beskriver mål och strategier upplevs komplexa och svåra att förstå. Texterna upplevs inte tillgängliga. Bland annat så upplevs inte formuleringarna som tydliga och att de saknar verklighetsförankring, ur ett hela-länet-perspektiv. Ett exempel på detta finns på i första stycket avsnitt 3.1: <i>"Länsplanens funktioner ska utvecklas för att leda till att vi når det övergripande</i> | I inledningstexten till avsnitt 3 förklaras vad mål, strategier och funktioner är och vad de har för roll. Texten har tagits bort och skrivits ihop med den text som finns under 3.1. Texten har utvecklats för att bli mer pedagogisk. | 3.1 | 15 | 4 |
| Lindesberg | ja | Från Regional utvecklingsstrategi (RUS), regionalt trafikförsörjningsprogram (TFP) och vidare till LP bör det finnas en röd tråd då TFP beskrivs vara verktyget för målen i RUS och LP utgör plan för åtgärderna som förverkligar målen. RUS har en hög ambitionsnivå och beskriver länets behov och förutsättningar på ett relativt jämlikt sätt. Effektmålen är konkreta, omfattande och framåtsyftande. Kommunen saknar dock denna röda tråd | Region Örebro län tackar för synpunkten. Det är en utmaning att forma en hierarki och tydlighet som genomsyrar en stor organisation med många olika handlingsplaner. Regionala dokument tas ofta fram via statligt uppdrag, t ex RUS och länsplan och det är inte alltid en hierarki bör eller kan eftersträvas. Vi söker dock kopplingar mellan dokumenten och försöker tydliggöra de olika programmen och | | | 5 |
| Lindesberg | ja | Detsamma gäller uppföljning av mål, funktioner, strategier och framförallt de utvalda åtgärderna. Det hade varit önskvärt med en uppföljning och utvärdering av mål, funktioner och strategier på ett transparent sätt där länets kommuner deltog utifrån sina perspektiv. Utifrån ett landsbygdsperspektiv är bilden att | En uppföljning av länsplanens investeringar ryms i avsnitt 7. Beslutsversionen ska kompletteras med fler uppföljningar än enbart fördelningen mellan trafikslag. Någon annan typ av uppföljning som är bredare har inte kunnat göras, men synpunkten är mottagen och omhändertagen. | 7 | | 4 |

| | | | | | | |
|------------|----|--|---|--|--|---|
| Lindesberg | ja | I LP finns namngivna åtgärder med finansiering, vissa har funnits med länge andra är nya. Det saknas dock motivering i planen som tydliggör varför dessa åtgärder är rätt åtgärder. Syftet med ett sådant resonemang är att förtydliga den röda tråden mellan mål och åtgärder och på så sätt göra planen mer begriplig för såväl tjänstemän som medborgare. | Under varje enskilt namngivet objekt och under varje avsnitt finns en text som motiverar åtgärdstyperna. I hållbarhetsbedömningen visas måluppfyllnad för de olika åtgärderna baserat på de mål som beskrivs i avsnitt 2 och bilaga 1. Åtgärderna som genomförs idag genomförs för att de prioriterats enligt tidigare länsplaners inriktning. Det beskrivs i inledningen av avsnitt 6, stycke 2. Där står även att nya åtgärder ska bidra till transportpolitiska mål, RUS och mål i trafikförsörjningsprogram, energi- och klimatprogram och regional cykelplan. Gör inte någon åtgärd det så är de helt enkelt inte prioriterade. Såklart finns det alltid målkonflikter men inga objekt bedöms vara i så stor konflikt med helhetsbilden av inriktningen av planen att de bör plockas bort. Pågående åtgärder ska heller inte | | | 4 |
|------------|----|--|---|--|--|---|

