

# Samrådsversion av länstransportplan 2018- 2029

---

2017-06-13

## **Förord**

*Avsnitt skrivs inför fastställelse*

## 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 preliminär planram är 1 030 miljoner.

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:

*Tillgängligheten ska öka för att förbättra möjligheterna till pendling och transport av gods samtidigt som klimatpåverkan ska minska*

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 måluppfyllnad och regional utveckling. Förslag till prioriterade funktioner är:

- Tillgänglighet till Örebro från övriga regionala kärnor
- Tillgänglighet i tvärförbindelser mellan regionala kärnor
- Tillgänglighet från lokalt omland till regionala kärnor
- Hållbart vardagsresande
- Framkomlighet för 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. Fokus på de vardagliga transporter
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 4 åren under planperioden. Den totala kostnaden för dessa åtgärder är prognosticerad till 501Mkr vilket är ungefär 49 procent av den ekonomiska ramen för hela planperioden. Åtgärder som betraktats som redan beslutade är:

- Svennevad-Kvarntorp, riksväg 51 (byggnation pågår, färdigställs 2019)
- Kvarntorp-Almbro, riksväg 51 (framtagande av vägplan pågår)
- Förbifart Hjulsjö, riksväg 63 (Vägplan laga kraft vunen, giltig till 2022)
- Frövi bangård, Godsstråket genom Bergslagen (Medfinansieringsavtal)
- E20 genom Västra Götaland (Medfinansieringsavtal, betalas 2019)
- Cykelväg Örebro-Glanshammar (Vägplan laga kraft vunen, giltig till 2022)
- Cykelväg Grythyttan-Hällefors (framtagande av vägplan påbörjat)

Utrymmet för nya åtgärder uppgår till cirka 529 miljoner kronor, dessa kommer främst kunna genomföras under åren 2022-2029. Medlen delas in i ett antal potter där fördelningen ska ses som en inriktning på hur utfallet över hela planperioden ska bli. 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. Föreslagna potter samt hur mycket medel som går till var och en är:

- Strategiska strukturförändrande åtgärder för kollektivtrafiken, 195 miljoner kronor
- Mindre åtgärder för kollektivtrafiken, 60 miljoner kronor
- Åtgärder för gång- och cykel, 60 miljoner kronor
- Åtgärder för trafiksäkerhet och effektiva godstransporter, 78 miljoner kronor
- Pott för utredning och utveckling av transportsystemet, 16 miljoner kronor
- Statlig medfinansiering, 120 miljoner kronor varav
  - o Medfinansiering av kommunala åtgärder, 114 miljoner kronor
  - o Enskilda vägar, 6 miljoner kronor

## Innehåll

Förord.....	1
Sammanfattning.....	2
1 Länstransportplan 2018-2029 .....	6
1.1 Bakgrund .....	6
1.2 Underlag, mål och inriktning .....	6
1.3 Arbetsprocessen.....	6
1.4 Genomförande och uppföljning .....	7
1.5 Läsanvisning.....	8
2 Förutsättningar.....	10
2.1 Detta är Örebro län .....	10
2.2 Befolkning och befolkningsutveckling.....	11
2.3 Arbetsmarknad.....	13
2.4 Pendling och regionförstoring.....	13
2.5 Näringslivet.....	15
2.6 Framtida trafik.....	16
3 Mål och planer som påverkar länstransportplanen .....	21
3.1 Europeiska mål och planer .....	21
3.2 Nationella mål och strategier .....	25
3.3 Storregionala mål och strategier.....	28
3.4 Regionala mål och strategier.....	30
4 Länstransportplanens mål och inriktning.....	39
4.1 Länstransportplanens syfte och mål .....	39
4.2 Länstransportplanens prioriterade funktioner .....	39
4.3 Länstransportplanens strategier .....	41
5 Tillstånd och brister.....	43
5.1 Tillgänglighet .....	43
5.2 Klimat och miljö.....	49
5.3 Trafiksäkerhet.....	51
5.4 Transportstråk i Örebro län.....	58
6 Prioriteringar i länstransportplanen 2018-2029 .....	67
6.1 Beslutade åtgärder från länstransportplan 2014-2025.....	67
6.2 Nya åtgärder i länstransportplan 2018-2029 .....	68

6.3	Statlig medfinansiering.....	72
7	Samband med nationell plan och grannlänens planer.....	73
8	Effektbeskrivning.....	74
9	Miljö- och hållbarhetsbedömning .....	75

# 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, 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 på regionala statliga vägar för person- och godstransporter samt för kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet. Planen innehåller även statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet. Länsplanerna kan även innehålla samfinansiering av åtgärder i nationella planen. Det är Region Örebro län som ansvarar för att 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

Viktiga utgångspunkter inför den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet utgörs av regeringens och riksdagens ställningstaganden vad avser propositionerna Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) och Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93) och Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21).

Åtgärdsplaneringen är ett viktigt instrument för att nå det övergripande målet för transportpolitiken med de tillhörande jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Transportinfrastrukturen och användningen av den påverkar även andra nationella mål så som klimat- och miljömål, samt internationella klimatöverenskommelser samt EU-mål. Redovisning av för länstransportplanen relevanta mål och planer finns i kapitel 3.

Utöver de nationella målen för infrastrukturen finns även regionala mål fastlagda i den regionala utvecklingsstrategin (RUS), regionala trafikförsörjningsprogrammet, det regionala energi- och klimatprogrammet samt cykelstrategi för Örebroregionen.

Både de nationella, internationella och regionala målen påverkar innehållet i länstransportplanen 2018-2029. Lite mer konkret innebär de nationella, internationella och regionala målen att åtgärderna i länstransportplanen bör bidra till att minska klimatbelastningen, förbättra möjligheterna för bostadsbyggande och ta tillvara digitaliseringens möjligheter samt förbättra infrastrukturen för både stad och land. Läs mer om mål och planer som påverkar länstransportplanen i kapitel 3

## 1.3 Arbetsprocessen

### Direktiv för arbetet

I mars 2017 gav regeringen i uppdrag till Trafikverket och de regionalt utvecklingsansvariga att upprätta förslag till nationell trafikslagsövergripande plan respektive trafikslagsövergripande

länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr 2016/17:101). Uppdraget innehåller direktiv för framtagandet av planerna samt vad som ska redovisas där i.

Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2018-2029 samt innehålla förslag på åtgärder i enlighet med planeringsramarna. Örebro län har en planeringsram om 1030 miljoner för perioden 2018-2029. Länsplanerna ska innehålla beskrivning av vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till de transportpolitiska målen. Prioriteringarna ska motiveras och effekter på de transportpolitiska målen ska redovisas. I prioriteringarna ska också effekter på bostadsbyggande vägas in. Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur kan övervägas. De åtgärder som väljs för persontransporter bör bidra till att andelen kollektivtrafik ökar. I upprättandet av länsplaner ska de prioriterade samhällsutmaningarna som beskrivs i propositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21)* beaktas.

De regionala ramarna ska användas för att utveckla länets transportinfrastruktur. I prioritering av åtgärder ska även ett länsöverskridande och i förekommande fall ett perspektiv över nationsgränserna användas.

Länsplanerna ska innehålla redovisning av; hur mycket medel som går till att samfinansiera objekt i nationell plan, hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering, hur medlen fördelas mellan trafikslagen, hur mycket medel som planeras läggas på cykelinfrastruktur samt vilka olika effekter infrastrukturåtgärderna väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggande.

#### **Framtagandet av förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur**

Arbetet med länstransportplanen har letts av en politisk styrgrupp bestående av presidiet för nämnden för samhällsbyggnad. Dialog och förankring av arbetet har framför allt skett genom öppna dialogmöten. Till dessa möten har representanter från kommuner, landsting, länsstyrelsen, näringslivets organisationer och andra intresseorganisationer både inom länet och utanför bjudits in för att diskutera behov och önskemål, inriktning och strategiska val samt objektprioritering.

#### **Miljöbedömning av förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur**

*Avsnitt kommer att utvecklas efter remissen.*

Atkins har handlat upp för genomförandet av miljöbedömning. Miljöbedömningen inkluderar även en bedömning av planens effekter på social hållbarhet med fokus på jämställdhet mellan kvinnor och män, jämlikhet mellan stad och land samt alla grupperns tillgänglighet i transportsystemet.

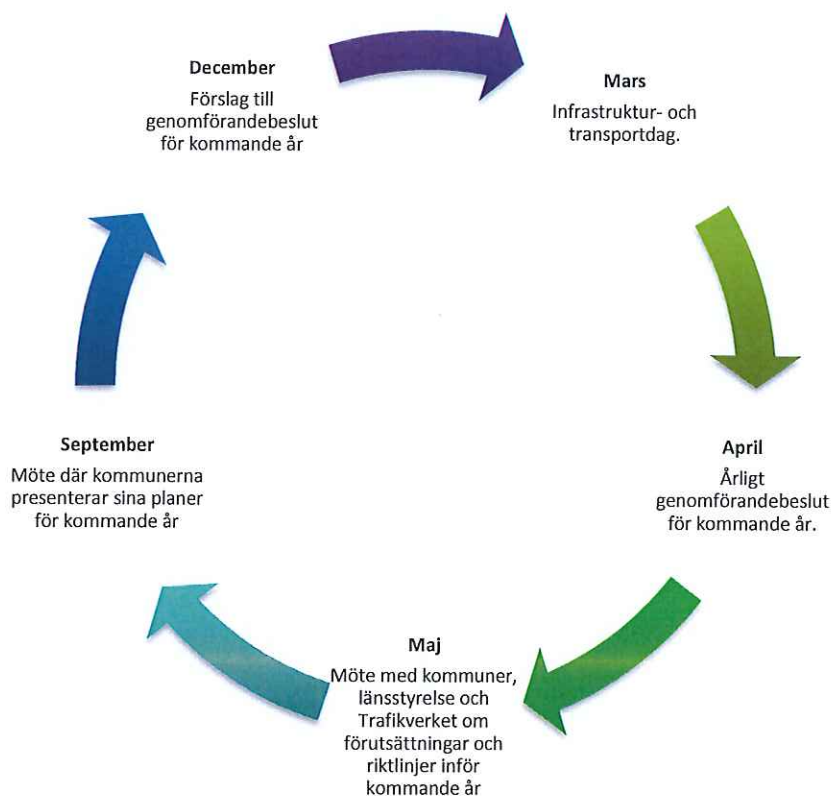
En första version av miljöbedömningen finns i bilaga ... och kommer färdigställas efter samrådsremissen.

### **1.4 Genomförande och uppföljning**

*Avsnitt kommer att utvecklas efter remissen.*

Länstransportplanen fastställs av regionfullmäktige. I genomförandefasen fattas årliga beslut om genomförandet av samhällsbyggnadsnämnden. Dessa årliga beslut konkretiserar genomförandet och behövs eftersom länstransportplanen inte pekar ut åtgärder och genomförandeordning för hela planperioden. De årliga besluten utformas som 4-åriga genomförandeplaner som revideras årligen

och beslutas av nämnden för samhällsbyggnad. För att få underlag för dessa genomförandeplaner genomförs en strukturerad dialog med kommuner, Trafikverk och länsstyrelse enligt en årssnurra för dialog, se figur 1. Syftet med genomförandeplanerna är att löpande prioritera nya åtgärder, behov och brister utifrån mål, funktioner och strategier som formulerats i planen. Genomförandeplanerna ska fungera som underlag till Trafikverket i genomförandet av länstransportplanen. Trafikverket ska därför tidigt involveras i arbetet med framtagandet av genomförandeplanerna.



## 1.5 Läsanvisning

Länstransportplanen inleds med en orientering i bakgrunden till att en länstransportplan tas fram, hur arbetet bedrivits samt hur genomförandet ska läggas upp. Kapitel 2 beskriver nuläget i länet med avseende på framförallt befolkningsutveckling och bostadsmarknad, arbetsmarknad och näringsliv, pendling och framtidsbilder för trafikutveckling. Kapitel 3 sammanfattar mål och planer från EU ner till regionen som är av relevans för länstransportplanen.

Kapitel 4 beskriver mål, funktioner och strategier för länstransportplanen. Detta utgör inriktningen för planen och ligger till grund för de åtgärder som pekats ut i länstransportplanen och ska ligga till grund för beslut som kommer tas inom ramen för genomförandet av planen. Kapitel 5 beskriver tillstånd och brister i länet i förhållande till de prioriterade funktionerna samt i viss mån de mål och planer som beskrivits i kapitel 3. Kapitel 6 beskriver de prioriteringar som görs i länstransportplanen i form av åtgärder och fördelning av medel.

Kapitel 7 beskriver sambandet mellan Örebro läns länstransportplan samt motsvarande planer i grannlänerna samt förhållandet till den nationella planen för transportsystemet som tas fram av Trafikverket. Kapitel 8 beskriver planens effekter på de transportpolitiska målen samt övriga mål som

bedömts relevanta för länstransportplanen. Kapitel 9 är en sammanfattning av den miljö- och hållbarhetsbedömning som gjorts av planerna. Miljö- och hållbarhetsbedömningen i sin helhet återfinns i bilaga 1.

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Detta är Örebro län

Örebroregionen kännetecknas idag av sin stora mångfald i natur, befolkning, livsmiljö, näringsliv och kultur. Skog, mineraler och farbara vattenleder var grunden till att flera orter i länet växte sig stora. Regionen som helhet är starkt växande, vilket skapar goda förutsättningar för tillväxt och ökar konkurrensfördelarna. En bidragande orsak till detta är att Örebroregionen har ett strategiskt läge mellan de tre storstadsregionerna Stockholm, Oslo och Göteborg. Framförallt är närheten till Stockholm mycket betydelsefull för tillväxten i Örebroregionen. Genom omfattande infrastrukturinvesteringar har regionen kommit att bli en allt mer integrerad del av Stockholm-Mälarenregionen.

Förutom att regionen är ett transitläne för nationella och internationella transporter är det också en stor mötes- och marknadsplats. Länet ligger mitt i Sverige om man beaktar transportinfrastrukturen och här finns även Sveriges demografiska mittpunkt. Här sammanstrålar europavägarna E18 och E20 och riksväg 50/Bergslagsdiagonalen. Genom länet går tungt trafikerade järnvägsstråk som Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen, vilka ansluter till Hallsbergs rangerbangård som är navet i landets vagnslastsystem. Här finns Sveriges fjärde största flygplats, Örebro Airport, med unik kompetens att hantera specialgodis som till exempel katastrofbistånd. Det är tydligt att transportsystemet har stor betydelse för regionens framtida utveckling men även för landet i övrigt.

Närheten till Stockholm bidrar till regionens tillväxt men Örebroregionen behöver i hög grad bygga vidare på sina egna styrkor och specifika förutsättningar för att klara den framtida tillväxten. Örebroregionen består av tolv kommuner. Regionen har ett dominerande regionalt centrum i Örebro, som är landets sjunde största kommun, och elva lokala centra i form av kommunhuvudorter. Regionen har ett universitet och universitetssjukhus som tillsammans utgör kärnan för den högre utbildningen i regionen. Örebro Universitet är ett av landets snabbast växande högre lärosäten.

Trots att regionen som helhet är växande finns det stora inomregionala skillnader när det gäller förutsättningar för tillväxt och utveckling. Örebro är en av Sveriges snabbast växande städer. I staden finns en stark branschbredd, och företagslivet är rikt. Övriga tätorter har emellertid inte samma förutsättningar. En åldrande befolkning, bristande tillgång på arbetskraft med rätt kompetens för att kunna skapa en grogrund för näringslivet och välfärdstjänster och ett ensidigt näringsliv är utmaningar som flera kommuner i länet står inför. En av transportsystemets stora uppgifter blir därför att skapa förutsättningar för en positiv lokal och regional utveckling och arbeta för att motverka regionala obalanser. Av stor vikt är att öka samspelet mellan Örebro och övriga kommuner i regionen. I detta samspel har transportsystemet en viktig roll.

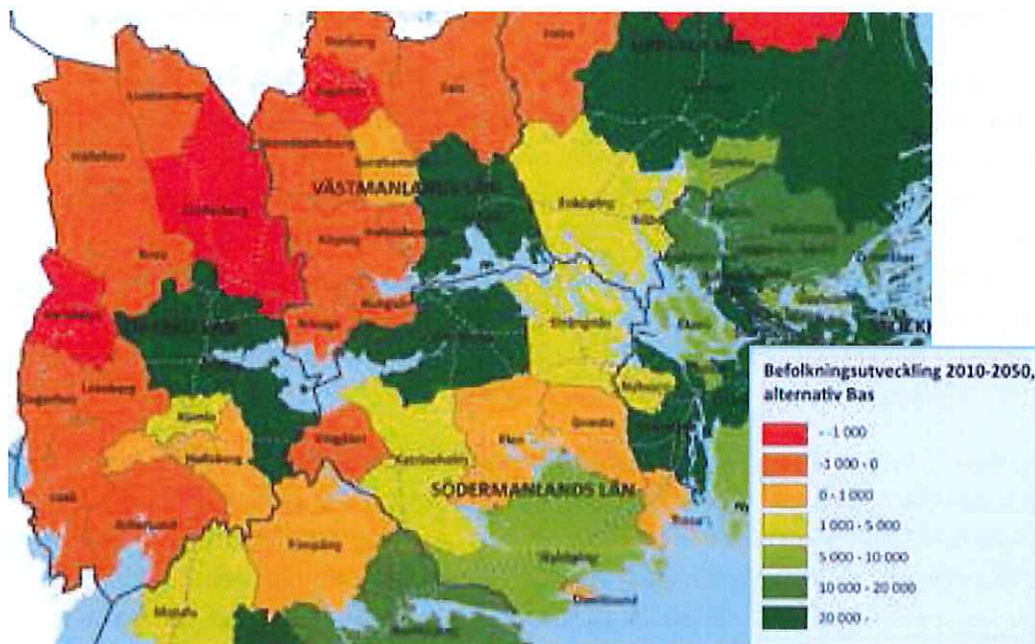
Örebro län gränsar till sex olika län; Dalarnas, Västmanlands, Värmlands, Södermanlands, Östergötlands och Västra Götalands län. Det centrala läget i landet samt infrastrukturen i form av vägar, järnvägar och flygplats gör regionen till ett centrum för flöden av både människor och varor. Det geografiska läget, både nationellt och internationellt, ger möjlighet för regionen att i framtiden nå ytterligare konkurrensfördelar och stärka den regionala konkurrenskraften, entreprenörskapet och sysselsättningen, förutsatt att transportsystemet och infrastrukturen utvecklas.

