

Infrastruktur och transporter

Handlingsplan för påverkansarbete 2022–2030



Region Örebro län

Infrastruktur och transporter

Handlingsplan för påverkansarbete 2022–2030

Utgiven av: Region Örebro län, 2022

Författare: Karin Wallin
Dino Keljalic

Form: Rebecca Larsson

Fotograf: Jessica Jeppson

Vid ev frågor om innehållet kontakta
dino.keljalic@regionorebrolan.se

Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
Besöksadress: Eklundavägen 1
Tel: 019-602 10 00
utveckling.regionorebrolan.se/sv/samhallsplanering/infrastruktur-i-eu/



Örebroregionen – Sveriges hjärta

En attraktiv och pulserande region för alla

Övergripande mål

	Stark konkurrenskraft	Hög och jämlik livskvalitet	God resurseffektivitet
Effektmål	• Förbättrad kompetensförsörjning • Ökad kunskapsintensitet • Ökad innovationskraft • Ökad entreprenöriell aktivitet • Ökad nationell attraktionskraft • Ökad global konkurrenskraft • Ökad tillväxt i näringslivet • Ökad produktion inom areella näringar	• Goda uppväxtvillkor • Goda försörjningsmöjligheter • Ökad grad av delaktighet och inflytande • Attraktiv boende- och närmiljö • God och jämlik hälso- och sjukvård • God och jämlik folkhälsa	• Minskad klimatpåverkan • Giftfri miljö • Ökad biologisk mångfald • Säkrad vattenförsörjning

Prioriterade områden

Näringsliv och entreprenörskap			
Innovationskraft och specialisering			
Kunskapslyft och utbildning			
Kompetensförsörjning och matchning			
Social sammanhållning och demokrati			
Hälsofrämjande arbete och hälso- och sjukvård			
Konsumtion och försörjning			
Bostadsförsörjning och attraktiva miljöer			
Transporter och infrastruktur			
Upplevelser och evenemang			

Figur 1: Översiktsskild av den regionala utvecklingsstrategin – kopplingen mellan vision, övergripande mål, effektmål och prioriterade områden. Handlingsplanen Infrastruktur och transporter adresserar främst området Transporter och infrastruktur. Den bidrar även till att vi når flera av effektmålen.

Förord



I hjärtat av Sverige pulserar en av norra Europas viktigaste transportregioner. Örebroregionen befinner sig i en skärningspunkt där infrastruktur på lokal, regional, nationell och europeisk nivå fogas

samman. Här färdas varje dag människor och gods i alla värdestreck: till, från, inom och genom länet.

Örebro län är beroende av goda förbindelser till omvärlden, samtidigt som omvärlden är beroende av Örebroregionens funktion att samordna, förena och transportera gods och människor lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

För en positiv regional utveckling, där det ska vara attraktivt att bo och verka i hela länet, är det angeläget att strategiskt arbeta för kortare restider mellan Örebro och länets kommunhuvudorter samt till Stockholm, Oslo och Göteborg. En snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo-Stockholm är därför en prioriterad fråga för Region Örebro län. Genom byggandet av Nobelbanan kan den regionala pendlingen mellan länets två största orter, Örebro och Karlskoga stärkas.

I Örebro län ser vi transporter som en integrerad del av näringslivet. Vi har ett av landets bästa logistiklägen där vi erbjuder en palett av transportslag som samverkar med varandra. Här finns omfattande järnvägsverksamheter i Hallsberg, viktiga godsstråk på väg E18, E20 och RV50, landets största regionala fraktflygplats och innovativa satsningar som elvägpiloten Hallsberg-Örebro. Detta kompletteras med etablerade samarbeten mellan näringslivet, det offentliga och Örebro universitet som tillsammans driver utvecklingen i regionen framåt.

När det kommer till infrastruktur är behoven stora och resurserna för nya investeringar begränsade. Samtidigt finns tydliga klimatmål om minskade växtgasutsläpp från transportsektorn som måste nås.

Detta ställer krav på oss verksamma inom Region Örebro län att arbeta strategiskt mot beslutsfattare på såväl nationell som internationell nivå. Vi måste lyfta mervärdet av de infrastrukturinvesteringar som krävs i syfte att stärka länets position samtidigt som vi bidrar till att lösa transportbehoven i ett större systemperspektiv.

En viktig del i påverkansarbetet är att organisera oss med andra för att skapa gemensam förståelse och föra fram våra prioriterade infrastrukturbehov med en samlad röst. Region Örebro län ska därför fortsatt vara en aktiv partner i både internationella och storregionala samarbeten som Botniska Korridoren och En Bättre Sits.

Handlingsplanen för påverkansarbete inom området infrastruktur och transporter ger oss vägledning i arbetet med att stärka och utveckla Sveriges viktigaste transportregion, både för våra invånare och näringsliv. Arbetet ska bidra till att människor och gods kan transporteras hållbart, snabbt och tryggt samtidigt som vi skapar förutsättningar för nya investeringar och gör det attraktivt att bo och verka i hela länet.

Handlingsplanen utgör i förlängningen ett viktigt verktyg i arbetet med omställningen till ett hållbart och effektivt transportsystem där vi minskar utsläppen och tillsammans skapar förutsättningar för ett bättre liv!

Nina Höjjer

Regionråd

Ordförande i Sambällsbyggnadsnämnden

Innehåll

Varför en handlingsplan för påverkansarbete?	8
Syfte	8
Målgrupp	8
Regionala mål och vision	8
Infrastruktur- och transportmål	10
Avgränsning	12
Perspektiven miljö, barnrätt och jämställdhet	12
Prioriterad infrastruktur för Örebro län	14
Urval av prioriterade infrastrukturobjekt	14
Oslo-Stockholm	16
Mälardalen	17
Godsstråket genom Bergslagen	18
Hallsberg	20
Västra stambanan	21
E18 och E20	22

Elväg E20 Hallsberg-Örebro	24
Väg 50	26
Örebro Airport	28
Övrig infrastruktur av betydelse	30
Omvärldsbevakning	32
Omställning till fossilfria transporter	32
Beteendeförändringar inom transportsektorn	32
Bredband och transportsystemet	33
Örebroregionens koppling till nya stambanor	33
Pandemins effekter på resor och transporter	33
HCT (High Capacity Transports)	34
Flygets roll i framtidens transportsystem	34
Genomförande av påverkansarbete	36
Planering	36
Aktivitetsplan	36
Aktiviteter	37
Uppföljning	37
Begrepp, ordlista och länkar	38

Varför en handlingsplan för påverkansarbete?

Syfte

Syftet med politisk påverkan inom området infrastruktur och transporter är att skapa förutsättningar för de resor och transporter som medborgarna och näringslivet i länet behöver, utifrån attraktivitet och konkurrenskraft. För att skapa dessa förutsättningar behöver bland annat infrastrukturen inom, samt till och från, Örebroregionen utvecklas.

Viss del av infrastrukturutvecklingen har Region Örebro län rådighet över i sin roll som länsplaneupprättare. En betydande del av rådigheten för regionens mest prioriterade infrastruktur-objekt ligger dock utanför Region Örebro läns beslutsområde, såväl organisatoriskt som geografiskt. Beslutsfattandet ligger främst hos regeringen och i vissa fall EU. Region Örebro län måste därför bedriva ett strategiskt påverkansarbete mot dessa beslutsnivåer för att få de investeringar i infrastruktur som behövs, i och utanför länet, i syfte att stärka länets attraktivitet och konkurrenskraft.

Behoven och utmaningarna är många inom området infrastruktur och transporter. Det finns således behov att fokusera påverkansarbetet – varför denna handlingsplan har tagits fram som vägledning.

Målgrupp

Denna handlingsplan är ett strategiskt och vägledande dokument som främst riktar sig till tjänstepersoner och politiker som är verk-samma inom Region Örebro län.

Regionala mål och vision

Region Örebro län har det regionala utvecklingsansvaret i Örebro län och tar fram länets regionala utvecklingsstrategi (RUS). Visionen i RUS från 2018 är: *Örebroregionen – Sveriges hjärta, en attraktiv och pulserande region för alla.*

Till visionen hör tre övergripande mål:

- Stark konkurrenskraft
- Hög och jämlik livskvalitet
- God resurseffektivitet.

Till dessa övergripande mål finns förenat ett antal effektmål.¹

1. Region Örebro län (2018) Regional utvecklingsstrategi 2018-2030



Infrastruktur- och transportmål

RUS innehåller också tio prioriterade områden för vilka handlingsplaner ska tas fram, där infrastruktur och transporter är ett. De prioriterade områdena är av betydelse för att hantera de utmaningar länet står inför och för att nå visionen och de övergripande målen. Region Örebro län har en samordnande roll för arbetet med genomförandet av RUS.