| | | | | | | |
|------------|----|--|---|--|--|------|
| Lindesberg | ja | <p>Kommunen konstaterar att det finns en pott för det finmaskiga, statliga vägnätet. Detta är mycket glädjande och en bra prioritering. Lindesbergs kommun har många vägar av denna typ men har framförallt två vägar (väg 850 och 851) där det finns ett omfattande näringsliv som är helt beroende av en fungerande infrastruktur. I förslaget till LP ligger medel för detta först år 7-12, vilket är sent med tanke på de omfattande problem med vägstandarden som belastat dessa vägar under mycket lång tid (20-30 år). Ska en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) upprättas behöver detta arbete påbörjas omgående och åtgärderna tidigareläggas i planen. Kommunen föreslår därför att en omprioritering görs så att dessa vägar kan börja åtgärdas tidigare i planperioden.</p> | <p>Vi är väl medvetna om att det finns ett behov av upprustning av det mindre vägnätet. Särskilt med tanke på att Trafikverket bedömer att detta vägnät kommer vara i sämre skick än idag när vi någ planperiodens slut 2033 pga att medlen för drift och underhåll inte räcker till. Länsplanen kan inte finansiera drift, underhåll eller reinvestering. Anledningen till att medlen i länsplanen inte ligger år 1-6 är för att dessa medel redan är in-tecknade och dessutom övertäcknade, eftersom Förbifart Hjulsjö flyttats fram i tid. Det innebär färre medel år 4-6 och ännu hårdare prioritering de åren. Åtgärder på finmaskigt vägnät är för närvarande inte utredda i detalj och liknande behov på väg 850 och 851 finns i hela länet. Under år 1-3 kommer en utredning att göras som syftar till att dels bestämma vilka vägar som är mest aktuella att prioritera och dels bestämma vilka åtgärder som kan göras. Krävs vägplan skenar kostnaderna och det vill vi undvika</p> | | | 4 |
| Lindesberg | ja | <p>När det gäller utvecklingspotten vill Lindesberg lyfta behovet av att prioritera upp väg 68. I den befintliga ÅVS beskrivs hur gång- och cykelåtgärder behöver utredas ytterligare för att klargöra vilka åtgärder som kan bli aktuella. Sträckan mellan Gusselby och Lindesberg bör prioriteras, i synnerhet då kollektivtrafiken nu är nedlagd på denna sträcka. Kommunen mottar även flera</p> | <p>Region Örebro län tackar för synpunkten. Den tas omhand i arbetet med regional cykelplan.</p> | | | 4, 7 |

| | | | | | | |
|------------|----|--|---|-------|----|---|
| Lindesberg | ja | På sidan 57 beskrivs prioriterade brister. För länsväg 831 och 840 vill kommunen kompletterad med följande argumentation. Kommunen har en antagen detaljplan för ett nytt verksamhetsområde, Heden, där nya etableringar är på väg in. Detta kommer öka belastningen ytterligare på det omkringliggande vägnätet i form av in/ut-transporter. Utöver detta finns även Vibyn, ett relativt nytt villaområde med infart från väg | Region Örebro län tackar för synpunkten. Texten har justerats. Politikerna får avgöra ordningen i bristlistan. | 6.3.1 | 61 | 4 |
| Lindesberg | ja | På sidan 72 finns följande formulering: "Många av länets kommuner har själva angett att det inte är infrastruktur och transporter som har avgörande betydelse för ett ökat bostadsbyggande utan snarare andra faktorer såsom att hitta attraktiva platser i form av sjönära lägen, fungerande daglig service och finansiella förutsättningar såsom bankernas vilja att bevilja lånefinansiering." Kommunen anser att den här typen av formuleringar inte tillför planen något. Kommunen delar påståendet i | Region Örebro län tackar för synpunkten. Det är en generell skrivning utifrån flertalet inspel som förmedlar ett läge som är en realitet på flera håll i länet. För vissa är infrastrukturen en lösning på många frågor. Texten sätter in transportinfrastrukturen i en större kontext. | | | 4 |
| Lindesberg | ja | Kommunen upplever hänvisningarna till regional cykelplan som förvirrande. Vilken cykelplan har regionen utgått ifrån vid upprättandet? Känns kontraproduktivt att utgå/hänvisa till en plan som mycket snart ska uppdateras. Planerna borde ha upprättats parallellt. | Planerna har upprättats parallellt men har inte skickats ut på remiss samtidigt för att inte överbelamra kommunerna med remisser. RUS, trafikförsörjningsprogram och energi- och klimatprogram har remitterats delvis samtidigt som länsplanen. Cykelplanen prioriterades att komma efter länsplanen för att då kunna utgå från en faktiskt budget i länsplanen snarare än att sälja in drömmar till kommunerna. vi förstår att det är förvirrande, men vi har tydliggjort med gulmarkerad text där det behövs att cykelplanen remitteras | | | 5 |