## 2.2 Befolkning och befolkningsutveckling

Trenden är att koncentrationen av befolkningen sker till Örebro och intilliggande kommuner. Sedan år 2000 har tre kommuner haft ett positivt inflyttningsnetto från kommuner inom länet, Örebro, Kumla och Lekeberg. I kommunerna Laxå och Hällefors har 16 respektive 10 procent av befolkningen år 2000 flyttat till andra kommuner inom länet. År 2016 uppgick befolkningen i Örebro län till drygt 294 000 invånare. Örebro kommun präglar länet då knappt 50 procent av befolkningen bor inom Örebro kommun. Fördelning män och kvinnor är lika totalt i länet. Fördelningen på kön varierar inom länet. I alla kommuner utom Örebro, Karlskoga och Nora är fler män än kvinnor bosatta.

Över hälften av befolkningen (56 procent) är i arbetsför ålder (20-64 år) och den fördelas lika mellan kvinnor och män. Barn och ungdomar står för 23 procent varav pojkar har en högre andel. Drygt var 5:e invånare är 65 år eller äldre. Kvinnorna har högre andel inom den äldsta åldersgruppen. Utvecklingen i länet de senaste 20 åren pekar på att andelen män ökar. Det är endast i Örebro, Kumla och Lekeberg som antalet kvinnor har ökat till 2015 jämfört med 1995. I samtliga kommuner med en positiv befolkningsutveckling ökar männen mer än kvinnorna. I kommuner med en negativ befolkningsutveckling minskar männen mindre än kvinnorna. En orsak till detta är att inflyttningen av män är större än för kvinnor.

Regionala utvecklingsaktörer i östra Mellansverige, det vill säga Gävleborgs län, Stockholms län, Södermanlands län, Uppsala län, Västmanlands län, Örebro län och Östergötlands län har tillsammans gjort befolkningsframskrivningar till år 2050. Man har tagit fram tre scenarier för befolkning och arbetsplatser på kommun- och tätortsnivå inom östra Mellansverige (ÖMS) fram till år 2050 där ett scenario alternativ Bas visas i följande figur. Bas utgår ifrån SCB:s befolkningsprognos från 2011.



Figur 2: Befolkningsutveckling 2010-2050, alternativ Bas Källa: Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige

Denna urbanisering pågår i hela Mälardalsområdet där de starka orterna, ofta residensstäder, ökar medan övriga kommuner, ofta landsbygdskaraktär, minskar.

### **2.2.1 Bostadsmarknad och bostadsförsörjning**

Enligt regeringens direktiv ska planupprättarna utgå från Boverkets modell för att bedöma bostadsbyggnadsbehovet. Den utgår från data som relateras till 60 stycken FA-regioner. En funktionell analysregion (FA-region) är en region, inom vilken människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor. En FA-region består av en eller flera kommuner och baseras i grunden på arbetspendling över kommungräns. För Örebro läns del innebär detta att länets olika delar ingår i två FA-regioner, Örebro och Karlskoga. Boverkets redovisning av bostadsbyggnadsbehovet innehåller redovisning på regional nivå och de har då utgått från Nuteks indelning i regionfamiljer; storstadsregioner, större regioncentra, mindre regioncentra och småregioner. Örebro kommun räknas som ett större regioncentra och bostadsbyggnadsbehovet till 2025 bedöms uppgå till ca 800 bostäder per år fram till 2025. Karlskoga räknas som ett mindre regioncentra och här bedöms bostadsbyggnadsbehovet uppgå till ca 40 bostäder om året fram till 2025.

I alla länets kommuner utom Laxå rådde i januari 2016 ett underskott på bostäder sett till kommunerna som helhet enligt den årliga bostadsmarknadsenkät som länsstyrelsen tar fram och sammanställer. Sett till enbart centralorterna och innerstadsdelarna så råder obalans i form av underskott i alla kommuner. Antalet lediga hyresrätter och bostäder till salu kan alltså inte möta efterfrågan. I åtta kommuner råder balans på bostadsmarknaden utanför centralorter och/eller innerstaden, i Laxå och Ljusnarsberg råder överskott och i Askersund och Karlskoga underskott på bostäder utanför centralort/innerstad. När det gäller grupperna ungdomar (19-25 år), studenter, nyanlända, särskilt boende för äldre och personer med funktionsnedsättning gör samtliga kommuner bedömningen att underskottet av bostäder ökar. Det råder också brist på bostäder anpassade för äldre vilket motverkar rörligheten på bostadsmarknaden.

En ökad nyproduktion av bostäder i länet är nödvändig men kan inte ensamt lösa bostadsbristen för alla grupper då höga byggkostnader gör att kostnader och hyror för nyproducerade bostäder hamnar på en nivå som många inte kan betala. Det behövs därför flera olika verktyg och bostadslösningar föra att försörja alla medborgare med bostäder.

Bostadsbeståndet i länet består till 46 procent av småhus, 47 procent lägenheter, 2 procent övriga hus och 5 procent specialbostäder. Nära hälften av lägenheterna finns i Örebro kommun. År 2015 färdigställdes 1052 lägenheter i flerbostadshus i länet, ca 80 procent av dessa i Örebro kommun. Näst flest färdigställdes i Kumla kommun med 8 procent.

Förutsättningarna för långsiktig bostadsförsörjning skiljer sig åt mellan regionens olika delar. Örebro kommun har svårt att hinna bygga för att kunna tillmötesgå efterfrågan medan många av de mindre kommunerna upplever att det saknas finansiella förutsättningar att bygga nytt då marknadsvärdet på nybyggda hus kraftigt understiger byggkostnaderna. Örebro stad är dock den stad i Sverige som har högst fart i bostadsproduktionen och byggtakten i länets mellanstora kommuner är högre än på länge. Det finns därför goda förutsättningar att klara denna utmaning på längre sikt för länet som helhet.

## 2.3 Arbetsmarknad

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. Vi blir dessutom fler äldre och yngre vilket 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 2000 har antalet förvärvsarbetande i hushållstjänster<sup>1</sup> ökat för varje år. Denna utveckling antas pågå även till år 2025. Övriga branscher uppvisar ingen utveckling med undantag för tillverkningsindustrin där antalet förvärvsarbetande antas minska.

Konsekvenserna av denna utveckling kommer att innebära ett ökat behov att transporter. Befolkningstillväxten och ökad arbetspendling ställer krav på kollektivtrafiken som annars kommer fångas av ökat bilpendlande. Byggindustrin, övrig varuproduktion (varuproduktion exklusive tillverkningsindustrin) och producenttjänster kommer förmodligen innebära att transportarbetet ökar för vägtrafiken.

## 2.4 Pendling och regionförstoring

*Detta avsnitt kommer utvecklas under remissen när resultat från pågående resvaneundersökning finns.*

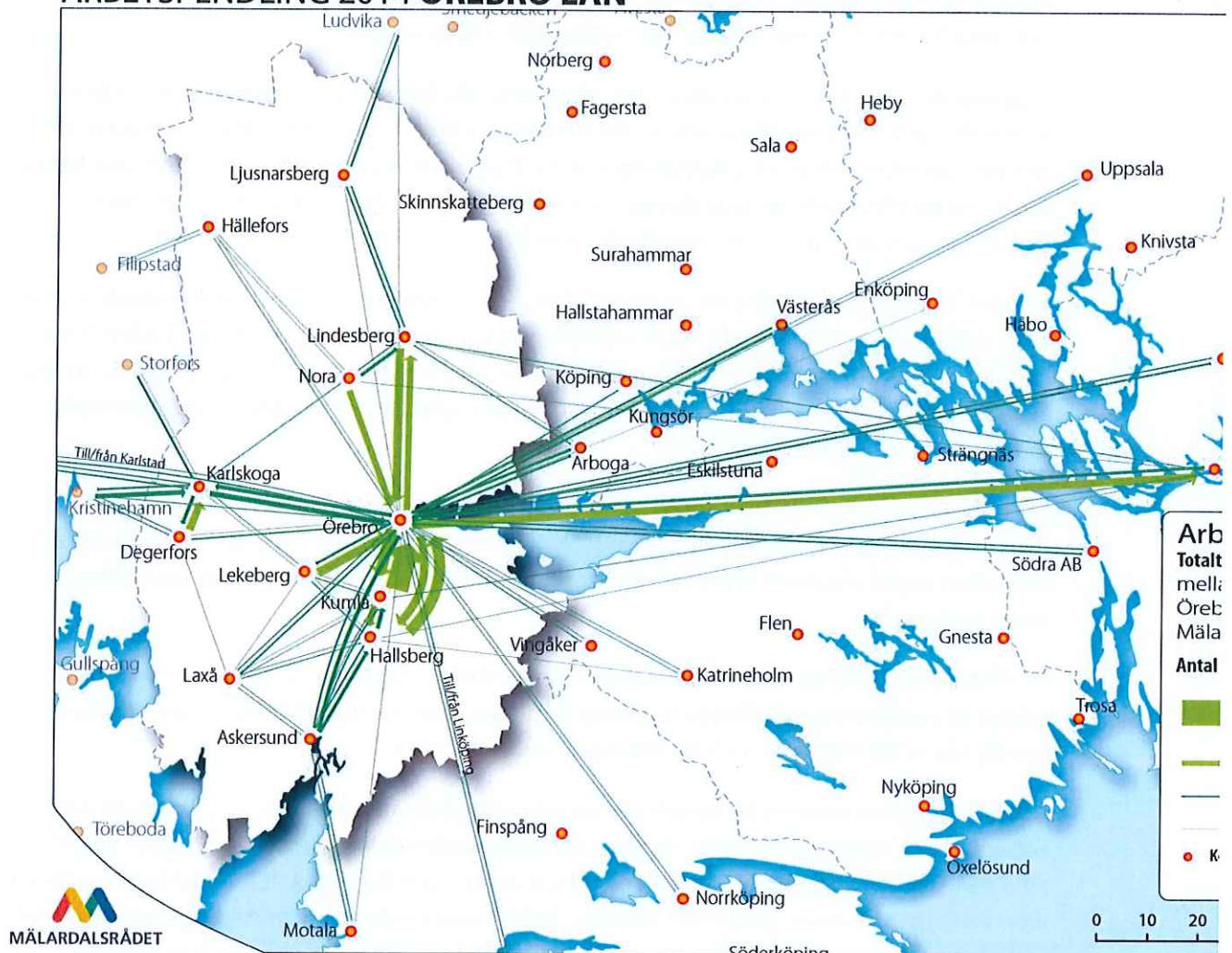
Pendlingsmönstret påverkas av förekomsten av arbetstillfällen. Ju mindre ort desto större andel som pendlar till annan ort för att arbeta vilket innebär att ju större ort ju större inpendlande. Detta är en del i den pågående strukturomvandlingen som inneburit att tillväxten av nya arbetstillfällen sker 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 kvinnorna.

De kommuner som har en större dagbefolkning än nattbefolkning är Örebro, Karlskoga och Hallsberg.

---

<sup>1</sup> Hushållstjänster ingår bl a hälso- och sjukvård, omsorg och skola

## ARBETSPENDLING 2014 ÖREBRO LÄN



Figur 3 Karta Mellankommunal pendling Örebro län, 2014

Den inomregionala pendlingen (bor i en kommun och arbetar i en annan inom länet) är nästan fyra gånger så stor som inpendlingen från annat 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 andra län (10000 respektive 9000 personer). Stockholms län, Västmanlands län, Värmlands län och Västra Götalands län är de fyra vanligaste länen som personer från Örebro län pendlar till.

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 2015 jämfört med 2005.

En konsekvens av den ökade pendlingen är en fortsatt regionförstoring. Regionförstoring är ett geografiskt begrepp som innebär att lokala arbetsmarknadsregioner växer samman. Detta sker bland annat genom att kommunikationerna i området byggs ut, vilket möjliggör pendling från landsbygd och mindre orter till arbete eller studier i större orter - eller omvänt.

Regionförstoring antas vara en faktor som starkt bidrar till den regionala tillväxten genom ökad attraktionskraft för regionens och dess arbetsmarknad. Förutom ökad tillgänglighet för pendling innebär regionförstoringen att möjligheterna till kulturliv och evenemangsverksamhet underlättas och andra sociala aktiviteter som deltagande i föreningsliv, 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 kompetensförsörjningen och global konkurrenskraft. Förbindelsen Stockholm-Oslo via Örebro med tåg är 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. Bilens påverkan per kilometer är fem kronor och cykelns påverkan 80 öre. Om man sedan endast räknar på samhället så kostar en kilometer med bil 1,50 kronor, medan samhället tjänar 1,60 kronor på varje kilometer som cyklas<sup>2</sup>. Bilen ska därför i första hand vara ett alternativ för dem som bor på landsbygden där kollektivtrafiken är gles och avstånden är för långa för cykelpendling.

## 2.5 Näringslivet

Regionens näringsliv har under en längre tid genomgått flera faser av strukturomvandling. I länet är det en större andel av företagen som har en regional marknad och som uppger att de har stora hinder för internationalisering. Under den senaste 10 års perioden har regionen tappat var femte arbetstillfälle i företag med tillverkningsprocesser spridda över ett flertal länder. Kunskapsnivån i det som produceras i regionen är relativt låg med sjunkande FoU-investeringar, ett fåtal

---

<sup>2</sup> Transport transitions in Copenhagen: Comparing the costs of cars and bicycles, Ecological Economics, 2015

riskkapitalinvesteringar, och en svag utveckling vad gäller antal kunskapsintensiva företag<sup>3</sup>. 9 procent av de som är sysselsatta i länet jobbar inom logistikbranschen och det har också identifierats som ett av regionens styrkeområden. Vid Örebro universitet finns logistikutbildning på civilingenjörsnivå och potentialen att utveckla logistikbranschen är stor.

Örebro är regionens ekonomiska motor. Företagen i Örebro kommun växer mer än tio gånger så mycket i antal anställda som näst största kommunen (Karlskoga) och har mer än fyra gånger så många anställda i bolagen. I Örebro kommun är också balansen god mellan tillverkande företag och tjänsteföretag. I länets mindre kommuner dominerar tillverkningssektorn medan tjänstesektorn är svag. Flera kommuner har en låg tillväxttakt i antal företag och en negativ utveckling i antalet anställda. Flera finns också listade bland de mest sårbara i landet<sup>4</sup> bland annat för att arbetsmarknaden är beroende av några få företag. Samtidigt finns en potential i landsbygdens breda sammansättning av branscher, en högre andel egenföretagare och inte minst bördig odlingsmark. Utmaningen här är glesheten och lönsamheten. Arbetsmarknaden är könssegregerad. Andelen män i näringslivet är 68 procent och hela 80 procent inom kunskapsintensiva arbetsställen.<sup>5</sup> Ett undantag är universitetssjukvården.

Nyföretagandet har ökat i regionen under 2000-talet, med rekordsiffror 2015, och överlevnadsgraden är generellt hög. Länet har dock Sveriges näst minst företagsamma befolkning och några kommuner har nästan det lägsta nyföretagandet i landet bland annat för att en större arbetsgivare länge varit dominerande på orten. Företagsamheten bland kvinnor har ökat men fortfarande finns endast två län med svagare företagsamhet än Örebro. 5,7 procent av kvinnor i arbetsför ålder driver företag (rikssnittet är 7,6 procent). Fortfarande är de som driver företag till 63 procent män. Bland unga är företagsamheten klart under det svenska genomsnittet. På svenska landsbygden är andelen företagare generellt högre än i städerna, men hög medelålder medför behov av generationsväxling, utbildning samt relevant stöd och villkor för yngre entreprenörer. Andelen kvinnor och utlandsfödda som driver företag på landsbygden är lägre än i staden.<sup>6</sup>

## 2.6 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. Att ta fram prognoser för framtida utveckling är förknippat med stora osäkerheter och kommer aldrig stämma i detalj, däremot kan de peka på en sannolik riktning givet att de antagna prognosförutsättningarna inträffar. 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 få avgöra vilka åtgärder som väljs.

### 2.6.1 Persontransporter

Trafikverket beräknar i sina prognoser att det totala antalet personkilometer ökar med 32 procent från 2014 till 2040 totalt i riket. Högsta tillväxttaket beräknas tåg ha medan flyg beräknas ha den lägsta tillväxten. Bilen beräknas fortfarande vara det dominerande trafikslaget 2040 även om övriga

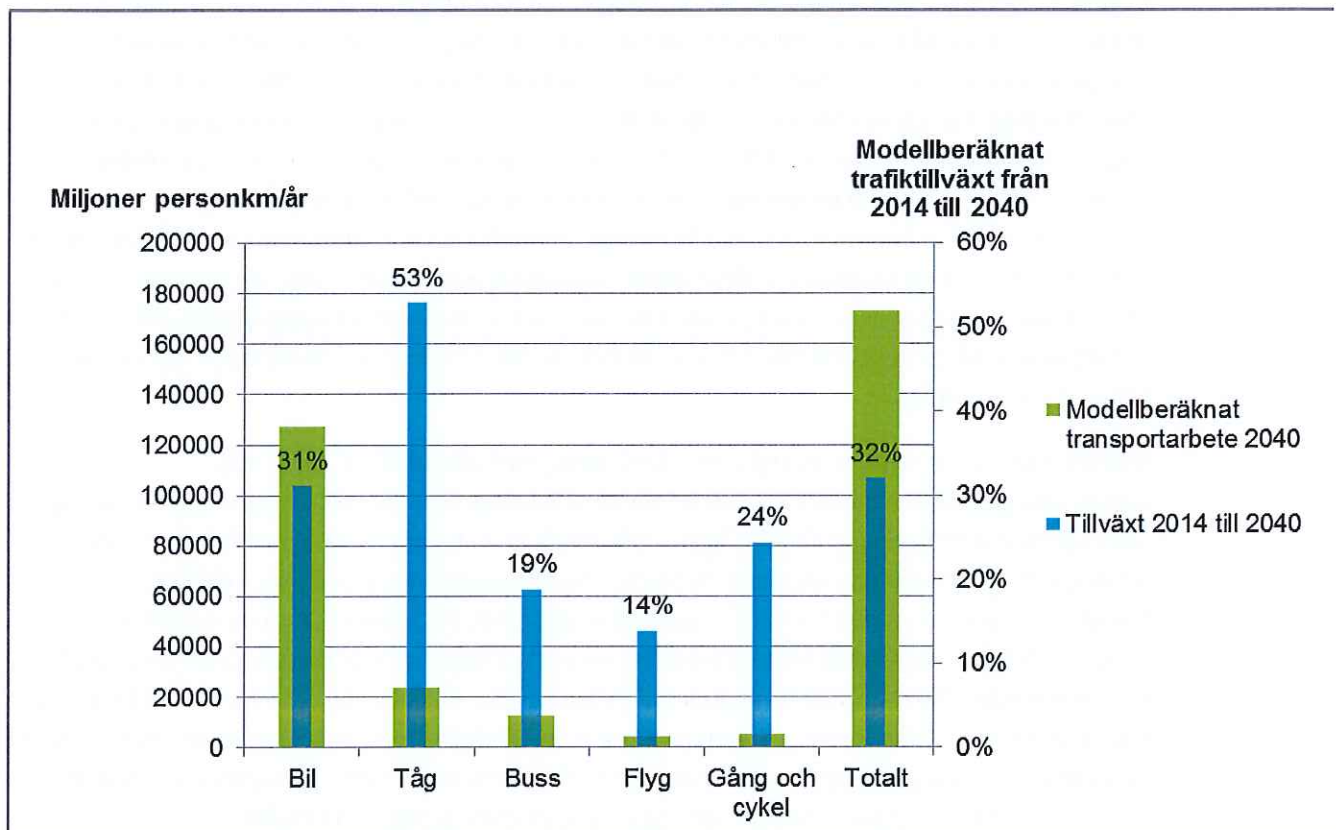
<sup>3</sup> En definition av kunskapsintensiva företag är att företaget förlitar sig på en intellektuellt kvalificerad arbetskraft, inte bara bland dess stöd- eller verkställandefunktioner utan också bland sina arbetstagare ute på frontlinjen (Starbuck 1992). Exempel på branscher som är kunskapsintensiva är sjukvård, IT, telekom samt juridiska och tekniska konsulter.