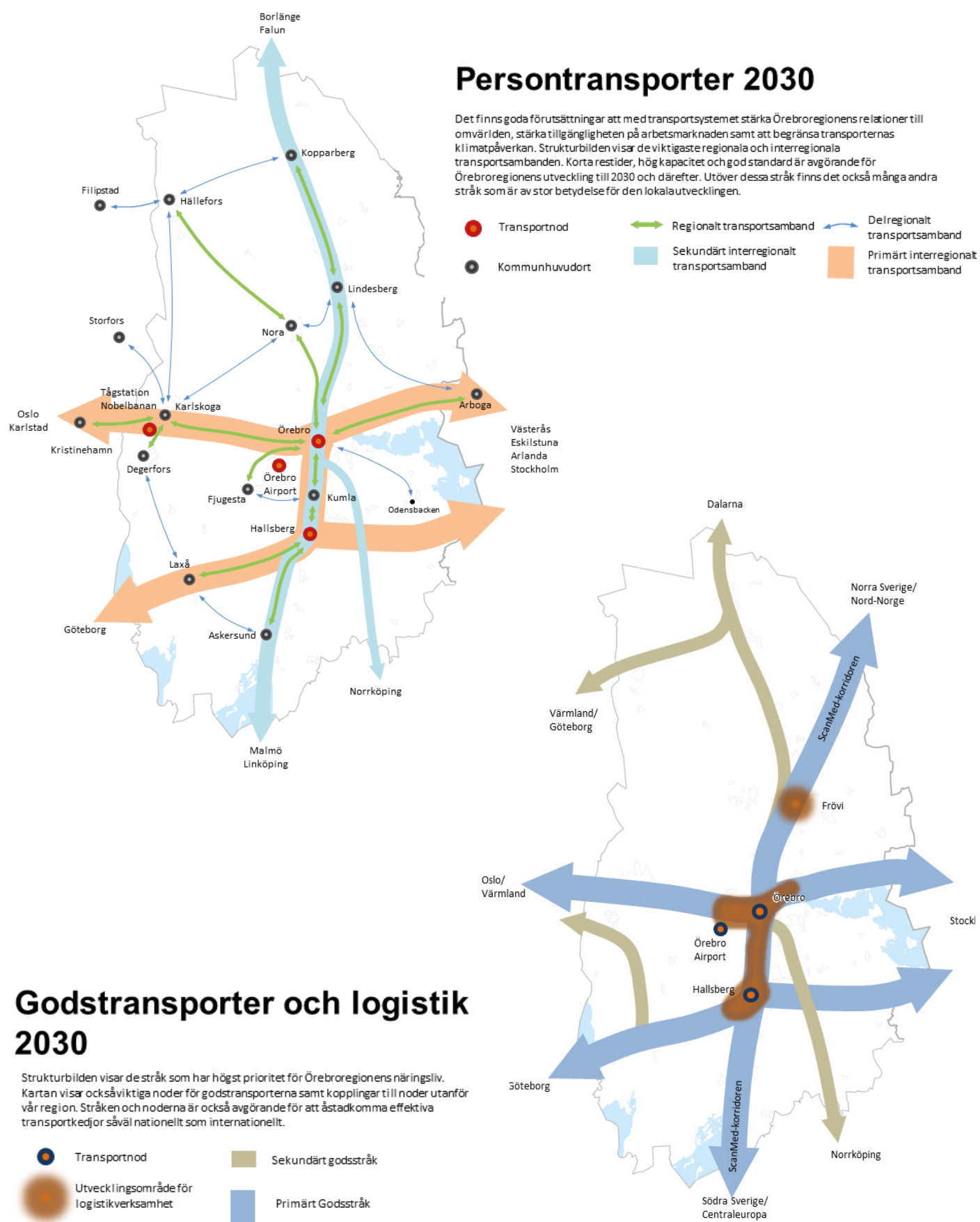
För området infrastruktur och transporter formuleras ett önskvärt läge till år 2030 som bland annat handlar om:

- kortare restider mellan Örebro och kommunhuvudorterna samt till Stockholm, Oslo och Göteborg
- ökad andel resande med kollektivtrafik, gång och cykel
- stärkt regional pendling tack vare nya stationslägen längs med Nobelbanan

- ökad integration av arbets- och bostadsmarknaderna i resten av Stockholm-Mälardalen
- ett hållbart transportsystem med mindre klimatpåverkande utsläpp
- att Örebro län fortsatt är ett av landets bästa logistiklägen som lockar både nationella och internationella företagsetableringar och nyinvesteringar.

För det prioriterade området finns också en strategisk inriktning om att:

- skapa förutsättningar för ett hållbart transportsystem enligt strukturbilderna (figur 1)
- utveckla Örebro län som nod längs nationella och internationella transportstråk
- säkra en robust tillgång till bredband i hela länet.



Figur 1: Regionala strukturbilder för person- och godstransporter 2030. Källa: Regional utvecklingsstrategi 2018-2030

Avgränsning

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Denna handlingsplan är, som nämnt i föregående avsnitt, avgränsad till att fokusera påverkansarbete på infrastrukturobjekt som ligger utanför Region Örebro läns rådighet. Handlingsplanen omfattar därmed inte infrastrukturobjekt och åtgärder som är prioriterade i länsplanen för regional transportinfrastruktur.²

Region Örebro län tar, på uppdrag av regeringen, fram en länsplan för regional transportinfrastruktur, som en del av det regionala utvecklingsansvaret. Den regionala länstransportplanen innehåller investeringar i regionala statliga vägar för person- och gods-transporter samt i kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet. Dessa omfattas således inte i denna handlingsplan.

Nationell transportplan

Trafikverket tar på liknande uppdrag fram en nationell plan³ för utveckling av transportsystemet. Den nationella transportplanen omfattar investeringar på de nationella vägarna, investeringar i statliga järnvägar, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, trimnings- och miljöåtgärder samt bärighetsåtgärder. Trafikverket är också den myndighet som ansvarar för att genomföra åtgärder som beslutats i den nationella transportplanen. En stor del av påverkansarbetet som denna handlingsplan fokuserar på har därför Trafikverket och regeringen (infrastrukturdepartementet) som målgrupp.

TEN-T & CEF

Flera av de infrastrukturobjekt som pekas ut i denna handlingsplan är del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). I syfte att skapa ett harmoniserat europeiskt transportsystem har förordningar, direktiv och fonder fattats beslut om. Dessa ger både möjligheter och ställer krav på medlemsländerna i syfte att nå de transportpolitiska EU-målen.

För Region Örebro län är det därför angeläget att även bedriva ett strategiskt påverkansarbete mot EU-nivå i syfte att påverka gällande regelverk och finansieringskällor så de gynnar länets infrastrukturutveckling och skapar förutsättningar att nå de övergripande regionala målen.

Perspektiven miljö, barnrätt och jämställdhet

Med bakgrund i Region Örebro läns arbete med miljö-, barnrätts- och jämställdhetsperspektiven har denna handlingsplan granskats av nyckelpersoner inom organisationen med särskilt kompetens i nämnda områden. Syftet har varit att säkerställa att handlingsplanen, i den mån det går och är relevant, beaktar dessa perspektiv (positiva som negativa) både i påverkansarbetet vi avser att bedriva samt de tänkta tillvägagångssätten.

Vad avser jämställdhets- och barnrättsperspektivet aktualiseras dessa perspektiv ofta tydligare i ett senare skede när planering och åtgärdsvalsstudier för specifika infrastrukturobjekt

2. Region Örebro län (2018) Länsplanen för Regional Transportinfrastruktur 2018-2029

3. Trafikverket (2018) Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

ska genomföras. Särskilt då är det viktigt att nationella och regionala mål för de olika perspektiven beaktas vid till exempel satsningar på nya vägar eller järnvägar. Detta gäller också för miljöperspektivet.

Generellt kan konstateras att de prioriterade infrastruktursatsningarna i avsnitt två (prioriterade infrastrukturobjekt) som gynnar kollektivtrafik och trafiksäkerhet påverkar jämställdhets- och barnrättsperspektivet då fler kvinnor och barn nyttjar kollektivtrafiken än män. Flera av de utpekade infrastrukturobjekten skapar förbättrade förutsättningar för just kollektivtrafik, till exempel genom satsningar på järnvägsinfrastruktur eller säkerhetsåtgärder på vägar.

Infrastruktursatsningar skapar också förutsättningar för en god tillgänglighet i hela länet vilket gör det möjligt att studera eller arbeta på andra orter samtidigt som man kan bo kvar i sin hemkommun. Möjligheten att studie- och arbetspendla är särskilt viktigt för barn och ungas framtidstro och känsla av att kunna bo kvar i sin hemort även efter studierna.