| | | | | | | |
|------------|----|--|--|-------|----|------|
| Lindesberg | ja | Jämlikhetsperspektivet behandlas i flera avsnitt i LP. Perspektivet bör kompletteras med socialt och geografiskt perspektiv också, inte enbart kön. Det kan även beakta var man bor och vart man behöver kunna ta sig. På s 23 anser kommunen att HUR-perspektivet saknas, exempelvis hur resor kan göras mer jämlika. | Jämlikhetsperspektivet inkluderar sociala och geografiska delar också, inte bara kön, se strategi om Fokus på jämlikt och jämställt resande. Se även hållbarhetsbedömningen som Trivector har gjort av länsplanen. Det arbetet har påverkat inriktning och prioritering av medel, vilket tydliggörs i inledningstexten av avsnitt 6. Bilaga 2 presenterar nuläget i länet, t ex arbetsmarknadsregioner och resor inom länet. Nytt från 2022 hos regionen är ett öppet verktyg med rapporter för bl a socioekonomisk analys. Materialet har dock tillkommit för sent för att kunna tas med som underlag till länsplanen men det belyser samma | 4.2.3 | 25 | 4 |
| Hallsberg | Ja | Hallsbergs kommun anser att förslaget till länsplan är bra och väl genomarbetat och där den övergripande målsättning har ett klart miljö- och klimatfokus men även ett hållbarhetsperspektiv med tillgänglighet i fokus. Det är glädjande att potten kring cykelåtgärder har utökats | Region Örebro län uppskattar att Hallsberg delar uppfattningen om att inriktningen är rätt för länsplanen och att potten för cykelåtgärder utökats. | | | 3, 4 |
| Hallsberg | Ja | I förslaget till prioriterade funktionerna är tillgänglighet till och från Örebro samt tillgänglighet i tvärförbindelser utpekade. Kommunen har också en önskan att tillgänglighet till centralorten i kommunerna ska | Tillgängligheten till centralorterna i kommunerna ryms både i funktion om tvärförbindelser och tillgänglighet i landsbygderna ihop med strategierna som pekar ut starka stråk, vilka leder till | | | 4 |
| Hallsberg | Ja | Under punkt 5.3.6 beskrivs persontrafiken mellan Stockholm- Göteborg, via Örebro-Hallsberg-Laxå-Skövde, gå i detta stråk under minst 25 år framöver. Stråket är i den regionala utvecklingsstrategi utpekade som primärt stråk både för persontrafik och godstranporter. | Tidsaspekten har ändrats för att göra skrivningen mer robust. | 5.3.6 | 46 | 4 |
| Hallsberg | Ja | Under punkt 6.2.3 beskrivs åtgärder/stråk för trafiksäkerhetsobjekt (150 mnkr). Länsväg 529 Kumla-Hallsberg-Östansjö tas upp under punkt 4 där en rad brister har pekats ut i åtgärdsvalstudien för lv 529. Bristerna är många och kommer kräva omfattande | Utifrån de åtgärdsvalsstudier som genomförts och varit till underlag för länsplanen har inga åtgärder valts bort. Ambitionen är att alla föreslagna åtgärder på länsväg 529 ska genomföras under planperioden. Region Örebro län ser fram emot ett | | | 4 |