<sup>4</sup> Rapport 0208 Sårbara kommuner 2016, Tillväxtverket, 2016

<sup>5</sup> Jämställd regional tillväxt, Aktivitetsplan 2015–2016, Region Örebro län 2015

<sup>6</sup> Företagandet på landsbygden, Jordbruksverket, 2009

trafikslag har en kraftigare trafik tillväxt. 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 upp utvecklingen.



Figur 4: Modellberäknad trafik tillväxt 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. Perioden 2014 till 2040 beräknas antalet fordons kilometer öka med 30 procent i riket medan ökningen i Örebro län är 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.

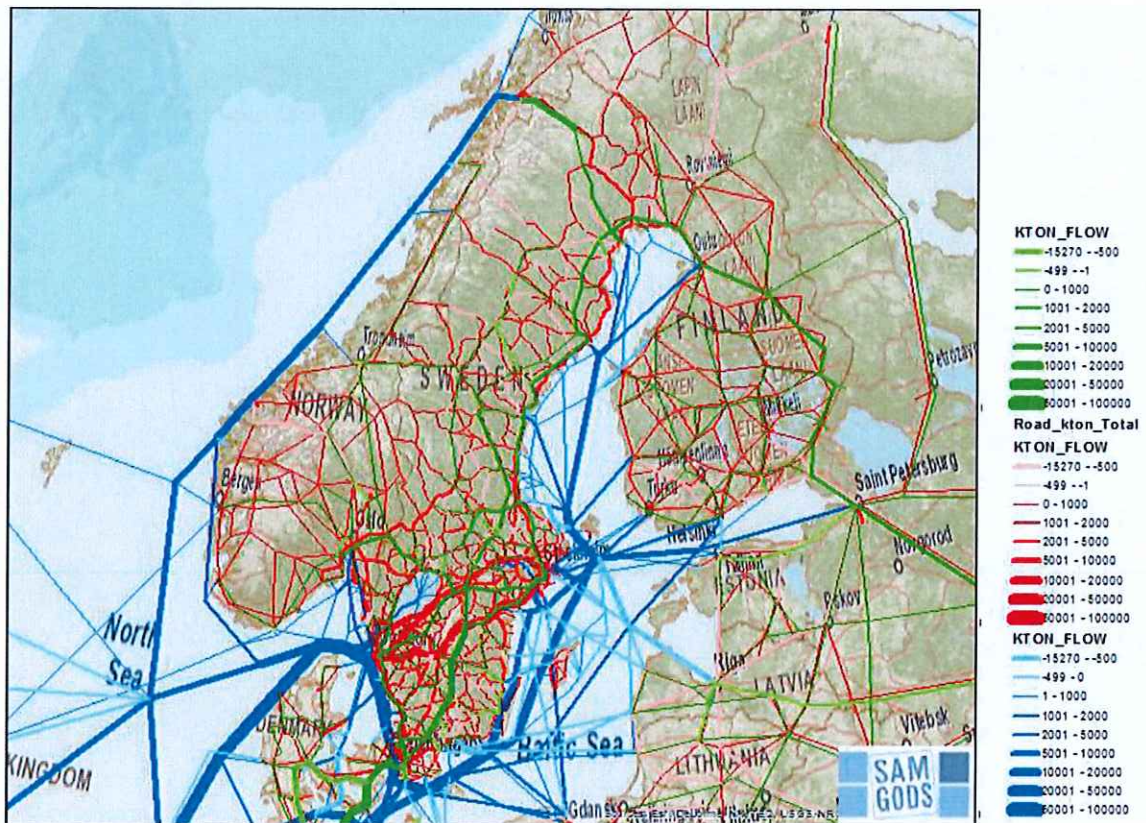
## 2.6.2 Godstransporter

Örebroregionen genomkorsas av Sveriges största transportleder för gods, både på väg och på järnväg. Tillsammans utgör Västra stambanan, Mäljarbanan, Värmlandsbanan, E18 och E20 de nationellt viktiga stråken mellan Stockholm och Oslo samt Stockholm och Göteborg och flygplatsen i Örebro är Sveriges fjärde största fraktflygplats. 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.

Shunting yard	Shunted railroad cars	%
Hallsberg	240575	24,4%
Malmö	145350	14,7%
Sävenäs	144425	14,6%
Gävle	89950	9,1%
Årsta	82675	8,4%
Ånge	81250	8,2%
Borlänge	79850	8,1%
Nässjö	53050	5,4%
Sundsvall	31625	3,2%
others	38925	3,9%

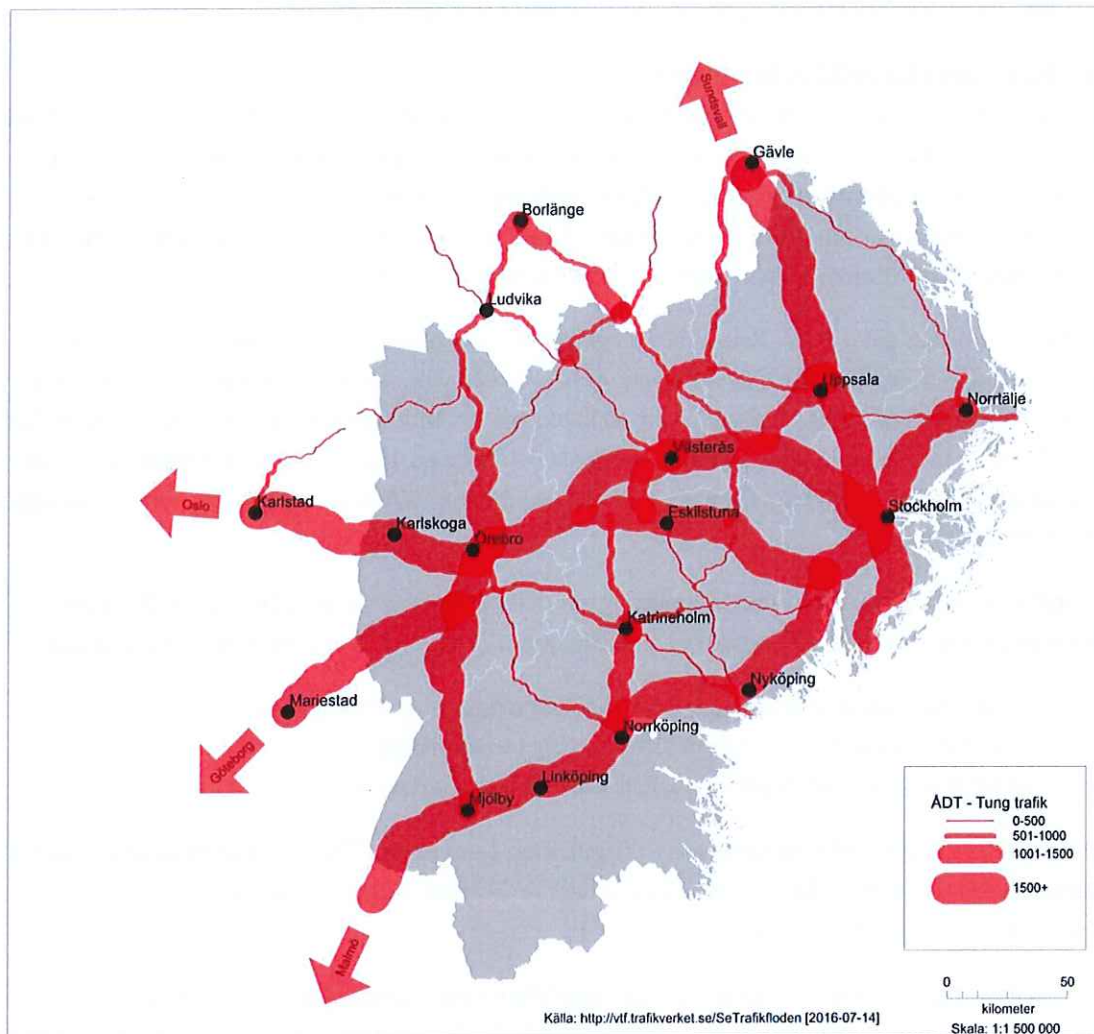
Mellan 1962 och 2012 ökade transportarbetet med totalt 127 procent, från 44 miljarder tonkilometer till knappt 100 miljarder tonkilometer. Transportarbetet på väg har flerdubblats under denna period (+400procent). Järnväg har haft en lägre, men mera stabil ökningstakt. Summerat över perioden har transportarbetet för järnväg ökat med 98 procent. År 1962 hade järnvägen en andel på 25 procent av 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 70procent räknat i transportarbete under perioden 2012-2040. Järnvägens andel sjunker till knappt 18 procent medan vägtransporternas andel ligger kvar på drygt 40 procent.

Volymförändringar i väg-, järnvägs- och sjöfartsnäten visas i följande figur. 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 bland annat Bergslagsbanan och Hallsberg-Mjölby.



Figur 5: Volymförändringar i väg, järnvägs- och sjöfartsnäten 2012-2040. Källa Prognos för godstransporter 2040, Trafikverket 2016.

Karta



**Figur 6:**

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

På grund av Örebroregionens centrala läge har många företag valt att etablera sina distributionscenter 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. SKL har tagit fram en kort sammanfattning. En av de viktigaste riktlinjerna är att skapa en järnvägsmarknad inom EU där europeiska järnvägsföretag kan erbjuda transporter utan onödiga tekniska och administrativa hinder.

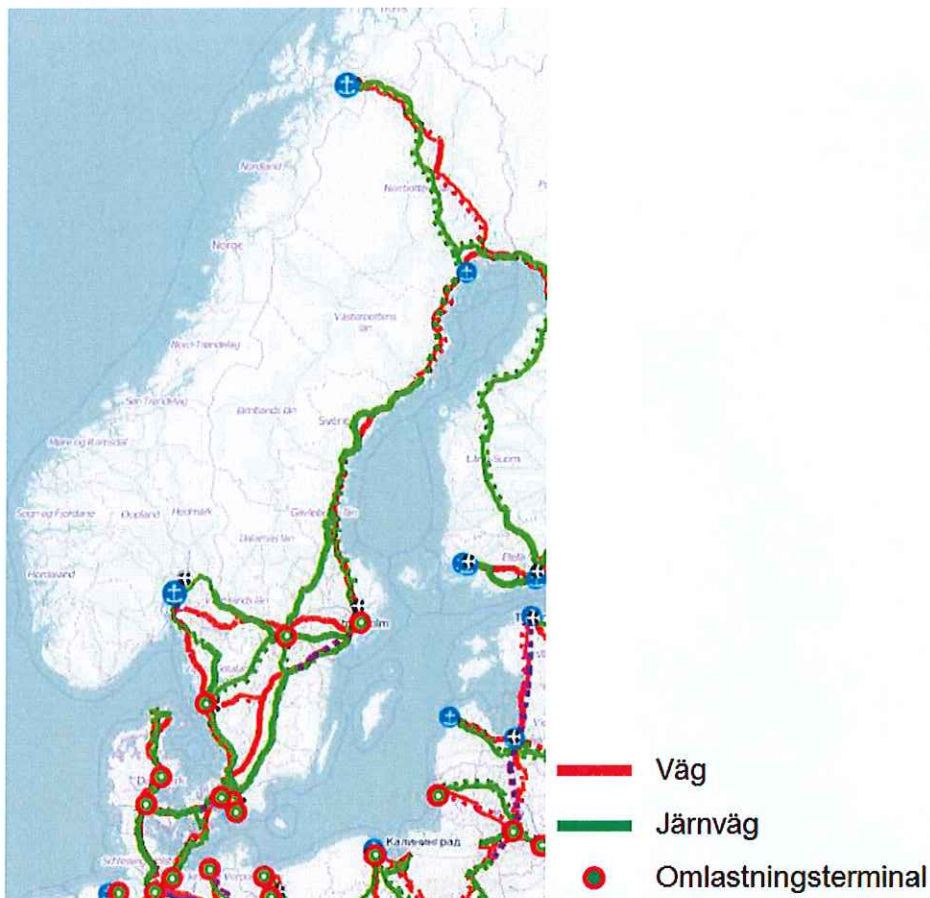
I vitboken redovisas även EU:s klimatmål för transportsektorn. Kraven i vitboken är lägre än de svenska målen, åtminstone till år 2030. Energieffektivare fordon, fartyg och flygplan och ökad andel förnybar energi kan ge viktiga bidrag för att nå klimatmålen. Men tekniska åtgärder räcker inte. Det krävs en annan inriktning i planeringen av samhälle och transportsystem samt styrmedel som leder till minskad biltrafik. Om klimatmålen ska nås krävs en beteendeförändring, där fler människor väljer andra färdmedel än bilen.

En betydande europeisk förordning kopplat till vitboken är Regulation (EU) No 1315/2013 som definierar 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

TEN-T sträcker sig över hela EU samt vissa grannländer, t ex Norge. TEN-T är multimodalt och detta innebär att alla trafikslag (väg, järnväg, sjöfart, flyg) inkluderas. Dessutom är viktiga omlastningsterminaler definierade.

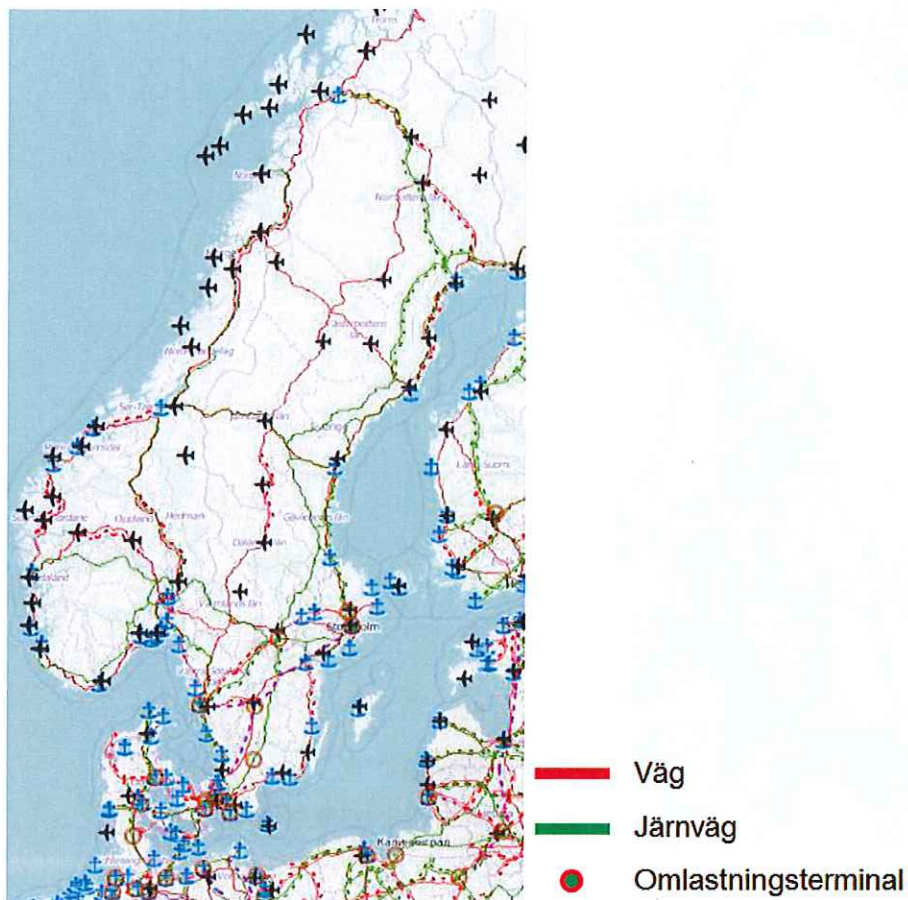
Hela TEN-T är uppdelat i ett stomnät (som ska uppfylla en viss standard år 2030) och ett övergripande nivå (som ska vara på en viss standard år 2050). Eftersom Örebroregionen är knutpunkt för flera av landets viktigaste transportstråk ligger flera av de utpekade TEN-T-stråken i regionen.



