



LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR

ÖREBRO LÄN 2018–2029

Beslutsversion
Version: 1.5

Förord

Alla människor vill förflytta sig på olika sätt. Från politiskt håll vill vi utveckla länet så att det blir enklare att gå och cykla eller ta bilen till en bra knutpunkt för byte till kollektivtrafik vid längre resor. Näringsliv, offentlig verksamhet och i slutändan alla invånare har också behov av fungerande transporter av varor och gods. Här har regionen en viktig roll genom dialoger med Trafikverket, grannlän, EU-institutioner och transportaktörerna för att skapa effektiva och resurssnåla flöden som minskar klimatbelastningen.

Region Örebro län har regeringens uppdrag att upprätta en länsplan för regional transportinfrastruktur (länstransportplan) för åren 2018–2029 med en ekonomisk ram på 1 119 miljoner kronor. Länstransportplanen 2018–2029 är målstyrd där åtgärder prioriteras utifrån deras bidrag till målfyllelse och fortsatt regional utveckling. Vi tar höjd för den utveckling vi vill ha för framtiden och utvecklar infrastrukturen för hållbara resor och transporter i hela länet. Länstransportplanen kommer inte ensamt kunna åstadkomma en hållbar utveckling, men den är en del i pusslet och ger inriktning för fortsatt arbete att utveckla Örebro läns transportsystem.

Länstransportplanens övergripande mål, prioriterade funktioner och strategier lägger grunden för ett långsiktigt arbete med att utveckla infrastrukturen för framtiden. Genom att hålla i detta och fortsatt fokusera på ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel samt godstransporter på järnväg minskar vi transportsystemets klimatpåverkan och höjer trafiksäkerheten. I bilaga 1 och 3 beskrivs planens miljökonsekvenser och effekter ytterligare.

Framtagandet av länstransportplanen har letts av en politisk styrgrupp bestående av presidiet för nämnden för samhällsbyggnad. Dialog och förankring av arbetet och länstransportplanens innehåll har framför allt skett genom öppna dialogmöten. Till dessa möten har representanter från kommuner, landsting, länsstyrelsen, näringslivets organisationer, politiska partier och andra intresseorganisationer både inom och utanför länet bjudits in, för att diskutera behov och önskemål, inriktning och strategiska val samt objektprioritering. Under perioden 14 juni till 30 september skickades förslaget till länstransportplan på remiss. I bilaga 4 sammanställs inkomna synpunkter och ändringar från remissversionen.

Länstransportplanen är tydligt kopplad till relevanta mål och planer från internationell nivå till kommunernas önskan om nya cykelvägar. Detta lägger grunden för en fortsatt utveckling av Region Örebro län som en bra plats att leva på, som logistikregion och för fortsatt regionförstoring.

Mats Gunnarsson

Ordförande nämnden för samhällsbyggnad



Sammanfattning

Region Örebro län tar på uppdrag av regeringen fram förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur. Länstransportplanen ska vara trafikslagsövergripande och gälla för perioden 2018–2029. Tilldelad planram är 1 119 miljoner, efter justering utifrån upparbetning av ramarna under perioden 2014–2017.

Länstransportplanen ska bidra till att uppfylla mål på såväl nationell som regional nivå. Med utgångspunkt i relevanta mål och planer har ett övergripande mål för länstransportplanen formulerats:

Länstransportplanen ska utveckla tillgängligheten för att förbättra möjligheterna till pendling och transport av gods och bidra till minskad klimatpåverkan i linje med regionala mål.

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

- Tillgänglighet till och från Örebro
- Tillgänglighet i tvärförbindelser
- Tillgänglighet till det lokala omlandet
- Hållbart vardagsresande
- Effektiva godstransporter

Till funktionerna hör strategier som beskriver hur funktionerna ska nås. Strategierna utgör tillsammans med funktionerna prioriteringsgrund för vilka åtgärder som ska väljas i länstransportplanen. Medan de prioriterade funktionerna inte har någon inbördes prioriteringsordning är

strategierna rangordnade. Detta ger stöd i val av åtgärder och vid hantering av målkonflikter.

Strategierna är:

1. Planera enligt fyrstegsprincipen
2. Skapa förutsättningar att välja hållbara transportslag
3. Prioritera åtgärder i de regionala stråken
4. Fokusera på de vardagliga transporterna
5. Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

När länstransportplanen antas finns ett antal större åtgärder där vägplan tagits fram och/eller avtal om medfinansiering ingåtts. Dessa åtgärder har betraktats som fortsatt prioriterade för genomförande och kommer framförallt att belasta de första fyra åren under planperioden. Den totala kostnaden för dessa åtgärder är prognosticerad till 505 miljoner kronor, vilket är ungefär 45 procent av den ekonomiska ramen för hela planperioden.

Utrymmet för nya åtgärder uppgår till cirka 614 miljoner kronor. Dessa kommer främst att kunna genomföras under åren 2022–2029. Medlen delas in i ett antal potter där fördelningen ska ses som en inriktning på hur utfallet ska bli över hela planperioden. Detta innebär att det ett år kan gå procentuellt mer till ett visst åtgärdsområde, för att det pågår den typen åtgärder, men detta ska då justeras under kommande år. Av tillkommande medel används nästan hälften till att medfinansiera åtgärder på kommunal infrastruktur för kollektivtrafik, cykel, trafiksäkerhet och miljö samt två namngivna objekt i Örebro tätort som syftar till att utveckla framtidens kollektivtrafik.

	Summa 2018– 2029	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Örebro	1 119	303,9	287,5	528,1
Större vägombyggnationer	420	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Svennevad–Kvarntorp	185	185		
Kvarntorp–Almbro	135	40	95	
Förbifart Hjulsjö	100			100
Kollektivtrafik, statligt vägnät	60	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Mindre åtgärder	60	7	13	40
Trafiksäkerhet	78	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Mindre TS-åtgärder	78	8	25	45
Cykel, regionalt vägnät	100	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Örebro–Glanshammar	20	20		
Grythyttan–Hällefors	20		20	
Cykelåtgärder (pott)	60			60
Utvecklingspotten	77	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Samfinansiering av nationell plan	61		År 4–6	År 7–12
Frövi bangård (2021)	31		31	
E20 Västra Götaland	10	10		
Örebro södra	20			20
Utvecklingsåtgärder	16			
Pott	14	2	6	6
Omlastningsterminal Storå	2	2		
Statlig medfinansiering	295	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro	125		50	75
Regionbussarnas framkomlighet	50			50
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	114	17,6	22,3	74,1
Enskilda vägar	6	1,5	1,5	3
Totalt	1034	297,1	263,8	473,1
Planeringsutrymme	85,6	6,8	23,7	55,0

420 miljoner kronor, eller cirka 37 procent av den totala planramen, går till större vägombyggnationer. Samtliga dessa större vägombyggnationer är beslutade åtgärder från föregående plan. Planen innehåller också 78 miljoner kronor (7 procent) till mindre trafiksäkerhetsåtgärder som ska användas till att höja trafiksäkerheten på det regionala vägnätet. 60 miljoner kronor (5 procent) ska användas till att höja trafiksäkerheten, attraktiviteten och tillgängligheten med kollektivtrafik längs det regionala vägnätet. Till att utveckla cykelvägnätet längs med det regionala vägnätet används 104 miljoner kronor (9 procent), där cykelvägarna Örebro–Glanshammar och Grythyttan–Hällefors, som är beslutade åtgärder från föregående plan, har planerad byggstart under planperiodens år 1–3 respektive 4–6. Cirka 7 procent av planramen ligger i utvecklingspotten, varav 61 miljoner går till att samfinansiera åtgärder i nationell plan. Åtgärderna i utvecklingspotten syftar till att höja effektiviteten i transportsystemet och snabbt svara upp mot brister och behov, framförallt gentemot näringslivet. Nära 300 miljoner (29 procent) läggs på att medfinansiera åtgärder i kommunal infrastruktur där två större satsningar i Örebro tätort utgör de största posterna. Dessa satsningar är kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro, som handlar om att utveckla stadstrafiken i riktning mot så kallad Bus rapid transit och åtgärder för att öka regionbussarnas framkomlighet i tätort.

I planen finns cirka 85 miljoner kronor, som vid planens fastställande inte är fördelade på åtgärder eller pottar. Större delen av dessa medel ligger i planens år 7–12 och utgör planeringsutrymme och flexibilitet. Under åren 1–4 kommer dessa medel främst användas som buffert för att hantera kostnadsförändringar eller akuta behov

av mindre åtgärder. I samband med att kommande länsplaner tas fram avgörs vad resterande medel ska användas till.

Fördelat på trafikslag läggs cirka 514 miljoner på vägåtgärder i form av större vägombyggnationer och mindre trafiksäkerhetsåtgärder samt samfinansiering av E20 genom Västra Götaland och medfinansiering av åtgärder på det enskilda vägnätet. Detta utgör 46 procent av den totala planramen. 255 miljoner, eller nästan 23 procent av planens medel, läggs på åtgärder för kollektivtrafiken.

Åtgärderna består av de två större satsningarna i Örebro tätort, mindre åtgärder längs med regionalt vägnät samt samfinansiering av nationell plan för ombyggnation av Örebro södra. Cykelåtgärder återfinns dels i cykelpotten och dels i potten för statlig medfinansiering av kommunala åtgärder. Minst 104 miljoner (9 procent) av planen kommer gå till cykelåtgärder. Det är dock, både vad gäller cykel- och kollektivtrafikåtgärder, svårt att bedöma den exakta slutsumman för denna typ av åtgärder. Detta eftersom fördelningen mellan trafikslag i den statliga medfinansieringspotten beror på vilka objekt kommunerna söker för. Större vägombyggnationer kommer också innehålla åtgärder för kollektivtrafik och cykel, liksom att åtgärder i trafiksäkerhetspotten även kan komma att gynna kollektivtrafikresenärer och oskyddade trafikanter. 53 miljoner (4,7 procent) av planen läggs på åtgärder på järnväg, där en åtgärd syftar till att öka det kollektiva resandet och öka länets tillgänglighet till och från Örebro tätort och två åtgärder syftar till effektivare godstransporter med större andel gods på tåg.

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	5
1. Länstransportplan 2018–2029	9
1.1 Bakgrund.....	9
1.2 Underlag, mål och inriktning.....	9
1.3 Genomförande och uppföljning.....	9
2. Förutsättningar	11
2.1 Detta är Örebro.län.....	11
2.2 Befolkning och befolkningsutveckling.....	12
2.3 Pendling och regionförstoring.....	13
2.4 Näringsliv och arbetsmarknad.....	15
2.5 Framtida trafik.....	16
3. Mål och planer som påverkar länstransportplanen	22
3.1 Europeiska mål och planer.....	22
3.2 Nationella mål och strategier.....	27
3.3 Storregionala mål och strategier.....	29
3.4 Regionala mål och strategier.....	30
4. Länstransportplanens mål och inriktning	35
4.1 Länstransportplanens syfte och mål.....	35
4.2 Länstransportplanens prioriterade funktioner.....	35
4.3 Länstransportplanens strategier.....	38
5. Tillstånd och brister	40
5.1 Tillgänglighet.....	40
5.2 Klimat och miljö.....	48
5.3 Trafiksäkerhet.....	51
5.4 Transportstråk i Örebro.län.....	51
6. Prioriteringar i länstransportplanen 2018–2029	63
6.1 Större vägombyggnationer.....	63
6.2 Mindre åtgärder på regionalt vägnät.....	63
6.3 Utvecklingsåtgärder.....	65
6.4 Statlig medfinansiering.....	68
7. Ekonomisk fördelning av planen	71
7.1 Över planperioden.....	71
7.2 Mellan trafikslag.....	74
7.3 Sam- och medfinansiering.....	75
8. Samband med nationell plan och grannlänens planer	76
8.1 Nationell plan.....	76
8.2 Grannlänens planer.....	76
9. Effektbeskrivning	78
9.1 Effekter på mål.....	78
9.2 Effekter på bostadsbyggande.....	80
10. Miljö- och hållbarhetsbedömning.....	81

1. Länstransportplan 2018–2029

1.1 Bakgrund

Region Örebro län tar på uppdrag av regeringen fram länsplan för regional transportinfrastruktur som en del av det regionala utvecklingsansvaret. Trafikverket tar på liknande uppdrag fram en nationell plan för utveckling av transportsystemet. Den nationella transportplanen omfattar investeringar på de nationella vägarna, investeringar i statliga järnvägar, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, trimnings- och miljöåtgärder samt bärighetsåtgärder. Trafikverket är den myndighet som ansvarar för att ta fram och genomföra åtgärder i den nationella transportplanen.

Den regionala länstransportplanen innehåller investeringar i regionala statliga vägar för person- och godstransporter samt i kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet. Planen innehåller även statlig medfinansiering av åtgärder på det kommunala vägnätet. Länsplanerna kan även innehålla samfinansiering av åtgärder i nationella planen. Det är Region Örebro län som ansvarar för att ta fram länstransportplanen för Örebro län men den genomförs av Trafikverket. Länstransportplanen visar hur fördelningen av medlen för perioden ser ut, vilka prioriteringar som gjorts och hur dessa prioriteringar motiveras.

1.2 Underlag, mål och inriktning

Regeringens och riksdagens ställningstaganden är viktiga utgångspunkter inför den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet.

Planeringen av åtgärder är ett viktigt instrument för att nå det övergripande målet för trans-

portpolitiken med de tillhörande jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Transportinfrastrukturen och användningen av den påverkar även andra nationella mål såsom klimat- och miljömål, internationella klimatöverenskommelser samt EU-mål. Utöver de nationella målen för infrastrukturen finns även regionala mål fastlagda i den regionala utvecklingsstrategin (RUS), regionala trafikförsörjningsprogrammet, det regionala energi- och klimatprogrammet samt cykelstrategin för Örebroregionen.

1.3 Genomförande och uppföljning

Länstransportplanen fastställs av regionfullmäktige. Vid fastställandet är dock inte åtgärder och genomförandeordning beslutade för hela planperioden. Detta skapar ett behov av att kontinuerligt specificera åtgärder för att ge underlag till Trafikverkets genomförande av planen. Nämnden för samhällsbyggnad kommer därför årligen fatta beslut som tydliggör inriktning för Trafikverkets genomförande av planen. Besluten ska fungera som underlag till Trafikverket i genomförandet av länstransportplanen. Förslag till dessa beslut utformas av Region Örebro län i samverkan med Trafikverket. Trafikverket ska tidigt involveras i arbetet med framtagandet av förslag till beslut.

Underlag till dessa beslut hämtas från relevanta utredningar samt i dialog med kommuner, länsstyrelse och andra relevanta aktörer. Syftet med dessa årliga beslut är att löpande prioritera nya åtgärder, behov och brister utifrån mål samt funktioner och strategier som formulerats i planen.



2. Förutsättningar

2.1 Detta är Örebro län

Örebroregionen har ett strategiskt läge mellan de tre storstadsregionerna Stockholm, Oslo och Göteborg och genomkorsas av Sveriges största transportleder för gods, både på väg och på järnväg. Tillsammans utgör Västra stambanan, Mälarbanan, E18 och E20 de nationellt viktiga stråken mellan Stockholm och Oslo samt mellan Stockholm och Göteborg. Väg 50 fyller

tillsammans med Godsstråket genom Bergslagen en viktig funktion i att knyta samman de norra delarna av Sverige med de södra delarna av landet och Centraleuropa. Hallsberg är landets viktigaste godsnod med stor betydelse även ur ett internationellt perspektiv. Örebro flygplats är Sveriges fjärde största fraktflygplats.



Figur 1 Nationella och internationella transportstråk genom Örebro län.

Närheten till Stockholm är betydelsefull för tillväxten i Örebroregionen. Genom omfattande infrastrukturinvesteringar och satsningar på regionalstågstrafiken har regionen kommit att bli en allt mer integrerad del av Stockholm-Mälarregionen. Långa restider till framförallt Oslo och Göteborg – men även till Stockholm – för-

sämrar dock Örebroregionens förutsättningar att knyta starkare band med dessa storstadsregioner och kan på sikt inte vara grunden för regionens tillväxt. Örebroregionen behöver bygga vidare på sina egna styrkor och specifika förutsättningar för att klara den framtida tillväxten. Örebro kommun, där hälften av länets invånare

bor, är i kraft av sin storlek samt utbildnings- och arbetsmarknad ofrånkomligt den dominerande staden i länet. Men alla kommuner är viktiga och alla är beroende av varandra. Behov av kompetens, bostäder, kultur och miljö visar tydligt hur mycket nytta vi har av att komplettera varandra och växa.

Basindustrin och naturtillgångarna är ursprunget till flera av länets styrkor inom näringslivet. För att klara en allt hårdare konkurrens behövs nu även specialisering och allt högre kunskap och kompetens. Den ekonomiska tillväxten är idag starkast inom kunskapsintensiva näringar – verksamheter inom såväl tillverkande industri som hälso- och sjukvård samt tjänste- och servicenäringar.

Internationellt utbyte av varor och idéer ökar i både skala och hastighet, och en mycket stor del av ekonomin i Örebro län är inflätad i de globala ekonomiska systemen. Förmågan till innovation, förnyelse och flexibilitet i både privat och offentlig verksamhet är nödvändig för att kunna tackla globaliseringens utmaningar.

Det finns redan idag en växande efterfrågan på resurseffektiva och miljöanpassade produkter och tjänster. Tillväxtpotentialen inom den cirkulära biobaserade ekonomin bedöms därför vara stor. Än så länge är potentialen relativt outnyttjad i länet, men den är en förutsättning för en framtida miljödriven näringslivsutveckling och global konkurrenskraft. Här är landsbygden en stor resurs, framför allt för livsnödvändig försörjning av vatten, livsmedel och energi, biobaserade produkter och lokal förädling.

2.2 Befolkning och befolkningsutveckling

Befolkningen i Örebro län beräknas öka med cirka 30 000 personer fram till år 2030. Huvuddelen av ökningen kommer sannolikt att ske i Örebro stad, även om de flesta av regionens kommuner just nu har en ökande befolkning. Trenden i Örebro län – liksom i övriga delar av landet – är att städerna växer. Städernas storlek och täthet lockar med nya möjligheter till företagande och försörjning, utbildning och upplevelser.

Befolkningen i många av de mindre tätorterna minskar. Däremot minskar inte längre landsbygdsbefolkningen. Närhet till natur, sammanhållen gemenskap och andra faktorer har en stark attraktionskraft.

Befolkningen i några av regionens kommuner väntas växa i långsammare takt medan andra långsiktigt riskerar att minska. En konsekvens av detta blir att Örebro kan få en ännu större betydelse för hela regionens befolkningstillväxt. Därför är det viktigt att ytterligare förbättra förutsättningarna för ett fungerande samarbete mellan länets alla kommuner.

Befolkningen blir också allt äldre. Samtidigt är det många seniorer som fortsätter att arbeta efter pensioneringen. Det är ett direkt resultat av vår ökade välfärd och påverkar samhället på flera sätt. Behovet av personal kommer öka inom omsorgen, vilket gör att det kan uppstå brist på arbetskraft. Det kommer också att ställa nya krav på sjukvården och på kommunernas äldreomsorg, där några viktiga framgångsfaktorer kommer vara effektivisering, kompetensförsörj-

ning, medicinskteknisk utveckling, ekonomiska resurser och inte minst samverkan över organisationsgränser.

Bostadsmarknad och bostadsförsörjning

Länets olika delar ingår i två funktionella arbetsmarknadsregioner, så kallade FA-regioner, Örebro och Karlskoga. Örebro kommun är ett större regioncentrum där behovet av att bygga nya bostäder bedöms uppgå till cirka 800 bostäder per år fram till 2025. Karlskoga är ett mindre regioncentrum och här bedöms behovet av bostadsbyggande uppgå till cirka 40 bostäder om året fram till 2025.

Kommunerna svarar årligen på en bostadsmarknadsenkät som sammanställs av länsstyrelsen och redovisas till Boverket. I januari 2017 uppgav nio av länets kommuner att det i kommunen råder en obalans i form av underskott av bostäder sett till kommunen som helhet. Antalet lediga hyresrätter och bostäder till salu kan alltså inte möta efterfrågan. Endast Örebro, Lekeberg och Ljusnarsberg angav att det råder balans på bostadsmarknaden. När det gäller grupperna ungdomar (19–25 år), studenter, nyanlända, äldre samt personer med funktionsnedsättning som behöver särskilt boende, bedömer majoriteten av kommunerna att det finns ett underskott av bostäder. Det råder också brist på bostäder anpassade för äldre, vilket motverkar rörligheten på bostadsmarknaden.

En majoritet av länets kommuner gör bedömningen att bostadsmarknadsläget i kommunen som helhet kommer vara i balans om tre år,

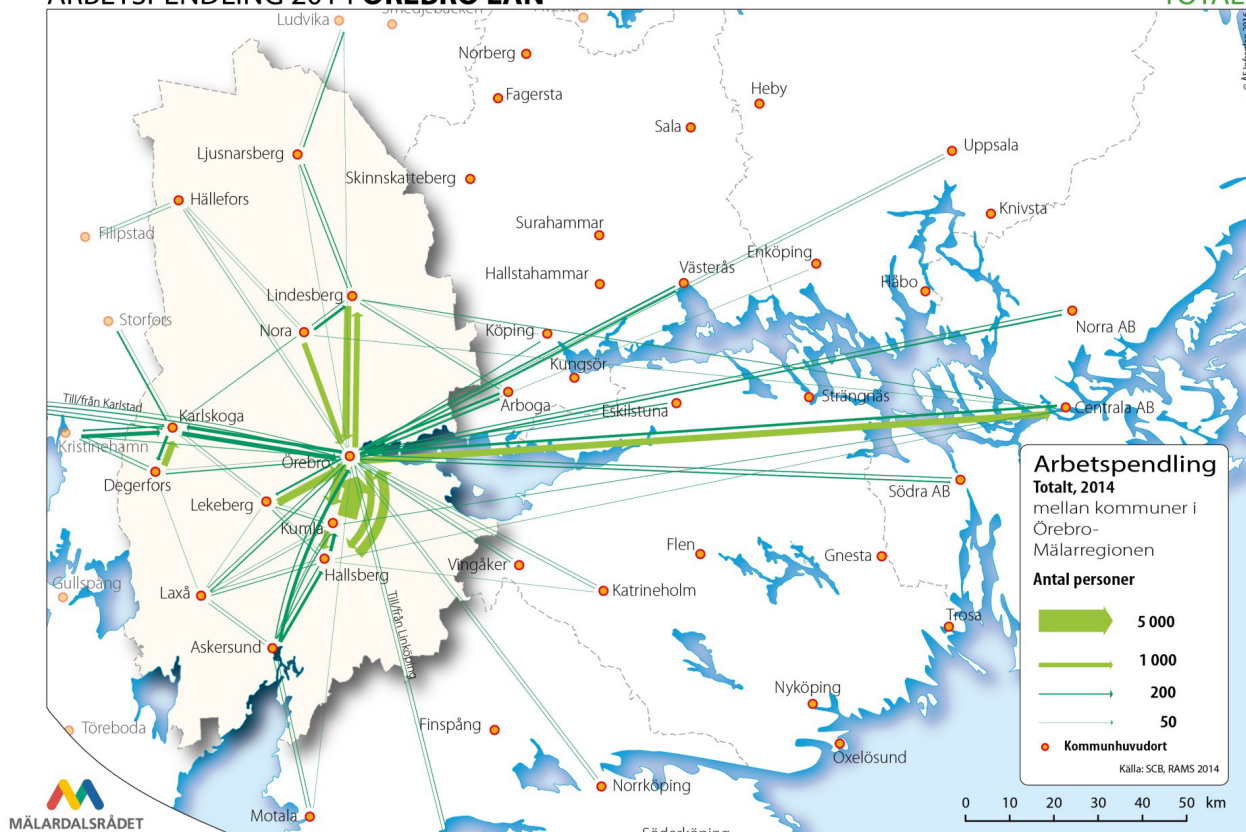
men flera kommuner anger att läget om tre år är svårbedömt på grund av osäkerheter kring befolkningsutveckling och flyktmottagande. Samtliga kommuner i länet ser ett behov av fler bostäder under de kommande tre åren. Alla kommuner bedömer att hyresrätter behöver tillkomma, både stora och små. En majoritet bedömer även ett behov av bostadsrätter och äganderätter i varierande storlek. En ökad nyproduktion av bostäder i länet är alltså nödvändig, men kan inte ensam lösa bostadsbristen för alla grupper eftersom höga byggkostnader gör att kostnader och hyror för nyproducerade bostäder hamnar på en nivå som många inte har råd med. Det behövs därför flera olika verktyg och bostadslösningar för att försörja alla medborgare med bostad.