| | | | | | | |
|-----------|----|---|--|--|--|---|
| Hallsberg | Ja | Kommunen välkomnar utredningen av prioriterade brister för konsekvenserna av tätorterna längs rv 51, avsnitt 6.3.2 punkt 4. Det är också positivt att trimningsåtgärder för cirka 20 mnkr från Svennevad söderut mot länsgränsen nu ska genomföras. Även trimningsåtgärder i Östergötland ska genomföras och Hallsbergs kommun hoppas att de planerade trimningsåtgärder får god effekt för att minimera de problem som riksväg 51 från strax norr om Svennevad och söderut till Finspång har. Sträckan har inte minst det | Kvarstår brister på rv51 även efter att åtgärder har genomförts så kommer säkerligen sträckan att åter prioriteras som en brist i länsplanen. Det återstår att se vad effekterna blir. Vi har god dialog med Trafikverket om brister som både syns i statistik och framkommer via kundärenden. | | | 3 |
| Hallsberg | Ja | Hallsbergs kommun ser gärna att utredning av prioriterade brister kring regionsbussarnas framkomlighet i tätorter, avsnitt 6.3.2 punkt 1, även kompletteras med utredning kring busstationen i Hallsbergs tätort. Det är högst olyckligt att etappen med kapacitetsökning av personbangården i Hallsberg inte prioriteras i förslaget till Nationell plan för | Kollektivtrafikförvaltningen håller i detta nu på att forma utredningen och den kan mycket väl innefatta bussangöringen på Hallsbergs resecentrum. Där är ju bristen identifierad i ÅVS redan och rent praktiskt så skulle åtgärder kunna genomföras. Synpunkten är framförd till kollektivtrafikförvaltningen. | | | 4 |
| Hallsberg | Ja | Under punkt 6.4.1 Strukturförändringar kollektivtrafikåtgärder beskrivs utveckling av Örebro kollektivtrafik med införande av BRT i Örebro som medfinansieras från länsplanen med 125 mnkr varav 90 mnkr under planperioden. Region Örebro län och Örebro kommun planerar för nytt stadslinjenät där medfinansiering till åtgärder för regionsbussarnas framkomlighet har avsatts 50 mnkr i slutet av planperioden. Huvuduppdraget som länsplaneupprättare är att prioritera investeringar i infrastruktur på statligt, regionalt vägnät. Det är viktigt att hela regionen får ta del av investeringsmedel i planen. Det bör därför undersökas om annan finansiering till åtgärder för regionbussarnas framkomlighet än medel från länsplanen | De medel som avsatts till BRT etapp 1, totalt 125 miljoner kronor har haft utfall under 2021 på 35mnkr. Dessa medel har i denna länsplan åter prioriterats till kommunal medfinansiering men finns tillgängliga för alla kommuner att ansöka om. Transporter tar inte hänsyn till kommungränser, det är viktigare att investeringsmedlen gynnar många snarare än att medel fördelas lika mellan kommunerna i länet. Regionbussarnas framkomlighet är prioriterad för åtgärder i Örebro stad eftersom det berör invånare från hela länet. Örebro är den kommun som har allra flest inpendlare från andra kommuner och har ett stort arbetsmarknadsområde. Medel som prioriteras för | | | 4 |