Figur 7: TEN-T stamnät Nordeuropa

I TEN-T stornätet ingår följande för Örebroregionen viktig infrastruktur:

- 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

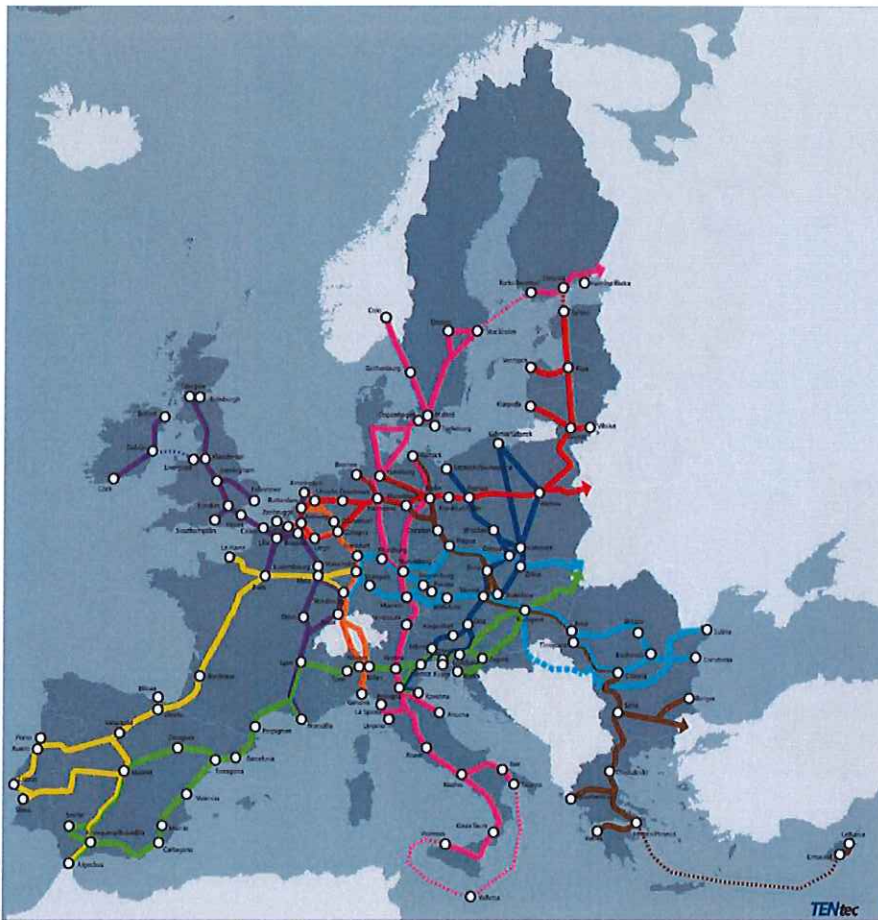


Figur 8: TEN-T övergripande nät Nordeuropa

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

- 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
  - Mälarhamnarna

Viktigaste verktyg för att uppnå en bra nivå i TEN-T stomnätet är Connecting Europe Facility (CEF) som definieras i förordningen [Regulation \(EU\) No 1316/2013](#). Här är bl.a. CEF korridorer definierade som ska prioriteras med bidrag från olika EU fonder.



Figur 9: CEF korridorer

Korridoren som är mest relevant för Örebroregionen är ScanMed korridoren som sträcker sig från Ryska-Finska gränsen via Stockholm och Hallsberg till Central- och Sydeuropa. Region Örebro län jobbar för att hela sträckan Oslo-Stockholm kommer bli en del av ScanMed korridoren. Region Örebro län jobbar också för att järnvägen från Hallsberg mot Gävle blir en del av samma korridor.



Figur 10: ScanMed korridorens sträckning genom Sverige

Aktuell information om TEN-T finns tillgänglig på

<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/mobile.html>

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

### 3.2.1 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 att Sveriges miljömål. 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.”*

Generationmålet visar inriktningen i den svenska miljöpolitiken och ska vara vägledande på alla nivåer i samhället. Målet ger vägledning om de värden som ska skyddas och den samhällsomställning som krävs för att nå önskad miljö kvalitet. För att nå målet krävs en ambitiös miljöpolitik i Sverige, inom EU och i internationella sammanhang.

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

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård (ej relevant för Örebro län)
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö (ej relevant för Örebro län)
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

Miljömålsberedningen förslög i sitt slutbetänkande i juni 2016 ett sektorsmål för transportsektorn. Detta förslag ingick också i propositionen om ett klimatpolitiskt ramverk som regeringen lämnade över till riksdagen i mars 2017. Förslaget är att senast år 2030 ska utsläppen från inrikes transporter vara minst 70 procent lägre än 2010 års nivå. Propositionen innehåller också en långsiktig målsättning om att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av klimatgaser till atmosfären.

### **3.2.2 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 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmålen nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

### **3.2.3 Regeringens infrastrukturproposition**

Regeringen redovisar inför varje ny planeringsomgång en proposition med förslag till inriktningen 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. I december 2016 antog riksdagen regeringens proposition 2016/17:21 *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling*.

Regeringens prioriteringar är jobben, skolan och klimatet med bl.a. 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

### 3.2.4 Nationell plan från Trafikverket

*Detta avsnitt kommer att utvecklas under och efter remissen när Trafikverket presenterat förslag till nationell plan för transportsystemet*

Trafikverket tar fram nationell plan för transportsystemet på uppdrag av regeringen. Direktiv för arbetet anges i regeringsbeslut *Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur* (rskr. 2016/17:101).

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

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. Trafikverket genomför åtgärdsvalsstudier enligt fyrstegsprincipen.

## 3.3 Storregionala mål och strategier

### 3.3.1 En bättre sats – mål och prioriteringar för transportsystemet i Östra Mellansverige

En bättre sats är ett samarbete mellan kommunerna och länen i Östra Mellansverige, dvs. Stockholms, Uppsalas, Västmanlands, Örebros, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län, som samordnas av Mälardalsrådet. Syftet med samarbetet är att skapa samsyn kring behov av åtgärder i infrastruktursystemet och trafikering i det samma. 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:

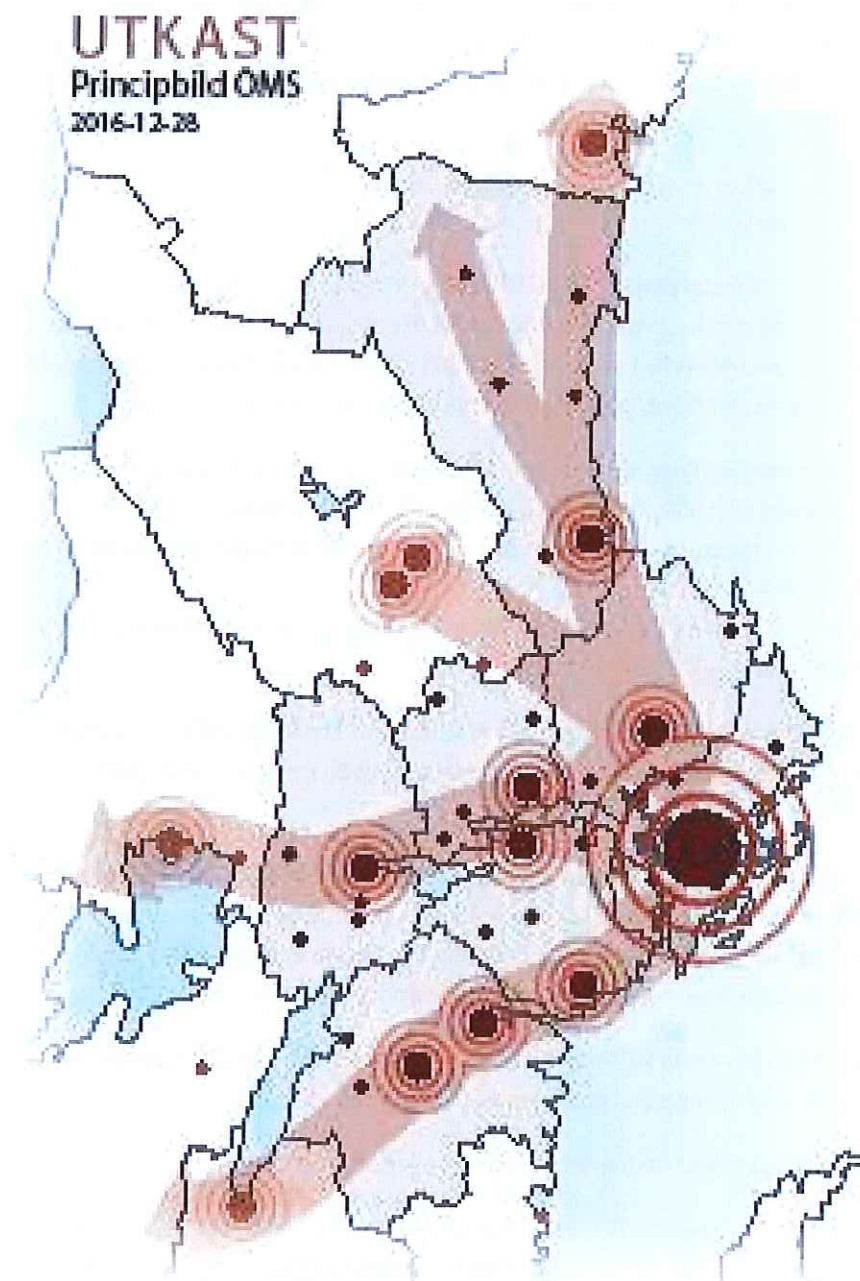
- Där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarenregionen
- Där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- Där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen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

Systemanalysen är förutom ett måldokument till vilket de 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 12 år, i storstadsnära spårsystem inom 6 år. Driftsäkra stödsystem.
- Förbättra prestanda. Utökade trimningsåtgärder och en effektivare användning av infrastrukturen.
- Öka kapaciteten. Framförallt i spårsystem för person- och godstrafik.



Figur 11 Storregional rumslig principbild för Östra Mellansverige med fokus på ortsstrukturer och storregionala samband. Arbetsmaterial från ÖMS arbetsgrupp. Källa: Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, 2016 – UTKAST

### 3.4 Regionala mål och strategier

#### 3.4.1 Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

I den regionala utvecklingsstrategin pekar ut hur olika aktörer i Örebro län tillsammans vill möta regionens utmaningar och utveckla länet. Regionen ingår i ett större sammanhang och

utvecklingsstrategin har därför flera beröringspunkter med den nationella strategin för hållbar regional tillväxt. Den utgör också regionens bidrag till EU:s mål om smart, hållbar och inkluderande tillväxt samt till FN:s globala hållbarhetsmål. I den regionala utvecklingsstrategin formuleras en vision för regionen:

*Örebroregionen – Sveriges hjärta  
Hög livskvalitet i en hållbar och attraktiv region*

Den regionala utvecklingsstrategin konstaterar att en hållbar utveckling är avgörande för att garantera framtida generationer en god livskvalitet. Därför är de övergripande målen motsvarar de tre hållbarhetsaspekterna där social hållbarhet är målet, ekologin sätter gränserna och ekonomin är medlet. För att nå visionen krävs att de övergripande målen nås. De övergripande målen är:

- Hög livskvalitet – en region där alla människor har lika värde och samma möjligheter att bidra och får sina grundläggande mänskliga behov och rättigheter tillgodosedda.
- Stark konkurrenskraft – en region där alla bidrar till ökat värdeskapande och en robust arbetsmarknad med innovationskraft.
- God resurseffektivitet – en region där alla bidrar till ansvarsfull produktion och konsumtion för minimal miljöpåverkan och ekosystem i balans.

För att följa upp om utvecklingen går i linje med målen har ett antal effektmål identifierats, dessa har mål år 2030. Totalt finns det 22 effektmål varav 4 st har tydlig koppling till resor och transporter, dessa är:

- Kollektivtrafikens andel av den motoriserade arbetspendlingen ska vara minst 16 procent.
- Utsläppen av växthusgaser ska vara minst 60 procent lägre än 2005 års nivåer.
- Andelen förnybar energi ska utgöra minst 80 procent av den totala energianvändningen
- Örebro län ska ha minst 50 procent effektivare energianvändning än 2005

Även effektmålet för bostäder kan påverkas av länstransportplanen, om infrastrukturåtgärder har effekter på bostadsmarknadens utveckling och bostädernas attraktivitet:

- Alla tolv kommuner ska ha en bostadsmarknad i balans eller ett överskott

För att möta regionens utmaningar och uppnå de övergripande målen fokuseras arbetet på tolv prioriterade områden för samhandling. Två av dessa har tydlig koppling till resor och transporter men flera andra kan tänkas påverkas av infrastrukturen och dess utveckling beroende på vilka effekter infrastrukturen och transportsystemet kan få på förutsättningarna för utveckling inom de områdena. De två som främst är kopplade till resor och transporter är:

- Effektiva och hållbara persontransporter
- Goda förutsättningar för gods och logistik

Övriga samhandlingsområden där infrastrukturen kan påverka förutsättningarna till utveckling är:

- Kunskapslyft och utbildning av hög kvalitet
- God kompetensförsörjning och matchning
- God Bostadsförsörjning

- Ett brett och starkt näringsliv
- Destinationer och evenemang med lyskraft

I den regionala utvecklingsstrategin beskrivs nuläge och utmaningar kopplat till de övergripande målen. I nulägesbeskrivningarna konstateras att bra pendlingsmöjligheter är avgörande och att god tillgänglighet är viktigt för en positiv regional utveckling. Att stärka regionens förbindelser till andra län och närliggande större städer samt den internationella tillgängligheten och en prioriterad satsning är tågförbindelsen Stockholm-Oslo. Vidare beskrivs Örebroregionens strategiska läge i mellan de tre storstadsregionerna Stockholm, Oslo och Göteborg samt potentialen i att utveckla regionen som Sveriges godstransportnav. Identifierade utmaningar är att:

- Erbjuder effektiva och hållbara pendlingsmöjligheter
- Öka andelen förnybar energi
- Minska persontransporternas klimatpåverkan
- Vidga kommunikationsmöjligheterna norrut och västerut
- Säkerställa en god bredbandstäckning
- Det ska vara både förmånligt och hållbart att transportera gods via vår region

#### **3.4.1.1 Strukturbilder för Örebro län**

Den regionala utvecklingsstrategin innehåller strukturbilder som förstärker det fysiska planeringsperspektivet i Örebroregionens regionala tillväxtarbete. Strukturbilderna lyfter fram platser, områden och stråk av vikt för regionens utveckling samt belyser samspelet mellan bebyggelsestruktur, infrastruktur och kommunikationer samt de viktigaste kultur- och naturvärdena i länet. De visar hur tillväxten påverkar geografin, och tvärtom, och hur fysisk planering kan skapa förutsättningar för att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin.

Människor blir allt mer beroende av att kunna pendla för att nå en attraktiv arbetsmarknad samtidigt som pendling är helt avgörande för en fungerande arbetskraftsförsörjning. Bra pendlingsmöjligheter är därmed en av de viktigaste faktorerna för att skapa god regional tillväxt. Pendlingen ökar också kraftigt. Strukturbilden för bebyggelsestruktur och pendling, figur 12, lyfter fram områden där utveckling av bostäder, service och näringsliv bör prioriteras, och visualiserar stråk där pendlingen redan idag är omfattande och kan komma att öka genom nyetablering av bostäder eller växande arbetsplatser. Att dagligen pendla långa sträckor med bil innebär både en klimatbelastning, en social belastning och hälsorisker som är större än om man förflyttar sig med hjälp av kollektivtrafik, cykel eller till fots. Därför finns det ett stort behov av att planera för hållbara transporter på regional nivå, och lokalisera framtida bebyggelse så att människor kan klara sitt vardagsresande utan att vara beroende av bilen.

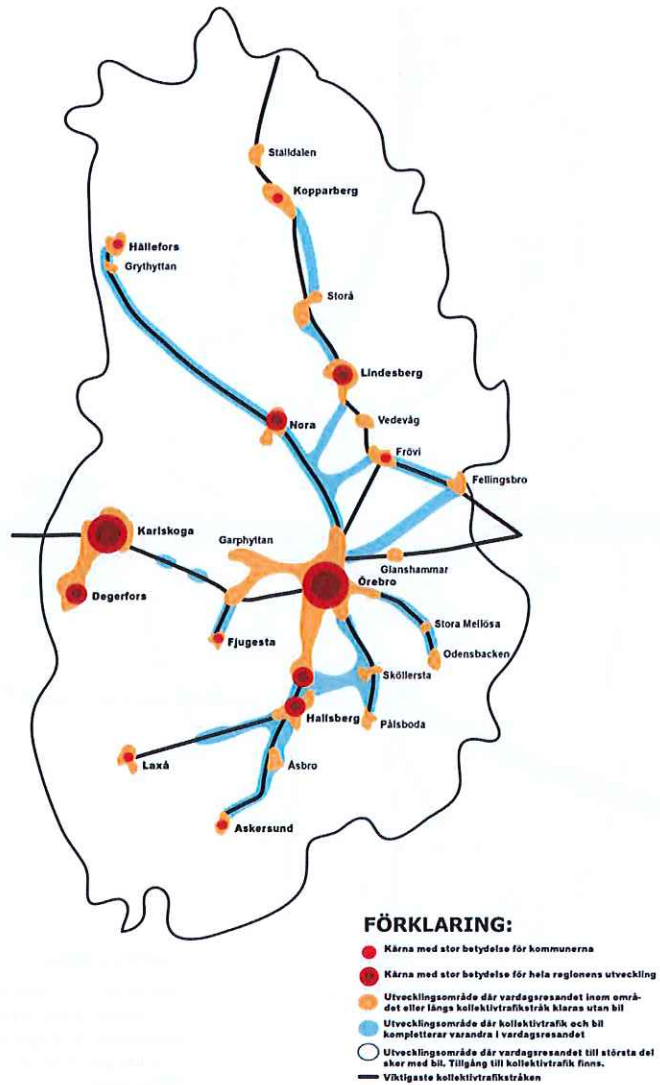
Regionen har ett antal kärnor av stor betydelse för utvecklingen av regionen som helhet. Gemensamt för kärnorna är att de har ett stort utbud av service, människor och en arbetsmarknad som växer. Inom de orange utvecklingsområdena kan vardagsresandet ske inom det egna området eller längs de svartmarkerade kollektivtrafikstråken med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Inom de blå områdena kan vardagsresandet ske genom en kombination av kollektivtrafik och bil. I de vita områdena kommer bilen att vara det viktigaste transportmedlet, även om alla kommer att ha viss tillgång till kollektivtrafik. Idag bor en mycket stor andel av regionens befolkning i de orange och blå områdena.