2.3 Pendling och regionförstoring

Pendlingsmönstret påverkas av förekomsten av arbetstillfällen. Ju mindre ort desto större andel som pendlar till annan ort för att arbeta, vilket innebär att ju större ort desto större inpendling. Detta är en del i den pågående strukturomvandlingen som inneburit att tillväxten av nya arbetstillfällen sker i de större orterna. I kommuner som Lekeberg, Kumla och Nora är skillnaden som störst i utpendling, mätt som skillnad mellan dagbefolkning och nattbefolkning. Män har en större benägenhet att arbeta i annan kommun än kvinnor. De kommuner som har en större dagbefolkning än nattbefolkning är Örebro, Karlskoga och Hallsberg.

ARBETSPENDLING 2014 ÖREBRO LÄN

TOTALT



29

Figur 2 Karta Mellankommunal pendling Örebro län, 2014

Den inomregionala pendlingen (när människor bor i en kommun och arbetar i en annan inom länet) är nästan fyra gånger så stor som inpendlingen från andra län. På samma sätt är utpendlingen till andra län ett tillskott till den vidgade geografiska arbetsmarknaden. Antalet utpendlare från Örebro län till andra län är 1000 personer fler än antalet inpendlare från andra län (10000 respektive 9000 personer). Stockholms län, Västmanlands län, Värmlands län och Västra Götalands län är de fyra vanligaste länen som invånare i Örebro län pendlar till.

Enligt resvaneundersökningen, som gjordes 2017 om resvanor i Örebro län, reser cirka 14

procent av dem som arbetspendlar till Västmanland varav 8 procent kollektivt. Av arbetspendlare till Värmland reser 5 procent kollektivt. Till Stockholm är det 44 procent av arbetspendlingen som sker med kollektivtrafik.

De flesta inpendlare till Örebro län kommer från Värmlands län, Västmanlands län, Stockholms län och Västra Götalands län. Antalet utpendlare till andra län har procentuellt ökat mer än antalet inpendlare under åren 2005 till 2015. Regionförstoring antas vara en faktor som starkt bidrar till den regionala tillväxten genom ökad attraktionskraft för regionen och dess arbetsmarknad. Förutom ökad tillgänglighet för pend-

ling innebär regionförstoringen att möjligheterna till kulturliv och evenemangsverksamhet och andra sociala aktiviteter som deltagande i föreningsliv och friskvård underlättas. Avgörande för regionförstoring är alltså hur kommunikationerna och infrastrukturen ser ut i området.

Trenden är att allt fler pendlar allt längre sträckor, vilket driver fram en funktionell regionförstoring som i sig är helt avgörande för kompetensförsörjning och global konkurrenskraft.

Tågförbindelsen Stockholm–Oslo via Örebro är en prioriterad satsning för regionens utveckling. Örebro Airport är viktig för att regionen, framförallt med avseende på näringsliv och universitet, ska ha snabba förbindelser till Europa och världen.

I vårt län väljer allt fler att bo i Örebro kommun och dess närhet. Här ökar också utbildningsnivån. Urbaniseringstrenden indikerar att de mindre kommunerna kommer att bli allt mer beroende av inpendling för att klara den framtida arbetskraftsförsörjningen. På landsbygden är utpendlingen redan omfattande.

Pendlingen ökar kraftigt i stråket från Örebro till Stockholm, och även i stråken mellan de större kommunhuvudorterna och Örebro. Regionen är i andra hand orienterad västerut mot Värmland. I nordlig och sydlig riktning är antalet samarbeten avsevärt färre.

Nästan 90 procent av de motoriserade pendlingsresorna sker med bil och drygt 10 procent med kollektivtrafik. Transporter står för drygt en tredjedel av alla koldioxidutsläpp och skapar problem med partiklar och buller. Utsläppen av

koldioxid minskar, men för långsamt för att nå nationella mål inom folkhälsa och miljö. Samhällsekonomiskt är det också en fördel om andel pendlingsresor med kollektivtrafik, gång och cykel ökar. Bilen bör därför i första hand vara ett alternativ för dem som bor på landsbygden, där kollektivtrafiken är gles och avstånden är för stora för cykelpendling.

2.4 Näringsliv och arbetsmarknad

Örebro kommun, där cirka hälften av länets invånare bor, är i kraft av sin storlek och utbildnings- och arbetsmarknad ofrånkomligt den dominerande orten i länet. Men alla kommuner är viktiga och alla är beroende av varandra. Ett förhållande som sannolikt kommer att öka över tid. Beroendet är ömsesidigt och gott. Företagen i Örebro kommun växer mer än tio gånger så mycket i antal anställda som den näst största kommunen (Karlskoga) och har mer än fyra gånger så många anställda i bolagen.

Flera av Örebroregionens styrkor inom näringslivet har sitt ursprung i basindustrin och naturtillgångarna, men också inom områden med en stor potential till den nivå av specialisering och kompetens som är nödvändig för att klara en internationell konkurrens. Den ekonomiska tillväxten är idag starkast inom kunskapsintensiva näringar: verksamheter inom tillverkande industri, sjukvård, jordbruk samt tjänste- och servicenäringar.

Kraven på allt djupare kunskaper inom allt smalare och mer nischade arbetsfält leder till att

det inom många områden helt enkelt krävs ett större befolkningsunderlag för vissa verksamheter. Tätbefolkade och folkrika regioner är därför ofta mer attraktiva för företagsetableringar och investeringar än mindre tätbefolkade regioner. Detta bidrar i sin tur till att många människor lockas till de större städerna och deras omnejd – antingen flyttar man dit eller så pendlar man. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor pendlar allt längre sträckor, med en allt snabbare regionförstoring som följd.

Trenden i Örebroregionen – liksom i övriga delar av landet – är att städerna växer. Städernas storlek och täthet lockar med nya möjligheter till företagande och försörjning, utbildning och upplevelser. Det verkar vara på bekostnad av de mindre orterna, där befolkningen minskar relativt sett. Däremot minskar inte längre landsbygdsbefolkningen i absoluta tal.

Arbetsmarknaden är könssegregerad. Andelen män i näringslivet är 68 procent och hela 80 procent inom kunskapsintensiva arbetsområden.¹ Ett undantag är universitetssjukvården. 9 procent av dem som är sysselsatta i länet jobbar i logistikbranschen och logistik har också identifierats som ett av regionens styrkeområden.

Det pågår en strukturomvandling i länet och i samhället i stort. Det handlar om digitalisering, globalisering, urbanisering och demografiska förändringar som påverkar transportinfrastrukturen. Detta pågår samtidigt som befolkningen fortsätter att öka. Till 2025 beräknas vi vara 306 000 invånare i länet. Att vi dessutom blir

fler äldre och yngre kommer att påverka den offentliga sektorns behov av arbetskraft och ökad arbetspendling. Strukturomvandlingen innebär också att de tjänsteproducerande företagen ökar samtidigt som de varuproducerande företagen minskar marginellt till 2025. Detta kan innebära att antalet tjänsteresor ökar.

Sedan år 2000 har antalet förvärvsarbetande i hushållstjänster ökat för varje år.² Denna utveckling antas pågå till år 2025. Övriga branscher uppvisar ingen utveckling, med undantag för tillverkningsindustrin där antalet förvärvsarbetande antas minska.

Konsekvenserna av denna utveckling kommer att bli ett ökat behov av transporter. Befolknings- och tillväxten och ökad arbetspendling ställer krav på kollektivtrafiken. Om dessa krav inte uppfylls kommer bilpendlingen att öka. Byggindustrin, övrig varuproduktion (varuproduktion exklusive tillverkningsindustrin) och producenttjänster kommer förmodligen innebära att transportarbetet ökar för vägtrafiken.

2.5 Framtida trafik

Trafikverket tar fram prognoser för framtida trafik enligt etablerade modeller som tar hänsyn till historisk trafikutveckling, planerade åtgärder och förväntad utveckling av faktorer som befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader, med mera. I planering av åtgärder behöver dock hänsyn även tas till mål och önskad utveckling: vill vi vända en pågående utveckling till något annat kan inte framskrivningar av historien ensamt avgöra vilka åtgärder som väljs.

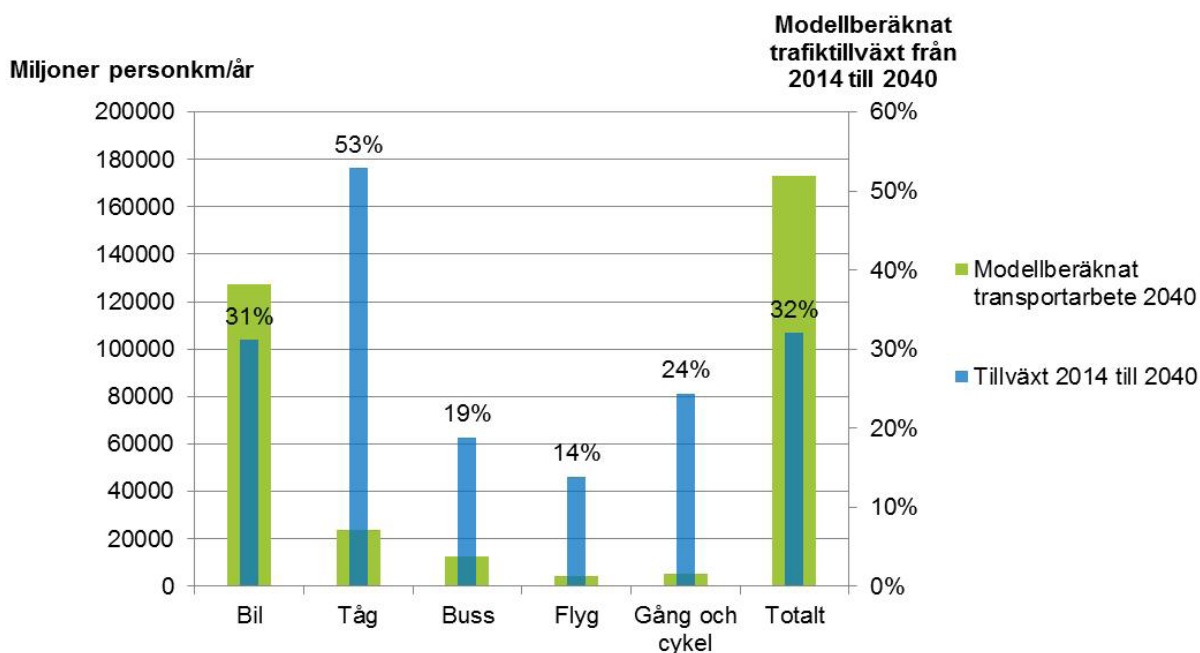
¹ Jämställd regional tillväxt, Aktivitetsplan 2015–2016, Region Örebro län 2015

² Hushållstjänster ingår bl a hälso- och sjukvård, omsorg och skola

Persontransporter

Trafikverket beräknar i sina prognoser att det totala antalet personkilometer ökar med 32 procent från år 2014 till 2040, totalt i riket. Den högsta tillväxttakten beräknas tåget ha, medan flyget beräknas ha den lägsta tillväxten. Bilen beräknas fortfarande vara det dominerande trafik-

slaget år 2040, även om övriga trafikslag har en kraftigare trafiktillväxt. Bilens marknadsandel av bil, tåg och buss beräknas minska marginellt från 80 procent till 78 procent under de kommande 45 åren till 2060. Det krävs kraftfulla åtgärder för att snabba på utvecklingen.



Figur 3 Modellberäknad trafiktillväxt från 2014 till 2040.
Källa: Prognos för persontrafiken 2040
- Trafikverkets Basprognoser 2016-04-01, Trafikverket 2016

Persontransporter med bil förväntas vara något lägre i Örebro län jämfört med riket. Under perioden 2014–2040 beräknas antalet fordonskilometer öka med 30 procent i riket medan ökningen i Örebro län beräknas till 26 procent. Observera att detta avser hela länet. Vägar inom Örebro och Kumla kommuner med stora befolkningsökningar har förmodligen en högre ökningstakt än övriga delar av länet.

Godstransporter

Örebroregionen korsas av Sveriges största transportleder för gods, både på väg och på järnväg. Tillsammans utgör Västra stambanan, Mälarbanan, Värmlandsbanan, E18 och E20 de nationellt viktiga stråken mellan Stockholm och Oslo samt Stockholm och Göteborg. I princip allt gods som fraktas på järnväg från norra Skandinavien passerar Hallsberg. Detta gör att Hallsberg är landets viktigaste godsnod med stor betydelse även ur ett internationellt perspektiv.

Tabell 1 Antal och andel rangerade vagnar på svenska rangerbangård 2013.
Källa: KTH Järnvägsgruppen

Shunting yard	Shunted railroad cars	procent
Hallsberg	240 575	24,4 procent
Malmö	145 350	14,7 procent
Sävenäs	144 425	14,6 procent
Gävle	89 950	9,1 procent
Årsta	82 675	8,4 procent
Ånge	81 250	8,2 procent
Borlänge	79 850	8,1 procent
Nässjö	53 050	5,4 procent
Sundsvall	31 625	3,2 procent
Others	38 925	3,9 procent

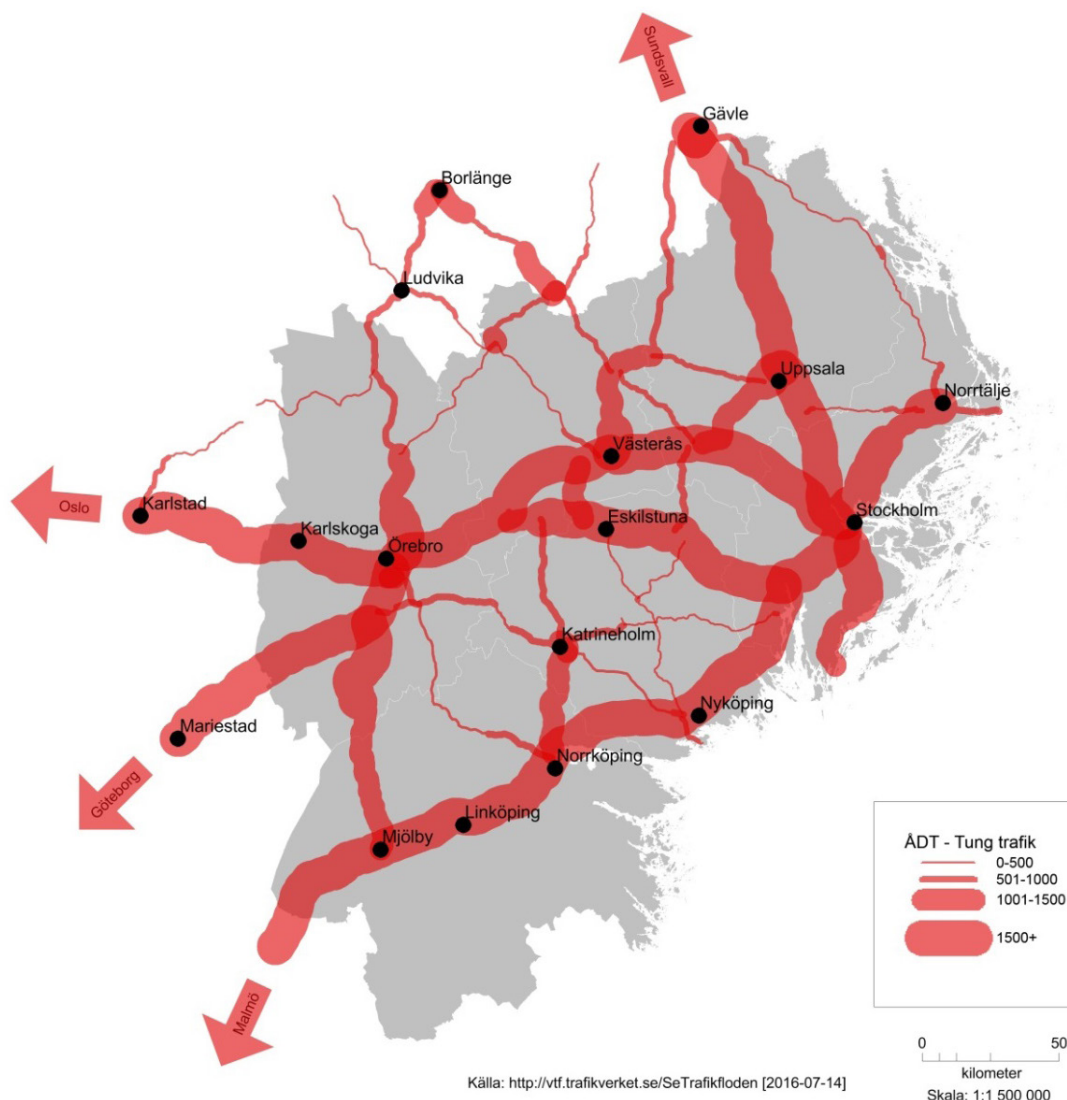
Mellan år 1962 och 2012 ökade transportarbetet med totalt 127 procent, från 44 miljarder tonkilometer till knappt 100 miljarder tonkilometer. Transportarbetet på väg har flerdubblats under denna period (+400 procent). Järnväg har haft en lägre, men mer stabil ökningstakt. Summerat över perioden har transportarbetet för järnväg ökat med 98 procent. År 1962 hade järnvägen en andel på 25 procent av det totala transportarbetet på gods medan väg hade 19 procent. Idag har vägtransporterna ökat sin andel till 41 procent medan järnvägen har tappat till 22 procent. Trafikverket skattar att efterfrågan på godstransporter kommer att öka med drygt 70 procent räknat i transportarbete under perioden 2012–2040.

Järnvägens andel sjunker till knappt 18 procent medan vägtransporternas andel ligger kvar på drygt 40 procent.

Beräknade volymförändringar i väg-, järnvägs- och sjöfartsnäten visas i figur 3. Ur den kan man utläsa att E18/E20 mellan Göteborg och Stockholm genom Örebro län kommer att öka godstransporter på väg relativt mer än övriga vägar. Notera ökningen på väg 63 genom Örebro län. I stort beräknas de flesta bandelarna inom länet få en ökad godsvolym. Störst ökning beräknas på bland annat Bergslagsbanan och sträckan Hallsberg–Mjölby.



Figur 4 Volymförändringar i väg-, järnvägs- och sjöfartsnäten 2012–2040.
Källa: Prognos för godstransporter 2040, Trafikverket 2016.



Figur 5 Årsmedeldygnstrafik tung trafik på nationella vägnätet.
Källa: Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket.
Uttag 2016-07-04, bearbetat av Region Örebro län.

Enligt Trafikverkets prognoser beräknas antalet fordonskilometer öka med 56 procent mellan år 2014 och 2040. På det övriga vägnätet beräknas ökningen bli 37 procent. Totalt beräknas lastbilstrafiken öka med 48 procent oavsett vägtyp, vilket motsvarar en årlig ökning på drygt 1,5 procent.

Tack vare Örebroregionens centrala läge har många företag valt att etablera sina distributionscentrum för Sverige och/eller hela Nordeuropa här. Logistikbranschen sysselsätter en stor

andel (9,05 procent) av den arbetande befolkningen i länet. Det finns goda förutsättningar för fortsatt utveckling inom logistikområdet. Samtidigt förbättras infrastrukturen på andra håll i Sverige, vilket kan leda till att det blir mer förmånligt att transportera godset i andra stråk än via vår region.

Om infrastrukturen i vår region inte förbättras riskerar Örebroregionens attraktionskraft för logistikföretag att minska.

3. Mål och planer som påverkar länstransportplanen

3.1 Europeiska mål och planer

För Örebroregionen finns en rad olika europeiska mål och initiativ som är värda att beaktas. Vitboken för transportområdet är en vision för EU:s transportpolitik fram till år 2050 och innehåller direktiv och riktlinjer för medlemsländerna i EU. En av de viktigaste riktlinjerna är att skapa en järnvägsmarknad inom EU där europeiska järnvägsföretag kan erbjuda transporter utan onödiga tekniska och administrativa hinder.

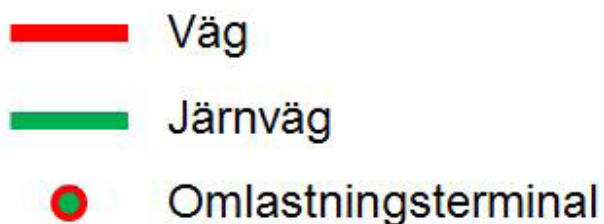
En betydande europeisk förordning kopplat till vitboken är det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T). Målet med TEN-T är att uppnå:

- ett sammanhållet, gränsöverskridande transportnät utan flaskhalsar,
- en effektiv, integrerad och konkurrenskraftig inre marknad,

- ett hållbart, resurseffektivt och koldioxidsnålt transportsystem och
- en sträckning av TEN-T över hela EU samt vissa grannländer, till exempel Norge. TEN-T är multimodalt och detta innebär att alla trafikslag (väg, järnväg, sjöfart, flyg) inkluderas. Dessutom är viktiga omlastningsterminaler definierade.

Hela TEN-T är uppdelat i ett stomnät (som ska uppfylla en viss standard år 2030) och en övergripande nivå (som ska ha en viss standard år 2050). Eftersom Örebroregionen är knutpunkt för flera av landets viktigaste transportstråk ligger flera av de utpekade TEN-T-stråken i regionen.