En förbättrad infrastruktur kan öka möjligheterna till fler arbetstillfällen för invånarna i regionen vilket i sin tur kan ha positiva effekter på familjers ekonomiska förutsättningar.

En god ekonomi har en stark socioekonomisk koppling och bidrar till utvecklingen av god hälsa och trygghet för barnfamiljer.

I avsnitt fyra (omvärldsbevakning) listas exempel på åtgärder som Region Örebro län kan arbeta med för att bidra till omställning till hållbarare transporter och utfasning av fossila drivmedel. Här är det aktuellt att ha med sig jämställdhets- och barnrättsperspektiven i samband med att eventuella målgrupper identifieras och insatser planeras/genomförs.

Gällande miljöperspektivet ansågs det i avsnitt två (prioriterade infrastrukturobjekt) relevant med en tydligare argumentation för att påvisa de positiva miljö- och hållbarhetseffekterna som investeringar i framförallt järnväg och elväg kan medföra.

Det ansågs vidare väsentligt att i avsnitt fyra (omvärldsbevakning) tydligare lyfta fram de miljömål som finns på nationell och regional nivå vad gäller minskade utsläpp i transportsektorn samt vilka åtgärder som behöver vidtas i omställningen till fossilfria transporter. Det ansågs också relevant att i samma avsnitt hänvisa till Region Örebro läns rapport Vägval 2030⁴ och från den lyfta in de beteendeförändringar som identifierats som särskilt viktiga för att Örebro län ska nå de uppsatta miljömålen för 2030.

4. Region Örebro län (2019) Underlagsrapport Vägval 2030

Prioriterad infrastruktur för Örebro län

I RUS presenteras regionala strukturbilder som beskriver förutsättningar för persontransporter, godstransporter och logistik i ett 2030-perspektiv. Dessa pekar ut stråk och samband för person- och godstransporter. Strukturbilderna omfattar stråk med internationell, nationell och regional infrastruktur och illustrerar de transportsamband som är viktigast för hela länets utveckling.

Längst dessa stråk finns flera olika behov av åtgärder, såväl nybyggnation av vägar och järnvägar som reinvesteringar och upprustning. Därtill finns också behov av åtgärder i infrastruktur som ligger utanför länet men som är viktig för länets invånare, den offentliga sektorn och näringslivet. Exempel på detta är Göteborgs och Norrköpings hamnar som är viktiga för länets näringsliv då de utgör viktiga omlastningspunkter för sjöfarten. Vidare är järnvägsinfrastrukturen i Stockholm - Mälaren regionen viktig för länets kompetensförsörjning och arbetsmarknadsintegrering.

För att Region Örebro läns påverkansarbete ska bli framgångsrikt måste emellertid en prioritering mellan infrastrukturbehoven göras.

I följande avsnitt redogörs för hur urvalet av handlingsplanens prioriterade infrastrukturobjekt har gjorts och därefter presenteras samtliga infrastrukturobjekt utifrån dess funktion, mål och huvudbudskap.

Urval av prioriterade infrastrukturobjekt

I följande avsnitt presenteras de infrastrukturobjekt som Region Örebro län inte har rådighet

över men som är av stor betydelse för länets regionala utvecklingen. För varje infrastrukturobjekt ges beskrivningar om varför det är prioriterat, dess åtgärdsbehov, primära intressenter, vilka aktörer som bör bedriva påverkansarbetet samt i vilka forum Region Örebro län avser att bedriva påverkansarbetet.

Infrastrukturobjekten har valts genom att de uppfyller följande kriterier:

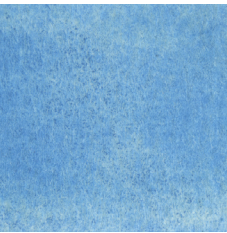
1. Infrastrukturobjektet har ett åtgärdsbehov.
2. Region Örebro län är en primär intressent.
3. Region Örebro län är den aktör som bör bedriva påverkansarbetet.

Totalt är det tio infrastrukturobjekt som uppfyller samtliga kriterierna, dessa är:

- Oslo-Stockholm
- Mälarbanan
- Godsstråket genom Bergslagen
- Hallsberg person och godsbangård
- Västra Stambanan
- E18
- E20
- Riksväg 50
- Elvåg Hallsberg – Örebro
- Örebro Airport.

Samtliga av de tio prioriterade infrastrukturobjekten har högsta status, antingen som transportnoder eller primära person eller godsstråk i strukturbilderna (se förgående kapitel) som återfinns i den regionala utvecklingsstrategin (RUS) för Örebro län.





Oslo - Stockholm

En snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm via Örebro är en högt prioriterad fråga för Region Örebro län. Stråket är viktigt för framförallt persontrafiken mellan huvudstäderna men också mellan städer längs stråket för en förbättrad regional tillgänglighet och ökad arbetsmarknadsintegration i hela stråket Oslo-Karlstad-Örebro-Västerås-Stockholm.

Idag tar det mer än fem timmar att resa med tåg mellan Oslo och Stockholm, varför mer än 70 procent av resenärerna väljer att flyga. En förbättrad järnvägsförbindelse skulle bidra till kortare restid och ökade reseandelar för tåget, vilket är betydelsefullt ur ett miljö- och hållbarhetsperspektiv.

Arbete bedrivs av

Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 AB samt dess ägare (Karlstad kommun, Region Värmland, Västerås stad, Region Västmanland, Örebro kommun, Region Örebro län och Region Stockholm) och Central Sweden, samt Region Värmland EU Office.

Mål

Att få en snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm via Örebro med en restid under tre timmar.

För att möjliggöra denna förbindelse behövs en förbättrad infrastruktur i form av förskärning och kapacitetshöjning av befintliga banor samt anläggning av två nya länkar - Nobelbanan (Örebro - Kristinehamn) och Gränsbanan (Arvika - Lilleström).

Det är vidare angeläget att lyfta stråkets betydelse även i ett EU-perspektiv och arbeta för att sträckan Oslo-Stockholm ska bli en utpekad del i det transeuropeiska transportnätets (TEN-T) stomnätsskorridor ScanMed.

Regionens påverkansarbete

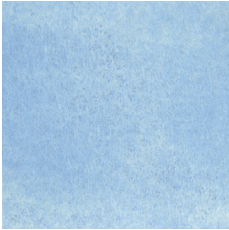
Påverkansarbetet sker framförallt av bolaget Oslo-Sthlm 2.55 AB och dess ägare. Påverkansarbetet bör bedrivas gemensamt där samtliga aktörer bär ägarskapet och är drivande i frågan genom att ”tala med en gemensam röst”. Region Örebro län arbetar aktivt inom En Bättre Sits samt i andra sammanhang som berör stråket, till exempel Trafikverkets utrednings- och planeringsarbete. På EU-nivå bedrivs arbete genom aktivt deltagande i påverkansorganisationen CPMR:s två kommissioner, Baltic Sea Commission och North Sea Commission samt via det regionala EU-kontoret Central Sweden. Under 2019 har ett Bryssel nätverk bildats för att driva frågan om att uppgradera stråket Oslo-Stockholm till TEN-T korridor mer målriktat i Bryssel.

I anslutning till detta har också ett nätverk på tjänstepersonnivå startats med ägarnas strateger, Brysselkontoren längs stråket samt bolaget, för att gemensamt driva frågan strategiskt mot nationell och europeisk nivå.

Målgrupp

Målgrupp för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket, EU-kommissionen, DG Move, norska regeringen och Jernbanedirektoratet.

Mälarbanan



Mälarbanan är den primära järnvägsförbindelsen för persontrafik mellan Örebro och Stockholm via Västerås. En ökad tillgänglighet till och från Stockholm är viktig för Örebroregionen och norra Mälardalens fortsatta tillväxt och utveckling. Mälarbanan måste därför ha tillräcklig kapacitet för att svara upp både mot dagens och framtidens resandebehov. Åtgärder på Mälarbanan är också av högsta betydelse för möjliggörandet av en snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm och därigenom öka resandandelarna för tåget. Det är angeläget att åtgärder på sträckan bidrar till ökad kapacitet, minskad restid och ökad robusthet.

Arbete bedrivs av

Region Örebro län, Region Västmanland, En Bättre Sits och Oslo-Sthlm 2.55 AB.

Mål

Att förbättra tillgängligheten och restiderna mellan Örebro och Stockholm. Detta omfattar:

- planskildhet mellan Mälarbanan och Godsstråket genom Bergslagen
- utbyggnad av dubbelspår (eventuellt fyrspår) på hela eller delar av sträckan
- kapacitet för utökad trafik på sträckan Hovsta-Kolbäck
- ombyggnation av järnvägen genom Örebro och Västerås C för att klara ökade resenärflöden och frigöra kapacitet för gods.