Ytterligare bebyggelse och verksamheter i dessa områden skapar goda förutsättningar för ett hållbart resande.

Kartorna i strukturbilderna för persontransporter, figur 13, och godstransporter, figur 14, lyfter fram de stråk där merparten av dagens transporter sker. Noderna visar viktiga knutpunkter där byte mellan transportslag eller omlastning sker. Stråk och noder är av stor regional betydelse och det är framförallt här som den goda tillgängligheten bör upprätthållas och förbättras genom utveckling av infrastruktur och kollektivtrafik. Detta ger bättre pendlingsmöjligheter och bättre förutsättningar för näringslivets transporter. Järnvägen bör prioriteras för att målen för effektiva och hållbara persontransporter ska nås. Örebroregionen är en av landets starkaste logistikregioner. Strukturbilden för godstransporter visar var det finns goda etableringsmöjligheter för logistikföretag och transportberoende näringsliv. Även här bör infrastrukturutvecklingen fokusera på fossilfria lösningar och en ökad andel godstransporter på järnväg.

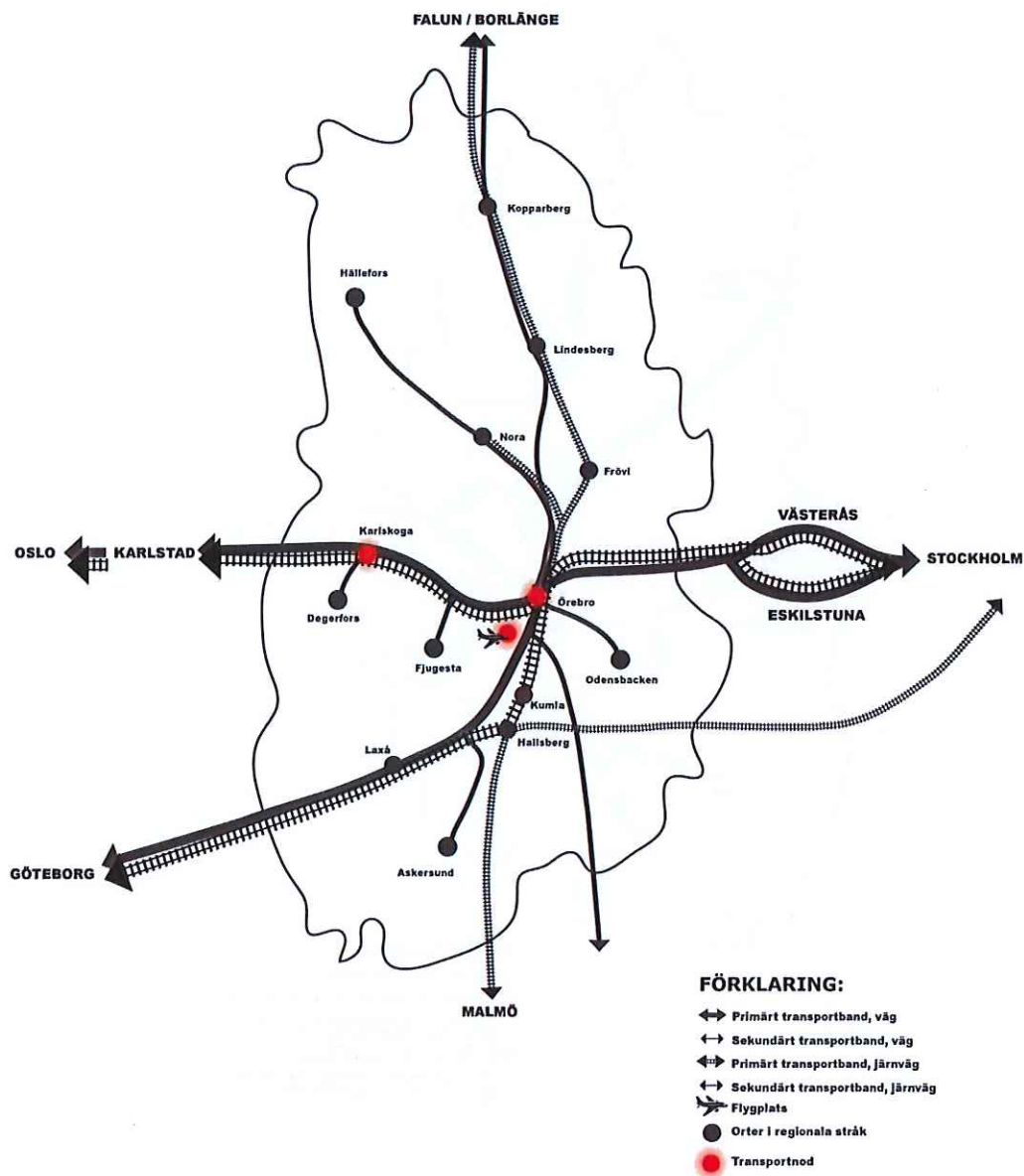
Goda förutsättningar för godstransporter och logistikverksamhet bör underlättas. Logistikbranschen har den fjärde största sysselsättningstillväxten i riket och Örebroregionen är rankad som Sveriges bästa logistikläge, efter Göteborgsregionen. Vi behöver utveckla och marknadsföra dessa goda förutsättningar i syfte att utveckla befintliga företag och locka nya företag att välja vår region framför andra. Den rumsliga strukturbilden för godstransporter, figur 14, innehåller en tydlig prioritering om var i regionen utveckling av logistikverksamhet bedöms ge störst regional nytta.

## BEBYGGELSESTRUKTUR & PENDLING



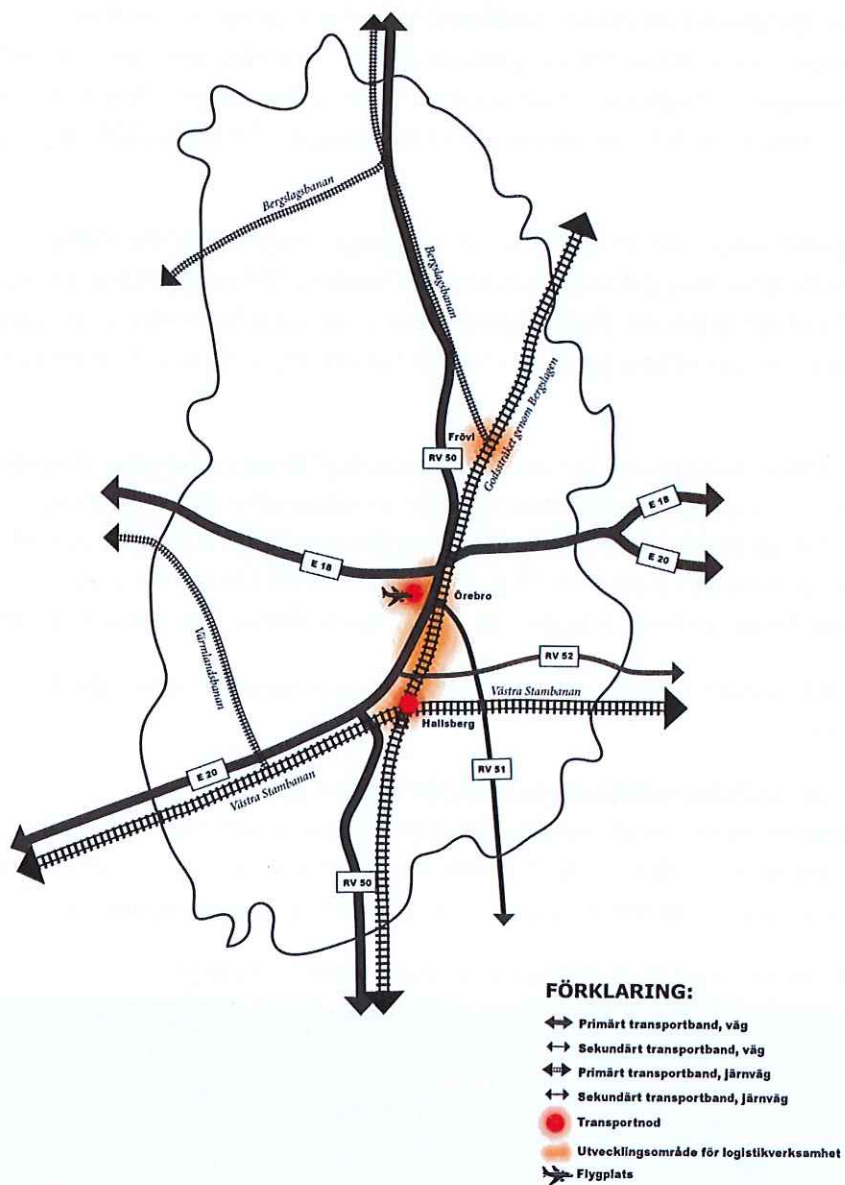
Figur 12: Strukturbild för hållbar bebyggelsestruktur och pendling i Örebro län, målbild bortom 2030 Källa: Regional utvecklingsstrategi för Örebro län, remissversion.

# PERSONTRANSPORTER



Figur 13: Strukturbild för persontransporter i Örebro län: Källa: Regional utvecklingsstrategi för Örebro län, remissversion.

## GODSTRANSPORTER



Figur 14: Strukturbild för godstransporter i Örebro län. Källa: Regional utvecklingsstrategi för Örebro län, remissversion.

### 3.4.2 Nationell cykelstrategi och cykelstrategi för Örebroregionen

I maj 2016 presenterade regeringen en nationell cykelstrategi som har till syfte att främja en ökad och säker cykling. Strategin innehåller bland annat fem prioriterade insatsområden:

- Lyft cykelns roll i samhällsplaneringen
- Öka fokus på grupper av cyklister
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur
- Främja en säker cykeltrafik
- Utveckla statistik och forskning

Regeringens främsta verktyg för att förverkliga strategin är regler, anslag, myndighetsstyrning samt forskning och utveckling och kommande regelförändringar har aviserats. Fram till dess avsätter regeringen ytterligare medel för att främja cyklingen. Behov av cykelinfrastruktur är till största delarna längs kommunal och regional infrastruktur och därmed kommuner 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, 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.

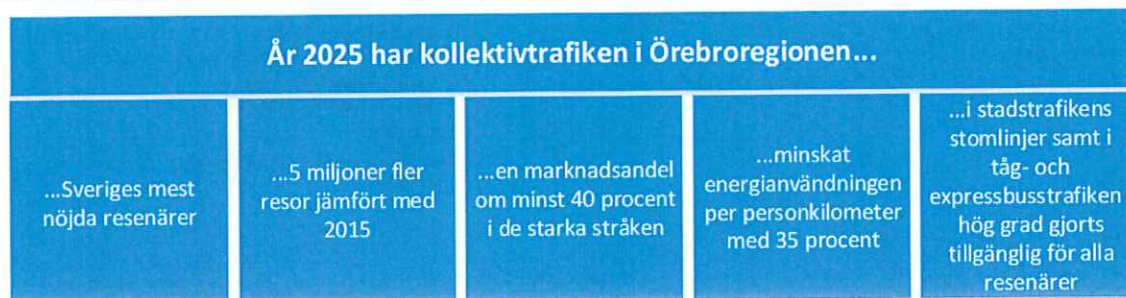
Målet är att bidra till en ökad cykling och att förbättra tillgängligheten med cykel till målpunkter som arbetsplatser, skolor, vård, service och fritidsaktiviteter i regionen. För att nå målet om en ökad cykling krävs att fokusering sker på det vardagliga resandet som bedöms ha störst potential för 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, t ex cykel och kollektivtrafik.

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

### 3.4.3 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län

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

De övergripande målen i trafikförsörjningsprogrammet framgår av figur 15.



Figur 15: 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
- Express- och regionaltåglinjer samt stomlinjer i stadstrafiken görs tillgängliga för alla resenärer.
- Påverkan – motivera fler resenärer att välja kollektivtrafiken framför bilen
- Samordna olika transportslag för en smidig resa dörr-till-dörr
- Alla invånare i länet ska ha tillgång till kollektivtrafik
- Energianvändningen per personkilometer ska minska med 35 procent.
- Konkurrenskraftiga restider jämfört med bil.

I trafikförsörjningsprogrammet liksom på många andra ställen konstateras att transporterna idag står för ungefär en tredjedel av koldioxidutsläppen och att det är viktigt att energiåtgången inom transportsektorn minskar för att det ska vara möjligt att nå målen om begränsad klimatpåverkan. Det effektivaste sättet att hantera denna utmaning är att ersätta så många bilresor som möjligt med kollektivtrafik, gång och cykel vilket förutsätter att dessa trafikslag är konkurrenskraftiga gentemot bilen. För att en kollektivtrafikresa ska vara konkurrenskraftig gentemot bilen krävs ofta att restiden med kollektivtrafik är kortare, detta för att kompensera för den tid resenären får lägga på anslutningsresor och väntetid. De restidskvoter som eftersträvas i trafikförsörjningsprogrammet är:

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

#### **3.4.4 Örebroregionens energi- och klimatprogram**

I energi och klimatprogram för Örebro län 2017-2020 finns mål för hur regionen ska effektivisera sitt energianvändande och bli klimatneutrala och resurseffektiva 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 så krävs flera olika typer av åtgärder för att uppnå dessa mål, bl.a. 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 förändrat användande av infrastrukturen för att uppnå hållbara transporter både för persontransporter och godstransporter. Eftersom tidigare beslutade åtgärder tar cirka hälften av medlen i anspråk under kommande planperiod betyder det i realiteten att hur resterande 500 miljoner används är det som kommer ha möjlighet att påverka användandet av infrastrukturen och att det är ännu viktigare att välja de åtgärder som har bäst effekt. De åtgärder som väljs kommer också genomföras under planperiodens senare del och därefter, mål och prioriterade funktioner har därför ett tidsperspektiv bortom planperioden.

Nedan formuleras ett övergripande mål för länstransportplanen, detta mål är en kondensering av de övriga mål som berör länsplanen samt resultatet från de dialogmöten som hållits under framtagandet av planen.

Planens mål följs av ett antal prioriterade funktioner som beskriver det önskade läget i transportsystemet på längre sikt och som 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 och ge underlag för att prioritera åtgärder och satsningar som kan bidra till att uppnå mål och planer på internationell, nationell och regional nivå. Utifrån tidigare beskrivet nuläge, utmaningar, relevanta målen och planer samt de inspel som kommit under planens framtagande har ett övergripande mål för 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.

#### Övergripande mål för länstransportplanen:

*Region Örebro läns mål med länstransportplanen är att tillgängligheten ska öka för att förbättra möjligheterna till vardagsresande och transport av gods samtidigt som klimatpåverkan ska minska.*

### 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 Örebro från övriga regionala kärnor
- Tillgänglighet i tvärförbindelser mellan regionala kärnor
- Tillgänglighet till regionala kärnor från det lokala omlandet
- Hållbart vardagsresande
- Framkomlighet för effektiva godstransporter.

#### **4.2.1 Tillgänglighet till 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 Örebro påverkar förutsättningar för kompetensförsörjning, tillgång till arbetstillfällen, utbildning, sjukvård och universitetssjukhuset, samhällelig service så som polis, skattekontor, banker samt utbud av kultur, nöjen, varor och tjänster. Tillgängligheten till Örebro är för stora delar av länet också av betydelse för tillgängligheten till Stockholm och andra nodstäder i de storregionala stråken eftersom fokus i systemanalysen ligger på att förbättra förbindelserna till Stockholm från nodstäderna.

#### **4.2.2 Tillgänglighet i tvärförbindelser mellan regionala kärnor**

Tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna mellan de regionala kärnorna 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 alla regionens kärnor har förutsättningar för en positiv utveckling med avseende på kompetensförsörjning, sysselsättning och bostadsmarknad.

#### **4.2.3 Tillgänglighet till regionala kärnor från det lokala omlandet**

För de som bor och/eller verkar på landsbygd och i mindre tätorter är tillgängligheten till de regionala kärnorna och det utbud och service som finns där avgörande för en fungerande vardag. Tillgängligheten till kärnorna 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 landsbygd.

#### **4.2.4 Hållbart vardagsresande**

Transportsystemet ska bidra till en hållbar utveckling enligt de tre hållbarhets perspektiven ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Ekologin sätter ramarna och hållbarhet uppnås när transportsystemet bidrar till att uppnå klimatmål och utsläppsmål. Den ökade tillgängligheten och utveckling av arbetspendlingen bör ske med kollektivtrafik och cykel som grund, detta ses som avgörande för att nå klimatmålet. För att åstadkomma sådan utveckling måste kollektivtrafik och cykel 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. Ett socialt hållbart transportsystem uppstår när det likvärdigt svarar mot alla gruppers behov och är trafiksäkert. Transportsystemet bidrar till en hållbar ekonomisk utveckling när det förser resenärer och näringsliv med framkomlig och trafiksäker infrastruktur som ger möjlighet till effektiva transporter.

#### **4.2.5 Framkomlighet för effektiva godstransporter**

Örebroregionen har ett strategiskt läge i Sverige och Skandinavien för godstransporter 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.

### **4.3 Länstransportplanens strategier**

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.

#### **4.3.1 Planera enligt fyrstegsprincipen**

För att nå satta mål inom miljö och klimat måste användandet av infrastrukturen förändras. Andelen kollektivtrafik och gång och cykel av det totala resandet måste öka och godstransporter måste effektiviseras. Planering enligt fyrstegsprincipen 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.

#### **4.3.2 Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag**

Fler måste välja att färdas till fots, med cykel eller kollektivtrafik för att vi ska kunna uppnå klimatmål och mål om hållbara transporter samt för att kunna möta den förestående trängselproblematiken. 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 trängselproblematik i infrastrukturen. Åtgärder som syftar till att öka andelen resande 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.

### **4.3.3 Prioritera åtgärder i de regionala stråken**

I den regionala utvecklingsstrategin presenteras ett antal strukturbilder med de viktigaste stråken för kollektivtrafik, persontransporter och godstransporter. Investeringar i regional transportinfrastruktur bör i första hand ske i dessa stråk. I andra hand bör de ske i de kompletterande mellankommunala stråk som identifierats under framtagandet av länstransportplanen, se figur 26. Bedömningen är att satsningar i dessa stråk har störst effekt och betydelse för den regionala utvecklingen, därför bör de största enskilda satsningarna och större mängden mindre åtgärder ske i eller i anslutning till dessa stråk. För att åstadkomma tillgänglighet och hållbarhet i dessa stråk krävs åtgärder för minskade restider, ökad andel resande och transporter med hållbara trafikslag, ökad kapacitet samt förbättrad trafiksäkerhet.