Figur 6 TEN-T stomnät Nordeuropa

I TEN-T stomnätet ingår följande infrastruktur som är viktig för Örebroregionen:

- **Vägar**
 - E18 mellan Örebro och Oslo
 - E20 mellan Örebro och Stockholm
- **Järnvägar**
 - Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg (person- och godstrafik)
 - Värmlandsbanan (person- och godstrafik)
 - Godsstråket genom Bergslagen mellan Hallsberg och Mjölby (person- och godstrafik)
 - Godsstråket genom Bergslagen mellan Hallsberg och Gävle (bara godstrafik)
 - Södra Stambanan mellan Stockholm och Malmö
- **Flygplatser**
 - Stockholm Arlanda
- **Hamnar**
 - Göteborgs Hamn
 - Stockholms Hamnar
- **Omlastningsterminaler**
 - Hallsberg



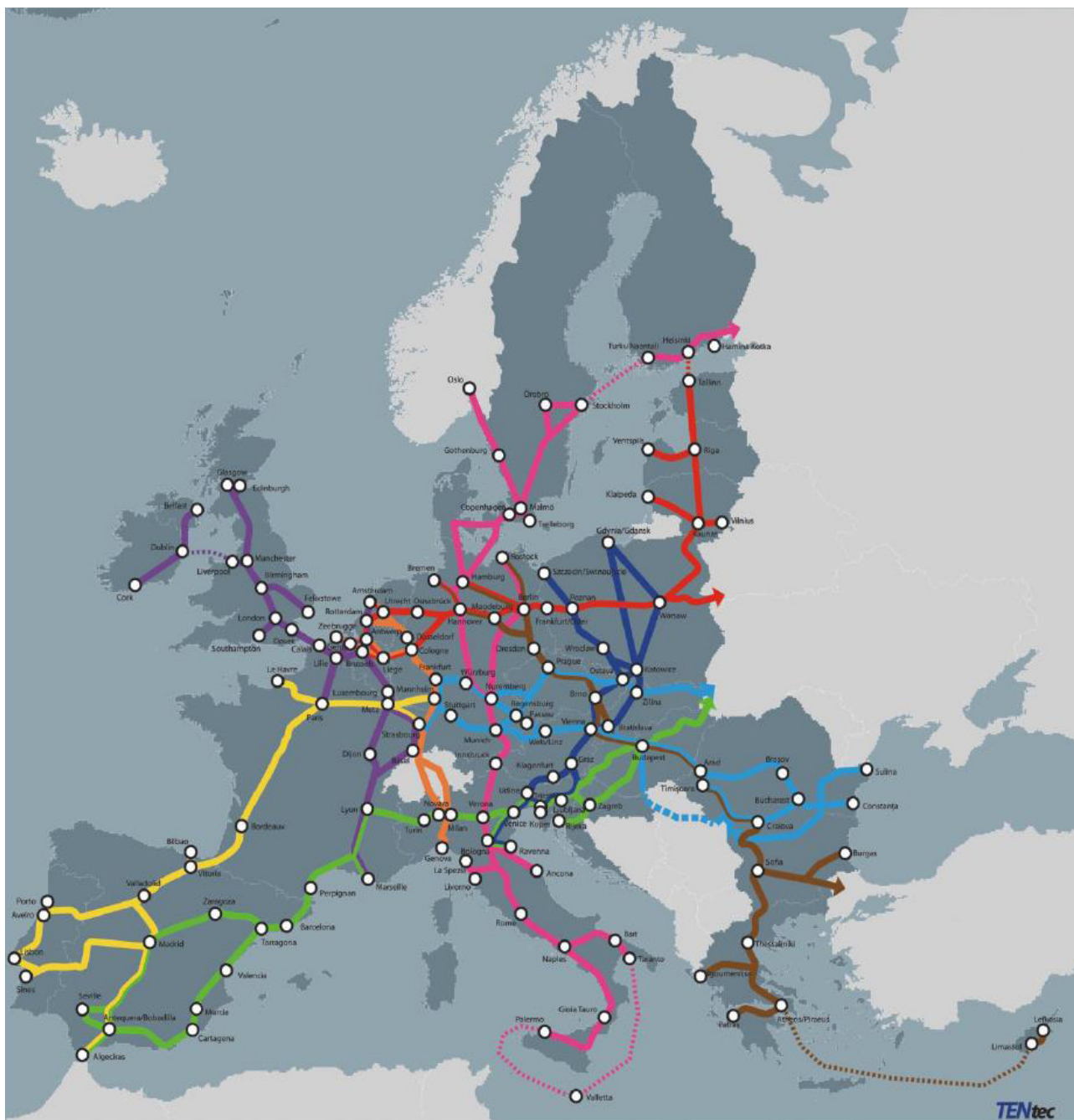
- Väg
- Järnväg
- Omlastningsterminal

Figur 7 TEN-T övergripande nät Nordeuropa

I TEN-T övergripande nät ingår följande infrastruktur som är viktig för Örebroregionen:

- **All infrastruktur som är definierad som TEN-T stomnät**
- **Vägar**
 - E18 mellan Örebro och Stockholm
 - E20 mellan Örebro och Göteborg
- **Flygplatser**
 - Örebro Airport
- **Hamnar**
 - Norrköpings Hamn
 - Mälarhusnarna

Det viktigaste verktyget för att uppnå en bra nivå i TEN-T stomnätet är Connecting Europe Facility (CEF) som definierar de korridorer som ska prioriteras med bidrag från olika EU-fonder.



Figur 8 CEF korridorer

Korridoren som är mest relevant för Örebro-regionen är ScanMed-korridoren som sträcker sig från rysk-finska gränsen via Stockholm och Hallsberg till Central- och Sydeuropa. Region Örebro län jobbar för att hela sträckan Oslo–Stockholm ska bli en del av ScanMed-korridor.

ren. Oslo–Stockholm har tidigare varit ett av de utpekade europeiska transportstråken. Region Örebro län jobbar också för att järnvägen från Hallsberg mot Gävle blir en del av samma korridor.



Figur 9 ScanMed-korridorens sträckning genom Sverige.

Örebroregionen fyller en viktig funktion i samtliga kartor, vilket visar på betydelsen av regionens transportsystem även i en europeisk kontext.

Utvecklingen av det europeiska transportsystemet är i vissa fall en viktig del i uppfyllandet av regionala mål.

3.2 Nationella mål och strategier

Nationella klimatmål

Regeringens klimatpolitik innebär att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Detta är också en av de prioriterade samhällsutmaningarna som ska beaktas i länstransportplanerna. Sverige har skrivit på klimatavtalet från Paris i vilket överenskommelsen är att den globala temperaturökningen ska begränsas till 1,5 grader jämfört med förindustriell tid.

På nationell nivå finns flera olika mål kopplade till miljö, klimat och utsläpp. Högst i den målhierarkin är generationsmålet som anger den övergripande inriktningen för Sveriges miljömål. Generationsmålet visar inriktningen i den svenska miljöpolitiken och ska vara vägledande på alla nivåer i samhället. Regeringen definierar generationsmålet enligt följande:

”Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.”

Sverige har 16 miljö kvalitetsmål som beskriver tillståndet som det svenska miljöarbetet ska leda till. De 16 miljö kvalitetsmålen beskrivs vidare i miljöbedömningen av länstransportplanen, se bilaga 1.

Nationella transportpolitiska mål

Målet för den nationella transportpolitiken är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna

och näringslivet i hela landet.

De nationella transportpolitiska målen består av funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålen är koncentrerade kring tillgänglighet medan hänsynsmålen kretsar runt säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmål:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Hänsynsmål:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan år 2007 och 2020.

- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan år 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartssområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och att ohälsan minskar. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Nollvisionen

Regeringen initierade i september 2016 en nystart för Nollvisionen, som innebär ett intensifierat arbete med trafiksäkerhet inom områden där arbetet tidigare varit framgångsrikt och ett tydligare fokus på oskyddade trafikanter. Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken.

Nollvisionen är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv.

Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet.

Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor begår misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.

Regeringens infrastrukturproposition

Regeringen redovisar inför varje ny planeringsomgång en proposition med förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för den aktuella planperioden. Propositionen innehåller förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut.

Regeringens prioriteringar är jobben, skolan och klimatet med bland annat målen om att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020 och att Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer samt att de nationella miljökvalitetsmålen ska nås. Regeringen lyfter kraven på att transportsystemet planeras med beaktande av

övrig samhällsplanering för att få till en fungerande bostadsmarknad i hela landet samt för att skapa förutsättningar för ett konkurrenskraftigt näringsliv som är beroende av fungerande transporter. I propositionen är det också tydligt att transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet.

I propositionen lyfts sex prioriterade samhällsutmaningar där transportsystemet spelar en stor roll:

- Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- Investeringar för ett ökat bostadsbyggande
- Förbättra förutsättningarna för näringslivet
- Förstärka sysselsättningen i hela landet
- Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
- Ett inkluderande samhälle

Fyrstegsprincipen

I infrastrukturpropositionen pekar regeringen ut fyrstegsprincipen som en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet. Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande:

- Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.

- Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.
- Det fjärde steget innebär att överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen.

Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas bidra till kostnadseffektiva lösningar. Alla trafikslag och transportmedel, liksom alla typer av åtgärder som leder till att målen nås, ska beaktas. En effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg. Syftet ska vara att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling.

3.3 Storregionala mål och strategier

En bättre sits – mål och prioriteringar för transportsystemet i Östra Mellansverige

En bättre sits är ett samarbete mellan kommunerna och länen i Östra Mellansverige, det vill säga Stockholms län, Uppsala län, Västmanland län, Örebro län, Sörmlands län, Östergötlands län och Gotlands län, som samordnas av Mälardalsrådet. Syftet med samarbetet är att skapa samsyn kring behov av åtgärder i infrastruktursystemet och trafikering i detsamma. Inför åtgärdsplaneringen 2018–2029 gjordes en storregional systemanalys som tar sin utgångspunkt i och är inriktad på storregionala samband, utmaningar,

behov, brister och prioriteringar. I systemanalysen formuleras mål om att skapa ett transportsystem:

- Där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälardalen
- Där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- Där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
- Där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling

Systemanalysen är förutom ett måldokument, till vilket länsplanerna för regional transportinfrastruktur kopplas, ett inspel till den nationella åtgärdsplaneringen. För att uppnå de övergripande målen har ett antal prioriterade funktioner i infrastrukturen identifierats.

- I första hand måste tillgängligheten mellan nodstäderna i de storregionala stråken in mot Stockholm förbättras. Därtill i de centrala delarna av Stockholm samt till/från Stockholms regionala stadskärnor.
- I andra hand måste tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna förbättras.
- Fokus på en ökad tillgänglighet och sammankoppling med spårtrafiken som grund – utveckla en kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik.
- Effektiv godshantering och varuförsörjning, med ökad andel gods på järnväg och med sjöfart.

- Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter.
Som sätt att stärka och skapa dessa funktioner samt nå de storregionala målen har ett antal strategier och åtgärder formulerats:
- Styr mot beteendeförändring. Bygg transportsnålt och kollektivtrafknära, se till hela resan, premiera kollektivtrafiken och tillgodose konkurrensneutralitet mellan trafikslag för godstransporter.
- Ställ om fordonsparken. Infrastruktur, incitament och styrmedel för fossilfria fordon.
- Återställ funktionalitet. Eliminera eftersläpande underhåll på tolv år, i storstadsnära spårsystem inom sex år. Driftsäkra stödsystem.
- Förbättra prestanda. Utökade trimningsåtgärder och en effektivare användning av infrastrukturen.
- Öka kapaciteten. Framförallt i spårsystem för person- och godstrafik.

3.4 Regionala mål och strategier

Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

Strategin tar sin utgångspunkt i länets geografi och historia – det som format oss till vad vi är idag och i det vi strävar efter att vara 2030: Örebroregionen Sveriges hjärta, en attraktiv och pulserande region för alla.

Det finns tre övergripande mål i strategin: stark konkurrenskraft, hög och jämlik livskvalitet

samt god resurseffektivitet. Dessa motsvarar de tre ömsesidigt beroende aspekterna av hållbar utveckling: ekonomisk, social och ekologisk. En hög och jämlik livskvalitet är målet. Den hållbara tillväxten är en förutsättning för att förbättra och utjämna livsvillkoren. Tillväxten måste även ske inom ramen för vad miljön och klimatet tillåter för att vara hållbar.

Till de tre övergripande målen kopplas effektmål och indikatorer som visar vägen till en hållbar tillväxt och attraktionskraft i länet. Aktörerna i länet har definierat tio prioriterade områden i vår regionala utvecklingsstrategi. Genom att i dessa områden arbeta för att nå de tre övergripande målen – och inte ett i taget – görs bidrag till ett såväl hållbart som attraktivt och pulserande samhälle.

Av de tio prioriterade målen är de två områdena bostadsförsörjning och attraktiva miljöer samt transporter och infrastruktur tydligast kopplade till länsplanen. För varje prioriterat område görs en beskrivning av nuläge och utmaningar, önskat läge inom området år 2030 samt vad som är den strategiska inriktningen för att nå det önskade läget.

För området bostadsförsörjning och attraktiva miljöer är en del av det önskade läget att det är bra samordning mellan byggande och pendlingsmöjligheter.

För området transporter och infrastruktur

konstateras att det är avgörande för regionens konkurrenskraft att arbetsmarknadsregionen fortsätter växa, och goda pendlingsmöjligheter är då en framgångsfaktor. Vidare är det viktigt att utveckla regionens internationella tillgänglighet och att minska transporternas klimatpåverkan. Länet är idag en attraktiv plats för logistikverksamheter och ska fortsätta vara det. Till år 2030 är det önskade läget att transportsystemet är hållbart; att kollektivtrafiken har fått kortare restider och ökade marknadsandelar i de starka stråken; att länet är attraktivt och lockar etableringar och investeringar; att samverkan storregionalt har lett till att arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm-Mälardalenregionen knutits samman och att hela regionen har dragit nytta av huvudstaden som motor i utvecklingen.

Den strategiska inriktningen för området är att:

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

Strukturbilder för Örebro län

För att tydliggöra den strategiska inriktningen har ett par av de prioriterade områdena kompletterats med regionala strukturbilder. Syftet med de regionala strukturbilderna är att:

- förtydliga vår regionala målbild,
- vara underlag för kommunernas översiktsplanering,

- vara utgångspunkter för länstransportplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet och
- vara Örebroregionens inspel till storregional, nationell och internationell planering.

Strukturbilderna ger en rumslig beskrivning av förutsättningar för framtida bebyggelse samt transportsamband för persontransporter, gods-transporter och logistik i ett 2030-perspektiv. Strukturbilderna återfinns i den regionala utvecklingsstrategin, se Region Örebro läns hemsida.

Cykelstrategi för Örebroregionen

Behov av cykelinfrastruktur finns till största delarna längs kommunal och regional infrastruktur och är därmed kommuners och regioners ansvar. Som ett led i att utveckla cykelinfrastrukturen i länet antog Region Örebro län 2015 en regional cykelstrategi.

Den regionala cykelstrategin identifierar behov av cykelvägar i regionen och innehåller prioriteringsgrunder för utbyggnad av de regionala cykelstråken. Hälsan förbättras om vi cyklar, miljön mår bättre än om vi åker bil och tillgängligheten ökar då en cykel tar mindre plats i gaturummet och parkering än bilen. I cykelstrategin pekas en långsiktig riktning ut för utvecklingen av cykelvägar i länet.

Målet är att bidra till en ökad cykling och att förbättra tillgängligheten med cykel till målpunkter som arbetsplatser, skolor, vård, service och fritidsaktiviteter i regionen. För att nå målet om en ökad cykling krävs att fokusering sker på det vardagliga resandet som bedöms ha störst potential för ökad andel cykelresor. Som ett led i detta prioriteras åtgärder i stråk för arbets- och skolpendling samt åtgärder som leder till bättre förutsättningar att nyttja flera trafikslag, till exempel cykel och kollektivtrafik.

Den regionala cykelstrategin kommer att vara grunden för prioritering av cykelåtgärder i länstransportplanen.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län

Trafikförsörjningsprogrammet utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik i Örebro län. Andelen kollektivtrafikresenärer har länge varit konstant och det måste genomföras kraftiga åtgärder för att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet.

De övergripande målen i trafikförsörjningsprogrammet framgår av figur 15.

År 2025 har kollektivtrafiken i Örebroregionen ...				
... Sveriges mest nöjda resenärer	... 5 miljoner fler resor jämfört med 2015	... en marknadsandel om minst 40 procent i de starka stråken	... minskat energianvändningen per personkilometer med 35 procent	... i stadstrafikens stomlinjer samt i tåg- och expressbusstrafiken i hög grad gjorts tillgänglig för alla resenärer

Figur 10 Övergripande mål för kollektivtrafiken i Örebro län.
Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2016–2025

För att nå dessa mål har det i trafikförsörjningsprogrammet formulerats ett antal centrala funktioner och principer som anger den strategiska inriktningen för kollektivtrafiken. Dessa berör såväl infrastruktur som prissättning, fordonens utrustning, trafikering, med mera. De punkter som berör länstransportplanen är:

- Utveckla bytespunkter
- Gör express- och regionaltåglinjer samt stomlinjer i stadstrafiken tillgängliga för alla resenärer
- Motivera fler resenärer att välja kollektivtrafiken framför bilen
- Samordna olika transportslag för en smidig resa, dörr till dörr

- Ge alla invånare i länet tillgång till kollektivtrafik
- Minska energianvändningen per personkilometer med 35 procent
- Restiderna för kollektivtrafiken ska bli konkurrenskraftiga jämfört med bil

För att en kollektivtrafikresa ska vara konkurrenskraftig gentemot bilen krävs ofta att restiden med kollektivtrafik är kortare, för att kompensera för den tid resenären får lägga på anslutningsresor och väntetid. De restidskvoter som eftersträvas i trafikförsörjningsprogrammet är:

Tabell 2 Restidskvoter att eftersträva enligt länets trafikförsörjningsprogram

Tåg/bil	0,8
Expressbuss/bil	1,2
Regionbuss/bil	1,3
Stadsbuss/bil	1,5
Stomlinje i stadsbuss/bil	3



Örebroregionens energi- och klimatprogram

I energi- och klimatprogram för Örebro län 2017–2020 finns mål för hur regionen ska effektivisera sin energianvändning och bli klimatneutral och resurseffektiv, med övergripande mål om att ha noll nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Ett av de insatsområden som identifierats för att nå detta är resor och transporter, där målbilden är att klimatpåverkan från resor och transporter är minimerad genom ett transporteffektivt samhälle, energieffektivare fordon och förnybara drivmedel. Målen för området är:

- År 2030 är transporterna i Örebro län fossiloberoende
- År 2030 är andelen persontransporter med

kollektivtrafik, gång och cykel minst 30 procent

- År 2030 har energianvändningen inom transportsektorn minskat med 25 procent jämfört med 2009 års nivå
- Godstransporterna i länet är klimateffektiva och bidrar till en fossilfri fordonsflotta

Enligt programmet krävs flera olika typer av åtgärder för att uppnå dessa mål, bland annat att arbeta med förändrade resande- och transportmönster, tillgänglighet till alternativa drivmedel, transportsnål samhällsplanering och arbete för ökad andel resor med kollektivtrafik, gång och cykel.

4. Länstransportplanens mål och inriktning

Länstransportplanen kan ses som ett verktyg för att uppnå mål som formulerats i andra regionala strategiska dokument samt de transportpolitiska målen och andra nationella mål som har bäring på transportsystemet. Gemensamt för majoriteten av de tidigare redovisade målen och planerna som berör länstransportplanen är att de visar på ett behov av investeringar som syftar till förändrad användning av infrastrukturen för att uppnå hållbara person- och godstransporter. Tidigare beslutade åtgärder tar cirka hälften av medlen i anspråk under kommande planperiod, vilket i realiteten betyder att hur resterande 500 miljoner används är det som kommer ha möjlighet att påverka användandet av infrastrukturen. Det betyder också att det är ännu viktigare att välja de åtgärder som har bäst effekt. De åtgärder som väljs kommer även genomföras under planperiodens senare del och därefter. Mål och prioriterade funktioner har därför ett tidsperspektiv bortom planperioden.

Nedan formuleras ett övergripande mål för länstransportplanen. Planens mål följs av ett antal prioriterade funktioner som beskriver det önskade läget i transportsystemet på längre sikt och konkretiserar målet. De prioriterade funktionerna behöver nås för att det övergripande målet, och i förlängningen strategiska regionala mål och nationella mål med bäring på transportsystemet, ska kunna nås.

Under funktionerna följer strategier som beskriver hur de prioriterade funktionerna ska nås.

Strategierna ger riktning i planering av åtgärder och utgör prioriteringsgrunder och vägledning för vilka åtgärder som ska väljas i länstransportplanen.

4.1 Länstransportplanens syfte och mål

Det övergripande syftet med att ta fram en länstransportplan är att identifiera åtgärder och satsningar som kan bidra till att uppnå mål och planer på internationell, nationell och regional nivå samt att ge underlag för att prioritera dessa. Utifrån tidigare beskrivet nuläge, utmaningar, relevanta mål och planer samt de inspel som kommit under planens framtagande har ett övergripande mål för länstransportplanen formulerats.

Länstransportplanens mål ska svara upp mot de utmaningar, brister och behov som identifierats i andra relevanta planer och på de dialogmöten som hållits under processen att ta fram länstransportplanen. Målet ska också ge vägledning vid prioritering av åtgärder.

4.2 Länstransportplanens prioriterade funktioner

Transportsystemets grundläggande funktion är att tillhandahålla säker tillgänglighet och framkomlighet för person- och godstransporter.

Nedan beskrivs de prioriterade funktionerna i länets transportsystem. Funktionerna beskriver ett önskat läge i transportsystemet och ger grunden för att länstransportplanen ska kunna bidra

till måluppfyllelse för andra strategiska regionala mål och för nationella mål med bäring på transportsystemet.

De prioriterade funktionerna är:

- Tillgänglighet till och från Örebro
- Tillgänglighet i tvärförbindelser
- Tillgänglighet till det lokala omlandet
- Hållbart vardagsresande
- Framkomlighet för effektiva godstransporter

Tillgänglighet till och från Örebro

Örebro är regionens kärna och fyller en viktig funktion för hela länet. Örebro har också en storregional funktion som ett nav i kollektivtrafiksystemet. Tillgängligheten till och från Örebro påverkar förutsättningar för kompetensförsörjning, tillgång till arbetstillfällen, utbildning, sjukvård och universitetssjukhuset, samhällelig service såsom polis, skattekontor, banker samt utbud av kultur, nöjen, varor och tjänster. Tillgängligheten i stråken till och från Örebro är för stora delar av länet också av betydelse för tillgängligheten till och från Stockholm och andra nodstäder i de storregionala stråken. Detta eftersom fokus i systemanalysen ligger på att förbättra förbindelserna till Stockholm från nodstäderna.

Tillgänglighet i tvärförbindelser

Tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna mellan kommunhuvudorter och transportnoder är viktiga för möjligheten till dagligt utbyte av kompetens, varor och tjänster. I vissa av de regionala tvärförbindelserna finns redan idag

etablerade arbetspendlingsrelationer som det bör byggas vidare på för att uppnå en flerkärnighet där hela länet har förutsättningar för en positiv utveckling avseende kompetensförsörjning, samsättning och bostadsmarknad.

Tillgänglighet till det lokala omlandet

För dem som bor och/eller verkar på landsbygden och i mindre tätorter är tillgängligheten till kommunhuvudorter, större tätorter och transportnoder, med det utbud och service som finns där, avgörande för en fungerande vardag. Tillgängligheten till dessa är också viktig för att där möjliggöra byten till kollektivtrafiken från andra färdmedel och därmed möjliggöra ett hållbart resande med ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel även för boende på landsbygden.

Hållbart vardagsresande

Transportsystemet ska bidra till en hållbar utveckling enligt de tre hållbarhetsperspektiven ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Den ökade tillgängligheten och utveckling av arbetspendlingen bör ske med kollektivtrafik och cykel som grund, det ses som avgörande för att nå klimatmålet. För att åstadkomma sådan utveckling måste gång, cykel och kollektivtrafik vara de attraktivaste trafikslagen för det vardagliga resandet, där hela eller delar av resan genomförs till fots, med cykel, buss eller tåg. Kollektivtrafiken och cykelinfrastrukturen måste då vara kapacitetsstark och attraktiv så som det beskrivs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet respektive den regionala cykelstrategin för Örebro län.