Regionens påverkansarbete

Tillsammans med Region Västmanland arbetar Region Örebro län inom En Bättre Sits för att lyfta Mälarbanans betydelse för arbetspendling i stråket Örebro-Västerås-Stockholm samt för en framtida förbindelse mellan Oslo-Stockholm. Därutöver deltar Region Örebro län aktivt i utrednings- och planeringsarbete som berör Mälarbanan inom och utanför länet.

Målgrupp

Målgrupp för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet samt Trafikverket Region Öst, Stockholm och nationella planering.

Godsstråket genom Bergslagen

Nästan all godstrafik mellan norra och södra Sverige transporteras på godsstråket genom Bergslagen. Det gör stråket till ett av de allra viktigaste i landet. Dess förbindelse till Europa via Södra Stambanan och världsmarknaden via Göteborgs hamn är av avgörande betydelse för utvecklingen i Örebro län.

I takt med att infrastrukturen i norra Sverige förbättras kommer kravet på banans kapacitet att öka. Ur ett miljö- och hållbarhetsperspektiv, i takt med att kraven på omställning till fossilfria transporter ökar, kommer godsstråket

genom Bergslagen ha en viktig roll. Framför allt när det gäller överflyttning av gods från väg till järnvägstransporter. För att kunna hantera person- och godstrafik på stråket krävs en rad olika åtgärder. Däribland:

- hantering av kapacitetsbrister
- utbyggnad av dubbelspår (Storvik-Mjölby)
- planskildhet mellan godsstråket
- Mälarbanan samt åtgärder på stationer längs stråket.



Som ett resultat av Region Örebro läns påverkansarbete blev Godsstråket genom Bergslagen i sin helhet inkluderat i EU:s stomnätsskorridor ScanMed under 2021. Den uppgraderade statusen skapar ökade förutsättningar för EU-finansiering av åtgärder längs stråket.

Arbete bedrivs av

Region Örebro län, Region Gävleborg, Botniska Korridoren.

Mål

Att godsstråket genom Bergslagen har en robust och kapacitetsstark utformning som svarar upp mot näringslivets behov samt möjliggör ökad grad av regional och mellanregional pendling. Detta inkluderar:

- byggandet av plankorsningar mellan Godsstråket och Mälarbanan samt Bergslagsbanan
- möjliggöra för tyngre och längre (750 meter) tåg
- ombyggnation av lutningsförhållanden för att möjliggöra överflyttning av gods till järnväg
- förlängning av mötesstationer samt utbyggnad av dubbelspårsetapper (inklusive Hallsberg-Degerön) och nya samtidiga infarter.

Regionens påverkansarbete

Region Örebro län arbetar aktivt inom En Bättre Sits och Botniska Korridoren för att lyfta godsstråkets betydelse för näringslivets transporter mellan landets norra och södra delar.

Region Örebro län deltar aktivt i utrednings- och planeringsarbete längs med stråket där främsta målgrupp är Trafikverket på regional och nationell nivå. Påverkansarbete bedrivs även internationellt inom Botniska Korridoren och CPMR Baltic Sea Commission för att rätt infrastruktursatsningar ska ske i norra Sverige vilket också omfattar att skapa förutsättningar för att stråket ska få EU-finansiering i kommande CEF-utlysningar..

Målgrupp

Målgrupp för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet), Trafikverket och dess CEF-sekretariat samt EU-kommissionen och DG-Move.



Hallsberg

Hallsberg utgör ett nav i transportsverige där Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen möts. Här finns Skandinavien största rangerbangård, Hallsbergs station med omfattande resandeutbyten samt Hallsbergs-terminalen där stora volymer gods flyttas mellan väg och järnväg. På Godsstråket genom Bergslagen delen Hallsberg-Degerön pågår ombyggnation till dubbelspår, delvis i ny sträckning. När sträckan färdigställs kommer Godsstråket genom Bergslagen att ha dubbelspår från Mjölby till Örebro.

Projektet har länge varit ett av näringslivets mest prioriterade och kommer skapa förutsättningar för ökad andel gods på järnväg. För att uppnå full effekt av dubbelspåret behöver åtgärder både på Hallsbergs ranger- och personbangård genomföras. Åtgärder på rangerbangården syftar till att öka kapaciteten för 750 meters tåg samt några 1000 meters tåg. Åtgärder på personbangården syftar till att öka kapaciteten genom Hallsberg genom att stopp vid plattformar inte sker på huvudlinjen. Samtliga pågående och planerade åtgärder i Hallsberg bedöms som viktiga både ur miljö- och hållbarhetsperspektiv som konkurrensperspektiv för såväl nationellt som regionalt näringsliv och kollektivtrafikresande.

Arbete bedrivs av

Region Örebro län, Hallsberg kommun, Botniska Korridoren och En Bättre Sits.

Mål

- Att Hallsbergs rangerbangård byggs om i enlighet med Trafikverkets rapport Hallsberg framtida utformning (diarienummer TRV 2015/56995)⁵ med tillhörande förslag till spårlayout för att möjliggöra såväl mottagande som byggande av 750 meter långa tåg.
- Hallsbergs personbangård byggs om i enlighet med Trafikverkets rapport för att möjliggöra såväl genomgående trafik som ökat antal tågstopp och resandeutbyten i Hallsberg utan att negativt påverka kapacitet och restider för person- eller godstrafik.
- När dubbelspårsprojektet Hallsberg-Degerön färdigställs måste rangerbangården möjliggöra tåg med längder upp till 1000 meter samt medge ökad andel person- och godstransporter på järnväg.

Regionens påverkansarbete

Region Örebro län bedriver påverkansarbete inom En Bättre Sits och Botniska korridoren. Potential finns också att, i samarbete med länets kommuner, bedriva egna påverkansaktiviteter för att lyfta Hallsbergs betydelse nationellt och i Skandinavien.

Hallsbergs status som viktig nationell och internationell transportnod lyfts också i Region Örebro läns internationella samarbeten såsom CPMR och Scandria Alliance.

Målgrupp

Målgrupp för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket regionalt och nationellt.

5. Trafikverket (2018) Rapport: Hallsberg framtida utformning – Utformning av järnvägsanläggningen och tillhörande funktioner med utblick 2040-2050

Västra stambanan

Västra stambanan är den järnvägsförbindelse via Hallsberg som förbinder landets två största städer, Stockholm och Göteborg. Västra stambanan är Sveriges viktigaste järnväg för person- och godstrafik och kommer så vara under över-skådlig tid fram tills ny stambana Stockholm-Jönköping-Göteborg färdigställs. Även efter stambanornas färdigställande kommer Västra stambanan utgöra en viktig förbindelse för näringslivets transporter till och från Göteborgs hamn och vidare ut på världsmarknaden. Efter-som godstransporterna väntas öka i Sverige kommer banan inneha en fundamental roll i arbetet med överflyttning av gods från väg till järnväg för att nå uppsatta miljö- och hållbar-hetskrav.

Västra stambanan kommer även vara viktig för mellan- och inomregionala persontransporter samt pendling mellan storstads- regionerna via norra Västra Götaland, Örebroregionen och Mälardalen. Västra stambanan fungerar idag som en nationell huvudlinje och tar över trafik från många anslutande banor. Banan är idag dubbelspårig men hårt trafikerad av både person och godstrafik. Såväl kapacitetsåtgärder som förstärkt underhåll behövs i närtid och på sikt för att säkerställa banans funktionalitet. För att uppnå en ökad kapacitet samt förbättrad tra-fiksäkerhet på banan krävs åtgärder i form av bland annat ombyggnation av Laxå bangård.

Arbete bedrivs av

Region Örebro län och Västra stambanegruppen.

Mål

Att Västra stambanan bibehåller sin status som en av landets viktigaste järnvägsförbindelser för person- och godstransporter med åtgärder för ökad kapacitet och förbättrat underhåll i syfte att svara upp mot näringslivets behov med ökad andel gods på järnväg samt minskade restider längs banan. Detta inkluderar:

- åtgärder på person och godsbangård i Hallsberg (se föregående sida)
- en ny anslutning mellan Västra Stambanan och Värmlandsbanan vid Laxå samt om-byggnation av Laxå bangård.

Regionens påverkansarbete

Region Örebro län bedriver påverkansarbete inom Västra Stambanegruppen, Botniska Korridoren och En Bättre Sits för att lyfta Västra stambanans betydelse nu och i en framtid efter de nya stambanornas färdigställande för såväl person- som godstransporter. Därutöver deltar Region Örebro län aktivt i utrednings- och planeringsarbetet som berör Västra stambanan genom och i anslutning till Örebro län.

Målgrupp

Målgrupp för Region Örebro läns påverkans-arbete är regeringen via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet samt Trafikverket regionalt och nationellt.