### **4.3.4 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.

### **4.3.5 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 t.ex. förbättrar möjligheten att flytta över gods från väg till järnväg. Vissa flöden kommer dock även fortsättningsvis hanteras effektivast på lastbil och det är därför viktigt att även väginfrastrukturen är robust, har hög framkomlighet, är trafiksäker och ger möjlighet till så miljöeffektiva vägtransporter som möjligt. Förutsättningar för effektiva godstransporter skapas att i första hand genom att fokusera på investeringar i de stråk som identifierats i strukturbild för godstransporter i den regionala utvecklingsstrategin. Åtgärder för att förbättra och bibehålla god framkomlighet för godstrafiken samt åtgärder för att bidra till att andelen gods på miljövänliga trafikslag, framförallt järnväg, ökar är därför prioriterade. Åtgärderna ska också bidra till att öka konkurrenskraften för logistiknäringen som helhet och att stärka regionens logistikläge.

## 5 Tillstånd och brister

### 5.1 Tillgänglighet

*Detta avsnitt kommer utvecklas under och efter remisstiden då resultat från pågående resvaneundersökning kommer*

Begreppet tillgänglighet beskriver människors förutsättningar att nå olika funktioner i samhället, det kan vara arbete, utbildning, daglig service, vård, omsorg, fritidssysselsättningar etc. För de allra flesta påverkas tillgängligheten främst av avstånd, färdmedel och restid men för de med en funktionsvariation finns ytterligare krav på infrastrukturen för att den ska vara användbar och skapa tillgänglighet. Tillgänglighet kan också skapas genom såväl fysiska åtgärder som genom åtgärder för att skapa tillgänglighet utan transporter, t.ex. genom att möjliggöra distansarbete eller distansstudier i större utsträckning. I detta avsnitt görs en beskrivning av olika aspekter av tillgänglighet i Örebro län.

#### 5.1.1 Tillgänglighet till arbete, utbildning, sjukvård

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



### 5.1.1.1 Med bil, buss och tåg

Tillgänglighet kan beskrivas på olika sätt, bl.a. genom restider och restidskvoter mellan personbil och andra trafikslag. I tabell 1 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 1.** Restidskvoter bil, buss och tåg mellan Örebro och övriga regionala kärnor. Källa: resrobot.se samt körtid med bil enligt google maps.

Till	Från	Minuter			Avstånd Km	Restidskvot		Medelhastighet		
		Bil	Buss	Tåg		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		56,1	1,60		75	48	
	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 ser vi att en bilist kan nå regionens centrala arbetsmarknad inom 40 minuter om utgångspunkt är någon av de sex kommunerna Kumla, Fjugesta, Hallsberg, Nora, Karlskoga, Lindesberg eller Laxå. Med buss gäller detta endast Fjugesta och med tåg kan en resenär nå Örebro inom 40 min från kommunerna Kumla, Ljusnarsberg, Hallsberg och Lindesberg. Tågen har den högsta medelhastigheten och klart lägst hastighet har busstrafiken i länet Jämfört med de restidskvoter som eftersträvas i trafikförsörjningsprogrammet finns en brist i restid med kollektivtrafiken mellan Örebro och kärnorna Laxå, Kopparberg, Hällefors, Degerfors och Fjugesta.

Restidskvoten beskriver dock endast nuläget och förhållandet mellan restid med bil och restid med buss eller tåg, det beskriver inte vilken potential till minskad restid som finns. Sett till medelhastighet i de olika relationerna kan det konstateras att det finns god potential att minska restiden om medelhastigheten kan ökas. För att uppnå klimatmål och mål om att öka kollektivtrafikens andel av transporterna så bör fokus vara att minska restider med kollektivtrafiken och stärka dess konkurrenskraft gentemot bilen.

Ett annat sätt att mäta tillgänglighet kan vara att titta på tillgången till kollektivtrafik i form av avstånd till närmaste hållplats och utbud av kollektivtrafik. I en utredning av kollektivtrafik på landsbygd konstaterades att 91procent av länets invånare bor inom 1,5kilometer(fågelvägen) från en hållplats med minst 5 turer i vardera riktning per vardag, 81procent av länets invånare bor inom 1,5 kilometer (fågelvägen) från en hållplats med minst 10 turer i vardera riktningen per vardag.

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

#### **5.1.1.2 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 de som vill cykla från en tätort till en annan, de är då hänvisade till att cykla på bilvägen eller på mindre småvägar som ofta inte går den genaste vägen. I cykelstrategin för länet prioriteras cykelstråk för arbetspendling, skolpendling och serviceresor, satsningar på dessa stråk kan dock även gynna de som cyklar för fritidsresor. Cykeln kan också vara ett medel för att skapa tillgänglighet i ett hela resan perspektiv där cykel kombineras med kollektivtrafik, gång och i vissa fall bil.

#### **5.1.1.3 Digitaliseringens effekter på tillgänglighet**

Digitaliseringen kommer att påverka såväl resmönster som transporter. I Örebro län har i nuläget 75 procent tillgång till snabbt bredband från fasta punkter. Detta utgör en bra grund för vidare utbyggnad av den mobila digitala infrastrukturen i länet, och för att nå det nationella målet<sup>[1]</sup> 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 både genom att fler får tillgång till resurser så som till exempel skola och sjukvård utan att behöva förflytta sig fysiskt. Det ökar också tillgängligheten till varor och tjänster då inköp och beställningar kan göras via e-handel framför att besöka fysiska butiker. För att kunna genomföra en digital transport framför att genomföra en fysisk krävs en vidareutbyggnad av den digitala infrastrukturen i form av tillgång till bredband. 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 även i framtiden kommer merparten av arbetstagarna inte 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 s.k. ITS-lösningar så som variabla hastigheter, varningssystem för bl.a. köer och olyckor, signalprioritering för kollektivtrafik och cyklisterna med mera. Sådana lösningar kan innebära att t.ex. restider varierar över dygnet beroende på variation i hastighet men kommer troligen leda till effektivare användning av infrastrukturen.

### **5.1.2 Tillgänglighet och bostadsmarknad**

Kommunikationer, restider och tillgång till kollektivtrafik är en faktor för att befintligt bestånd av bostäder och nyproduktion ska bli attraktivt för boende. Infrastrukturinvesteringar kan påverka bostadsmarknaden och nyproduktionen av bostäder om åtgärder i infrastrukturen påverkar platsens

---

<sup>[1]</sup> <http://www.regeringen.se/informationsmaterial/2016/12/sverige-helt-uppkopplat-2025---en-bredbandsstrategi/>

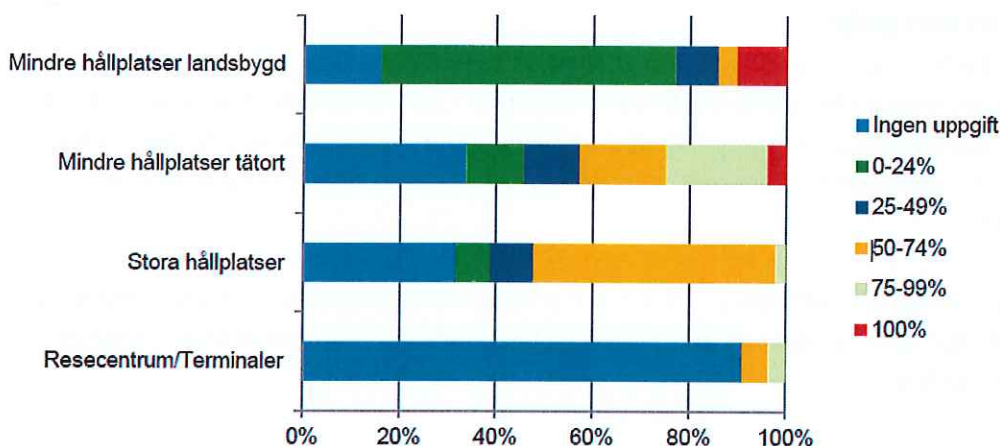
attraktivitet genom till exempel restidsförbättringar och förbättrat utbud av kollektivtrafik. Genom att öka tillgängligheten till bostadsmarknaden påverkas arbetsmarknad, utbildningsmöjligheter, integration och den sociala hållbarheten positivt. Den regionala utvecklingen kan hämmas om ett lågt utbud av bostäder gör att människor får svårt att flytta dit jobben finns, eller att studera vid framför allt universitet och högskolor. Kommunikationer är dock inte den enda faktor som påverkar bostäders attraktivitet, de måste även kombineras med kommersiell service och väldfärdstjänster.

Restidsförbättringar för personbilar kan påverka bostadsbyggandet positivt men ett ökat resande med personbil är inte hållbart vare sig på kort eller på lång sikt. Fokus bör därför vara investeringar för att öka attraktiviteten hos de hållbara trafikslagen för att lägga grunden för ett hållbart resande när människor flyttar till en plats eller för att förändra resandebeteende hos en befolkning. Genom tydliga prioriteringar av trafikslagen kollektivtrafik och cykel kan man också få fler att välja dem. Nya områden för bostäder bör också läggas i anslutning till kollektivtrafik och infrastruktur för cykel bör byggas före eller i samband med att bostäderna byggs. Genom en hållbar stadsplanering kan vi skapa fler bostäder, minskad segregation, minskad klimatpåverkan, ökad jämställdhet, bättre levnadsförhållanden och en bättre vardag för många.

På flera ställen i länet finns potential för ökat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen, särskilt i länets orter med järnvägsstation. Örebro kommun är en av de städer i landet som bygger 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-Mälarenregionen. I stationsorterna Lindesberg, Frövi, Kumla, Hallsberg, Laxå med flera finns potential till ökat bostadsbyggande och utveckling av det kollektivtrafiknära läget. 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.

### **5.1.3 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, dvs. allas möjlighet att ta sig fram i transportsystemet kan man kolla på infrastrukturen vid hållplatser och i vilken utsträckning de uppfyller samtliga tillgänglighetskrav. I figur xx 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 17. 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 utformade på ett säkert sätt påverkar allas möjlighet att välja dessa trafikslag men kanske särskilt barn, äldre och funktionsvarierades möjlighet att självständigt använda transportsystemet.

#### 5.1.4 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. Det i sin tur skapar nya arbetstillfällen.

Det som krävs är bra tillgänglighet för långväga godsflöden till och från regionen (t ex järnvägstrafik, flygfrakt och motorvägarna över länsgränserna) och bra tillgänglighet på väg inom regionen både på landsbygden och i tätorterna. 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 men också till trängsel på infrastrukturen i Örebro län.

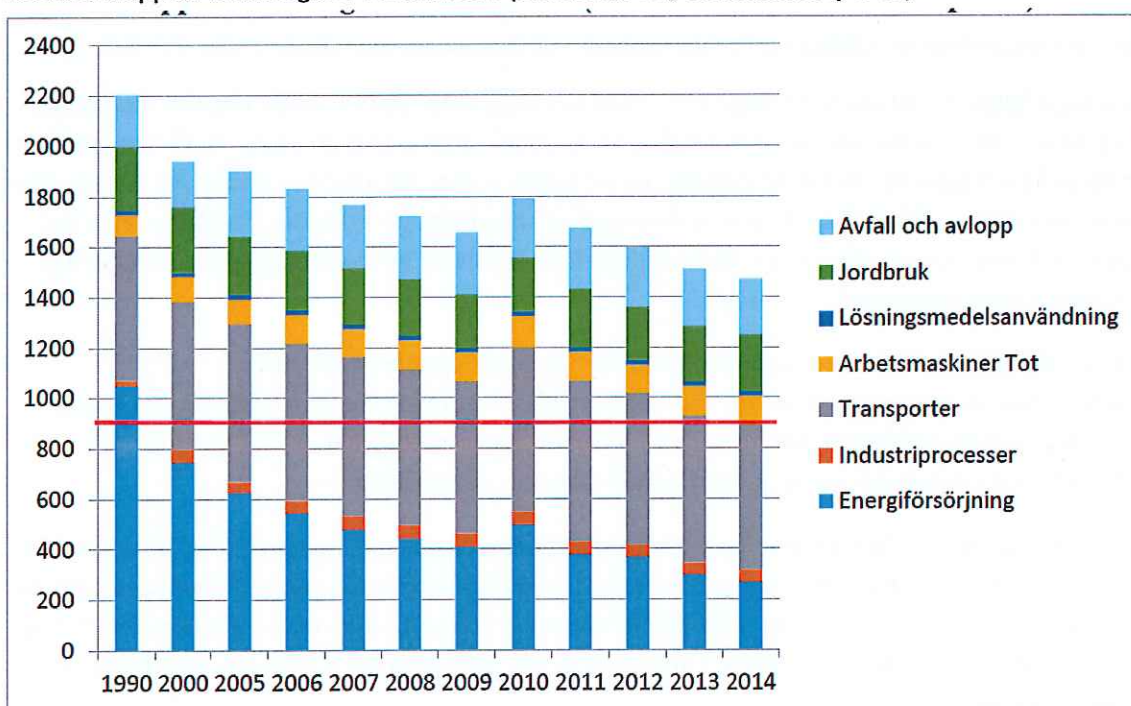
Hallsberg är Sveriges viktigaste järnvägsnav för godstrafiken. En fjärdedel av alla vagnar som rangeras i Sverige rangeras här och volymerna ökar. Det är viktigt att rangerbangården även i framtiden har kapaciteten att klara av efterfrågan. Ett annat sätt att öka kapaciteten på järnvägen är att köra längre godståg. I Danmark bygger man redan nu för tåg som är upp till 1000 meter långa. Rangerbangården i Hallsberg borde anpassas så att 1000 meter långa godståg kan hanteras.

## 5.2 Klimat och miljö

Transporter står för cirka 40 procent av Örebro läns koldioxidutsläpp. Transportsektorns utsläpp domineras av utsläppen från vägtrafik och bilar och lastbilar är det dominerande färd sättet för såväl persontransporter som gods. Mängden utsläpp av växthusgaser från godstransporter beror i hög grad på vilket transportslag som används. Järnväg och sjöfart har en lägre klimatpåverkan än vägtransporter.

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 CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per år)



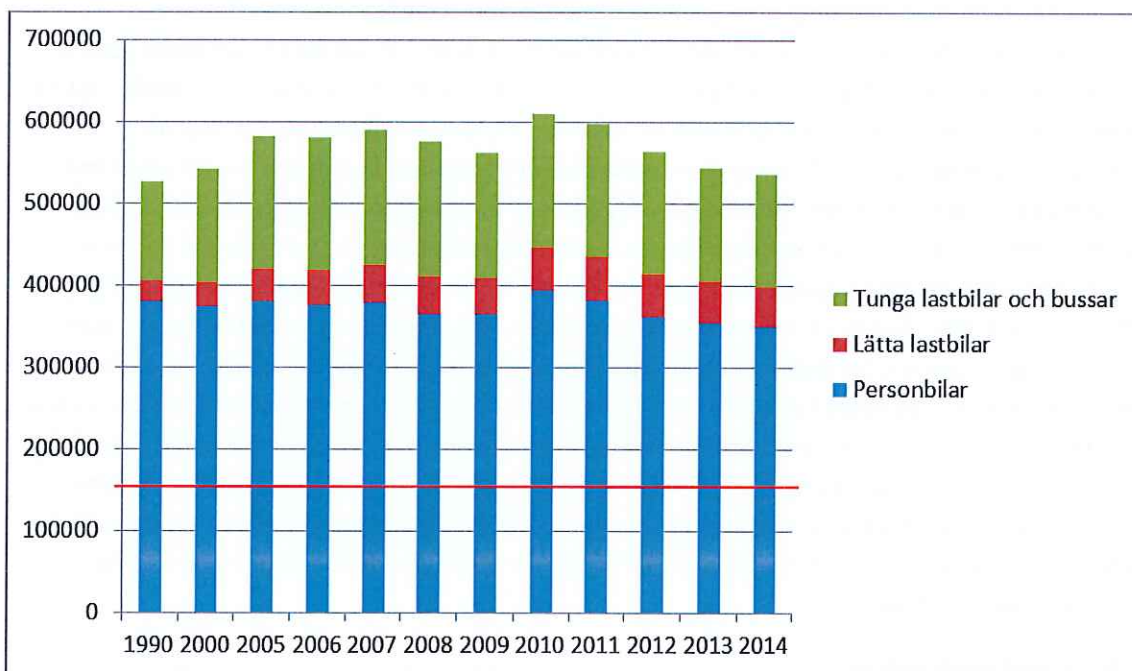
Figur 18. Totala utsläpp av växthusgaser i Örebro län. Den röda linjen anger målet för 2030, efter 60 procents sänkning av utsläppen från 2005 års nivå (760 tusen ton/år). Källa: SCB

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 procents 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 färd sättet för såväl persontransporter som gods, se Figur 14. Transportsektorn har inte minskat sina klimatpåverkande utsläpp i samma utsträckning som exempelvis energisektorn.

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

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 19: 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 över avstånd kortare än 5 kilometer. Det finns en viss potential att minska personbilarnas klimatbelastning genom en övergång till elbilar. Ur ett strikt konsumtionsperspektiv är klimatnyttan med elbilar tydlig, då de är helt emissionsfria. Men om man därtill adderar produktionsperspektivet så kvarstår närmare 50 procent av utsläppen med elbilar, förutsatt att de drivs med grön el. Om de istället drivs med fossilt framställd el är klimatnyttan marginell i förhållande till en konventionell fossildriven bil.

Energianvändning ur ett konsumtionsperspektiv behöver minska med 60 procent till 2050. Detta skulle innebära att energianvändningen för den genomsnittliga invånaren i Sverige skulle komma att ligga på samma nivå som det globala genomsnittet per person 2050.

Olika samhällssektorer har emellertid olika möjligheter att minska sin energianvändning. Exempelvis visar studier av priselasticitet att flygresors andel av samhällets energianvändning sannolikt kommer

att öka, även om beskattningen av flyget skulle höjas till samma nivå som gällde för Sveriges vägsektor år 2013.