Övergripande mål för länstransportplanen:

Länstransportplanen ska utveckla tillgängligheten för att förbättra möjligheterna till pendling och transport av gods samt bidra till minskad klimatpåverkan i linje med regionala mål.

Funktioner

Tillgänglighet
till och från
Örebro

Tillgänglighet i
tvärförbindelser

Tillgänglighet
till det lokala
omlandet

Hållbart
vardagsresande

Framkomlighet
för effektiva
godstransporter

Strategier

Planera enligt fyrstegsprincipen

Prioritera åtgärder i de regionala stråken

Fokusera på de vardagliga transporterna

Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag

4.2 Länstransportplanens strategier

Ett socialt hållbart transportsystem uppstår när det likvärdigt svarar mot alla grupperns behov och är trafiksäkert. Transportsystemet bidrar till en hållbar ekonomisk utveckling när det förser resenärer och näringsliv med framkomlig och trafiksäker infrastruktur som ger möjlighet till effektiva transporter.

Effektiva godstransporter

Örebroregionen har ett strategiskt läge för godstransporter i Sverige och Skandinavien och är ett av regionens styrkeområden. Effektiv godshantering bidrar till att förstärka regionens logistikläge och öka regionens konkurrenskraft. Regionens infrastruktur ska skapa god framkomlighet för godstransporter på väg och järnväg och bidra till att öka andelen gods på miljövänliga trafikslag.

För att nå de prioriterade funktionerna har fem strategier identifierats som viktiga utgångspunkter i planering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Strategierna ska vara vägledande vid prioritering av brister, behov och åtgärder och pekar ut vissa områden inom vilka åtgärder är prioriterade för att nå funktioner och mål. Strategierna redovisas i prioriteringsordning.

Planera enligt fyrstegsprincipen

För att nå satta mål på miljö- och klimatområdet måste användandet av infrastrukturen förändras. Andelen kollektivtrafik, cykel och gång av det totala resandet måste öka och godstransporterna måste effektiviseras. Planering enligt fyrstegs-

principen lägger grunden för att rätt åtgärder väljs för att lösa de brister och behov som finns i infrastrukturen.

Region Örebro län inser att det behövs en förändring av transportbeteende och överflyttning mellan trafikslagen för att nå ett hållbart transportsystem. Regionen kommer därför eftersträva genomförande av steg 1 och 2, åtgärder som styr mot beteendeförändring och minskar behovet av fysiska åtgärder.

Att planera enligt fyrstegsprincipen skapar förutsättningar för att hitta åtgärder som bidrar till minskat behov av resor och transporter samt till överflyttning av resor och transporter till hållbarare trafikslag. Om en åtgärd bedöms bidra till sådana överflyttningseffekter ska detta vara en del av bedömningen vid val av åtgärder i till exempel åtgärdsvalsstudier.

För att vidareutveckla och skapa förutsättningar för att dra nytta av digitaliseringens möjligheter bör den digitala infrastrukturen beaktas i samband med planering av transportinfrastruktur.

Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag

Fler måste välja att färdas till fots, med cykel eller kollektivtrafik för att vi ska kunna uppnå klimatomål och mål om hållbara transporter samt för att kunna möta de förestående trängselproblemen. För att fler ska välja dessa trafikslag över framförallt personbil måste dessa transportmedel vara

kapacitetsstarka och attraktiva. För att uppnå det krävs insatser från flera olika aktörer, däribland investeringar inom länstransportplanen för att skapa större kapacitet i de yteffektiva och hållbara trafikslagen cykel och kollektivtrafik.

Länstransportplanen ska bidra till att skapa förutsättningar för att den ökade tillgängligheten ska ske med cykel och kollektivtrafik. Därför behövs en satsning på infrastruktur för och i koppling till dessa trafikslag. Detta är en central strategi för att nå klimatmålen och hantera förestående trängselpproblem i infrastrukturen. Åtgärder som syftar till att öka andelen som reser med kollektivtrafik och cykel är därför prioriterade, framförallt i de utvecklingsområden där det vardagliga resandet ska kunna klaras utan bil samt i de viktigaste kollektivtrafikstråken enligt strukturbilden för bebyggelse och kollektivtrafik. För cykel gäller prioriteringsgrunderna i den regionala cykelstrategin.

Prioritera åtgärder i de regionala stråken

I den regionala utvecklingsstrategin presenteras ett antal strukturbilder med de viktigaste stråken för kollektivtrafik, persontransporter och gods-transporter. Investeringar i regional transportinfrastruktur bör i första hand ske i dessa stråk. Bedömningen är att satsningar i dessa stråk har störst effekt och betydelse för den regionala utvecklingen. Därför bör de största enskilda satsningarna och de flesta mindre åtgärderna ske i eller i anslutning till dessa stråk. För att åstad-

komma tillgänglighet och hållbarhet i dessa stråk krävs åtgärder för kortade restider, ökad andel resande och transporter med hållbara trafikslag, ökad kapacitet samt förbättrad trafiksäkerhet.

Fokus på de vardagliga transporterna

För persontransporter läggs fokus i länstransportplanen på det vardagliga resandet och att åstadkomma förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet i första hand i de relationer som är viktigast för arbetspendling, serviceresor och skolresor. Detta eftersom vardagsresorna ofta går i stråk och det därför finns en potential att effektivt förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten samt åstadkomma förändringar i färdmedelsandelar för en större mängd resenärer. Vardagsresandet kan också innefatta visst fritidsresande. Denna typ av transporter kan gynnas av åtgärder i relationer som primärt är viktiga för arbetspendling, skolresor och serviceresor, men denna typ av resande är inte prioriterat inom ramen för länstransportplanen. Dock ska inte fritidsresande missgynnas av åtgärder i länstransportplanen.

Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

Effektiv och hållbar logistik uppstår framförallt när den är ekonomiskt lönsam. Länstransportplanen kan bidra till lönsamma, hållbara godsflöden genom investeringar som till exempel förbättrar möjligheten att flytta över gods från väg till järnväg. Vissa flöden kommer dock även

5. Tillstånd och brister

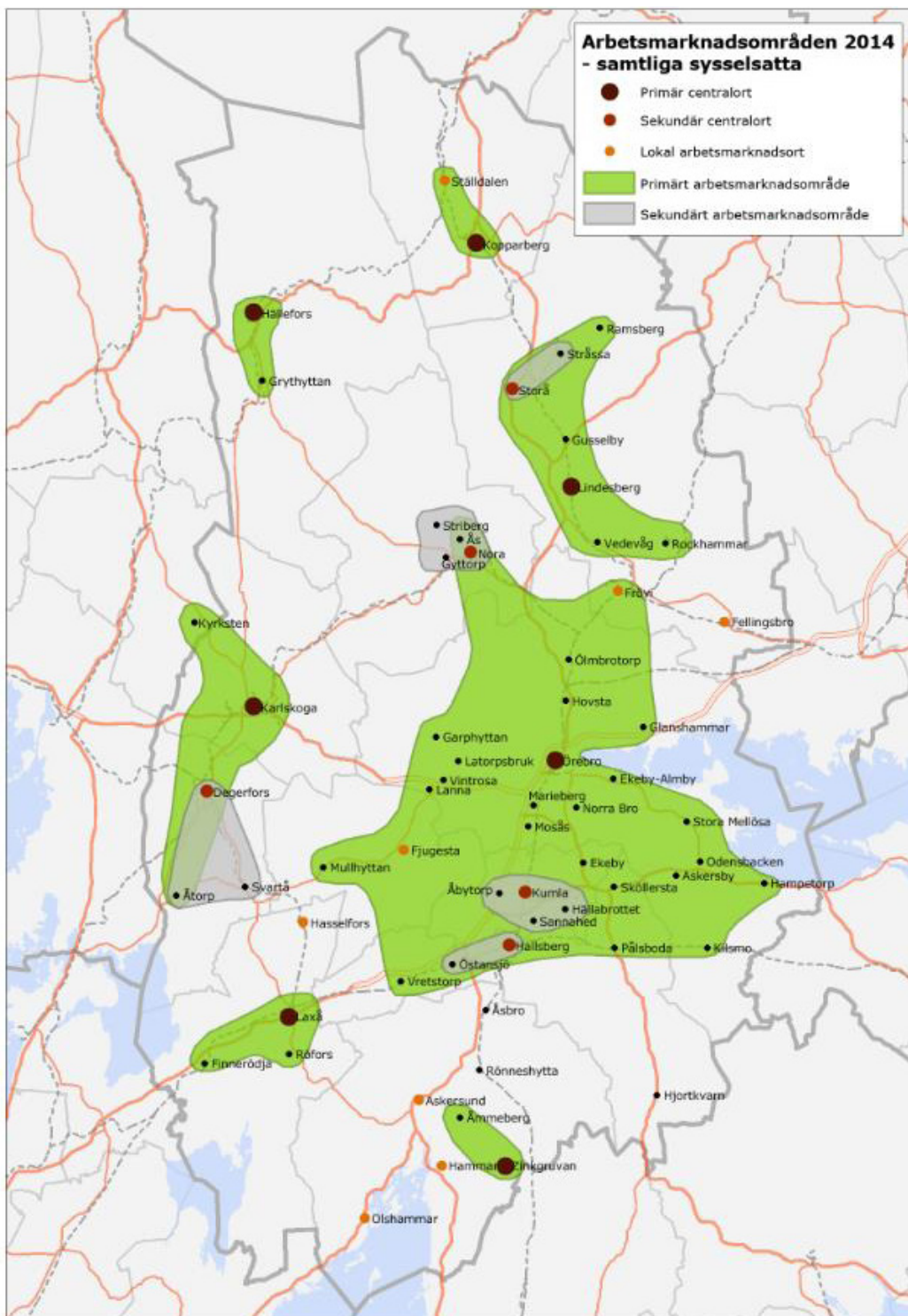
5.1 Tillgänglighet

Begreppet tillgänglighet beskriver människors förutsättningar att nå olika funktioner i samhället. Det kan vara arbete, utbildning, daglig service, vård, omsorg, fritidssysselsättningar etc. För de allra flesta påverkas tillgängligheten främst av avstånd, färdmedel och restid men för dem med en funktionsvariation finns ytterligare krav på infrastrukturen för att den ska vara användbar och skapa tillgänglighet. Tillgänglighet kan också skapas genom såväl fysiska åtgärder som genom åtgärder för att skapa tillgänglighet utan transporter, till exempel genom att möjliggöra distansarbete eller distansstudier i större utsträck-

ning. I detta avsnitt görs en beskrivning av olika aspekter av tillgänglighet i Örebro län.

Tillgänglighet till arbete, utbildning, sjukvård
Inomregional tillgänglighet, där alla inom rimlig tid kan nå viktiga vardagliga funktioner som arbete, utbildning, vård, omsorg, daglig service och så vidare, är viktigt för hela länets förutsättningar till en positiv utveckling. I vissa delar av regionen kan sådan tillgänglighet skapas genom gång-, cykel- och kollektivtrafik, medan det i andra delar behövs en kombination av dessa trafikslag tillsammans med personbilen. I ytterligare andra delar av regionen kommer de flesta även fortsatt





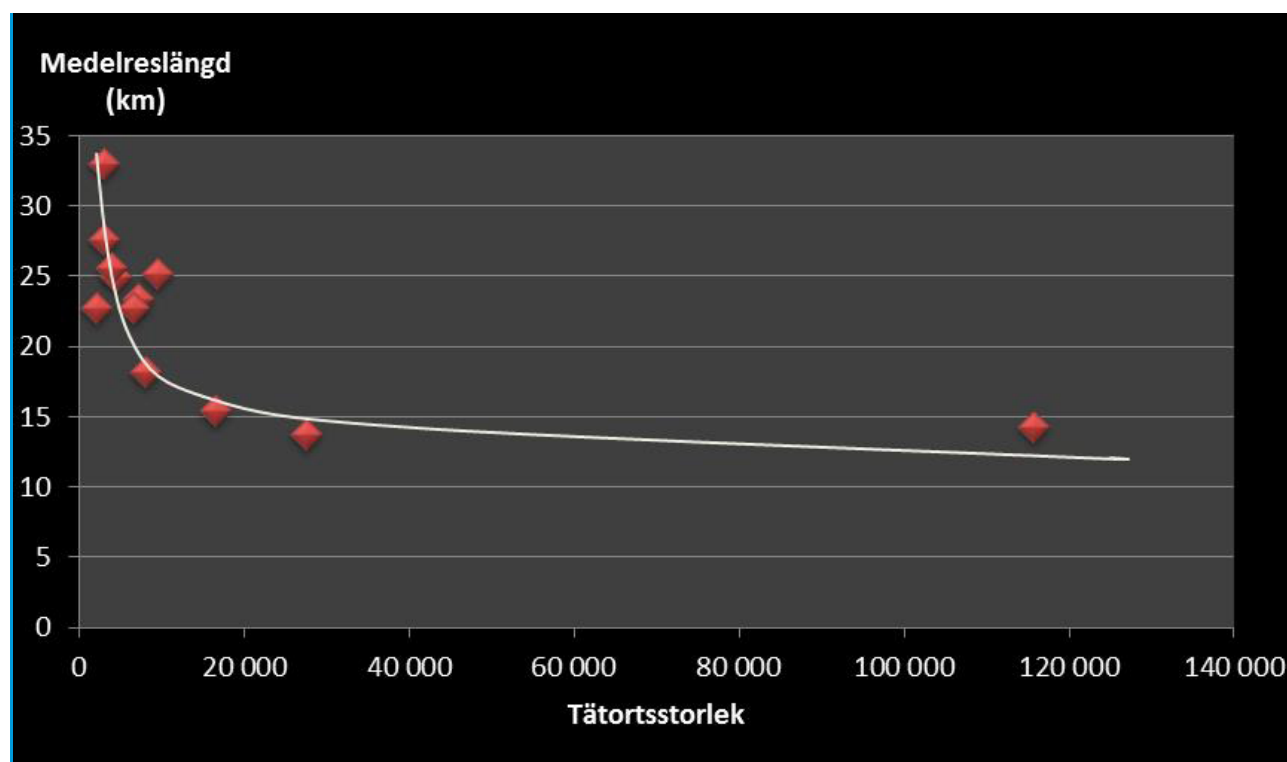
Figur 11 Lokala arbetsmarknadsområden i Örebro län 2014.

I figur 11 syns de primära och sekundära lokala arbetsmarknadsområdena i Örebro län 2014. Denna karta ger tillsammans med figur 2 över pendlingsrelationer i länet en bild av i vilka stråk

och relationer många rör sig i det vardagliga resandet. Brister i transportinfrastrukturen i dessa stråk och områden kan antas ha påverkan på den regionala tillgängligheten och utvecklingen.

Enligt RVU från 2017 är medelresan i regionen 17 kilometer (oavsett ärende). Det skiljer sig dock mellan kommunerna och ett visst samband

kan urskiljas mellan tätortsstorlek och medelreslängd.



Figur 12 Medelreslängd i länets större tätorter

I de tre största tätorterna i länet (Örebro, Karlskoga och Kumla) är medelreslängden kortast, se figur 12.

Med bil, buss och tåg

Tillgänglighet kan beskrivas på olika sätt, bland annat genom restider och restidskvoter mellan personbil och andra trafikslag. I tabell 3 kan

restidskvoter från länets kommunhuvudorter till Örebro, som är den starkaste arbetsmarknaden, jämföras. Siffrorna är hämtade från reseplaneraren på resrobot.se samt körtid för bil i normaltrafik från Google maps. Restiderna för kollektivtrafik är framtagna utifrån att resenären ska anlända vid Örebro centralstation tidigast 7.15 och senast 7.40 en vardagsmorgon.

Tabell 3 Restidskvoter bil, buss och tåg mellan Örebro och övriga regionala kärnor.
 Källa: resrobot.se samt körtid med bil enligt Google maps.
 *Avstånd = avstånd längs bilväg mellan Örebro centralstation och station i centralort.

Till	Från	Minuter			Avstånd*	Restidskvot		Medelhastighet		
		Bil	Buss	Tåg	Km	Buss/ bil	Tåg/ bil	Bil	Buss	Tåg
Örebro centralstation	Kumla station	21	40	13	20,2	1,90	0,62	67	32	101
	Hallsberg station	26	73	19	28,4	2,81	0,73	71	36	95
	Laxå station	39	95	41	52,5	2,44	1,05	90	37	90
	Askersund busstation	45	50		51,9	1,11		76	64	
	Degerfors station	47	75	63	56,1	1,60	1,34	75	48	54
	Karlskoga busstation	39	50		46,3	1,28		82	56	
	Fjugesta, tingshuset	25	37		27,7	1,48		72	44	
	Hällefors station	66	91		79,3	1,38		66	51	
	Kopparberg station	67	107	60	77,8	1,60	0,90	64	50	80
	Lindesberg station	38	42	29	39,2	1,11	0,76	64	59	81
	Nora station	33	34		33,9	1,03		62	57	

Ur tabellen kan vi utläsa att en bilist kan nå regionens centrala arbetsmarknad inom 40 minuter om utgångspunkten är någon av de sex kommunhuvudorterna Kumla, Fjugesta, Hallsberg, Nora, Karlskoga, Lindesberg eller Laxå. Med buss gäller detta kommunhuvudorterna Kumla, Fjugesta och Nora. Med tåg kan en resenär nå Örebro inom 40 minuter från centralorterna i

kommunerna Kumla, Ljusnarsberg, Hallsberg och Lindesberg. Tågen har högst medelhastighet medan busstrafiken i länet har klart lägst hastighet. Jämfört med de restidskvoter som eftersträvas i trafikförsörjningsprogrammet finns en brist i restid med kollektivtrafiken mellan Örebro och kommunhuvudorterna Laxå, Kopparberg, Hällefors, Degerfors och Fjugesta.

I tabell 4 kan restidskvoter från Örebro centralstation till centralstationer i residensstäder i grannlän utläsas.

Till	Från	Minuter			Avstånd*	Restidskvot		Medelhastighet		
		Bil	Buss	Tåg	Km	Buss/ bil	Tåg/ bil	Bil	Buss	Tåg
Örebro centralstation	Stockholm central	133	163	109	196	1,2	0,8	88	72	108
	Göteborg central	205		170	282		0,8	82		99
	Uppsala central	119	175	134	171	1,4	1,1	86	58	76
	Eskilstuna central	65	155	50	87	2,3	0,7	80	33	104
	Västerås central	64	70	50	94	1,09	0,7	88	80	113
	Linköping central	90		121	123		1,3	82		70
	Karlstad central	83	90	117	112	1,08	1,4	81	74	57
	Falun station	144		149	180		1,03	75		72

Restidskvoten beskriver dock endast nuläget och förhållandet mellan restid med bil och restid med buss eller tåg. Den beskriver inte vilken potential som finns till minskad restid. Sett till medelhastighet i de olika relationerna kan det konstateras att det finns god potential att korta restiden om medelhastigheten kan ökas. För att uppnå klimatmål och mål om att öka kollektivtrafikens andel av transporterna så bör fokus vara att korta restiderna med kollektivtrafiken och stärka dess konkurrenskraft gentemot bilen. Ett annat sätt att mäta tillgänglighet kan vara att titta på tillgången till kollektivtrafik i form av avstånd till närmaste hållplats och utbud av kollektivtrafik. I en utredning av kollektivtrafik på landsbygd konstaterades att 91 procent av länets invånare bor inom 1,5 kilometer (fågelvägen) från en hållplats med minst fem turer i vardera riktning per vardag, 81 procent av länets invånare bor inom 1,5 kilometer (fågelvägen) från en hållplats med minst tio turer i vardera riktningen

per vardag. 43 procent av befolkningen bor inom 1,5 kilometer från en station eller hållplats som trafikeras av tåg eller expressbuss.

Med cykel

Mellan tätorterna i Örebro län är tillgången till separat cykelväg varierande men generellt saknas cykelväg längs med de regionala statliga vägarna hela eller delar av sträckan mellan tätorter och till andra målpunkter. Inom tätbebyggt område finns ofta cykelvägar eller möjlighet att cykla i blandtrafik där bilarnas hastighet är relativt låg. Denna möjlighet saknas ofta för dem som vill cykla från en tätort till en annan. Cyklisterna är då hänvisade till att cykla på bilvägen eller på mindre vägar som ofta inte går den genaste vägen. Att cykla längs med mittseparerade vägar eller vägar med högre hastighet och betydande trafikmängder är varken attraktivt eller trafik-säkert för oskyddade trafikanter. I cykelstrategin för länet prioriteras cykelstråk för arbetspend-

ling, skolpendling samt serviceresor, och satsningar på dessa stråk kan även gynna dem som cyklar för fritidsresor. Cykeln kan också vara ett medel för att skapa tillgänglighet i ett hela resan-perspektiv där cykel kombineras med kollektivtrafik, gång eller i vissa fall bil.

Digitaliseringens effekter på tillgänglighet

Digitaliseringen kommer sannolikt att påverka såväl resmönster som transporter. I Örebro län har i nuläget 75 procent tillgång till snabbt bredband från fasta punkter. Det finns dock inomregionala skillnader och stora skillnader i tillgång till snabbt bredband mellan stad och landsbygd. Detta utgör en bra grund för vidare utbyggnad av den mobila digitala infrastrukturen i länet och för att nå det nationella målet³ om att alla bör ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där de normalt befinner sig redan 2023.

Digitaliseringen kan komma att påverka tillgängligheten genom att fler får tillgång till resurser såsom exempelvis skola och sjukvård utan att behöva förflytta sig fysiskt. Den ökar också tillgängligheten till varor och tjänster, då inköp och beställningar kan göras via e-handel i stället för att kunderna besöker fysiska butiker. För att kunna genomföra en digital transport i stället för en fysisk krävs en vidareutbyggnad av den digitala infrastrukturen i form av tillgång till bredband. Idag sker uppskattningsvis 3–4 procent av de arbetade timmarna på distans. Det är dock viktigt att komma ihåg att även om det finns en viss potential att en del av dagens resor ersätts av distansarbete via digital uppkoppling så kan vi anta att merparten av arbetstagarna inte heller

i framtiden kommer ha möjlighet att sköta sitt arbete från bostaden. Även om distansarbetet skulle öka till 20 procent (vilket är en mycket hög nivå, då merparten yrkesgrupper inte har möjlighet att arbeta hemifrån. Det innebär att de yrkesgrupper som har möjlighet att arbeta på distans kommer att behöva tillbringa en mycket stor andel av arbetstiden i bostaden) så kan vi anta att det totala resandet kommer att öka.

Även i infrastrukturen kan digitaliseringen komma att ha effekter i form av så kallade ITS-lösningar såsom variabla hastigheter, varningssystem för bland annat köer och olyckor, signalprioritering för kollektivtrafik och cyklist, med mera. Sådana lösningar kan innebära att exempelvis restider varierar över dygnet beroende på variation i hastighet, men kommer troligen leda till effektivare användning av infrastrukturen.