E18 och E20

De statliga vägarna E18 och E20 är två av landets mest trafikerade och utgör viktiga stråk för person- och godstransporter mellan Oslo-Stockholm (E18) respektive Göteborg-Stockholm (E20). Vägarna förenar landets sydvästra delar med Stockholm-Mälarenregionen och landets nordöstra delar. E18 utgör en viktig förbindelse för vägtransporter mellan Oslo-Stockholm men är också viktig för kommunikationer mellan Örebro och Karlskogas arbetsmarknadsområden. E18 är också en viktig del i Örebroregionens förbindelser med hamnarna i Karlstad, Kristinehamn och Otterbäcken. För regionens näringsliv är förbindelserna via E20 till Göteborgsregionen och Göteborgs hamn särskilt viktiga.

E18 och E20 har förgreningar som sammanbinder orter och kommuner såväl inom länet som över länsgränsen vilka har betydelse för arbets- och studiependling. Från Arboga till strax efter centrala Örebro går E18 och E20 i gemensam sträckning. Delar av dygnet har motorvägen genom Örebro omfattande problem med köbildning med minskad trafiksäkerhet och förseningar som följd.

På E18 finns flera sträckor som inte är mittseparerade och som inte är motorväg. När projektet Köping-Västjädra färdigställts är dock vägen mittseparerad från Stockholm till Grums kommun i Värmlands län.

På E20 pågår stora ombyggnationer västerut från Örebro län i riktning mot Göteborg. När dessa färdigställts saknas enbart en kort sträcka öster om Arboga för att E20 ska vara mittseparerad längs hela sträckan mellan Göteborg och Stockholm.

Arbete bedrivs av

Region Örebro län, Örebro kommun, Västra Götalandsregionen, Region Sörmland, Region Västmanland, Region Värmland.

Mål

Att E18 och E20 ska vara trafiksäkra och kapacitetsstarka trafikstråk för såväl person- som godstransporter inom berörda regioner och mellan storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Oslo. Målet är att vägarna ska vara mittseparerade i sin helhet samt klara framtida behov för eldrift, laddning, alternativa bränslen samt tyngre och längre godsfordon.

Regionens påverkansarbete

Regionens påverkansarbete sker till stora delar inom En Bättre Sits, där betydelsen av E18 och E20 för näringslivets transporter och som länkar till viktiga regioner utanför Stockholm-Mälarenregionen lyfts och bevakas. Därutöver deltar Region Örebro län aktivt i utrednings- och planeringsarbeten som berör E18 och E20 inom, och i anslutning till, länet.

Målgrupp

Målgrupper för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet), Trafikverket Region Öst och Väst samt nationell planering.



Elväg E20 Hallsberg-Örebro

Till följd av ett framgångsrikt påverkansarbete från Region Örebro län tillsammans med såväl kommunala som privata aktörer i regionen, fattade Trafikverket år 2021 beslut om att Sveriges första permanenta elväg ska byggas mellan Hallsberg och Örebro.

Örebro län har ett av landets mest trafikerade stråk för tunga transporter där stor potential finns att genomföra en elvägpilot. Länet har också god strategisk position i landet gentemot stråken mellan Stockholm, Oslo och Göteborg. En elväg kan generera fördelar och möjligheter ur flera aspekter för Region Örebro län, regionala privata aktörer och för länet i stort. Som en del i omställningen till mer hållbara godstransporter, samt regionens erbjudande om multimodala transportlösningar, är detta ett strategiskt viktigt steg att ta både ur ett miljö- såväl som konkurrensperspektiv.

Arbete bedrivs av

Region Örebro län tillsammans med ett nätverk bestående av Trafikverket, kommuner samt lokal och regionala aktörer från näringslivet och Örebro universitet.

Mål

Att år 2026 ha en färdigställd elväg i båda färdriktningarna mellan Hallsberg och Örebro där sträckan erbjuder både eldrift och laddkapacitet. Den långsiktiga inriktningen är att efter sträckans utbyggnad stegvis koppla ihop den med ytterligare elvägar och skapa ett storskaligt nationellt elvägssystem.

Regionens påverkansarbete

Region Örebro läns påverkansarbete syftar till att skapa förutsättningar för ett lyckat genomförande av elvägpilot och riktar sig till såväl beslutsfattare, myndigheter, näringsliv och andra relevant aktörer.

Målgrupp

Målgrupper för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket på regional och nationell nivå. En viktig målgrupp är aktörer från näringslivet, framförallt potentiella användare men även fordons-tillverkare och elproducenter.



Väg 50

Riksväg 50 är nationell stamväg och ett av Mellansveriges tyngst trafikerade stråk för godstransporter på väg. Den 466 km långa vägen sträcker sig från Söderhamn i norr till Jönköping i söder. Från Mjölby till Jönköping är vägen en så kallad gästväg på E4. Riksväg 50 binder samman Norrlandskusten med Dalarna, Bergslagen, Mälardalen samt södra och västra Sverige.

Om åtgärder på riksväg 50 genomförs för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för såväl person- som godstransporter finns goda möjligheter att avlasta Stockholm-Mälardalenregionen från transittrafik. Riksväg 50 passerar genom sju av Örebro läns tolv kommuner och utgör ett viktigt stråk för inom- regionala person- och godstransporter. Stommen i kollektivtrafiksystemet utgörs i första hand av persontågstrafik som kompletteras av buss- trafik. För Askersunds kommun som saknar järnvägsförbindelse är dock riksväg 50 av avgörande betydelse för såväl näringslivets transporter som arbets- och studiependling.

När pågående och planerade ombyggnationer färdigställs kommer riksväg 50 vara mittseparerad från Mjölby till Lindesberg. Planer för åtgärder på resterande sträcka, Lindesberg-Söderhamn, saknas dock på många delsträckor.

Arbete bedrivs av

Askersund kommun, Hallsberg kommun, Lindesberg kommun, Ljusnarsberg kommun samt Örebro kommun.

Mål

Att väg 50:

- blir utpekad som nationell stamväg i hela sin sträckning från Mjölby-Söderhamn
- har en trafiksäker och robust utformning med tillräcklig kapacitet och hög framkomlighet för såväl person- som godstransporter
- fungerar som huvudstråk för godstrafik på väg i nord- sydlig riktning i Bergslagen
- har god tillgänglighet med god trafiksäkerhetsklass grön, utifrån vägtyp, utformning och hastighetsgränser
- möjliggör effektiva godstransporter, framförallt till hamnar för varuägare inom Bergslagen och transittrafik till och från norra Sverige
- har minskat i transport- och restid jämfört med dagens situation.

Regionens påverkansarbete

Region Örebro läns påverkansarbete sker inom En Bättre Sitts samt i samarbete med partnerskapet Bergslagsdiagonalen. Därutöver deltar Region Örebro län aktivt i utrednings- och planeringsarbeten som berör riksväg 50 inom och i anslutning till Örebro län.

Målgrupp

Målgrupper för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket på regional som nationell nivå.



Örebro Airport

Region Örebro län är delägare i Örebro Airport som driver verksamheten på flygplatsen. Således har Region Örebro län rådighet över flygplatsens utveckling. Delar av rådigheten ligger dock utanför organisationens bestämmanderätt framförallt i frågor som rör krislogistik och flygplatsens funktion som en potentiell nationell beredskapsnod.

För Region Örebro län det angeläget att betrakta transportsektorn ur ett helhetsperspektiv där olika transportslag samverkar i syfte att skapa redundans i försörjningssystemet. Örebro Airport fyller därför en viktig funktion som nod i länets logistikerbjudande.

Örebro Airport är en av landets största fraktflygplatser med en rullbana på 3300 meter och förmåga att ta emot världens största fraktflygplan. Kompetensen på flygplatsen är hög där två världsledande fraktdistributörer finns etablerade och allt markarbete, sedan en tid, är tillbaka helt fossilfritt. Det har gett Örebro Airport statusen grön flygplats. Utöver detta kompletterar flygplatsens länets multimodala erbjudande, där kopplingar till järnväg, väg, elväg och Sveriges ledande hamnar finns etablerade.

På grund av trängsel i trafiken omkring Arlanda kan godstransporter från Örebro Airport många gånger snabbare nå ut till slutdestinationer i Östra Mellansverige samt det större Stockholmsområdet. Genom att bättre fördela gods och passagerarvolymerna mellan flygplatserna i Östra Mellansverige kan det snabbt växande Stockholmsområdet avlastas och delar av dagens transitgods kan ledas bort från Stockholm. Det ger ökade förutsättningar att klara de transportpolitiska målen.