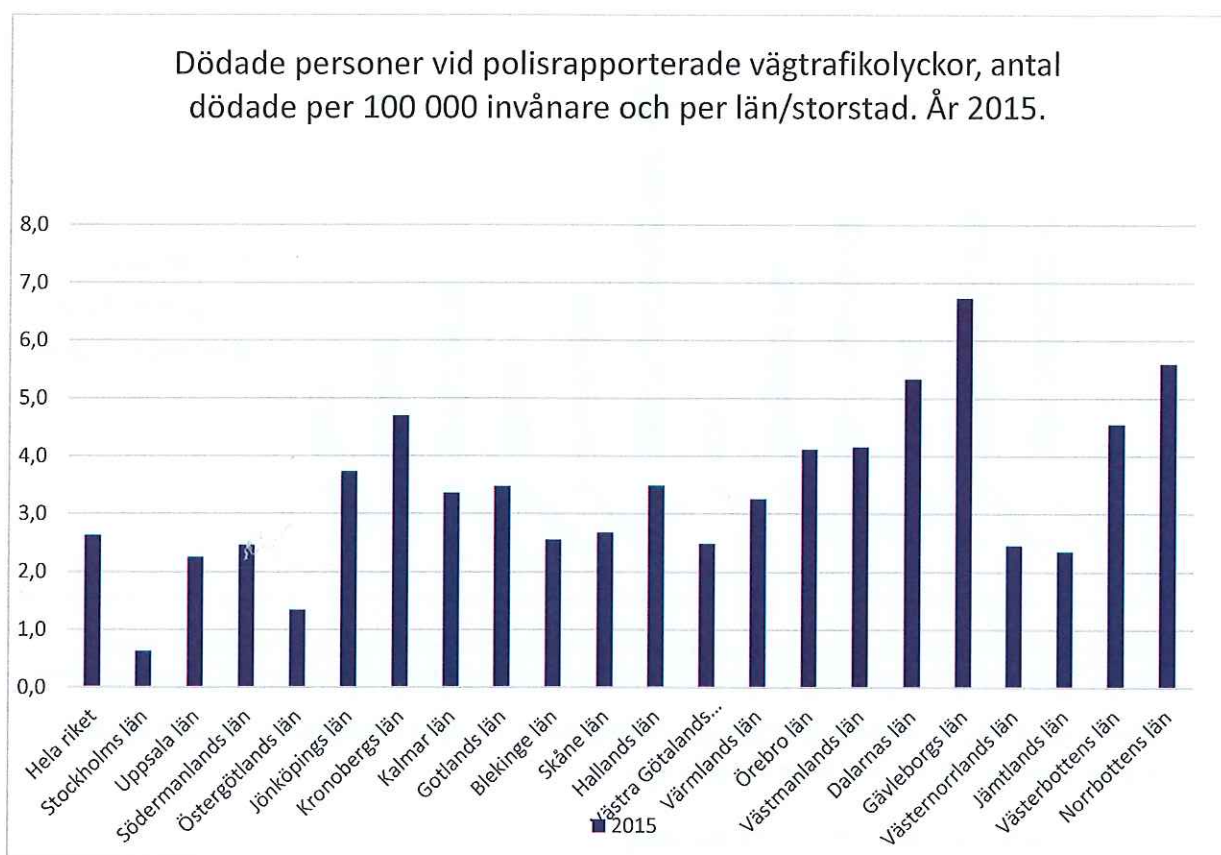
För att vi ska nå klimatmålen bör energianvändningen per capita minska med 50procent för bebyggelsen och med 75procent för de kortväga transporterna. Anledningarna till att transporterna får ett tuffare mål än bebyggelsen är flera. Bland annat att bebyggelsestocken är mycket trögföränderlig och potentialen för energieffektivare fordon är avsevärd. Dessutom finns potential att ersätta en del energiintensiva resor med mer energieffektiva färdmedel eller virtuella möten.

Vi kan förvänta oss att resandet kommer att öka i framtiden, men det är inte helt enkelt att avgöra hur mycket. Utifrån studier med olika framtidsscenarier, 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 stor överflyttning till elbilar. 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 sker 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.

## **5.3 Trafiksäkerhet**

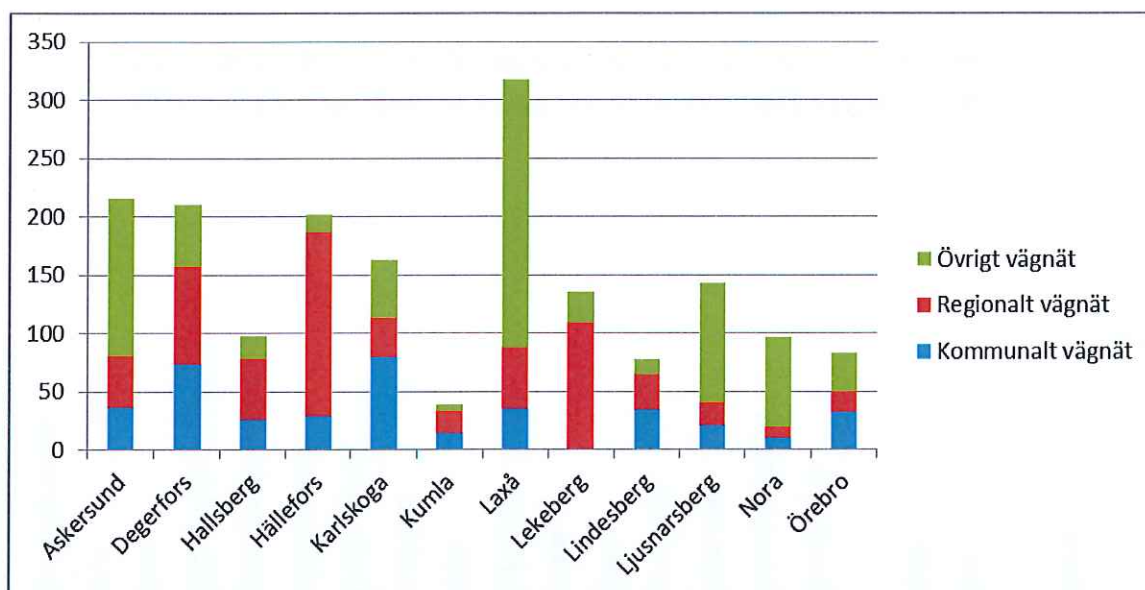
### **5.3.1 Olycksstatistik**

När det gäller trafikolyckor så ligger regionen på sjunde plats i landet är det gäller omkomna i trafiken 2015 fördelat på antalet invånare.



Figur 20: Dödade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare och per län/storstad. År 2015. Källa: Trafikanalys.

Degerfors och Karlskoga kommun har flest omkomna/allvarligt skadade på det kommunala vägnätet, mätt per 100 000 invånare. Hällefors och Lekebergs kommun har flest omkomna/allvarligt skadade på det regionala vägnätet. Laxå och Askersunds kommun har mest omkomna/allvarligt skadade på det övriga vägnätet. Det handlar då främst om det nationella vägnätet som passerar dessa två kommuner.



Figur 21: Antal dödade och allvarligt skadade per 100 000 invånare på det kommunala, regionala vägnätet i länets kommuner Källa: Strada (uttag 18/4 2017 avseende olyckor kända av polis och/eller sjukvård) och SCB (egen bearbetning)

Mellan 2011 och 2016 dödades 42 personer i trafiken i Örebro län. Allvarliga olyckor och dödsfall med motorfordon har framförallt inträffat längs:

- Väg 50 mellan Askersund och Hallsberg
- E20 och E18
- Väg 205 mellan Laxå och Degerfors
- Väg 204 mellan Fjugesta och Lanna
- Väg 207 mellan Örebro och Odensbacke
- Väg 207 och 51 mellan Örebro och Kvarntorp
- Väg 50 norrut från Örebro

Därutöver har ett antal allvarliga olyckor inträffat inne i Örebro samt i Karlskoga och Hallsberg. Länsplanens ansvarsområde inom trafiksäkerhet är framför allt de regionala vägarna, t ex väg 204, 205 och 207.

Under åren 2011-2016 inträffade 1687 allvarliga olyckor i länet som kom till polisens eller sjukvårdens kännedom, i dessa trafikolyckor omkom/skadades svårt totalt drygt 2270 personer. Av dessa inträffade 17 procent på det regionala vägnätet och knappt varannan olycka inträffade på det kommunala vägnätet<sup>7</sup>. I olyckor på regionalt vägnät omkom/skadades svårt 476 personer varav var tredje var en man. Totalt omkom eller skadades drygt 1650 personer i trafikolyckor på det statliga vägnätet under perioden 2011-2015 om man även räknar in de som skadades lindrigt men exklusive de som hade okänd skadegrad. Av dessa 1650 skadade/omkomna var 38 procent kvinnor.

<sup>7</sup> Var femte olycka hade okänd position. De allra flesta var cykel- eller fotgängarolycka vilket indikerar att de skedde på kommunal väg.

Tabell 2: Antal omkomna och allvarligt skadade på länets vägar Källa: Strada (uttag 18/4 2017 avseende olyckor kända av polis och/eller sjukvård)

År	Antal omkomna (Män/kvinnor)	Antal allvarligt skadade (Män/kvinnor)
2011	13 (13/-)	23 (14/9)
2012	9 (6/3)	41 (25/16)
2013	7 (6/1)	38 (22/16)
2014	12 (9/3)	36 (18/18)
2015	12 (9/3)	47 (25/22)
2016	7 (6/1)	68 (44/24)
<b>Summa</b>	<b>42</b>	<b>218</b>

Trafiksäkerhetssituationen har fluktuerat den senaste sexårsperioden. Flest dödsfall har inträffat på det regionala vägnätet, drygt hälften av alla. Däremot skadas flest allvarligt på det kommunala vägnätet (37 procent). Knappt var fjärde allvarlig skada sker på det regionala vägnätet.

I olyckor som inträffade på sträcka omkom 36 personer och 164 skadades svårt. I korsningsolyckor omkom 5 personer och 55 skadades svårt. Bland oskyddade trafikanter omkom två personer och 15 skadades svårt. Utöver dessa skadades en person svårt som bussresenär. I GCM-olyckor (gång, cykel eller moped) var det drygt en fjärdedel av de som omkom eller skadades svårt kvinnor.

**Tabell 3:** Antal dödade och svårt skadade uppdelat på sträcka, korsning, kön och trafikantkategori. Källa: Strada (uttag 18/4 2017 avseende olyckor kända av polis och/eller sjukvård)

Sträcka		Kvinna		Kvinna Summa	Man		Man Summa	Totalsumma
		Död	Svårt skadad		Död	Svårt skadad		
		Personbil	6	42	48	22	77	
Lastbil	0	2	2	2	10	12	14	
Buss					1	1	1	
MC		4	4	4	12	16	20	
GCM		4	4	2	9	11	15	
Övriga					3	3	3	
Summa		6	52	58	30	112	142	200

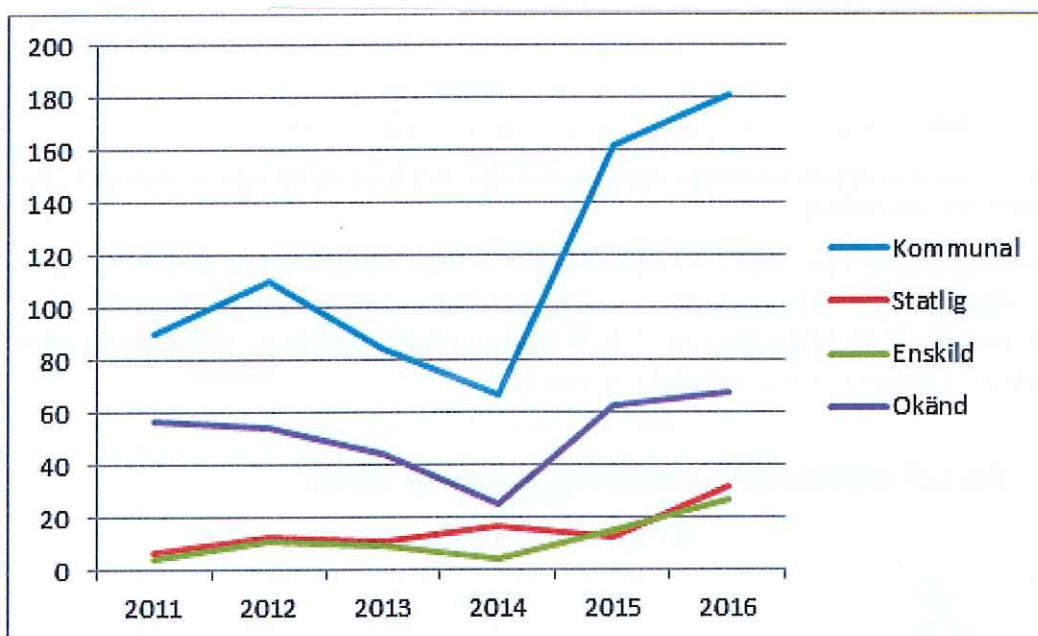
Korsning		Kvinna		Kvinna Summa	Man		Man Summa	Totalsumma
		Död	Svårt skadad		Död	Svårt skadad		
		Personbil	1	18	19	3	19	
Lastbil	0	0	0	0	3	3	3	
Buss								
MC					5	5	5	
GCM		3	3	1	7	8	11	
Övriga								
Summa		1	21	22	4	34	38	60

Under perioden 2011-2016 skadades totalt 2020 personer och av dessa var det knappt 60 procent fotgängare och cyklister. Det är fler kvinnor än män som skadas som oskyddad trafikant (fotgängare/cyklist). Knappt 60 % av alla skadade som fotgängare eller cyklist är kvinnor. På statligt vägnät är det dock tvärtom. Där är det knappt 60 % män som skadas men det inträffar färre antal skador på det statliga vägnätet. Flest antal skador inträffar på det kommunala vägnätet, mycket beroende på att exponeringen är som störst på det vägnätet.

Tabell 4: Totalt antal skadade fotgängare och cyklister samt andel skadade per väghållare. Källa: Strada, uttagsdatum 2017-04-18.

	Totalt	Statligt <sup>[1]</sup>	Kommunalt <sup>[2]</sup>	Enskild	Okänd <sup>[3]</sup>
<b>Summa</b>	1168	8%	59%	6%	27%
- kvinnor	679	6%	63%	6%	25%
- män	486	11%	54%	6%	29%
- osäkert	3	0%	67%	33%	0%

Trenden är att antalet oskyddade trafikanter som skadas i länet är stigande.



Figur 22: Antal skadade fotgängare och cyklister åren 2011-2016. Källa Strada (uttagsdatum 2017-04-18), egen bearbetning

### 5.3.2 Måluppfyllelse inom trafiksäkerhet i länet

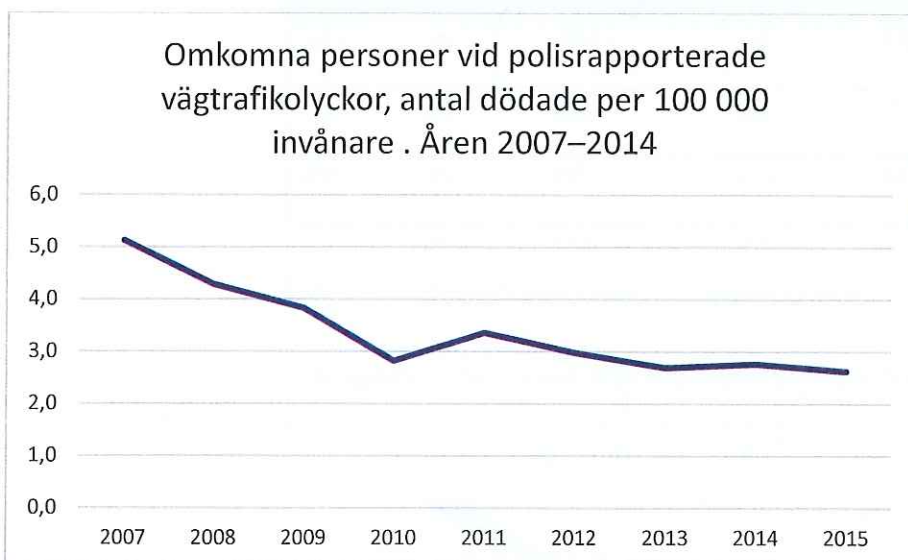
Det långsiktiga målet för vägtrafiksäkerhet är att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken (Nollvisionen). I det långsiktiga arbetet med Nollvisionen har etappmål formulerats. Etappmålet för vägtrafik är fastställt i regeringens proposition Mål för samhällets resor och transporter (prop. 2008/09:93). Målet uttrycks som att antalet dödade ska halveras från 2007 till 2020 och antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel under samma period (Trafikverket, 2014). Gällande

<sup>[1]</sup> Inklusive de som varit svåra att klassificera på det statliga., dvs kodat statlig i kombination med kommunal och/eller enskild väghållare.

<sup>[2]</sup> Inklusive de som varit svåra att klassificera på det kommunala., dvs kodat kommunal i kombination med enskild väghållare

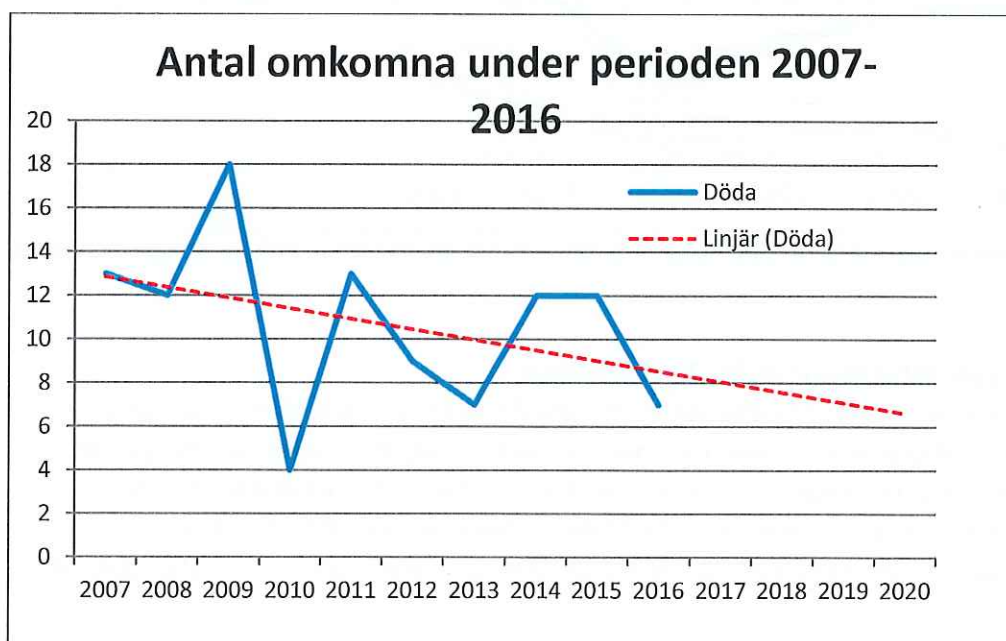
<sup>[3]</sup> Avser oftast GC-vägar, torg eller likande som inte kan hänföras till en viss väg.

antalet döda per 100 000 invånare så har Örebro nästan halverat antalet dödsoffer i trafiken. 2010 togs emellertid suicidfall bort från statistiken vilket gör att nivåerna efter 2010 automatiskt är lägre än värdena före.