Tillgänglighet och bostadsmarknad

Kommunikationer, restider och tillgång till kollektivtrafik är bidragande faktorer för att befintligt bestånd av bostäder och nyproduktion ska bli attraktivt för boende. Infrastrukturinvesteringar kan påverka bostadsmarknaden och nyproduktionen av bostäder, om åtgärder i infrastrukturen påverkar platsens attraktivitet genom till exempel restidsförbättringar och förbättrat utbud av kollektivtrafik. Genom att öka tillgängligheten till bostadsmarknaden påverkas arbetsmarknaden, utbildningsmöjligheterna, integrationen och den sociala hållbarheten positivt. Den regionala utvecklingen kan hämmas om ett lågt utbud av bostäder gör att människor får svårt att flytta dit jobben finns, eller att studera

³ <http://www.regeringen.se/informationsmaterial/2016/12/sverige-helt-uppkopplat-2025---en-bredbandsstrategi/>

vid framför allt universitet och högskolor. Kommunikationer är dock inte den enda faktor som påverkar bostäders attraktivitet, utan bostäderna måste även kombineras med kommersiell service och väldfärdstjänster.

Den regionala utvecklingsstrategin innehåller en strukturbild som beskriver förutsättningar för framtida bostadsbebyggelse i geografin, se den regionala utvecklingsstrategin på Region Örebro läns hemsida.

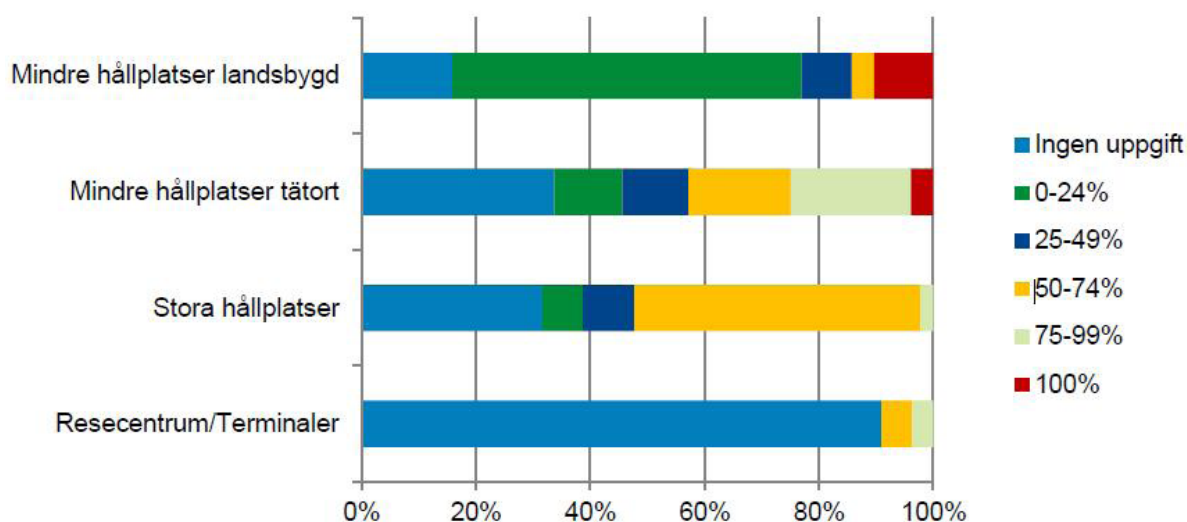
Restidsförbättringar för personbilar kan påverka bostadsbyggandet positivt men ett ökat resande med personbil är svårförenligt med en hållbar utveckling av transportsystemet, särskilt i tätbebyggda områden, eftersom bilen kräver mer utrymme än kollektivtrafik, gång och cykel. Fokus bör därför vara investeringar för att öka attraktiviteten hos de hållbara trafikslagen, enskilt eller i kombination med varandra eller bilen, för att lägga grunden för ett hållbart resande när människor flyttar till en plats eller för att förändra resvanorna hos en befolkning. Genom tydliga prioriteringar av trafikslagen kollektivtrafik, gång och cykel kan man också få fler att välja dessa. En transportsnål samhällsplanering där ny bebyggelse lokaliseras i anslutning till redan genomförda investeringar, kollektivtrafik och infrastruktur för cykel skapar också förutsättningar för ett hållbart transportsystem och bibehållen eller utvecklad tillgänglighet till attraktiva boenden. Genom en hållbar samhällsplanering kan vi skapa fler bostäder, minskad segregation, minskad klimatpåverkan, ökad jämställdhet, bättre levnadsförhållanden och en bättre vardag för många. På landsbygden råder inte samma utrymmesbrist och bilen kan många gånger vara en förutsättning för att kunna bo i mer glesbebyggda områden. För landsbygdens befolkning

måste det därför finnas både goda vägförbindelser och möjlighet att kombinera bilen med kollektivtrafik, gång och cykel. Teknik- och drivmedelsutveckling är viktigt för att åstadkomma ett hållbarare resande på landsbygden.

På flera ställen i länet finns potential för ökat bostadsbyggande i kollektivtrafikhärlägen, särskilt i länets orter med järnvägsstation. Örebro är en av de kommuner i landet som de senaste åren byggt mest nya bostäder per capita, men med infrastrukturinvesteringar i såväl kommunal som nationell infrastruktur finns potential att både öka bostadsbyggandet och tillgängliggöra bostadsmarknaden för större delar av Stockholm-Mälardalenregionen. I länets stationsorter finns potential till ökat bostadsbyggande och utveckling av det kollektivtrafikhärläget. Utveckling av transportinfrastrukturen i form av till exempel upprustning av Norabanan och byggande av Nobelbanan skulle skapa möjligheter för ökat bostadsbyggande i orter som idag saknar spårförbindelse med reguljär persontågstrafik.

Tillgänglighet för alla

Ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemet ska vara användbart för alla oavsett kön, ålder, etnicitet och eventuell funktionsvariation. För att beskriva den fysiska tillgängligheten för alla, det vill säga alla möjlighet att ta sig fram i transportsystemet, är en indikator infrastruktur vid hållplatser och i vilken utsträckning de uppfyller samtliga tillgänglighetskrav. I figur 13 nedan visas graden av kravuppfyllnad. Där framgår att endast en liten del av hållplatserna uppfyller samtliga tillgänglighetskrav. Trots att kartläggningen inte är fullständig går det att konstatera att det finns stora brister vad gäller tillgängligheten i infrastrukturen för kollektivtrafik.



Figur 13 Kravuppfyllnad för hållplatser 2015.
Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2016–2025

God tillgänglighet med alla trafikslag kan också skapa förutsättningar till utbildning och försörjning för grupper som inte har körkort eller tillgång till egen bil. Tillgängligheten avgörs dock inte enbart av restid och turtäthet utan också av möjligheten att färdas säkert i transportsystemet. Att infrastruktur för kollektivtrafik, gång och cykel är utformad på ett säkert sätt påverkar allas möjlighet att välja dessa trafikslag, men kanske särskilt barns, äldres och funktionsvarierades möjlighet att självständigt använda transportsystemet.

Tillgänglighet och framkomlighet för näringslivets transporter

Tillgänglighet för godset är avgörande för människornas försörjning i regionen och för företagens framgång. Ju bättre tillgänglighet för gods till regionen, desto bättre chanser har regionen också att attrahera nya företagsetableringar samt att behålla och utveckla det näringsliv som finns idag. Det i sin tur skapar nya arbetstillfällen.

Det som krävs är bra tillgänglighet för långväga godsflöden till och från regionen (till exempel järnvägstrafik, flygfrakt och motorvägar över länsgränserna) och bra tillgänglighet på väg inom regionen både på landsbygden och i tätorterna. Här gäller det att minska godstransporters påverkan, till exempel buller och luftkvalitet, så mycket som möjligt. Utöver det måste omlastningen mellan de olika trafikslagen fungera smidigt.

Då person- och godstrafik samsas på samma vägar och järnvägar är även transittrafik en viktig faktor. Det går stora transitflöden både på järnväg och med lastbil mellan norra Sverige och Centraleuropa. Om framkomligheten för dessa transporter är otillräcklig leder det inte bara till försvårade exportmöjligheter för den svenska basindustrin utan också till trängsel i Örebro läns infrastruktur.

Hallsberg är Sveriges viktigaste järnvägsnav för godstrafiken. En fjärdedel av alla vagnar som

rangeras i Sverige rangeras här, och volymerna ökar. Det är viktigt att rangerbangården även i framtiden har kapaciteten att klara av efterfrågan. Ett annat sätt att öka kapaciteten på järnvägen är att köra längre godståg. I Danmark bygger man redan nu för tåg som är upp till 1 000 meter långa. Rangerbangården i Hallsberg borde anpassas så att 1 000 meter långa godståg kan hanteras.

För många företag i länet är det mindre vägnätet på landsbygden av stor betydelse. Detta vägnät har oftast lägre standard, vilket innebär större känslighet för störningar än de vägar som utgör regionala stråk.

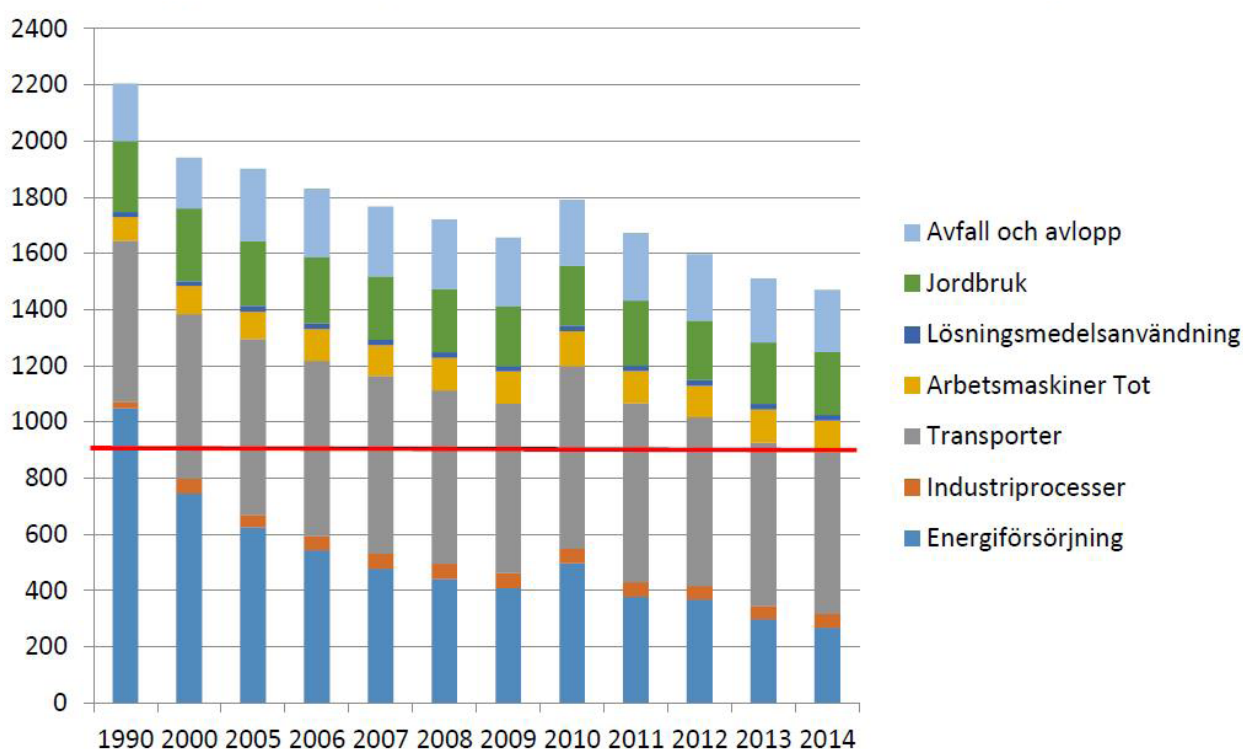
5.2 Klimat och miljö

De 16 nationella miljömålen, se bilaga 1 för beskrivning, ligger till grund för den regionala miljöövervakningen. Måluppfyllelsen för länet när de gäller miljömålen beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen i bilaga 1.

Klimat

Transporter står för cirka 40 procent av Örebro läns koldioxidutsläpp. Utvecklingen går mot energieffektivare fordon och ökad andel förnybara bränslen, vilket innebär att utsläppen minskar. Men det sker i en alltför långsam takt, samtidigt som trafiken ökar och därmed genererar nya utsläpp.

Totala utsläpp av växthusgaser i Örebro län (tusen ton CO²-ekvivalenter per år)



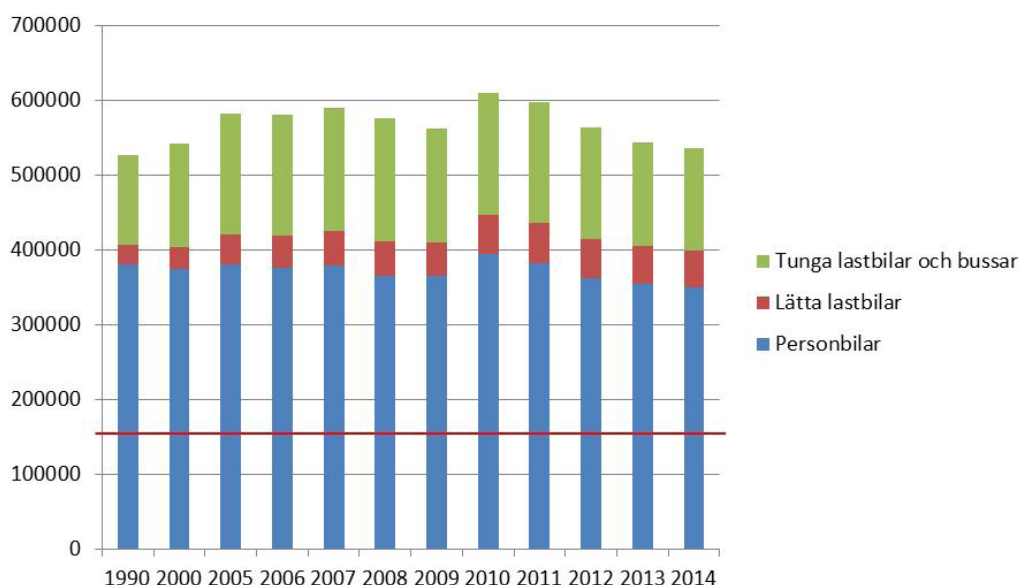
Figur 14 Totala utsläpp av växthusgaser i Örebro län. Den röda linjen anger målet för 2030, efter 60 procents sänkning av utsläppen från 2005 års nivå (760 tusen ton/år). Källa: SCB

Under perioden 2005–2014 har utsläppen av växthusgaser i Örebro län minskat med 23 procent. Detta tack vare miljöeffektiviseringen inom energiförsörjningssektorn. Transportsektorn ligger på samma nivå som på 1990-talet. Målet om en 60-procentig minskning av utsläppen illustreras i grafen ovan av den röda linjen. En minskning med 60 procent innebär minskade utsläpp till 760 tusen ton per år. Det motsvarar utsläppen från transporter, industriprocesser och energiförsörjning i länet år 2014.

Transportsektorns utsläpp domineras av utsläppen från vägtrafik, och bilar och lastbilar är det dominerande färdssättet för såväl persontransporter som gods, se figur 15. Transportsektorn har inte minskat sina klimatpåverkande utsläpp i samma utsträckning som exempelvis

energiesektorn. Mängden utsläpp av växthusgaser från transporter beror i hög grad på vilket trafikslag som används. Järnväg och sjöfart har en lägre klimatpåverkan än vägtransporter.

Att nå miljö- och klimatmålen kräver att vi ändrar våra levnadsvanor och därmed krävs åtgärder också inom områden som ligger utanför länstransportplanens område. Örebro län har en geografisk belägenhet i landet och i Skandinavien som gör att det är väl lämpat som logistikcentrum. Ett antal stora företag har sina centrallager här. Det kan göra att utsläppen från godstransporter blir något högre i länet än de skulle vara om transportererna var färre, men bidrar till att minska godstransporterna nationellt och det pågår ett stort arbete för att skapa en grön logistikregion.



Figur 15 Utsläpp av växthusgaser (räknat som koldioxid) från transportsektorn (ton/år) i Örebro län 1990, 2000 och 2005–2014. Källa: SMED. Röd linje visar målet till 2030 om fossiloberoende transporter vilket motsvaras av en minskning på 70 procent jämfört med 2010 års nivå.

Vi kan nå klimatmålen även om vi fortsätter att resa lika mycket som idag, men då måste det ske en omfattande överflyttning från personbilstransporter till ökat resande med kollektivtrafik, gång och cykel, särskilt för resor kortare än fem kilometer. För att vi ska nå klimatmålen bör energianvändningen per capita minska med 75 procent för de kortväga transporterna.

Vi kan förvänta oss att resandet kommer att öka i framtiden, men det är inte helt lätt att avgöra hur mycket. Utifrån studier med olika framtids-scenarier, som samtliga innebär att man når klimatmålet till 2050, kan vi sammantaget anta att även om vi når ett samhälle med högre grad av täthet så kommer det totala resandet per capita vara minst lika stort som idag. Om vi tänker oss en framtid där vi accepterar en stor spridning av bostäder, så kommer det förutsätta mycket omfattande investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik (spår och körbanor). Det kommer inte räcka med en omfattande omställning till fossilfria drivmedel. Antagandet är att den genomsnittliga reslängden per capita i framtiden kommer att vara lika lång som eller längre än idag. Det finns en viss potential i överflyttning från bil till gång och cykel, men framförallt kommer det att krävas stora satsningar för att öka kapaciteten i kollektivtrafiken. Det finns också en viss potential att en del av dagens resor ersätts av distansarbete via digital uppkoppling. Idag görs uppskattningsvis 3–4 procent av de arbetade timmarna på distans och även i framtiden kan vi anta att merparten av arbetstagarna inte kommer ha möjlighet att sköta sitt arbete från bostaden. Även om distansarbetet skulle öka till 20 procent (vilket är en mycket hög nivå, då

merparten yrkesgrupper inte har möjlighet att arbeta hemifrån, och innebär att de yrkesgrupper som har möjlighet att arbeta på distans kommer att behöva tillbringa en mycket stor andel av arbetstiden i bostaden) så kan vi anta att det totala resandet kommer att öka.

Övriga miljöaspekter

Nedan görs en sammanfattning av hur transport-systemet påverkar miljöaspekter utöver klimat-påverkan som beskrivs mer utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen i bilaga 1.

Förutom klimatpåverkan har transporter och infrastruktur även påverkan på övriga miljöaspekter som landskap, mark, luft, vatten, ekosystem och biologisk mångfald samt på tillgängligheten till natur- och friluftsmiljöer. Påverkan består av bland annat intrång i landskapet, barriäreffekter, utsläpp av luftföroreningar och partiklar, buller, med mera. Påverkan uppstår både i byggandet av infrastrukturen och i användandet av den. Ofta kan effekterna av påverkan minimeras av en infrastrukturåtgärd i planerings- och anlägg-



ningsskedet, till exempel genom åtgärder som minskar barriäreffekter av infrastrukturen eller bullerplank som minskar störning av trafikbuller. Dock skapar en transportsnål samhällsplanering förutsättningar för att minska transportsystemets klimat- och miljöpåverkan som helhet. Det behövs också fortsatt teknikutveckling på fordonssidan för att minska påverkan från trafiken i form av minskade utsläpp av gaser och partiklar.

5.3 Trafiksäkerhet

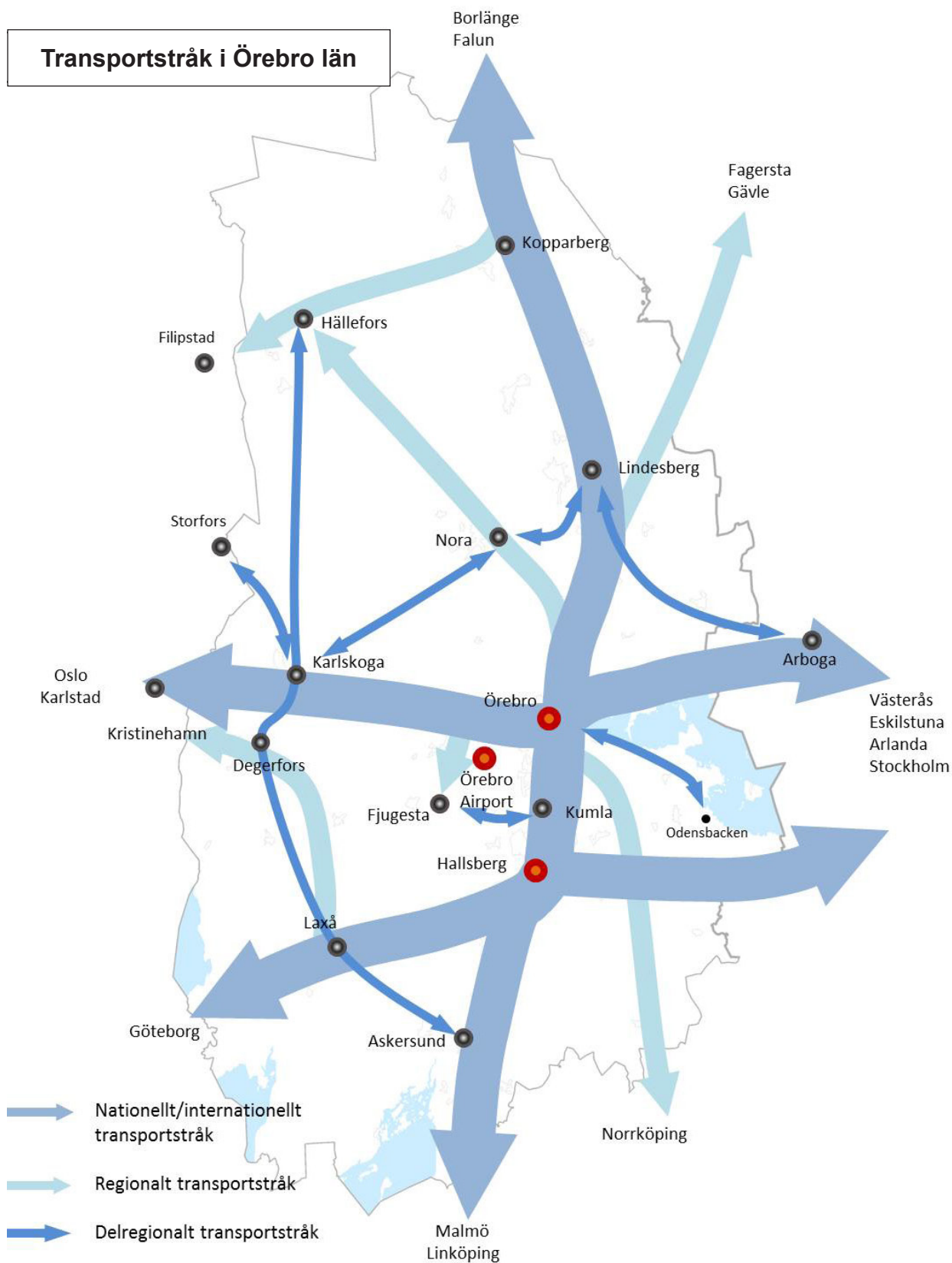
Nedan följer en sammanfattning av trafiksäkerhetsläget i länet (mer finns att läsa i bilaga 2). Antalet omkomna i vägtrafiken i länet minskar och leder i riktning mot etappmålen för trafiksäkerhet. Vad gäller allvarligt skadade sker förbättringar långsamt, men prognoser indikerar att länet inte kommer nå etappmålet till år 2020. Länet ligger på en sjundeplats i landet avseende omkomna personer i vägtrafikolyckor. Drygt hälften av alla olyckor med omkomna eller allvarligt skadade inträffar på det regionala vägnätet. Antalet oskyddade trafikanter som skadas i länet ökar.