Vid en eventuell nedläggning av Bromma Airport är det viktigt att ta höjd för hur ökande, rådande och framtida transportvolymerna ska fördelas på de fortsatt aktiva flygplatserna i Stockholm-Mälardalenregionen. För att undvika en transportinfrakt är det viktigt att bygga upp beredskap för hur gods och passagerarvolymerna ska fördelas på övriga flygplatser i Östra Mellansverige och till regioner som har kopplingar till andra transportslag. Därför är det viktigt att Örebro Airport, som har en betydande funktion i dagens transportsystem, ges förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens utveckling och flygbranschens pågående klimatomställning.

Pandemin och oroligheter i vår omvärld har visat att dagens transportsystem är skört och snabbt kan slås ut. Transportsektorn har en stor betydelse för att upprätthålla samhällets funktionalitet och måste fungera i såväl fred som i kris och krig. Samhällsviktiga transporter måste kunna genomföras även vid omfattande samhällsstörningar. Här fyller Örebro Airport en viktig roll: både vad avser länets arbete med krislogistik samt som en potentiell nationell beredskapsnod.

För att möjliggöra för flygplatsens fortsatta utveckling är det viktigt att tidigt arbeta med så kallade steg 1 och 2-åtgärder för att hantera de ökande transportvolymerna. En konkret åtgärd är att verka för att Örebro Airport ska få en så kallad Gateway Sweden-status. Idag är det endast Arlanda som får ta emot post flygvägen. Genom lagändringar skulle transportsystemet både kunna avlastas och bli mer robust i syfte att upprätthålla sin funktionalitet även vid kriser.

Arbete bedrivs av

Örebro Airport, Region Örebro län, Örebro kommun, Karlskoga kommun, Kumla kommun, Business Region Örebro.

Mål

- att fortsätta utveckla Örebro Airports som nod i länets logistikerbjudande
- att Örebro Airport ska bli en nationell beredskapsflygplats
- att Örebro Airport får en Gateway Sweden-status.

Regionens påverkansarbete

Region Örebro läns roll är att stötta arbetet och bevaka flygplatsens intressen på nationell och europeisk nivå i områden som projektstöd, omvärldsbevakning, tillgänglighet, hållbar utveckling och konkurrenskraft.

Målgrupp

Målgrupper för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturdepartementet) samt relevanta myndigheter som MSB och Försvarsmakten.

Övrig infrastruktur av betydelse

I följande avsnitt ges kortare beskrivningar av infrastrukturobjekt som är av betydelse för länets utveckling men där Region Örebro län inte är den aktör som primärt ska bedriva påverkansarbetet. Region Örebro bör följa utvecklingen för dessa infrastrukturobjekt och ha beredskap att tillsammans med andra aktörer driva påverkansinsatser om behov uppstår.

Bergslagsbanan

Bergslagsbanan sträcker sig från Gävle till Ställdalen där banan delar sig och fortsätter med en sträcka till Kil och en till Frövi. För Örebro län utgör banan viktig infrastruktur för den regionala tågtrafiken till Lindesbergs och Ljusnarsbergs kommuner. Påverkansarbetet leds av flera aktörer. Dessa aktörer är främst: Partnerskapet Bergslagsbanan, Region Dalarna och Botniska Korridoren. Region Örebro län bevakar utvecklingen av banan främst utifrån ett persontrafikperspektiv och deltar i eventuella utrednings- och planeringsarbeten för banan.

Svealandsbanan

Svealandsbanan utgör Örebroregionens järnvägsförbindelse till Stockholm via Eskilstuna. Banan har betydelse för persontrafik till Stockholm. Region Örebro län bevakar banans utveckling och bedriver framförallt arbete inom ramen för En Bättre Sits tillsammans med övriga län i Stockholm-Mälardalenregionen.

Värmlandsbanan

Värmlandsbanan sträcker sig från Laxå till norska gränsen vid Charlottenborg. Banan utgör en viktig länk till Värmland och Karlstad. Delar av banan kommer behöva upprustning för att utgöra en del i stråket Oslo-Stockholm. Region Värmland som en av ägarna i bolaget Oslo-Sthlm 2.55 bedriver arbetet tillsammans med bolaget. Region Örebro län bevakar och stöttar arbetet vid behov.

E4 och Södra stambanan

E4 och Södra stambanan utgör viktiga förbindelser till södra Sverige, framförallt till Skåne och Malmö, samt vidare ut på kontinenten. Region Örebro län bevakar arbete som genomförs av länen längs med dessa stråk samt följer utvecklingen kring de nya stambanorna från Stockholm till Malmö respektive Göteborg. För Örebro län utgör Södra stambanan viktig infrastruktur för den regionala tågtrafiken till Lindesbergs och Ljusnarsbergs kommuner.

Arlanda

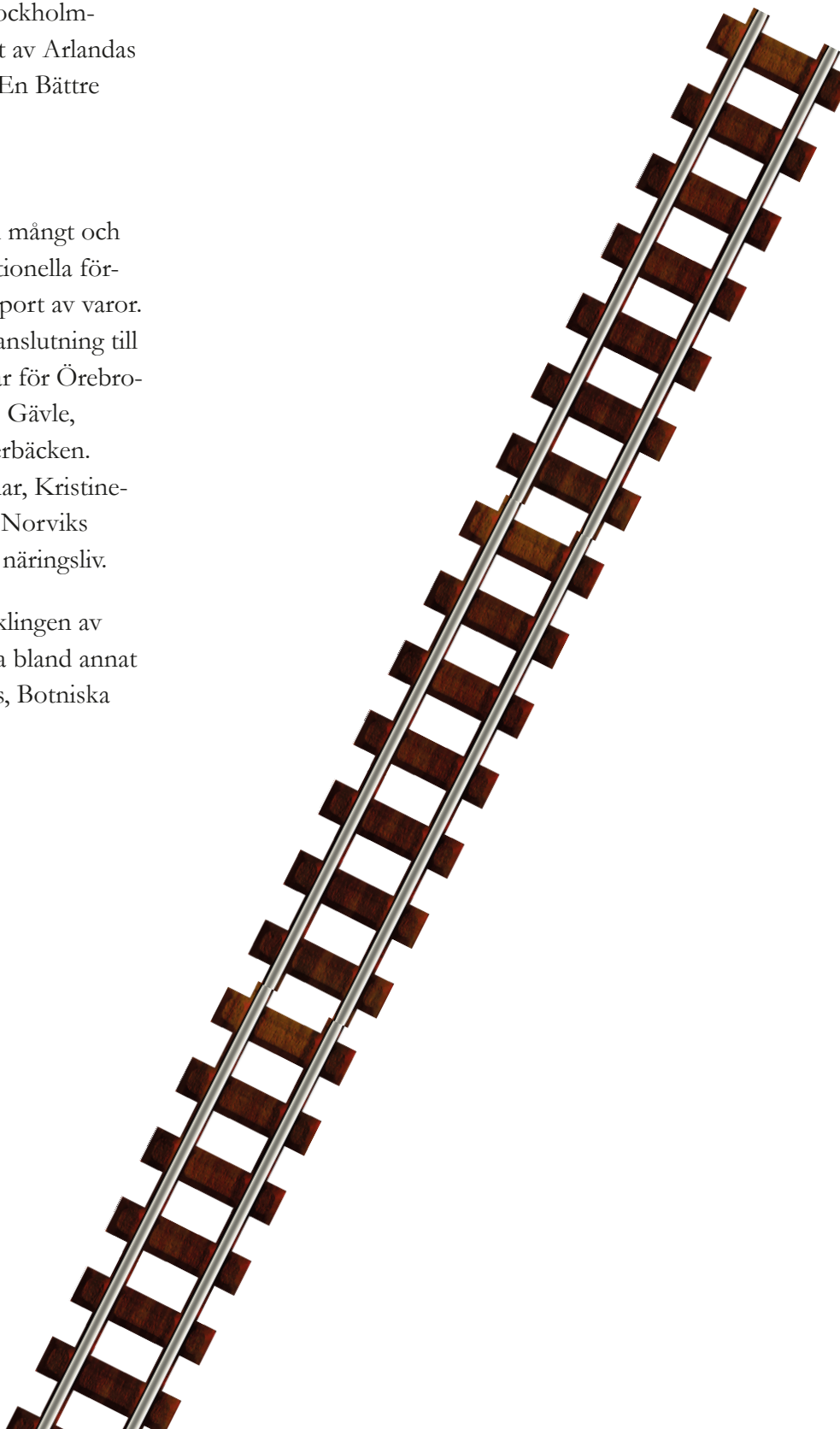
Goda förbindelser till Arlanda är primärt viktiga för Örebroregionens internationella tillgänglighet, både ur besöksnäringssperspektiv och handel, till följd av regionens logistiska läge. Det är främst intressen rörande en robust infrastruktur, förbättrad kollektivtrafik samt minskade transporttider till och från Arlanda som präglar påverkansarbetet som bedrivs i

de två nämnda stråken Mälarbanan och Västra Stambanan. Utöver detta bedrivs frågan om internationell tillgänglighet för Stockholm-Mälardalsregionen och främjandet av Arlandas konkurrenskraft inom ramen för En Bättre Sits-samarbetet.