| | | | | | | |
|------|----|---|--|-------|----|---|
| Nora | Ja | Nora kommun får med anledning av remissen anför följande: Förslaget är ett om-fattande dokument (73 sidor) med förhållandevis låg konkretionsnivå och skulle | Synpunkten tas med till nästa planeringsomgång. | | | 5 |
| Nora | Ja | Nora kommun har under framtagandet av förslaget levererat önskemål och priorite-ringar som gäller kommunen och norra länsdelen. Av dessa kan dock inte utläsas något konkret i den sammanställning av fördelade medel som framgår på sidan 5 i dokumentet. Däremot kan man under avsnittet om tillstånd och brister i transportsystemet (pkt 5.3.11, 5.3.14,5.3.15 och | Tabellen på sida fem är endast en sammanfattning av kapitel 6. Där framgår att åtgärder på väg 244 ska genomföras och att mer medel avsätts till kollektivtrafikåtgärder och bytespunkter, vilket Nora kommun tillsammans med övriga kommuner i norra länet önskade i arbetet inför åtgärdsplaneringen. Kapitel 5 innehåller en beskrivning av | | | 1 |
| Nora | Ja | När det gäller stråket 5.3.11 Örebro-Nora-Hällefors kan bl.a. följande läsas:” Delen Örebro-Nora går drygt halva sträckan på riksväg 50 och resterande del på länsväg 244. På denna del finns potential att korta restiderna med både kollektivtrafik och bil. Länsväg 244 Nora-Lilla Mon är 80-väg och åtgärder ska göras under planperioden, bland annat ny trafikplats Nora.”. Vad som ytterligare ska | Synpunkten tas omhand. Tidplan och kostnader tydliggörs i länsplanens beslutsversion. Länsväg 244 Lilla Mon-Gyttorp har blivit ett namngivet objekt. | 6.1.3 | 57 | 4 |
| Nora | Ja | Vad gäller stråket 5.3.14 Karlskoga-Nora konstateras större brister men inga åtgärder föreslås trots att Trafikverket genomfört en ÅVS(åtgärdsvalsstudie) för sträckan i vilken omfattande åtgärder föreslås. Här förordas i planförslaget ytterligare utredning. Nora | Tanken med utredningen är att få till bättre underlag för att prioritera åtgärder. Det underlag som finns är bristfälligt och saknar perspektiv från bl a gods företag och barnperspektiv. | | | 7 |
| Nora | Ja | Stråket 5.3.16 Nora-Lindesberg beskrivs med större brister i form av standarden på väg 244 Nora-Lilla Mon. Här föreslås åtgärder på Lv 244 i enlighet med den åtgärdsvalsstudie som genomförts. Åtgärden är inte tidsatta och någon anvisning av medel finns inte. Det är positivt att regionen belyser behovet av upprustning av Lv 244 Nora-Lilla Mon och att den på sikt planeras till | Åtgärden har tidsbestämts i beslutsversionen och utgår från det alternativ som presenteras i åtgärdsvalsstudien, som Nora kommun ska ha tillgång till. Inga åtgärder har valts bort. Exakt utformning och detalj löser trafikverket i vägplanearbete, vilket kan ge bättre planeringsförutsättningar för kommunen. Det går | | | 4 |

| | | | | | | |
|-------|----|---|--|--|--|---|
| Nora | Ja | Positivt i planförslaget är att utredning föreslås för Lv 244 på sträckan Gyttopp – Grythyttan. Vidare är det positivt att en översyn föreslås för genom-/förbifart Nora och att medel avsätts för regionbussarnas framkomlighet i Örebro tätort. | Region Örebro län ser fram emot gott samarbete i framtida utredningar. Vi vill också belysa att regionbussarnas framkomlighet inte bara handlar om Örebro tätort, utan åtgärder kan krävas på andra platser i länet som t ex Nora tätort. Utredning ska påbörjas av kollektivtrafikförvaltningen under | | | 3 |
| Nora | Ja | Det är också positivt att planen tar upp länspendeln kopplat till pendeltågstation i Hovsta som en framtida | Region Örebro län välkomnar att Nora kommun också ser möjligheter med formuleringarna. | | | 3 |
| Kumla | Ja | Planeringsramen för perioden 2022-2033 är 1 161 miljoner kronor (mkr), detta kan jämföras med föregående Länstransportplan 2018-2029 och planeringsram på 1 030 mkr. Den nya planeringsperioden har alltså fått en ökad ram på 131 mkr, vilket motsvarar 12,7 procent. Detta är positivt. Samtidigt finns det stor oro över prisutvecklingen på inte minst råvaror som kommer att urgröpa den nya planeringsperiodens reala | Planramen för 2018-2029 var 1 119 miljoner kronor. Ökningen är därmed endast 3,75 procent vilket även Region Örebro län tycker är oroande med tanke på kostnadsfördyringar i objekt som överskrider den lilla extra tilldelningen vi fått. Påverkansarbete för ökade anslag och transparens kring tilldelningen av medel har pågått i flera års tid med hjälp av alla andra regioner och SKR men med | | | 5 |
| Kumla | Ja | Kumla kommun är positiv till föreslagna prioriterade funktioner (Tillgänglighet Örebro, tvärförbindelser och landsbygd, hållbart resande och effektiva godstransporter) och också positiva till planens förslag på | Det är härligt att kommunen uppskattar inriktningen av planen och finner den positiv. | | | 3 |
| Kumla | Ja | Kumla kommun är mycket positiva till satsningarna på Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro som ligger med som åtgärd under planperiodens första delperiod 2022-2024. Det är synnerligen angeläget med utbyggnad av denna vägsträcka till mötesfri väg. Detta utifrån att denna sträcka är en återstående del som inte är mötesfri från Marieberg/E20 till Svennevad, att det skapar ett trafiksäkert stråk med stort transportunderlag samt för | Region Örebro län följer bygget av vägen med belåtenhet. | | | 3 |