Trafikverkets säkerhetsklassning av vägar i länet visar att det främst är vägsträckor med hastighetsgränsen 70 och 90 kilometer i timmen som har en stor andel låg trafiksäkerhet. Efter att pågående eller planerade åtgärder är genomförda kommer sträckor med låg trafiksäkerhet kvarstå längs vägarna riksväg 50 norr om Lindesberg, riksväg 51 söder om Svennevad, riksvägarna 52, 63 och 68 samt länsvägarna 205, 207, 244 och 529.

5.4 Transportstråk i Örebro län

I den regionala utvecklingsstrategin har ett antal strukturbilder tagits fram som illustrerar regionens viktigaste transportsamband för kollektivtrafik, persontransporter och godstransporter, se den regionala utvecklingsstrategin på Region Örebro läns hemsida. I figur 16 nedan illustreras den infrastruktur som ingår i dessa transportsamband samt i de stråk som beskrivs i detta kapitel.

Flera av de prioriterade funktionerna handlar om tillgänglighet i stråk. Tillgänglighet får ses som resenärens möjlighet att nå arbetsmarknad, utbildning, service, med mera, inom rimlig tid. Brister i framkomlighet och kapacitet påverkar tillgängligheten. Trafiksäkerhetsbrister kan också påverka tillgängligheten, om bristande trafiksäkerhet påverkar resenärens val av färdväg eller trafikslag. Att transportsystemet är trafiksäkert för alla att använda är också en aspekt i att göra transportsystemet hållbart. I detta avsnitt beskrivs dessa stråk utifrån funktion, infrastruktur och identifierade större brister i förhållande till de aspekter som påverkar tillgängligheten och hållbarheten i stråken. Som större brister räknas allt där lösningen kan tänkas kosta mer än 25 miljoner kronor. Stråken som beskrivs inkluderar både regional och nationell infrastruktur, och vissa av de brister som beskrivs hanteras därmed inom ramen för nationell plan för transportsystemet som tas fram av Trafikverket.



Figur 16 Transportstråk i Örebro län.

1. (STOCKHOLM–VÄSTERÅS/ ESKILSTUNA–)ÖREBRO–KARLSKOGA (–KARLSTAD–OSLO)

Funktion

Stråket är av stor betydelse för persontransporter mellan Örebro och Stockholm men också mellan Stockholm och Göteborg respektive Oslo. De flesta persontransporterna från Örebro till Stockholm går via Västerås, men även förbindelsen via Eskilstuna är viktig, speciellt för möjligheten att åka direkttåg till Arlanda utan byte i Stockholm. Stråket bidrar till att stärka Arlandas upptagningsområde västerut.

Både Mälarbanan och Svealandsbanan är av begränsad betydelse för godstrafik, men är av stor betydelse för den storregionala pendlingen och kommer bli av betydelse för långväga persontransporter om ny förbindelse Örebro–Kristinehamn mot Oslo byggs. Väster om Arboga till Örebro går Mälarbanan och Svealandsbanan i samma sträckning. Västerut från Örebro saknas direkt järnvägsförbindelse mot Karlstad och vidare mot Oslo som skulle möjliggöra restid på under tre timmar Oslo–Stockholm. Godstrafiken på järnvägen mellan Hallsberg och Oslo har vuxit väldigt snabbt de senaste åren.

E18 samlar upp trafik som går från norra Mälardalen och nordvästra Storstockholm som ska vidare mot Oslo. I nuläget är det många som väljer att ta sig från Örebroregionen med bil på E18 till Oslo istället för att använda tåget. Stråket är mycket viktigt för kommunikationerna mellan Karlskoga och dess arbetsmarknadsregion. En

integrering av Karlskoga och Örebros arbetsmarknader skulle bidra till en regionförstoring med stora effekter i regionen. Längs stråket finns också förgreningar till kommunhuvudorter i länet som har betydelse för arbetspendling. Degerfors kommun når Örebro via väg 205 till Karlskoga och därefter via E18 till Örebro. Lekebergs kommun med huvudorten Fjugesta når Örebro via väg 204 och vidare mot Örebro längs E18. Stråket utgör också en viktig del i Örebro läns förbindelser med Vänerhamnarna, Otterbäcken och Kristinehamn.

Infrastruktur

Mälarbanan är enkelspårig Örebro–Kolbäck. Svealandsbanan ansluter till Mälarbanan i Valskog öster om Arboga. Sträckan Valskog–Eskilstuna är enkelspårig. Tre olika banor utgör stråket Örebro–Karlstad, Godsstråket genom Bergslagen (Örebro–Hallsberg), Västra stambanan (Hallsberg–Laxå) och Värmlandsbanan (Laxå–Karlstad). På sikt bör en järnvägsförbindelse Örebro–Karlskoga byggas som även vore en länk i förbindelserna Stockholm–Oslo, detta för att möjliggöra tågtrafik med restid under tre timmar mellan Stockholm och Oslo via Örebro.

E18 är motorväg Lekhyttan–Örebro–Köping och mittseparerad i övriga länet med undantag genom Karlskoga. Väster om Västerås till Stockholm är det motorväg. Öster om Karlskoga mot Karlstad är E18 till vissa delar mittseparerad, men större delen av sträckan fram till nationsgränsen är inte mittseparerad. Under första delen av planperioden kommer en olycksdrabbad trafiksignalreglerad korsning byggas om till cirkulation.

E18/E20 är motorväg Örebro–Arboga, sträckan Arboga–Eskilstuna är mittseparerad och till stora delar skyltad 110 kilometer i timmen.

Större brister

- Avsaknad av järnvägsförbindelse Karlskoga–Örebro
- Kapacitetsbrist på järnväg i stråken mot Stockholm
- Långa restider på järnväg Stockholm–Oslo och Örebro–Karlstad
- Majoriteten av tågresor Örebro–Arlanda kräver minst ett byte. Kapacitet för fler genomgående tåg Örebro–Eskilstuna (Stockholm–Arlanda)
- Majoriteten av tågresor Örebro–Eskilstuna kräver byte i Arboga
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid resecentrum Örebro
- Bristande kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid Södra station i Örebro
- Kapacitets- och trafiksäkerhetsbrist på de delar av E18 som inte är motorväg
- Kapacitet och trafiksäkerhetsbrist E18/E20 genom Örebro
- Framkomlighetsbrist på de delar av E20 öster om Arboga som har lägre hastighet än 100 kilometer i timmen
- Trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem på E18 genom Karlskoga
- Restids- och trafiksäkerhetsbrist på väg 204 Fjugesta–Lanna
- På delar av stråket finns behov av separat cykelväg
- Bristande framkomlighet för bussar från E18 in till Örebro resecentrum

2. (STOCKHOLM–)ÖREBRO/ HALLSBERG–LAXÅ (–SKÖVDE–GÖTEBORG)

Funktion

Persontrafiken Stockholm–Göteborg går i detta stråk och kommer göra så under minst 25 år framöver. Stråket är också av betydelse för regionaltågstrafiken i Örebro län och arbets- och studiependling till och från Laxå, Hallsberg och Kumla mot Örebro. Stråket fyller också en viktig funktion för järnvägstransporter från Göteborg och Göteborgs hamn till Hallsberg och Stockholm. I Hallsberg samlas gods från norra delarna av landet upp för vidare transport mot Göteborg och Centraleuropa. Hallsberg är Nordeuropas största rangerbangård och av betydelse för godstransporter på järnväg för hela Sverige och Skandinavien.

En stor del av vägtransporterna mellan norra Sverige/Storstockholm och Göteborg nyttjar E20, som har en viktig funktion för interregionala och regionala transporter. Längs stråket finns en stor del av landets fordonsindustri och underleverantörer till fordonsindustrin. Stråket har även regionala funktioner som transportsstråk för bland annat Laxå, Hallsberg och Kumla för resor och transporter till och från Örebro. För dessa transportsamband fyller även väg 529 en viktig funktion som förbindelse Östansjö–Hallsberg–Kumla och vidare till Örebro. Ur ett näringslivsperspektiv är transporterna till hela Göteborgsregionen viktiga. För Örebroregionen är det även av stor vikt att kunna utnyttja närheten till Göteborgs hamn. Örebro/Hallsberg är en länk mellan Mälardalens och Västra Götalands regionala

kollektivtrafik på tåg. Vid gränsen mellan Örebro län och Västra Götalands län ansluts även Kinnekullebanan till Västra stambanan. Persontrafiken på Kinnekullebanan är ett exempel på regional tågtrafik i angränsande regioner som har Örebro som målpunkt.

Infrastruktur

Västra stambanan har dubbelspår. E20 mellan Stockholm och länsgränsen till Västra Götaland är mötesfri. För näringslivet i regionen är det viktigt att E20 genom Västra Götaland byggs ut till mötesfri väg. Regionen samfinansierade del av utbyggnaden i gällande länstransportplan 2014–2025.

Större brister

- Kapacitetsbrist på järnvägen
- Trafiksäkerhetsproblem Laxå bangård/station
- Kapacitets- och trafiksäkerhetsbrist, Kumla bangård,
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid Örebro resecentrum
- Bristande kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid Örebro södra
- Flera sträckor på E20 i Västra Götaland har undermålig standard med hänsyn till trafikmängderna och den stora andelen tung trafik
- På delar av stråket finns behov av separat cykelväg
- Godståg som kan hanteras i Hallsberg kan i regel vara bara upp till 630 meter långa. Standard bör vara 740 meter långa tåg med sikte på att kunna hantera 1 000 meter långa tåg i Hallsberg
- Bristande trafiksäkerhet på väg 529 samt dålig bärighet på Samzelibron i centrala Hallsberg

3. (JÖNKÖPING–MJÖLBY–)

ASKERSUND–ÖREBRO–KOPPARBERG (–LUDVIKA–BORLÄNGE)

Funktion

Stråket är av stor betydelse för näringslivet, då det är ett av landets tyngsta transportstråk, framförallt på järnvägen mellan Frövi och Hallsberg. Även resterande järnvägar i stråket och riksväg 50 är betydande nationella godsstråk. I Örebro/Hallsberg samlas i stort sett all godstrafik på järnväg från norra delarna av landet, där ungefär hälften ska vidare söderut på Godsstråket genom Bergslagen till Mjölby och vidare mot Öresundsregionen och Centraleuropa. Andra hälften ska vidare mot Göteborg, ofta för export. Godsstråket genom Bergslagen både norr och söder om Örebro skapar också möjlighet att avlasta järnvägsinfrastrukturen nära Stockholm genom att styra om godstransporter som annars skulle passerat genom Stockholm.

Stråket är också av stor betydelse för persontrafiken, särskilt de inomregionala kollektivtrafikerresorna, då sex av länets tolv kommuner ligger längs stråket och är beroende av det för arbetspendling till och från Örebro. Järnvägen är basen för kollektivtrafiken i stråket men också riksväg 50 är av stor betydelse, särskilt för Askersunds kommun, som saknar järnvägsförbindelse.

Infrastruktur

Från Degerön strax norr om Motala till Hallsberg pågår en utbyggnad av järnvägen till dubbelspår som beräknas vara klar i sin helhet år 2025. Norr om Frövi är järnvägen enkelspårig.

På riksväg 50 pågår byggnation av eller planering för mittseparerad väg på sträckorna Nykyrka–Brattebro backe, Rude–Askersund–Åsbro och Axbergshammar–Lilla Mon. När de projekten är färdigställda är riksväg 50 mittseparerad med i huvudsak skyltad hastighet 100 kilometer i timmen nästan hela sträckan Motala–Lindesberg. På flertalet sträckor längs med riksväg 50 finns behov av cykelväg.

Större brister

- Kapacitetsbrist på järnvägen
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid resecentrum Örebro
- Bristande kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid Södra station i Örebro
- Kapacitets-, framkomlighets- och trafiksäkerhetsbrist på riksväg 50 norr om Lindesberg, efter färdigställande av pågående och planerade byggnationer
- Kapacitets-, framkomlighets- och trafiksäkerhetsbrist på riksväg 50 Nykyrka–Brattebro backe
- Framkomlighetsbrist riksväg 50 Örebro–Axbergshammar
- Hällabacken orsakar problem vintertid
- Behov av separata gång- och cykelvägar på flertalet sträckor längs stråket

4. ÖREBRO–NORRKÖPING

Funktion

Riksväg 51 är regionens viktigaste väg till Norrköping. Vägen har en central funktion för gods- trafik till och från Norrköpings hamn och är ett av regionens mer trafikerade stråk för tung trafik.

Infrastruktur

För att möjliggöra vidareutveckling av Mariebergs handelsområde kommer riksväg 51 få en ny sträckning förbi Marieberg under planperioden. Ombyggnationen kommer bekostas av Örebro kommun. Under 2017 kommer byggnation av mötesfri 100-väg att påbörjas på sträckan Svennevad–Kvarntorp. Vägen beräknas öppna för trafik under 2019. Framtagande av vägplan för sträckan Kvarntorp–Almbro pågår och planen beräknas ställas ut för granskning i augusti 2017. Preliminär byggstart är år 2020. Söder om Svennevad till länsgränsen och vidare mot Finspång är riksväg 51 inte mittseparerad men en åtgärdsvalsstudie för sträckan Finspång–Svennevad har genomförts under 2016.

Större brister

- Bristande framkomlighet och trafiksäkerhet söder om Svennevad
- Behov av separat gång- och cykelväg på flera sträckor längs stråket

5. ÖREBRO/HALLSBERG/ KUMLA–KATRINEHOLM

Funktion

Med Örebro/Hallsberg som utgångspunkt är Västra stambanan till Katrineholm en viktig länk för persontransporter till Stockholm samt till Norrköping och vidare söderut. Hallsberg är en knutpunkt för den interregionala persontrafiken, framförallt genom byten till och från Göteborg, Stockholm och Mjölby samt genom att flera regionala tågssystem når Hallsberg. Västra stambanan är också det enda betydande stråket på järnväg

för godstransporter mellan Stockholm och landets västra delar. Även stora delar av godsflöden mellan Centraleuropa och Stockholm går via Hallsberg på grund av rangering i Hallsberg.

Riksväg 52 är ett interregionalt stråk mellan regionen och Sörmland.

Infrastruktur

Västra stambanan har dubbelspår. Riksväg 52 är till stora delar inte mittseparerad.

Större brister

- Kapacitetsproblem på järnvägen
- Framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem på riksväg 52
- Behov av separat gång- och cykelväg längs riksväg 52

6. ÖREBRO–LINDESBERG–FAGERSTA(–GÄVLE)

Funktion

Järnvägsstråket Godsstråket genom Bergslagen på sträckan Hallsberg–Gävle är en viktig länk mellan norra Sverige och de södra/sydvästra delarna av landet samt vidare ner till Europa. Järnvägen på sträckan är ett av landets största godsstråk med mycket stor betydelse för norra Sveriges industrier. Godsstråket genom Bergslagen både norr och söder om Örebro skapar också möjlighet att avlasta järnvägsinfrastrukturen nära Stockholm genom att styra om godstransporter som annars skulle ha passerat genom Stockholm.

Riksväg 68 är en viktig länk för framförallt godstrafik mellan Gävleborg/norra Västmanland och

Örebroregionen, och vidare till södra och västra Sverige.

Infrastruktur

Största delen av järnvägen är enkelspår. Riksväg 68 har varierande hastighet och standard.

Större brister

- Kapacitetsbrist på järnväg
- Trafiksäkerhetsproblem på delar av riksväg 68

7. ÖREBRO–NORA–HÄLLEFORS

Funktion

Stråket fyller en viktig funktion som pendlingsväg mellan Örebro och Nora samt vidare mot Hällefors. Vägen är också ett viktigt kollektivtrafikstråk, som trafikeras med express- och regionbussar.

Infrastruktur

Delen Örebro–Nora går drygt halva sträckan på riksväg 50 och resterande del på länsväg 244. På denna del finns potential att korta restiderna med både kollektivtrafik och bil. Länsväg 244 Nora–Lilla Mon är ej mittseparerad och mestadels 90-väg. Riksväg 50 sträckan Lilla Mon–Örebro är mestadels mittseparerad.

Stråket vidare från Nora upp mot Hällefors är viktigt för nordvästra länsdelens tillgänglighet till Örebro, och en framkomlig och trafiksäker förbindelse är därför av stor betydelse för kompetensförsörjningen. Här finns också potential att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andel av persontransporterna. Under flera år har det förts diskussioner kring utvecklingen av persontrafiken på sträckan Örebro–Nora. Resultatet av

dessa diskussioner avgör vilka investeringar som bör göras på stråket. En utveckling av infrastrukturen i stråket Örebro–Nora har stor potential att bidra till ökad tillgänglighet i form av minskade restider och förbättrad trafiksäkerhet. Ökad tillgänglighet Örebro–Nora har också potential att bidra till en positiv utveckling av bostadsmarknaden och bostadsbyggandet i Nora.

Större brister

- Långa restider Örebro–Nora
- Långa restider Örebro–Hällefors
- Behov av att se över hållplatser längs stråket
- Bussarnas framkomlighet mellan Hovsta och Örebro resecentrum
- Norabananans anslutning till Godsstråket genom Bergslagen, bristande kapacitet för eventuell pendeltågstrafik Örebro–Nora
- Bristande standard väg 244 Nora–Lilla Mon i förhållande till trafikmängd och betydelse för regional arbetspendling

- Behov av separat cykelväg på flera sträckor längs stråket

8. LINDESBERG–ARBOGA

Funktion

Väg 249 förbinder norra länsdelen med Arboga och vidare österut via E18 och E20 med Västerås/ Eskilstuna och Stockholm. I Arboga finns tåg-förbindelser österut via Mäljarbanan och Svea-landsbanan till Västerås, Eskilstuna, Stockholm och Arlanda. En gren av Mäljarbanan/Godsstråket genom Bergslagen går parallellt med vägen. Järnvägen används för godstrafik.

Infrastruktur

Järnvägen är enkelspårig. Standarden på väg 249 varierar kraftigt. Vägen går genom Vedeavåg och Fellingsbro men utanför Frövi och passerar järnvägen fyra gånger. 2016 sänktes hastigheten på ett flertal sträckor från 90 till 80 kilometer i



timmen. Målet är att få jämn hastighet och standard på hela stråket.

Större brister

- Låg trafiksäkerhet på delar av vägen och långa sträckor med lägre hastighet än 80 kilometer i timmen
- Trafiksäkerhets-, miljö- och framkomlighetsproblem i Fellingsbro på grund av tung trafik och järnvägstrafiken

Behov av separat gång- och cykelväg på delar av stråket

9. ASKERSUND–LAXÅ–DEGERFORS–KARLSKOGA–HÄLLEFORS

Funktion

Väg 205 utgör en tvärförbindelse mellan regionens södra, västra och norra delar. Vägen är ett interregionalt stråk för trafik mellan Sveriges sydöstra delar och Värmland, västra Dalarna och Oslo. Vägens södra del används för arbetspendling mellan Karlskoga, Degerfors, Laxå och Askersund. Vägen har också förgreningar till tätorter längs med stråket som är av betydelse för arbets- och studiependling i stråket, bland annat väg 237 till Storfors.

Infrastruktur

Väg 205 har växlande standard, på sikt bör hela stråket ha jämn hastighet men med grund i trafikmängder på vägen är delen mellan Askersund och Karlskoga prioriterad. Väg 237 har hastighet 80 kilometer i timmen på majoritet av sträckan.

Större brister

- Bristande standard i relation till funktion och mål om trafiksäkerhet och jämn hastighet

- Behov av separat cykelväg på delar av sträckan

10. KARLSKOGA–NORA

Funktion

Stråket är i första hand en väg för pendling och annan trafik mellan Karlskoga och Nora. Sedan 2016 har utbudet av kollektivtrafik på sträckan ökat.

Infrastruktur

Väg 243 har varierande hastighet och endast delar av sträckan når upp till 80 kilometer i timmen.

Större brister

- Uppnår ej jämn hastighet på större delen av stråket
- Behov av separat cykelväg i anslutning

11. KARLSKOGA RESPEKTIVE GYTTORP (FILIPSTAD–)HÄLLEFORS–KOPPARBERG

Funktion

Detta stråk är ett viktigt interregionalt stråk från norra Sverige, Dalarna och norra Västmanland till E18 mot Värmland/Oslo och riksväg 50/E20 till södra delarna av landet. Delen Hällefors–Filipstad är viktig för arbetspendling. Järnvägen förbi Hällefors är del av Bergslagsbanan och viktig för lokal kollektivtrafik, turisttrafik och godstransporter.

Infrastruktur

Målet är att vägen ska vara en trafiksäker och framkomlig väg med jämn hastighet som inte

understiger 80 kilometer i timmen. Vägförbättringar planeras på sträckan Sikfors–Kopparberg med den större åtgärden Förbifart Hjulsjö för att öka framkomligheten, korta restiderna och höja trafiksäkerheten.

Järnvägen längs stråket är enkelspårig. Under perioden 2014–2018 genomför Trafikverket kapacitetshöjande åtgärder på stråket Kil–Ställdalen.

Större brister

- Långa restider och hastighetsbegränsningar som understiger 80 kilometer i timmen på delar av sträckan

12. NORA–LINDESBERG

Funktion

Stråket är framförallt av betydelse för arbetspendling och studiependling mellan Nora och Lindesberg.

Infrastruktur

Länsväg 244 Nora–Lilla Mon är ej mittseparerad och mestadels 90-väg. Riksväg 50 sträckan Lilla Mon–Lindesberg är mestadels mittseparerad 100-väg.

Större brister

- Bristande standard på väg 244 Nora–Lilla Mon i förhållande till trafikmängd och betydelse för regional arbetspendling

13. FJUGESTA–KUMLA

Funktion

Stråket är framförallt av betydelse för arbets- och studiependling mellan Fjugesta och Kumla.

Infrastruktur

Länsväg 534 har till största del hastighet 70 kilometer i timmen med 50 kilometer i timmen på kortare avsnitt, oftast genom korsningar eller förbi bebyggelse.

Större brister

- Låg standard och låg hastighet i förhållande till vägens funktion
- Behov av bättre förutsättningar för kollektivtrafik
- Låg trafiksäkerhet i korsning med länsväg 529

14. ÖREBRO STAD

Örebro är regionens motor, och brister i infrastrukturen i Örebro stad kan ha effekter för hela regionen. Här beskrivs de funktioner, infrastruktur och brister som finns i Örebro tätort och som bedöms vara av regional betydelse.

Funktion

Örebro kommun är regionens centrum och tillgängligheten till det utbud av arbetstillfällen, arbetskraft, service med mera, som finns i Örebro stad är av betydelse för hela länet. Örebro stad är också en nod i den storregionala kollektivtrafiken. I centrala Örebro finns dock kapacitets- och framkomlighetsproblem som påverkar även regionala resor.



Infrastruktur

Örebro resecentrum är en viktig nod i det stor-regionala, regionala och lokala resandet. Här sker byte mellan olika trafikslag och här stannar både regionaltåg och fjärrtåg. Örebro södra är en viktig station i det regionala tågssystemet och viktig för arbetspendling då den ligger strategiskt i förhållande till många stora arbetsplatser. Stadstrafiken i Örebro går framförallt på kommunal infrastruktur men är ett transportmedel för hela regionen, för att ta sig vidare från bytestpunkter mellan regionaltrafiken och lokaltrafi-

ken. Bussarnas framkomlighet i Örebro är därför av regional betydelse.