Sjöfart

Region Örebro läns näringsliv är i mångt och mycket beroende av goda internationella förbindelser för såväl export som import av varor. Här spelar hamnar och farleder i anslutning till dessa en viktig roll. Viktiga hamnar för Örebro-regionen är främst de i Göteborg, Gävle, Oxelösund, Norrköping och Otterbäcken. Även tillgänglighet till Mälarhamnar, Kristinehamns hamn och etableringen av Norviks hamn spelar en roll för regionens näringsliv.

Region Örebro län bevakar utvecklingen av hamnarna och farlederna till dessa bland annat genom deltagande i En Bättre Sits, Botniska korridoren och CPMR.



Omvärldsbevakning

För att påverkansarbete ska vara effektivt och bidra till uppsatta mål måste det finnas en beredskap att anpassa sig till en förändrad omvärld. I samband med den årliga utvärderingen och planeringen av påverkansarbetet inom infrastruktur och transporter bör därför en omvärldsbevakning göras. De i nuläget (mars 2022) identifierade aktuella frågor som kan bli av strategisk betydelse för Örebro läns beskrivs nedan.

Omställning till fossilfria transporter

Utsläpp från resor och transporter står för ungefär 40 procent av Örebro läns klimatpåverkande utsläpp. Målet inom transportsektorn är att minska växthusgasutsläppen från resor och transporter till 2030 med minst 70 procent jämfört med år 2010.⁶ I Sverige har utsläppen från transporter minskat med närmare 22 procent sedan 2010. Under 2019 minskade utsläppen med ungefär två procent. För att nå målen till 2030 måste dock utsläppen minska med åtta procent varje år. I Örebro län skulle det bland annat innebära 9000 färre personbilar och 1000 färre lätta lastbilar. För de personbilar som är kvar behöver dessutom drygt 100 000 bytas ut till el- eller biogasbilar.⁷

Ett hållbart transportsystem är avgörande för att nå satta klimat- och miljömål. För att nå dit krävs en kombination av flera insatser och lösningar där ett flertal frågor kan behöva drivas parallellt, däribland:

- stärka den långväga multimodala transportkedjan med ökad integration mellan transportslag
- överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart
- infrastruktur för alternativa bränslen till exempel el, vätgas och biogas
- ökad produktion av alternativa bränslen
- kapaciteten i elnätet, strategiskt såväl för omställning av transportsystemet om möjligheten för fortsatta etableringar av företag
- utbyggnad av elvägsnätet.

Beteendeförändringar inom transportsektorn

Det räcker emellertid inte att enbart ställa om till fossilfria transporter för att nå uppsatta klimatmål. Vi behöver också arbeta med ett förändrat beteende inom transportsektorn. För Region Örebro län är det viktigt att arbeta för:⁸

- ett ökat kollektivtrafikresande
- fler som går och cyklar
- sömlös kombinerad mobilitet
- minskad bilanvändning
- ökad samåkning
- anpassning av den fysiska planeringen för mer hållbara transporter

6. <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/>

7. Region Örebro län (2019) Underlagsrapport Vägval 2030

8. Region Örebro län (2019) Underlagsrapport Vägval 2030



- mobility management-aktiviteter
- hållbart resande-kampanjer riktade mot olika målgrupper (individer, företag och organisationer)
- bättre förutsättningar för arbetspendling genom digitalisering och internetjänster inom kollektivtrafiken.

Bredband och transport-systemet

Regeringen antog år 2016 en ny bredbandsstrategi med målsättningen att hela Sverige bör ha tillgång till snabbt bredband år 2025.⁹ Effekterna av bredbandsutbyggnaden kan få inverkan på bostads- och arbetsmarknaden med strukturell påverkan på transportbehovet. Några exempel på det kan vara ökad grad av distansarbete, arbetspendling eller beredskap i samband med kriser. Region Örebro län behöver därför följa denna utveckling.

Örebroregionens koppling till nya stambanor

Om nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö realiserats kommer Örebro län inte att ha någon direkt koppling till dessa. Det kan bli strategiskt viktigt att skapa sådana förbindelser för tillgängligheten till storstadsområdena, Öresundsregionen/Köpenhamn och vidare ut i Europa. Frågan kan eventuellt ges högre prioritet när mer klarhet finns kring finansiering och genomförande.

Pandemins effekter på resor och transporter

Covid-19 pandemin innebar flera förändringar som fick effekter på res- och transportmönster, bland annat på grund av högre grad av distansarbete och mer e-handel. Vilka av dessa förändringar som kommer bestå och dess långsiktiga effekter är fortfarande osäkert.

Tydligt är dock att dessa förändringar tillsammans med snabb teknisk utveckling kommer leda till andra res- och transportmönster och därmed ställa andra och/eller nya krav på infrastrukturen på både kort och lång sikt. Denna utveckling kommer bli viktig att följa för att kunna anpassa arbetet med att utveckla länets infrastruktur för att bidra till en hållbar regional utveckling.

HCT (High Capacity Transports)

För Region Örebro län är det viktigt med fortsatt bevakning av HCT och dess möjlighet att effektivisera godstransporter. Vi bör följa arbetet med:

- BK4 - ny bärighetsklass för 74 tons fordon där utpekande av vägnät pågår.
- Regeringens uppdrag till Trafikverket att utreda utökad maxlängd för lastbilar från 25,25 till 34,5 meter.¹⁰

Flygets roll i framtidens transportsystem

Den tekniska utvecklingen inom flygbranschen går fort. För Region Örebro län är det relevant att bevaka utvecklingen av bland annat elflyg och drönare. Utvecklingen kan ge förutsättningar för ökad tillgängligheten för hela länet, en bostadsmarknad i balans samt ökade investeringar och minskad klimatpåverkan.

- mer hållbara transporter
- mobility management-aktiviteter
- hållbart resande-kampanjer riktade mot olika målgrupper (individer, företag och organisationer)
- bättre förutsättningar för arbetspendling genom digitalisering och internettjänster inom kollektivtrafiken.

Satsningar på nya transportslag som drönare har potential att komplettera logistikarbetet och utveckla Örebroregionens multimodala erbjudande vilket kan skapa ökade förutsättningar för nya investeringar.

9. <https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2016/12/sverige-helt-uppkopplat-2025---en-bredbandsstrategi/>

10. <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2018/09/uppdrag-att-analysera-om-och-var-langre-lastbilar-bor-tillatas-pa-det-svenska-vagnatet/>



Genomförande av påverkansarbete

För att lyckas bedriva ett effektivt påverkansarbete krävs planering av vad som ska göras, när, hur och av vem. Denna planering måste revideras i takt med att förändringar sker och mål uppnås, ändras eller blir inaktuella. I följande avsnitt beskrivs en struktur för planering av påverkansarbetet för de prioriteade infrastrukturobjekt som beskrivs i avsnitt två.

Planering

Inför framtagandet av verksamhetsplan för området Trafik och Samhällsplanering bör de prioriterade infrastrukturobjekten i avsnitt två ligga till grund för att planera Region Örebro läns påverkansarbete kommande verksamhetsår. Detta sker lämpligtvis under tidig höst varje år.

Aktivitetsplan

Inför varje nytt verksamhetsår (tidig höst) bör därför en aktivitetsplan kopplat till denna handlingsplan tas fram, kring vilken löpande arbete för respektive infrastrukturobjekt som ska ske under verksamhetsåret planeras. Innan ett nytt verksamhetsår påbörjas bör förgående verksamhetsårs aktivitetsplan utvärderas och avslutas. Ställning bör tas till om ej avslutade aktiviteter ska flyttas över till den nya aktivitetsplanen.

Följande punkter bör beaktas i aktivitetsplanen:

- Vilka delmål vill vi uppnå under året?
- Vilka metoder ska vi använda?

- Vilka aktiviteter ska vi genomföra under året?
- Vilka kanaler ska vi använda för att föra fram vårt budskap? Vilka mål har vi för dessa kanaler?
- Hur bör ett kalendarium för året se ut? Vilka hållpunkter i andras kalendarium bör vi anpassa oss efter eller förlägga våra aktiviteter samtidigt som?
- Vilka beslutsprocesser vill vi påverka och vad har de för tidsplan?
- Hur ska aktiviteter och insatser finansieras?

Fördelaktigt är också om planeringen av påverkansarbetet samordnas med den planliga beställningen till Central Sweden samt stämmas av med relevanta aktörer som:

- Business Region Örebro
- länets kommuner
- samarbeten som Region Örebro län deltar i
- bolag där Region Örebro län är delägare.