| | | | | | | |
|-------|----|--|---|-------|----|---|
| Kumla | Ja | Det är också mycket positivt att cykelväg Kumla-Hallsberg via Sannahed finns med som prioriterat regionalt cykelobjekt under planperioden. Kumla kommun vill framhålla att denna cykelväg blir den första sammanhängande cykelvägen mellan de två kommuner som bägge har positiv utveckling såväl inom befolkning som arbetsplatser/företag. Kumla och Hallsberg har redan idag betydande arbets- och studiependling, varför trafiksäker cykelväg kommer att skapa möjligheter till miljövänligare transporter. Cykelvägens sträcka på | Potentialen för cykling mellan tätorterna är stor och det är av stor vikt att den felande länken kommer på plats. Vi ser fram emot fortsatt samarbete i cykelplanering. | | | 3 |
| Kumla | Ja | Kumla kommun anser även att cykelväg från västra Kumla, via Byrsta till Hallsberg är en prioriterad åtgärd för att enklare kunna nå arbetsplatser såväl i Kumla som i | Synpunkten tas med till arbete med Regional Cykelplan. | | | 4 |
| Kumla | Ja | Länstransportplanen utpekar också att Länsväg 534 Kumla-Fjugesta har en farlig korsning med väg 529. Detta är synnerligen korrekt beskrivning utifrån att det har varit många trafikolyckor i denna korsning. Kumla | Inga trafiksäkerhetsåtgärder som föreslagits i ÅVS väg 529 och 641 har ignorerats och därför ska denna korsning åtgärdas och även mycket annat. | | | 3 |
| Kumla | Ja | Kumla kommun anser att skrivningen om Riksväg 52 är mycket kortfattad och bristfällig. Riksväg 52 är det stora stråket söder om Hjälmarens som länkar Region Örebro län till Sörmland. Vägen har stor betydelse för godstransporter och arbetspendling över länsgräns. Riksväg 52 har potential att bidra till regionutvidgning. Riksväg 52 har också betydande trafikunderlag som | Region Örebro län delar uppfattningen och har stärkt beskrivningen i stråket Örebro/Hallsberg/Kumla - Katrineholm. | 5.3.9 | 49 | 4 |

| | | | | | | |
|-------|----|---|--|--|--|---|
| Kumla | Ja | <p>Riksväg 52 och stråket E20-Odensbacken har tagits med under avsnittet 6.3 Utvecklingsåtgärder. Där konstateras att den förenklade åtgärdsvalsstudien från 2014 inte är tillräcklig utan det föreslås att en "fördjupad" åtgärdsvalsstudie genomförs. Förslaget är att detta sker under periodens "första tre år för att ha föreslagna åtgärder som beslutsunderlag till 2026 års planrevidering". Detta framstår som svagt eftersom det tidigare i kontakter med Regionen och Trafikverket till och med funnits utpekade sträckor som planerats för ombyggnad till mötesfri väg. Men Kumla kommun är beredd att godta det presenterade förslaget under</p> | <p>Region Örebro län har i många år påtalat vikten om att utreda väg 52 på nytt pga avsaknad av flertalet viktiga perspektiv i en modern infrastrukturplanering. En utredning är redan beställd och ska påbörjas 2022 med mål att bli klar i god tid till 2026 års planrevidering, som Kumla kommun önskar. Vi ser fram emot gott samarbete inom åtgärdsvalsstudien.</p> | | | 7 |
|-------|----|---|--|--|--|---|

Kategorier

Kategori

1. Samlad bedömning
2. Är uppdateringarna aktuella?
3. Vad är särskilt bra?
4. Vad behöver förändras?
5. Övrigt
6. Hållbarhetsbedömning
7. Specifikt objekt/väg/utredning