Större brister

- Bristande framkomlighet för regionbussarna i Örebro
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid Örebro resecentrum
- Bristande kapacitet, tillgänglighet och trafik-säkerhet vid Södra station i Örebro

6. Prioriteringar i länstransportplanen 2018–2029

I detta kapitel beskrivs vilka större brister och/eller åtgärder som prioriteras för utredning och/eller genomförande samt vilka åtgärdsområden/typåtgärder som ska prioriteras. När länstransportplanen för Örebro län 2018–2029 antas pågår eller planeras ett antal åtgärder som beslutats under planperioden 2014–2025. Dessa åtgärder ligger fast och belastar planramen under planperioden 2018–2029. Totalt uppgår kostnaden för dessa åtgärder till cirka 500 miljoner kronor, vilket betyder att utrymmet för nya åtgärder är begränsat och att nya åtgärder tydligt måste bidra till den regionala utvecklingsstrategin samt mål i trafikförsörjningsprogram, energi- och klimatprogrammet och den regionala cykelstrategin.

I detta kapitel beskrivs de större åtgärder som ingår i länstransportplan 2018–2029, vad de syftar till, när de beräknas genomföras samt hur resterande medel i planen fördelas mellan dessa brister, åtgärder och åtgärdsområden.

6.1 Större vägombyggnationer

Riksväg 51, Svennevad–Kvarntorp och Kvarntorp–Almbro, 320 Mkr

Riksväg 51 är en av regionens viktigaste vägar, framförallt för godstransporter, och ombyggnationen av vägen har planerats under många år. Objektet ingick i länstransportplan 2014–2025 och är fortsatt prioriterat. Vägplanen för sträckan Svennevad–Kvarntorp är antagen och byggnationen påbörjades i april 2017. Vägen kommer delvis gå i ny sträckning och planeras att öppnas för trafik 2019. Vägplan för Kvarntorp–Almbro är under framtagande under 2017 och beräknas skickas in för fastställelse vid årsskiftet 2017/2018. Byggnationen beräknas påbörjas 2020.

Riksväg 63, Förbifart Hjulsjö, 100 Mkr

Riksväg 63 mellan Hällefors och Kopparberg är ett viktigt stråk för godstransporter genom norra länsdelen, från Dalarna, Gävleborgs och Västmanlands län och vidare mot Värmland och Karlstad. Objektet ingick i länstransportplan 2014–2025 och är fortsatt prioriterat. Förbifart Hjulsjö innebär en restidsminskning och förbättrad trafiksäkerhet på sträckan, då det både ökar möjligheten att hålla jämn hastighet och möjligheten till omkörningar på sträckan. Vägplanen för förbifarten har vunnit laga kraft och gäller till 2022. Under planperiodens första år är dock utrymmet begränsat, till största delen beroende på satsningarna på riksväg 51. Byggnationen beräknas därför påbörjas under planens år 7–12.

6.2 Mindre åtgärder på regionalt vägnät

Kollektivtrafik, 60 Mkr

För att öka kollektivtrafikens attraktivitet i hela länet samt för att effektivisera trafikeringen behövs åtgärder även av mindre karaktär, runt om i hela länet. Dessa åtgärder syftar, förutom till att förbättra effektivitet och attraktivitet, även till att höja trafiksäkerheten och tillgängligheten i anslutning till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter. Åtgärderna kan genomföras med pottpengar och ofta utan att ta fram vägplan. Fokus kommer att ligga på åtgärder av typerna:

- Pendlarparkeringar vid hållplatser/bytespunkter
- Standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser
- Åtgärder för effektivare omlopp, exempelvis vändplaner

Åtgärder genomförs utifrån kollektivtrafikhuvudmannens (Region Örebro län/Länstrafiken) prioritering och hämtas från genomförda

åtgärdsvalsstudier, hållplatsinventeringar och andra utredningar.

Cykel, 104 Mkr

Region Örebro län fattade 2015 beslut om en regional cykelstrategi som pekar ut prioriteringsgrunder vid val av regionala cykelvägar. Länstransportplanens medel till gång- och cykelåtgärder ska främst användas för att genomföra cykelstrategin. Fokus bör vara att utveckla de stråk som har störst potential till ökat cyklande och stråk som har stora brister i trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Cykelstrategin ska under planperiodens år 1–3 kompletteras med en handlingsplan som grundar sig på prioriteringsgrunder i cykelstrategin samt en kommande potentialstudie för cykling i länet.

Vid ingången av 2018 förbereds byggande av cykelväg Örebro–Glanshammar och det pågår framtagande av vägplan för att bygga cykelväg Grythyttan–Hällefors. Örebro–Glanshammar beräknas kosta cirka 20 miljoner kronor och Grythyttan–Hällefors kommer enligt en grov första kalkyl kosta cirka 20 miljoner kronor. Förutom satsningen på de två cykelstråken avsätts 60 miljoner kronor som under planperioden ska användas till att genomföra cykelstrategin.

Under länstransportplanens år 1–3 ska den regionala cykelstrategin fördjupas till en plan där prioriteringsordning för genomförande och byggande av regionala cykelvägar framgår.

Trafiksäkerhet, 78 Mkr

Trots att det under tidigare planperioder gjorts stora satsningar på att höja trafiksäkerhet och framkomlighet längs regionalt viktiga stråk finns det fortfarande flera sträckor i länet som har brister vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet. Dessa stråk sammanfaller ofta med stråk

som har en viktig funktion för godstransporter, arbetspendling och kollektivtrafik men har inte lika stora trafikmängder som de vägar som redan åtgärdats. För några av stråken finns åtgärdsvalsstudier gjorda men vissa av dessa kräver en översyn innan åtgärder kan genomföras. De åtgärder som främst kommer att kunna genomföras under planperioden är enklare framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder, såsom bland annat kurvvrätningar och sidoområdesåtgärder, eliminering av flaskhalsar, satsningar på omlastningscentraler, trafiksäkring av tätortsgenomfarter, korsningsåtgärder, med mera. En inriktning för arbetet är att vägstråk som bedöms viktiga för godstransporter ska ha hastigheten 80 kilometer i timmen som minimum. Åtgärderna bör genomföras i stråk och noder enligt nedan prioriteringsordning:

1. Riksväg 52, E20–Odensbacken
Riksväg 52 är ett viktigt mellanregionalt stråk för vilken en förenklad åtgärdsvalsstudie färdigställdes år 2014. Åtgärdsvalsstudien identifierar åtgärder för att höja hastigheten till 100 kilometer i timmen på delar av stråket samt för att förbättra trafiksäkerheten längs hela stråket. Vissa mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder har gjorts under åren 2014–2017. Under planperioden finns inte utrymme att bygga om vägen för 100 kilometer i timmen, men däremot bör ytterligare åtgärder genomföras för att höja trafiksäkerheten längs riksväg 52. Åtgärder bör prioriteras utifrån identifierade trafiksäkerhetsproblem och trafikmängder.
2. Riksväg 51 söder om Svennevad
Riksväg 51 är ett viktigt mellanregionalt stråk och länets viktigaste förbindelse till Norrköpings hamn. Riksväg 51 norr om Svennevad byggs under planperioden om för

hastighet på 100 kilometer i timmen. Åtgärder planeras även söder om länsgränsen inom ramen för länstransportplan i Östergötlands län. Brister kvarstår dock söder om Svennevad där riksväg 51 är smal, krokig och har brister i trafiksäkerhet. Åtgärder för att åtgärda dessa problem och för att uppnå en hastighet på minst 80 kilometer i timmen bör genomföras under planperioden.

3. Riksväg 63, Sikfors–Kopparberg
Riksväg 63 är ett viktigt regionalt stråk för godstransporter och arbetspendling men har brister i framkomlighet och trafiksäkerhet på grund av att vägen bitvis är smal och krokig. Åtgärder för att höja hastigheten till 80 kilometer i timmen och höja trafiksäkerheten har identifierats. Genomförande av dessa åtgärder bör prioriteras i väntan på byggande av Förbifart Hjulsjö. Prioritering av genomförandeordning för dessa åtgärder bör göras utifrån identifierade trafiksäkerhetsproblem och trafikmängder.
4. Länsväg 204, Lanna–Fjugesta
Åtgärder enligt åtgärdsvalsstudie.
Hastighet bör diskuteras ytterligare.
5. Länsväg 207, Örebro–Odensbacken
Åtgärder enligt åtgärdsvalsstudie.
6. Riksväg 68, Lindesberg–Västmanland
Åtgärder enligt åtgärdsvalsstudie.
7. Länsväg 249, Lindesberg–Arboga
Åtgärder enligt åtgärdsvalsstudie.
8. Länsväg 243, Karlskoga–Gyttorp
Åtgärder enligt åtgärdsvalsstudie.
9. Länsväg 534, Fjugesta–Kumla
Åtgärder enligt åtgärdsvalsstudie.

6.3 Utvecklingsåtgärder

Medlen i detta åtgärdsområde ska främst användas till utredning av prioriterade brister samt till åtgärder som är av betydelse för regionens näringsliv som inte är kända just nu samt till samfinansiering av objekt i nationell plan som är av regional betydelse.

Tanken är att snabbt kunna svara upp mot behov som uppstår till exempel för att åtgärda trafiksäkerhetsproblem, utreda brister vi inte vet om nu, möta upp mot näringslivets behov samt för att medfinansiera projekt av regional betydelse.

Region Örebro län har också en önskan att i framtiden kunna medfinansiera åtgärder inom fyrstegsprincipens steg 1 och 2 som identifierats i åtgärdsvalsstudier, se fortsatt nedan under Utvecklingspott.

SAMFINANSIERING AV ÅTGÄRDER I NATIONELLA PLANEN, 61 MKR

Godsstråket genom Bergslagen, Frövi bangård, 31 Mkr

2015 fattade Region Örebro län beslut tillsammans med Lindesbergs kommun och Trafikverket om att finansiera en ombyggnation av Frövi bangård. Behovet uppstod i samband med investeringar som leder till kraftig produktionsökning vid Frövifors bruk och en önskan att tillkommande transporter skulle gå på järnväg istället för med lastbil. 31 miljoner kronor är avsatta till samfinansiering av ombyggnationen av Frövi bangård tillsammans med Lindesbergs kommun och Trafikverkets nationella plan för transportsystemet.

E20 genom Västra Götaland, 10 Mkr

Regionförbundet Örebro fattade år 2013 beslut om att samfinansiera nationella planen för ombyggnationen av E20 genom Västra Götaland med 10 miljoner kronor. Dessa ska betalas ut år 2019.

Örebro södra, 20 Mkr

I Örebro kommun pågår ett arbete för utveckling av Örebro södra, som syftar till att minska järnvägens barriäreffekt, höja trafiksäkerheten vid stationen och öka kollektivtrafikens attraktivitet. Flertalet av åtgärderna berör den regionala kollektivtrafiken. Länstransportplanen kan vara en del i finansiering av åtgärder i anslutning till Örebro södra tillsammans med nationell plan för transportsystemet samt kommunala medel. Under

planperioden avsätts 20 miljoner kronor till att samfinansiera utvecklingen av Örebro södra. Avsiktsförklaring för åtgärden mellan Region Örebro län, Örebro kommun och Trafikverket beslutas i samband med beslut om att redovisa länsplanen till regeringen.

Utvecklingspotten, 16 Mkr

Utvecklingspotten ska användas till finansiering och medfinansiering av hittills okända åtgärder som är av regional betydelse. Potten ska även användas till utredningar av prioriterade brister och behov.

För att bli ett namngivet objekt i länsplanen är huvudprincipen att bristen redan ska ha genomgått en åtgärdsvalsstudie med utgångspunkt i



fyrstegsprincipen. Därefter görs ett ställningstagande av ingående parter, inklusive Trafikverket, för val av åtgärder. I åtgärdsvalsstudier finns ofta förslag på steg 1- och 2-åtgärder i kommunal regi. Region Örebro län önskar stötta dessa åtgärder, men enligt förordningen om statlig medfinansiering får länsplanens ekonomiska ram inte användas för statlig medfinansiering till kommunala icke-fysiska åtgärder. Region Örebro län och flera andra planupprättare har under lång tid och vid upprepade tillfällen lyft problemet med att länsplanerna enbart kan bidra med statlig medfinansiering till fysiska åtgärder och begärt en förordningsförändring. Om en sådan ändring sker under planperioden ska medel ur utvecklingspotten kunna användas till medfinansiering av denna typ av åtgärder.

Åtgärder på nationell statlig infrastruktur ska finansieras via nationella planen för transportsystemet i första hand. I vissa fall finns dock anledning att samfinansiera dessa åtgärder från länsplanen, om de har tydlig koppling till den regionala utvecklingen och attraktiviteten. Potten ska därför kunna användas även till sådana åtgärder.

Åtgärder

1. Omlastningsterminal Storå

Vid ingången av 2018 pågår byggande av en omlastningsterminal i Storå i Lindesbergs kommun. Denna åtgärd skapar möjlighet för företag i norra länsdelen att ha större andel transporter på järnväg. Åtgärden skapar även möjlighet för näringslivet i norra länsdelen att utvecklas och växa för att de kan göra affärer med parter på större avstånd. Dialog om medfinansiering av åtgärden pågår mellan Region Örebro län, Lindesbergs kommun och Trafikverket.

Prioriterade brister

Prioriterade brister och behov för utredningar är:

1. Nora–Örebro
Restiden mellan Örebro och Nora är lång i förhållande till faktiskt avstånd. En ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet mellan Nora och Örebro skulle betyda en ökad potential för utveckling av pendling, kompetensförsörjning och bostadsbyggande i regionen. Utredning i form av ÅVS bör göras under planperiodens tidigare år för att hitta åtgärder för att korta restiden mellan Örebro och Nora samt för att öka kollektivtrafikens attraktivitet kontra bilen. Utredningen ska inkludera såväl vägtrafik som spårbunden trafik.
2. Regionbussarnas framkomlighet i tätorter
Det finns brister i regionbussarnas framkomlighet i tätort, som yttrar sig genom att deras färdtid inom tätort är oproportionerligt stor i jämförelse med restiden på resten av sträckan. Utredning av åtgärder för att höja regionbussarnas framkomlighet i tätort bör genomföras. Åtgärder inom Örebro tätort är prioriterat, se vidare i avsnitt Statlig medfinansiering.
3. Väg 529 Östansjö–Hallsberg–Kumla
Väg 529 har omfattande trafiksäkerhetsbrister och framkomlighetsproblem. Från Kumla och norrut mot motorvägen till Örebro råder trängsel, särskilt under eftermiddagen. Utredning bör inkludera hela stråket samt den del av vägen som ingår i det kommunala väghållarskapet genom Hallsbergs tätort samt Samzelibron.
4. Utredning av brister i det mindre vägnätet
Brister i det mindre vägnätet kan bero på både bristande underhåll och ett behov av

upprustning och/eller standardhöjning av vägen. Utredning i form av förenklade åtgärdsvalsstudier eller funktionsutredningar bör genomföras under planperiodens första halva. Enklare åtgärder som inte kräver fysisk planläggning bör kunna genomföras under planperiodens senare del och kan lämpligen utföras i paket. Underhållsåtgärder finansieras inte via länsplanen.

5. Länsväg 244 Hällefors–Nora(–Örebro/Lindesberg)
6. Länsväg 205, Askersund–Karlskoga–Hällefors
7. Väg 207, universitetet–Almbro
8. Väg 204, Fjugesta–Svartå
9. Genom-/förbifart Nora

6.4 Statlig medfinansiering

Strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar

För att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin, trafikförsörjningsprogrammet, tåg- och expressbusstrategin och energi- och klimatprogrammet krävs en satsning på kollektivtrafiken och dess infrastruktur för att den ska bli attraktiv och konkurrenskraftig gentemot bilen. Planeringen och användningen av infrastrukturen måste förändras på sådant sätt att resandet påverkas på ett strukturellt plan. Flertalet av dessa strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar berör flera aktörer och planeringsnivåer och förutsätter en samfinansiering mellan länstransportplanen, nationell plan och kommunala medel.

Den regionala utvecklingen blir samtidigt alltmer beroende av arbetspendling och fungerande kompetensförsörjning, där allt fler reser mer och längre till arbete och studier. För att detta ska vara möjligt ur ett hållbarhetsperspektiv måste mer av det dagliga resandet ske med kollektivtrafik. Det finns också behov i länet av kortare restid samt ökad tillgänglighet med kollektivtrafik till regioncentrumet Örebro och dess funktioner med universitetssjukhus, universitet samt den arbetskraft och de arbetstillfällen som finns i Örebro. Därför prioriteras medfinansiering av att utveckla kollektivtrafiken i Örebro i riktning mot så kallad Bus rapid transit (BRT) samt medfinansiering för att höja regionbussarnas framkomlighet i tätort, där åtgärder i Örebro är prioriterade först.

Kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro, 125 Mkr

Region Örebro län har tillsammans med Örebro kommun tagit fram en utredning och genomförandeplan för ett så kallat Bus rapid transit-system (BRT) i Örebro stad. Skapandet av ett sådant system har potential att öka kollektivtrafikresandet på ett betydande sätt i Örebro. BRT-åtgärden har också effekter på bostadsbyggandet, då det längs den planerade sträckningen planeras cirka 2 730 nya bostäder inom perioden för länstransportplanen.

Genomförandet av BRT i Örebro planeras ske i etapper och finansieringen bör ske både via kommunala medel och länstransportplanen. Örebro kommun planerar också att söka stads-miljöavtal för byggandet av ett BRT-system. Länstransportplanen kan samfinansiera byggandet av den första etappen av BRT-systemet med högst 125 miljoner kronor under planperioden. Avsiktsförklaring för åtgärden mellan Region Örebro län, Örebro kommun och Trafikverket

beslutas i samband med beslut om att redovisa länsplanen till regeringen.

Regionbussarnas framkomlighet i tätort, 50 Mkr

Det finns brister i regionbussarnas framkomlighet i tätort, som yttrar sig genom att deras färdtid inom tätort är oproportionerligt lång i jämförelse med restiden på resten av sträckan. Dessa brister är tydliga i bland annat Örebro tätort där många resenärer upplever att bussen "sitter fast" i trafiken in och ut ur Örebro. Örebro är också ett nav i det regionala kollektivtrafiksystemet och åtgärder för att höja regionbussarnas framkomlighet till Örebro resecentrum är därför prioriterat. Liknande åtgärder kan komma att bli aktuella även i andra tätorter i länet framöver.

Att höja bussarnas framkomlighet i Örebro skulle stärka bussarnas attraktivitet och res-tidskvot gentemot bilen. En utredning av brister och behov för regionbussarnas framkomlighet i Örebro, främst på södra infarten samt riksväg 50 från Norrplan och in mot resecentrum, bör färdigställas under planperiodens tidigare år. Utredningen bör tas fram i samarbete med Örebro kommun eftersom sträckorna till största del är kommunala, men bör även inkludera relevant regional och nationell infrastruktur. Avsiktsförklaring för åtgärden mellan Region Örebro län, Örebro kommun och Trafikverket beslutas i samband med beslut om att redovisa länsplanen till regeringen.

Statlig medfinansiering av mindre åtgärder

Under planperioden avsätts en pott för statlig

medfinansiering av mindre åtgärder på kommunal infrastruktur och enskilda vägar från vilken väghållare kan söka medfinansiering av åtgärder med upp till 50 procent av åtgärdens totala kostnad. Utöver denna pott finns även möjlighet för kommunerna att söka medfinansiering för åtgärder inom ramen för stadsmiljöavtal och Klimatklivet. Mer information om dessa finns på Trafikverkets respektive länsstyrelsens webbsidor.

Medfinansiering av kommunala åtgärder, 114 Mkr

I länsplanen 2018–2029 avsätts totalt 114 miljoner kronor under planperioden till medfinansiering av kommunala åtgärder för trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik och cykel. Länets kommuner kan söka medfinansiering av åtgärder på kommunal infrastruktur i enlighet med förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. Prioritering av vilka kommunala åtgärder som ska få medfinansiering sker i en årlig process i dialog med kommuner och Trafikverket. Åtgärderna bör ligga i linje med länstransportplanens övergripande mål samt övriga relevanta regionala och nationella mål och planer.

Medfinansiering av investeringar på det enskilda vägnätet, 6 Mkr

Det finns möjlighet att få bidrag med högst 50 procent till vissa investeringar i det enskilda vägnätet. Trafikverket ansvarar för hantering och prioritering av dessa medel efter dialog med Region Örebro län. Totalt avsätts 6 miljoner kronor till medfinansiering av investeringar i det enskilda vägnätet under planperioden.



7. Ekonomisk fördelning av planen

7.1 Över planperioden

I tabell 1 kan utläsas länstransportplanens fördelning på objekt och åtgärdsområde samt över tid. I förhållande till de preliminära planramarna är planen framtung med stora och kostnadsdrivande åtgärder under planens år 1–3. Detta beror på att objekten på riksväg 51 är försenade. När länstransportplan 2014–2025 antogs förväntades sträckan Svennevad–Kvarntorp byggstarta år 2014, men byggnationen startades först 2017. Det innebär att nästa etapp, Kvarntorp–Almbro, också förskjutits i tid och att utrymme till att byggstarta Förbifart Hjulsjö därför inte finns förrän under planperiodens andra halva.

Både för mindre trafiksäkerhetsåtgärder och mindre kollektivtrafikåtgärder är större delen av medlen lagda i planperiodens senare del. Detta beror bland annat på det ansträngda läget i länstransportplanen och på att planering för åtgärder pågår under planens år 1–3. Även för cykelåtgärder ligger majoriteten av medel i slutet av planperioden.

Sam- och medfinansiering av större åtgärder på nationell respektive kommunal infrastruktur är fördelad över tid i enlighet med de avsiktsförklaringar som finns mellan berörda parter.



Tabell 5 Ekonomisk fördelning av länstransportplan 2018–2029 på objekt och åtgärdsområden samt över tid (nästa sida).