Involverade i planeringsarbetet på Region Örebro län bör vara tjänstepersoner på enheterna Samhällsplanering och Infrastruktur samt kollektivtrafikstrateger på enheten Kollektivtrafik. Arbetet bör förankras med områdeschef, förvaltningschef, samhällsbyggnadsnämnden samt övriga berörda politiker och tjänstepersoner inom Region Örebro län.

Aktiviteter

För att bedriva påverkansarbete kan ett flertal olika metoder och aktiviteter kopplade till dessa genomföras. Lämpliga aktiviteter för Region Örebro läns påverkansarbete inom infrastruktur- och transportområdet är:

Deltagande på möten, konferenser, mässor och evenemang som:

- Almedalen
- VTI Transportforum
- ScanMed-korridorsforum
- TEN-T-days
- ITF Summits
- Infrastrukturprojekt på nationell och internationell nivå.

Arrangera träffar med till exempel:

- riksdagspolitiker (länsbänk)
- Infrastrukturdepartementet
- ledningen för Trafikverket Region Öst
- DG Move
- Europaparlamentet, i form av seminarium, med europaparlamentariker.
- Sveriges ständiga representation vid EU
- relevanta aktörer från näringslivet

Egna arrangemang som:

- Infrastruktur- och transportdagen
- konferenser om aktuella ämnen

Kunskapshöjande och opinionsbildande insatser som:

- debattartiklar
- pressmeddelanden och kommunikation i egna kanaler

Uppföljning

För att kunna förbättra påverkansarbetet är det viktigt att utvärdera det påverkansarbete som genomförts under det gångna verksamhetsåret. Inför planeringen av kommande års påverkansarbete bör därför också en utvärdering och uppföljning göras som besvara följande frågor:

- Vilka delmål har uppnåtts? Varför/varför inte?
- Använde vi rätt metoder? Varför/varför inte?
- Genomfördes rätt aktiviteter? Varför/varför inte?
- Använde vi rätt kanaler och nådde vi kanal-målen? Varför/varför inte?
- Var vårt kalendarium rätt? Hade vi bra timing?
- Lyckades vi påverka viktiga beslutsprocesser? Varför/varför inte?

Begrepp, ordlista och länkar

Bergslagsdiagonalen

Ett samarbete mellan 17 kommuner och fyra länsstyrelser, numera regionerna Gävleborg, Dalarna, Örebro och Östergötland. Partnerskapet syftar till att stärka områdets tillväxt, konkurrenskraft och attraktivitet för näringsliv och boende genom en förbättrad infrastruktur genom det mellansvenska inlandet, från Vättern till hälsingekusten. Vägstråket kallas för Bergslagsdiagonalen.¹¹

Botniska korridoren

Samarbetet Botniska korridoren är ett gemensamt projekt för Sveriges åtta nordligaste regioner som tillsammans utgör två tredjedelar av Sveriges yta. Projektets syfte är att stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan norra Sverige och övriga Europa, och knyta samman norra Skandinavien.¹²

Business Region Örebro (BRO)

Ett partnerskap och samverkansplattform för näringslivsfrågor som utgörs av de tolv kommunerna i Örebro län med Region Örebro län som huvudman.¹³

Central Sweden

Central Sweden är Region Dalarna, Region Gävleborg och Region Örebro läns gemensamma representationskontor vid EU. Verksamhetens uppdrag är att, utifrån ett EU-perspektiv, stärka regional utveckling i de tre medlemsregionerna inom prioriterade politikområden.¹⁴

CPMR

Conference of Peripheral and Maritime Regions, är en av Europas största påverkansorganisationer och tankesmedjor med över 160 medlemsregioner. Organisationen är indelad i sex geografiska kommissioner.¹⁵

Baltic Sea Commission

Östersjökommissionen, en av CPMR:s sex geografiska kommissioner. Region Örebro län är aktiv medlem i Östersjökommissionens transportarbetsgrupp.¹⁶

North Sea Commission

Nordsjökommissionen, en av CPMR:s sex geografiska kommissioner. Region Örebro län är aktiv medlem i Nordsjökommissionens transportarbetsgrupp.¹⁷

DG-Move

Europeiska kommissionens generaldirektorat med ansvar för transportfrågor inom den Europeiska unionen.¹⁸

En Bättre Sits

Ett transportpolitiskt samarbete mellan ett stort antal intressenter. Medverkande är de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland som kartlägger vilka investeringar som krävs för att öka tillgängligheten till och genom regionen, hålla samman kollektivtrafiken och förbättra infrastrukturen. Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-samarbetet.¹⁹

11. <https://bergslagsdiagonalen.com/>

12. <https://bothniancorridor.com/sv/>

13. <https://businessregionorebro.se/>

14. <https://www.centraweden.se/>

15. <https://cpmr.org/>

16. <https://cpmr-baltic.org/>

17. <https://cpmr-northsea.org/>

18. https://ec.europa.eu/transport/home_en

19. <https://www.malardalsradet.se/en-battre-sits/>

Jernbanedirektoratet

Offentlig organisation som verkar i Norge med syfte att utveckla järnvägen.²⁰

Länstransportplan

Länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan eller kommunala samarbetsorgan tar fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna och Trafikverket, kommuner och trafikhuvudmän bistår med underlag.²¹

Oslo-Sthlm 2.55 AB

Bolag som ägs av Karlstad kommun, Region Värmland, Region Västmanland, Västerås stad, Region Örebro län och Örebro kommun. Bolaget har till syfte att påskynda utbyggnaden av en snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm och på delsträckorna där emellan.²²

Partnerskapet Bergslagsbanan

Samarbetsprojekt bestående av 14 kommuner som finns i anslutning till Bergslagsbanan. Projektets övergripande syfte är att genom att verka för förbättrad tillgänglighet till och på Bergslagsbanan bidra till överlevnad och utveckling av regionens näringsliv.²³

RUS

Regional utvecklingsstrategi för Region Örebro län.²⁴

Scandria Alliance

En samarbetsorganisation som består av regioner längs TEN-T korridoren ScanMed i syfte att bedriva påverkansarbete och hitta projekt inom områdena gränsöverskridande samarbete, multimodala transporter, rena bränslen och digitalisering.²⁵

TEN-T

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett planerat nätverk av vägar, järnvägar, flygplatser och vatteninfrastruktur inom Europeiska unionen. Det transeuropeiska nätet består av två (tre) nivåer; ett övergripande nät, som ska färdigställas till 2050, och ett stomnät, som ska färdigställas till 2030. Därtill de högst prioriterade långdistansflödena i Europa, de så kallade stomnätskorridorerna.²⁶

ScanMed korridoren

En av nio stomnätskorridorer i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). ScanMed korridoren sträcker sig från Malta i syd till Skandinavien i norr.²⁷

Västra stambanegruppen

Samarbete som består av 14 kommuner längs Västra Stambanan och ett antal regioner som samverkar med övriga aktörer i stråket Stockholm – Göteborg för att säkerställa en robust och kapacitetsstark järnvägsförbindelse för persontrafik och gods.²⁸

20. <https://www.jernbanedirektoratet.no/>

21. <https://www.regionorebrolan.se/sv/Regional-utveckling/Trafik-och-Samhallsplanering/Infrastruktur/Lanstransportplan-2018-2029/>

22. <https://www.oslo-sthlm.se/>

23. <http://www.bergslagsbanan.se/>

24. <https://www.regionorebrolan.se/sv/Regional-utveckling/Regional-utvecklingsstrategi11/>

25. <https://www.scandria-corridor.eu/index.php/en/alliance>

26. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

27. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en

28. <http://vastrastambanan.se/>

Sammanfattning handlingsplan för påverkansarbete

Denna handlingsplan är ett strategiskt och vägledande dokument som främst riktar sig till tjänstemän och politiker verksamma inom Region Örebro län.

Syftet med politisk påverkan inom området infrastruktur och transporter är att skapa förutsättningar för de resor och transporter som medborgare och näringslivet i länet behöver utifrån attraktivitet och konkurrenskraft. För att skapa dessa förutsättningar behöver bland annat infrastrukturen inom samt till och från Örebroregionen utvecklas.

Viss del av infrastrukturutvecklingen har Region Örebro län rådighet över i sin roll som länsplaneupprättare. En betydande del av rådigheten för regionens mest prioriterade infrastrukturprojekt ligger dock utanför Region Örebro läns beslutsområde, såväl organisatoriskt som geografiskt. Beslutsfattandet ligger främst hos regeringen eller på EU-nivå. Region Örebro län måste därför bedriva ett strategiskt påverkansarbete mot dessa beslutsnivåer för att få de investeringar i infrastruktur som behövs, i och utanför länet.

Inom området infrastruktur och transporter är behoven och utmaningarna många. Det finns därför behov att fokusera påverkansarbetet – varför denna handlingsplan har tagits fram som vägledning.