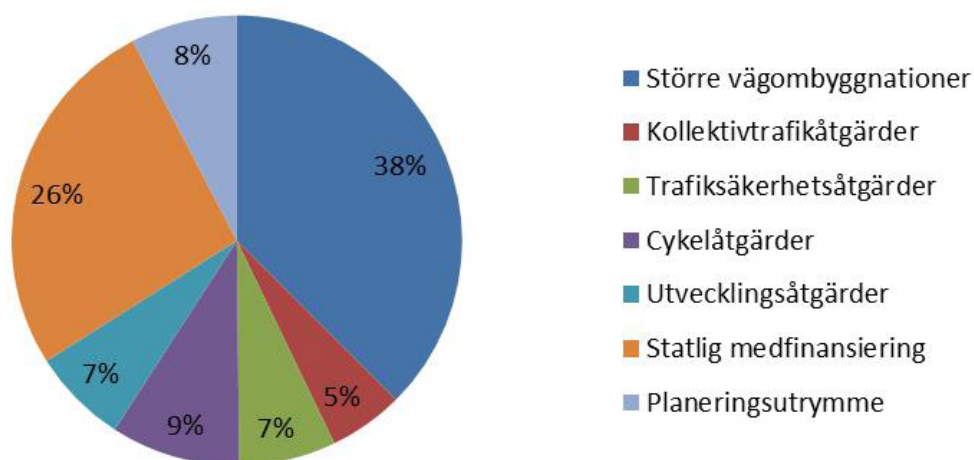
	Summa 2018– 2029	ÅR 1–3	ÅR 4–6	ÅR 7–12
Örebro, preliminär planram	1 119	303,9	287,5	528,1
Större vägombyggnationer	420	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Svennevad–Kvarntorp	185	185		
Kvarntorp–Almbro	135	40	95	
Förbifart Hjulsjö	100			100
Kollektivtrafik, statligt vägnät	60	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Mindre åtgärder	60	7	13	40
Trafiksäkerhet	78	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Mindre TS-åtgärder	78	8	25	45
Cykel, regionalt vägnät	100	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Örebro–Glanshammar	24	20		
Grythyttan–Hällefors	20		20	
Cykelåtgärder (pott)	60			60
Utvecklingspotten	77	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Samfinansiering av nationell plan	61		År 4–6	År 7–12
Frövi bangård (2021)	31		31	
E20 Västra Götaland	10	10		
Örebro södra	20			20
Utvecklingsåtgärder	16			
Pott	14	2	6	6
Omlastningsterminal Storå	2	2		
Statlig medfinansiering	295	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro	125		50	75
Regionbussarnas framkomlighet	50			50
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	114	17,6	22,3	74,1
Enskilda vägar	6	1,5	1,5	3
Totalt	1034	297,1	263,8	473,1
Planeringsutrymme	85,6	6,8	23,7	55,0

420 miljoner kronor, eller cirka 37 procent av den totala planramen, går till större vägombyggnationer. Samtliga av dessa är beslutade åtgärder från föregående plan. Planen innehåller också 78 miljoner kronor (7 procent) till mindre trafiksäkerhetsåtgärder som ska användas till att höja trafiksäkerheten på det regionala vägnätet. 60 miljoner kronor (5 procent) ska användas till att höja trafiksäkerhet, attraktivitet och tillgänglighet med kollektivtrafik längs det regionala vägnätet. 104 miljoner kronor (9 procent) används till att utveckla cykelvägnätet längs med det regionala vägnätet, där cykelvägarna Örebro–Glanshammar och Grythyttan–Hällefors, som är beslutade åtgärder från föregående plan, har planerad byggstart under planperiodens år 1–3 respektive 4–6. Cirka 7 procent av planramen ligger i utvecklingspotten, varav 61 miljoner går till att samfinansiera åtgärder i nationell plan. Åtgärder i utvecklingspotten syftar till att höja effektiviteten i transportsystemet och snabbt sva-

ra upp mot brister och behov, framförallt gentemot näringslivet. Nära 300 miljoner (27 procent) läggs på att medfinansiera åtgärder i kommunal infrastruktur, där två större satsningar i Örebro tätort utgör de största posterna. Satsningarna är kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro, som handlar om att utveckla stadstrafiken i riktning mot så kallad Bus rapid transit, och åtgärder för att höja regionbussarnas framkomlighet i tätort. Detta illustreras även i figur 17 nedan.

I planen finns cirka 85 miljoner kronor (7,6 procent) som vid planens fastställande inte är fördelade på åtgärder eller potter. Större delen av dessa medel ligger i planens år 7–12 och utgör ett planeringsutrymme och flexibilitet. Under år 1–4 kommer dessa medel främst användas som buffert för att hantera kostnadsförändringar eller akuta behov av mindre åtgärder. I samband med framtagande av kommande länsplaner avgörs vad resterande medel ska användas till.

Länstransportplan 2018-2029, fördelning på åtgärdsområden



Figur 17 Procentuell fördelning av planramar i länstransportplan 2018–2029 på åtgärdsområden.

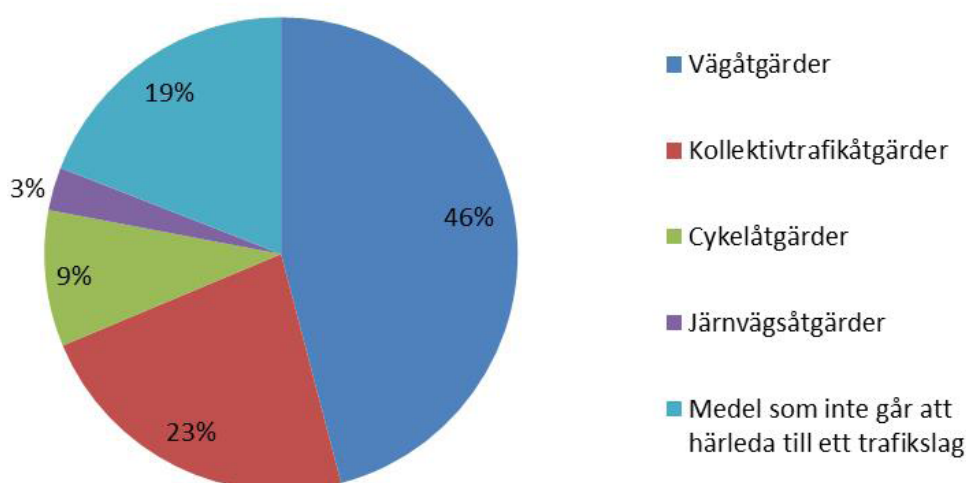
7.2 Mellan trafikslag

Att påstå att en åtgärd enbart har effekter och nyttor för ett trafikslag är att förenkla verkligheten och bortse från det samspel mellan trafikant-er som finns och de sekundära effekter som kan uppstå på grund av åtgärder för ett trafikslag. I de namnsatta objekten på de regionala vägarna som utgör större vägombyggnationer kommer det även finnas åtgärder för kollektivtrafiken och de oskyddade trafikanterna. Projekten tar ett helhetsgrepp på stråken och förbättrar bland annat hållplatser och ökar tillgänglighet och framkomlighet för gående och cyklister genom att bygga nya sträckor cykelväg.

Fördelat på trafikslag läggs cirka 514 miljoner på vägåtgärder i form av större vägombyggnationer och mindre trafiksäkerhetsåtgärder samt genom samfinansiering av E20 genom Västra Götaland och medfinansiering av åtgärder på det enskilda vägnätet. Detta utgör 46 procent av den totala planramen. 255 miljoner (nästan 23 procent av planens medel) läggs på åtgärder för kollek-

tivtrafiken. Åtgärderna består av de två större satsningarna i Örebro tätort, mindre åtgärder längs med regionalt vägnät samt samfinansiering av nationell plan för ombyggnation av Örebro södra. Cykelåtgärder återfinns dels i cykelpotten och dels i potten för statlig medfinansiering av kommunala åtgärder. Minst 104 miljoner (9 procent) av planen kommer gå till cykelåtgärder. Både vad gäller cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder är det dock svårt att bedöma den exakta slutsumman, eftersom fördelningen mellan trafikslag i statlig medfinansieringspotten beror på vilka objekt kommunerna söker för. Större vägombyggnationer kommer också innehålla åtgärder för kollektivtrafik och cykel, liksom att åtgärder i trafiksäkerhetspotten även kan komma att gynna kollektivtrafikresenärer och oskyddade trafikanter. 33 miljoner (2,9 procent) av planen läggs på två åtgärder på järnväg som syftar till effektivare godstransporter med större andel gods på tåg.

Länstransportplan, fördelning på trafikslag



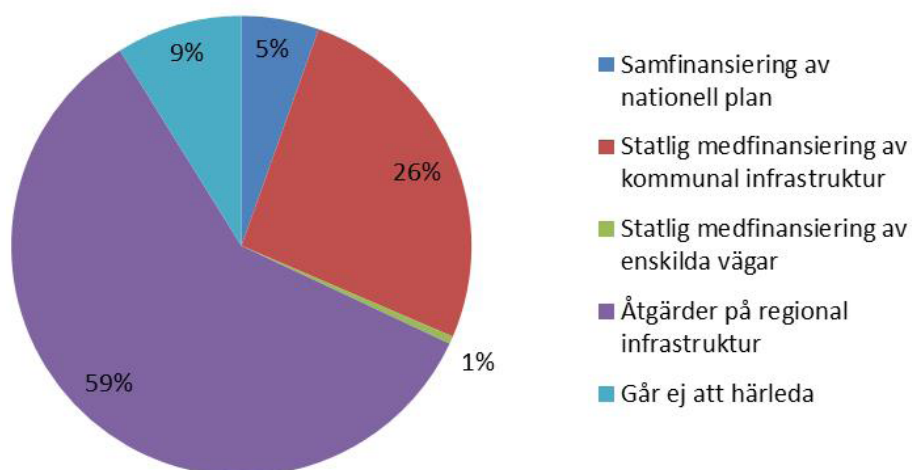
Figur 18 Procentuell fördelning av planramar i länstransportplan 2018-2029 på trafikslag.

7.3 Sam- och medfinansiering

Majoriteten av planen går till åtgärder på regional infrastruktur, se figur 18. Totalt 32 procent går dock till att medfinansiera åtgärder på nationell, kommunal och enskild infrastruktur.

Detta är ett uttryck för att åtgärder som utvecklar tillgängligheten i länet inte enbart behövs i den regionala infrastrukturen.

Länstransportplan 2018-2029, fördelning på huvudmannaskap



Figur 19 Procentuell fördelning av planramar i länstransportplan 2018–2029 på huvudmannaskap för åtgärd.

8. Samband med nationell plan och grannlänens planer

8.1 Nationell plan

Den nationella planen för transportinfrastruktur 2018–2029 innehåller åtgärder på järnvägsnätet och riksväg 50, som kommer leda till ökad kapacitet och bättre fungerande förbindelser i länets nationella stråk. De aktuella större vägåtgärder som ingår i länstransportplanen kompletterar eller ansluter till det nationella vägnätet. Länstransportplanen ger förutsättningar att helt eller delvis finansiera åtgärder på järnväg.

Den nationella planen kan också leda till behov av finansiering av åtgärder för en bättre kollektivtrafik med länsplanemedel, till exempel resecentrum och busshållplatser. Det gäller exempelvis bangårdsombyggnader i Laxå och Frövi, kapacitetsåtgärder på Godsstråket genom Bergslagen samt utbyggnad av mötesseparering på riksväg 50.

I länstransportplanen avsätts medel för att samfinansiera åtgärder på nationell infrastruktur. Åtgärder på nationell infrastruktur som ska samfinansieras av länstransportplanen är utbyggnad av E20 genom Västra Götaland, ombyggnad av Frövi bangård samt åtgärder i anslutning till stationen Örebro södra. Det kan även bli aktuellt att samfinansiera åtgärder på eller i anslutning till E18/E20 genom Örebro i syfte att förbättra regionbussarnas framkomlighet i Örebro tätort.

8.2 Grannlänens planer

Dalarnas län

Örebro län och Dalarnas län binds samman av riksväg 50 och Bergslagsbanan samt ett antal mindre regionala vägar.

Åtgärder på de mindre regionala vägar som sammanbinder länen har inte prioriteras i någon av länsplanerna. Region Örebro län och Regi-

on Dalarna har en gemensam syn på de båda stråken och deras funktion. Dalarnas länsplan innehåller åtgärder på infrastruktur som ansluter till riksväg 50 genom Ludvika och som kompletterar den satsning som finns på vägen i den nationella planen.

Sörmlands län

Örebro län och Södermanlands län binds samman av E20, riksväg 52, Västra stambanan samt ett antal mindre regionala vägar.

Sörmlands länsplan innehåller mindre trafiksäkerhetsåtgärder på riksväg 52 genom Katrineholm. Under planperioden bör en gemensam inriktning för hela riksväg 52 tas fram i samarbete mellan Region Örebro län och regional planupprättare i Sörmlands län.

Västra Götalands län

Örebro län och Västra Götalands län binds samman av Västra stambanan, E20 och den regionala vägen riksväg 49 samt ytterligare några mindre regionala vägar.

Riksväg 49 ingår som ett av Västra Götalandsregionens åtta prioriterade stråk. Västra Götalands länsplan innehåller åtgärder på delar av riksväg 49 samt utredning av vissa brister.

Värmlands län

Örebro län och Värmlands län binds samman av E18, Värmlandsbanan, Bergslagsbanan och de två regionala vägarna riksväg 63 och länsväg 237. Riksväg 63 är ett utpekad stråk i länsplan för Värmlands län liksom i länsplan för Örebro län. Region Värmland prioriterar åtgärder för totalt cirka 74 miljoner kronor på riksväg 63 under planperioden. Åtgärderna höjer framkomlighet och förbättrar trafiksäkerheten i stråket. Varken Region Värmland eller Region Örebro län har valt att prioritera väg 237 i sina planer.

Västmanlands län

Örebro län och Västmanlands län binds samman av E18/E20, Mäljarbanan, Godsstråket genom Bergslagen, riksväg 68, länsväg 249 samt ett antal mindre regionala vägar.

Riksväg 68 är del av viktiga stråk i både Örebro län och Västmanlands län, men inga större åtgärder på riksväg 68 prioriteras i någon av länsplanerna under planperioden. En gemensam åtgärdsvalsstudie för riksväg 68 genomfördes under 2016.

Östergötlands län

Örebro län och Östergötlands län binds samman av riksväg 50 och 51, Godsstråket genom Bergslagen samt några mindre regionala vägar.

Östergötlands länsplan innehåller byggande av förbifart Finspång längs riksväg 51. Samverkan om åtgärder på riksväg 51 har skett inom ramen för åtgärdsvalsstudie Finspång–Svennevad.



9. Effektbeskrivning

Detta är en sammanfattning av den samlade effektbedömningen av planens bidrag till de mål anges som relevanta i avsnittet Mål och planer som påverkar länstransportplanen. Effektbedömning har inte gjorts för europeiska mål och planer då det är svårt att belägga effekter på dessa utifrån en regional plan. Den samlade effektbedömningen i sin helhet återfinns i bilaga 3.

9.1 Effekter på mål

Länstransportplanen har sammantaget en positiv inverkan på många av de relevanta målen och planerna. Länstransportplanen kommer dock inte ensamt åstadkomma måluppfyllelse och en hållbar utveckling – åtgärder behövs även inom andra områden och av andra aktörer. Det är också tydligt att det blir avgörande för planens långsiktiga effekter att länstransportplanens mål, prioriterade funktioner och strategier måste vara vägledande och utgöra grund för prioritering av åtgärder under längre tid än planperioden. Detta för att en långsiktigt hållbar utveckling ska nås.

De transportpolitiska målen

Sammantaget bidrar planen till uppfyllelse av de transportpolitiska målen, där tillgängligheten förbättras, transportsystemet blir mer trafiksäkert och användbart för alla grupper och där planens inriktning skapar förutsättningar för att successivt ställa om till ett hållbart transportsystem. Planen kan dock inte ensamt åstadkomma en hållbar utveckling vad gäller transportsystemets klimat- och miljöpåverkan men

leder mot en hållbarare utveckling än tidigare länstransportplaner.

Storregionala mål

De storregionala målen som är formulerade inom samarbetet En bättre sats siktas mot ökad tillgänglighet och effektivitet i transportsystemet i hela Stockholm-Mälardalsregionen. Länstransportplanen bidrar främst till måluppfyllelse genom positiv påverkan vad gäller transportsystemets långsiktiga hållbarhet. De storregionala målen syftar också till att knyta regionen närmare samman och att förstora arbetsmarknaderna. Länstransportplanen bidrar positivt till detta genom att förstärka regionens tillgänglighet till Örebro och på så sätt vidare mot resten av Mälardalen och Stockholm.

Regionala mål

Den regionala utvecklingsstrategin siktas mot en hållbar utveckling med övergripande mål om hög och jämlik livskvalitet, stark konkurrenskraft och god resurseffektivitet. Länstransportplanen är mer tydligt kopplad till vissa av de utmaningar som regionen står inför för att nå dessa övergripande mål och i förlängningen visionen för regionen.

Sammantaget bidrar dock planen till uppfyllelse av de regionala målen genom att skapa förutsättningar för pendling till arbete och utbildning samt hållbara persontransporter, stärkning av regionens logistikläge och ökad tillgänglighet i regionen.

Tabell 6 Sammanfattning av samlad effektbedömning gentemot angivna mål och strategier. Källa: Region Örebro län

Mål/Åtgärder	Större vägbyggnationer	Mindre kollektivtrafik-åtgärder, regionalt	Cykelåtgärder	Trafiksäkerhetsåtgärder	Utvecklingsåtgärder, samfinansiering av nationell plan	Utvecklingsåtgärder, pott	Statlig medfinansiering, strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar	Statlig medfinansiering, mindre kommunala åtgärder
Sammanfattning, funktionsmål	+	+	+	+	+	?	++	+
Sammanfattning, hänsynsmål	+/-	+	+	-	+	?	+	+
Sammanfattning, storregionala mål	+	+	+	+/-	++	?	+	+
Sammanfattning, regionala mål	+/-	+	+	+/-	?	?	+	+

Symboler	Betydelse
+ ++	Åtgärden bedöms i ökande grad bidra till uppfyllnad av mål
- --	Åtgärden bedöms i ökande grad motverka uppfyllnad av mål
+/-	Åtgärden bedöms ge obetydlig påverkan för mål
?	Åtgärdens konsekvenser är oklara

9.2 Effekter på bostadsbyggande

Att beskriva planens som helhets effekter på förutsättningar för bostadsbyggande är förknippat med stora utmaningar, då länets olika delar har stora skillnader i grundförutsättningar. Skillnaderna består framförallt i olika befolkningssammansättning och -utveckling, flyttningsmönster och läge på arbetsmarknaden. Många av länets kommuner anger själva 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.

Örebro kommun är den kommun i Sverige som under de senaste åren byggt flest bostäder per år och capita. Här finns redan ett väl fungerande kollektivtrafiksystem och ett väl utbyggt cykelvägnät. Länsplanen ska dock medfinansiera en satsning på kapacitetsstark kollektivtrafik i form av så kallad Bus rapid transit (BRT). Inom upptagningsområdet för detta system finns det inom planperioden planer för drygt 2 700 bostäder. BRT-systemet lägger grunden för att dessa planer ska bli attraktiva att genomföra och för att framtida boende ska erbjudas hållbara färdmedelsalternativ.



10. Miljö- och hållbarhetsbedömning

Detta är en sammanfattning av miljö- och hållbarhetsbedömningen av förslaget till ny länsplan för regional transportinfrastruktur. Bedömningen i sin helhet återfinns i bilaga 1.

Miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen har gjorts integrerat med framtagandet av den nya regionala transportplanen. När en myndighet eller en kommun upprättar eller ändrar en plan som kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska planupprättaren svara för att det görs en miljöbedömning och att en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Länsplaner för regional transportinfrastruktur ska enligt förordning om länsplaner för regional infrastruktur (SFS, 1997:263), alltid antas innebära risk för betydande miljöpåverkan, därav denna miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning inom vilken planens miljökonsekvenser identifieras, beskrivs och bedöms.

I miljöbedömningen har perspektivet vidgats till att även innefatta vissa utvalda sociala hållbarhetsaspekter, i en ansats till ett bredare grepp om planens konsekvenser. De sociala aspekter som har bedömts är påverkan på jämställdhet, jämlikhet mellan stad och land samt i viss utsträckning förutsättningar för grupper med särskilda behov. I bedömningen har följande mål, aspekter och indikatorer beaktats:

- Trafikverkets bedömningsgrunder
- Nationella miljösmål (generationsmålet och miljö kvalitetsmålen)
- Nationella jämställdhetsmål
- Regionala utvecklingsmål avseende förhållandet mellan stad och landsbygd

Utgångspunkten i bedömningen är att planen bidrar till tre olika typer av påverkan som kan verka positivt eller negativt med avseende på hållbar utveckling. Dessa är:

- Fysisk påverkan – den direkta fysiska påverkan åtgärderna har på naturresurser och miljöer i landskapet
- Beteendemässig påverkan – åtgärdernas påverkan på människors beteende avseende val av transportmedel, resmönster, med mera
- Påverkan på fördelningen av samhällsnyttor och kostnader – avser nyttor och kostnader som planen skapar och hur dessa fördelas mellan grupper och geografiska områden

Miljö- och hållbarhetsbedömningen har gjorts på plannivå och pottnivå såväl som på åtgärdsnivå där så varit möjligt, för att fånga planens olika nivåer av påverkan. Dessutom görs bedömningar av planens och åtgärdernas långsiktiga effekter.

På plan- och åtgärdsnivå bedöms den nya planen i jämförelse med ett nollalternativ, som utgörs av fördelning, strategier och åtgärder i föregående, nu liggande, plan. Denna bedömning är även den indelad i kortsiktiga och långsiktiga konsekvenser.

En mer detaljerad bedömning av den nya planen har också gjorts, där varje åtgärds pott, typåtgärd alternativt utpekad åtgärd har bedömts på en skala från -2 (stark negativ effekt) till +2 (stark positiv effekt) i förhållande till var och en av de utvalda miljö- och hållbarhetsaspekterna. Denna bedömning finns sammanställd i en översiktlig bedömningsmatris i kapitel 8.

Bedömningen är att länstransportplanen för Örebro län i sin helhet verkar i en positiv riktning avseende miljö- och hållbarhet i förhållande till föregående plan. Åtgärderna bedöms dock inte tillräckliga för att en hållbar utveckling ska uppnås.

Totalt sett kommer planen bidra till en fortsatt ökning av det totala transportarbetet och därmed ökade utsläpp av inte minst klimatpåverkande gaser. Samtidigt redovisas åtgärder som ur ett långsiktigt perspektiv kan bidra till att transportsystemet styrs om till att bli mer hållbart. Genom transportsystemets strukturerande effekter har länstransportplanen ett stort inflytande och ansvar för samhällsutvecklingen i stort. Påverkan är särskilt tydlig när det gäller klimat samt bebyggelsestruktur. Trots att planen i sin helhet förväntas styra utvecklingen i en mer hållbar riktning än den tidigare planen är det inte troligt att den i sig kommer att vända den pågående negativa utvecklingen med avseende på dessa två.

Planen kommer att medföra negativ miljöpåverkan genom fysisk påverkan samt påverkan på totalt transportarbete och val av transportmedel. Möjligheten att minimera denna negativa påverkan ligger fortsättningsvis i planens implementeringsfas, genom kommande inriktningsbeslut och prioritering av åtgärder samt genom val av fysisk utformning av åtgärderna och eventuella kompensationsåtgärder i ett genomförandeskede.

I planens strategier, funktioner och åtgärder finns en rad inbyggda målkonflikter. Förbättrad tillgänglighet leder till ökat transportarbete och en ökad miljö- och klimatpåverkan, samtidigt som förtätning för att minska behovet av transporter ofta påverkar den bebyggda miljön och människors hälsa negativt. Det finns även fördelningsmässiga konflikter som uppstår när nyttor och kostnader fördelas mellan olika geografier, grupper och transportslag.

Planen rymmer även en del osäkerheter:

- Den faktiska fördelningen av medel och prioriteringen mellan åtgärder sker successivt genom politiska inriktningsbeslut
- Ett stort antal utpekade brister saknar specifikt avsatta medel för åtgärdande
- Oklart hur potten för redan beslutade åtgärder fördelas i ett längre perspektiv
- Oklart vilka åtgärder som utrednings- och utvecklingspotten leder till under och efter planperioden
- Oklart hur trender och generella beteendeförändringar, exempelvis när det gäller miljömedvetenhet, kommer att påverka utfallet av planen
- Oklart hur olika samhällsförändringar såsom digitalisering och teknisk utveckling kommer att påverka



Region Örebro län

Postadress Region Örebro län, Regionkansliet, Box 1613, 701 16 Örebro, E-post: regionen@regionorebrolan.se
Besöksadress Eklundavägen 2, Örebro, Tel: 019-602 70 00, Fax: 019-602 70 08, Organisationsnummer: 232100-0164

www.regionorebrolan.se