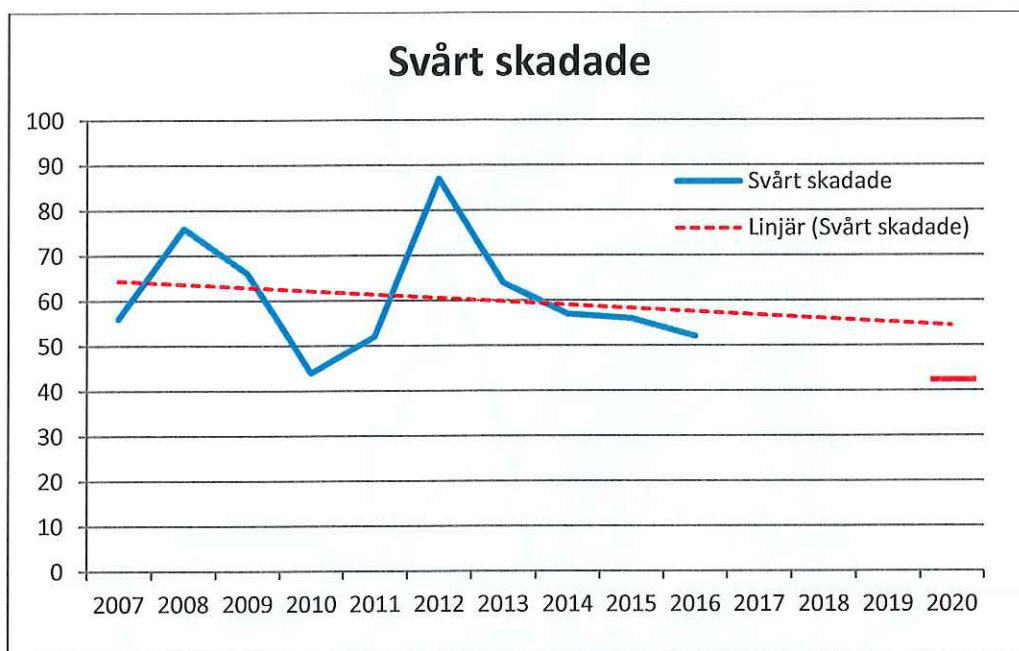
Figur 23: Omkomna personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor, antal dödade per 100 000 invånare . Åren 2007–2014. Källa: Trafikanalys, egen bearbetning.

Nedbrytning av etappmålet på län (antalet omkomna ska halveras från 2007 till 2020) visar att aktörerna i regionen är på rätt väg vad gäller minskning av antalet omkomna i vägtrafiken. Om trenden för perioden 2007-2016 håller i sig till 2020 halveras antalet dödsolyckor i länet jämfört med 2007 (röda linjen i figuren nedan är en enkel trendlinje).



Figur 24: Antal omkomna i Örebro län under perioden 2007-2016. Källa: Strada (uttag 22/5 2017 polisrapporterade olyckor samt egen bearbetning)

När det gäller etappmålet för de allvarligt skadade i vägtrafiken finns en hel del kvar att göra. Antalet allvarligt skadade fluktuerar men visar sammantaget på en långsam förbättring. Trenden visar dock att regionen inte når etappmålet 2020. Det bör poängteras både vad gäller etappmålet för omkomna och allvarligt skadade att dessa inte finns nedbrutna på regional nivå. I denna beskrivning utgår vi från olycksdata 2007.



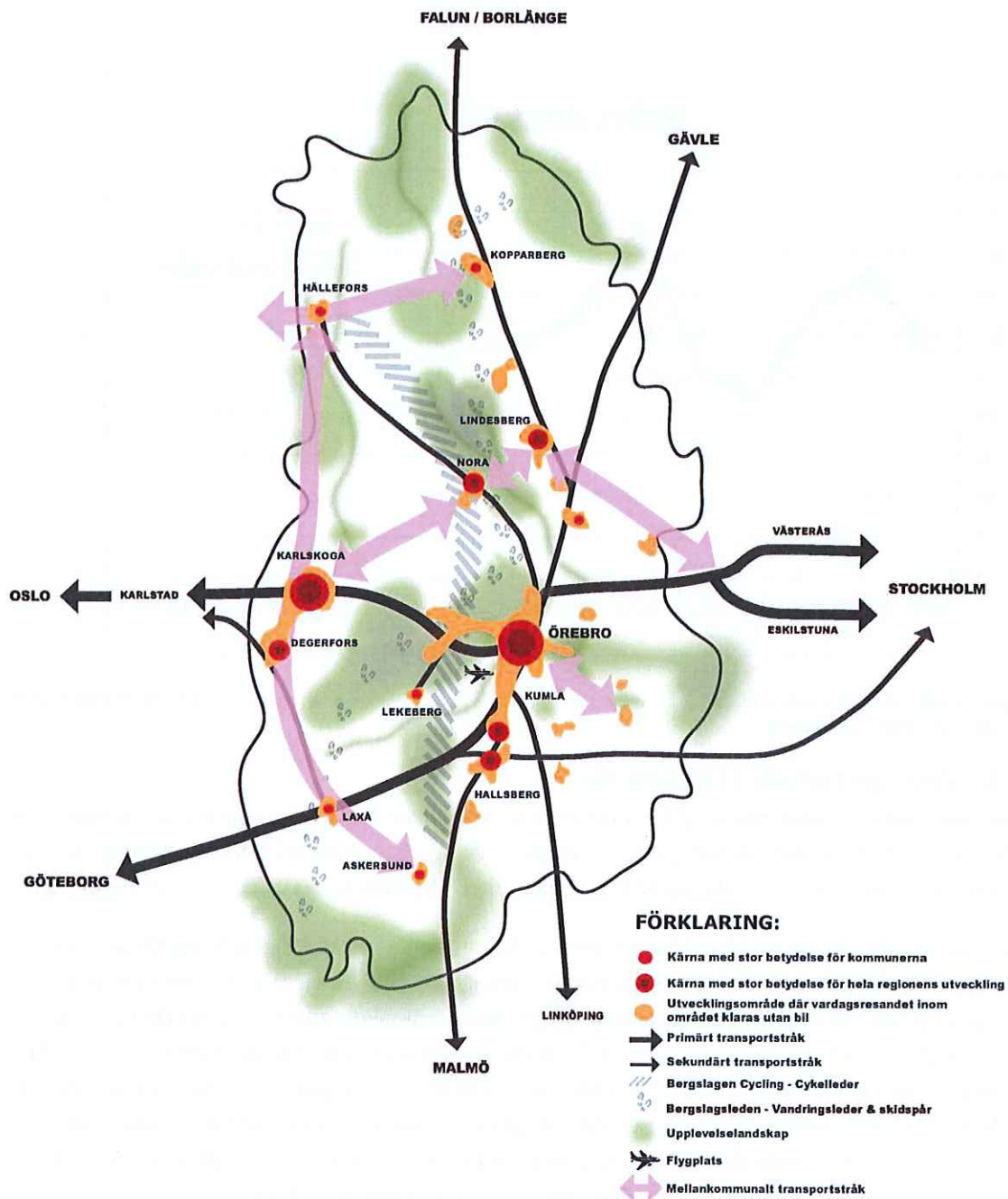
Figur 25: Svårt skadade i trafikolyckor i länet under perioden 2007-2016. Källa: Strada (uttag 22/5 2017 polisrapporterade olyckor samt egen bearbetning)

## 5.4 Transportstråk i Örebro län

I den regionala utvecklingsstrategin har ett antal strukturbilder tagits fram som illustrerar regionens viktigaste stråk för kollektivtrafik, persontransporter och godstransporter. I arbetet med att ta fram länstransportplanen har ytterligare ett fåtal stråk som kompletterar dessa identifierats (figur 19).

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 deras funktion, infrastruktur och identifierade större brister i förhållande till de aspekter som påverkar tillgängligheten och hållbarheten i stråken. Som större brister räknas allt där lösningen kan tänkas kosta mer än 25Mkr.

# SAMLINGSKARTA FÖR REGION ÖREBRO LÄN



Figur 26: Samlingskarta för strukturbilder från Region Örebro läns regionala utvecklingsstrategi med mellankommunala förbindelser. Källa: Regional utvecklingsstrategi för Örebro län, remissversion, egen bearbetning.

### 5.4.1 (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 persontransporter från Örebro till Stockholm går via Västerås men även förbindelsen via Eskilstuna är viktig, speciellt för möjligheten att åka direkttåg till Arlanda utan byte i Stockholm. Både Mäljarbanan 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 Mäljarbanan och Svealandsbanan i samma sträckning. Västerut från Örebro saknas direkt järnvägsförbindelse mot Karlstad och vidare mot Oslo. 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. Godstrafiken på järnvägen mellan Hallsberg och Oslo har vuxit väldigt snabbt de senaste åren.

#### Infrastruktur

Mäljarbanan är enkelspårig Örebro-Kolbäck. Svealandsbanan ansluter till Mäljarbanan 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.

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 110km/h.

#### 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 100km/h.
- Trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem på E18 genom Karlskoga
- Restids- och trafiksäkerhetsbrist väg 204 Fjugesta-Lanna.
- På delar av stråket finns behov av separat cykelväg.
- Bristande framkomlighet för bussar från E18 in till Örebro Resecentrum.

#### 5.4.2 (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 regionalstågtrafiken i Örebro län och arbets- och studiependling till och från Laxå, Hallsberg och Kumla mot Örebro. Stråket fyller också en viktig funktion för järnvägstransporter från Göteborg och Göteborgs hamn till Hallsberg och Stockholm. I Hallsberg samlas gods från norra delarna av landet upp för vidare transport mot Göteborg och Centraleuropa. Hallsberg är Nordeuropas största rangerbangård och av betydelse för godstransporter på järnväg för hela Sverige och Skandinavien.

En stor del av vägtransporter mellan norra Sverige/ Storstockholm och Göteborg nyttjar E20 som har en viktig funktion för interregionala och regionala transporter. Längs stråket finns en stor del av landets fordonsindustri och underleverantörer till fordonsindustrin. Stråket har även regionala funktioner som transportsstråk för bland annat Laxå, Hallsberg och Kumla för resor och transporter till och från 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. Regionens samfinansierade del av utbyggnaden i gällande länstransportplan 2014-2025.

##### Större brister

- Kapacitetsbrist på järnvägen.
- Trafiksäkerhetsproblem Laxå bangård/station.
- Kumla bangård, kapacitets och trafiksäkerhetsbrist.
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid resecentrum Örebro
- Bristande kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid södra station i Örebro
- Flera sträckor på E20 i Västra Götaland har undermålig standard men 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 1000 meter långa tåg i Hallsberg.

### 5.4.3 (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.

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

#### Infrastruktur

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

På riksväg 50 pågår 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 100km/h nästan hela sträckan Motala till 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

### 5.4.4 Örebro-Norrköping

#### Funktion

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

#### Infrastruktur

För att 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 sträckan Svennevad-Kvarntorp att påbörjas, 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, en åtgärdsvalsstudie har gjorts 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

### **5.4.5 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

### **5.4.6 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. Järnvägen på sträckan är ett av landets största godsstråk med mycket stor betydelse för norra Sveriges industrier. 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

### 5.4.7 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 kompetensförsörjning. 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.
- Norabanas anslutning till Godsstråket genom Bergslagen, bristande kapacitet för eventuell pendeltågstrafik Örebro-Nora.
- Bristande standard väg 244 Nora-Lilla Mon i förhållande till trafikmängd och betydelse för regional arbetspendling.
- Behov av separat cykelväg på flera sträckor längs stråket

### 5.4.8 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 tågförbindelser österut via Mälardalen och Svealandbanan till Västerås, Eskilstuna, Stockholm och Arlanda. En gren av Mälardalen/Godsstråket genom Bergslagen går parallellt med vägen. Järnvägen används för godstrafik.

#### Infrastruktur

Järnvägen är enkelspårig. Standarden på väg 249 varierar kraftigt. Vägen går genom Vedevåg och Fellingsbro men utanför Frövi och passerar järnvägen fyra gånger. 2016 sänktes hastigheten på ett flertal sträckor från 90 till 80km/h, 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 80km/h. Trafiksäkerhets-, miljö- och framkomlighetsproblem i Fellingsbro på grund av tung trafik och järnvägstrafiken.
- Behov av separat gång- och cykelväg på delar av stråket.

#### 5.4.9 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.

##### 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.

##### Större brister

- Bristande standard i relation till funktion och mål om trafiksäkerhet och jämn hastighet.
- Behov av separat cykelväg på delar av sträckan.

#### 5.4.10 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 80km/h.

##### Större brister

- Uppnår ej jämn hastighet på större delen av stråket.
- Behov av separat cykelväg i anslutning till Karlskoga och Gyttorp.

#### 5.4.11 (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 80km/h. 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 80km/h på delar av sträckan.

#### 5.4.12 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 väg 244 Nora-Lilla Mon i förhållande till trafikmängd och betydelse för regional arbetspendling.

#### 5.4.13 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 ekonomiska motor och tillgängligheten till det utbud av arbetstillfällen, arbetskraft, service m.m. 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 centralstation är en viktig nod i det storregionala, regionala och lokala resandet. Här sker resandeutbyte mellan olika trafikslag och här stannar både regionaltåg och fjärrtåg. Örebro södra är en viktig station i det regionala tågsystemet och viktig för arbetspendling då den ligger strategiskt i förhållande till många stora arbetsplatser.

Stadstrafiken i Örebro går framförallt på kommunal infrastruktur men är ett transportmedel för hela regionen, för att ta sig vidare från bytespunkter mellan regionaltrafiken och lokaltrafiken. Bussarnas framkomlighet i Örebro är därför av regional betydelse.

##### Större brister

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

## 6 Prioriteringar i länstransportplanen 2018-2029

I detta kapitel beskrivs vilka större brister och/eller åtgärder som prioriteras för utredning och/eller genomförande, vilka åtgärdsområden/typåtgärder som ska prioriteras. När länstransportplanen för Örebro län 2018-2029 antas pågå 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 ca 500 miljoner kronor, detta betyder att utrymmet för nya åtgärder är begränsat och att de åtgärder som väljs tydligt måste bidra till den regionala utvecklingsstrategin samt mål i trafikförsörjningsprogram, energi- och klimatprogrammet och den regionala cykelstrategin.

I detta kapitel beskrivs de åtgärder från planperioden 2014-2025 som ingår även i denna plan, vilka större brister och åtgärder som är prioriterade samt hur resterande medel i planen fördelas mellan dessa brister, åtgärder och åtgärdsområden.

### 6.1 Beslutade åtgärder från länstransportplan 2014-2025

(501Mkr)

När länstransportplanen antas finns ett antal större åtgärder där vägplan tagits fram och/eller avtal om medfinansiering ingåtts. Dessa åtgärder är fortsatt prioriterade för genomförande och kommer framförallt att belasta de första 4 åren under planperioden. Den totala kostnaden för dessa åtgärder är prognosticerad till 501Mkr vilket är ungefär 49 procent av den ekonomiska ramen för hela planperioden.

#### 6.1.1 Riksväg 51, Svennevad-Kvarntorp och Kvarntorp-Almbro, 320Mkr

Riksväg 51 är en av regionens viktigaste vägar, framförallt för godstransporter, och ombyggnationen av vägen har planerats under många år. 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.

#### 6.1.2 Riksväg 63, Förbifart Hjulsjö, 100Mkr

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. 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 byggnationen beräknas påbörjas tidigast 2021.

##### 6.1.2.1 Utrymme för omprioritering?

*Det har också tagits fram ett paket med åtgärder för att nå hastighetsstandard 80km/h på hela sträckan. Totalkostnaden för dessa åtgärder är ungefär lika mycket som för Förbifart Hjulsjö, det vill säga cirka 100 miljoner kronor. Efter remissen bör beslut tas om vilket av dessa alternativ som bör genomföras först, Förbifart Hjulsjö eller åtgärds paket för jämn 80km/timmen på hela sträckan Sikfors-Kopparberg.*

### **6.1.3 Godsstråket genom Bergslagen, Frövi bangård, 31Mkr**

Region Örebro län fattade 2015 beslut om att tillsammans med Lindesbergs kommun och Trafikverket 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.

### **6.1.4 E20 genom Västra Götaland, 10Mkr**

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.

### **6.1.5 Beslutade cykelvägar, 40Mkr**

Under planperioden 2014-2025 fattades beslut om byggande av cykelvägar på sträckorna Örebro-Glanshammar och Grythyttan-Hällefors. Vid ingången av 2018 pågår förberedelser för byggstart av Örebro-Glanshammar och framtagande av vägplan för Grythyttan-Hällefors.

## **6.2 Nya åtgärder i länstransportplan 2018-2029**

Nedan presenteras vilka namnsatta åtgärder (bedömd kostnad över 25 miljoner kronor), brister och behov som prioriteras i länstransportplanen 2018-2029. Här presenteras också fördelning mellan potter för genomförande av mindre icke-namnsatta åtgärder. Fördelningen mellan pottorna ska ses som en inriktning på hur utfallet över hela planperioden ska bli. 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. Totalt uppgår utrymmet till nya åtgärder till 529 miljoner kronor.

### **6.2.1 Åtgärder för kollektivtrafiken**

#### **6.2.1.1 Strategiska strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar, (195Mkr)**

För att nå målen i regional utvecklingsstrategi, trafikförsörjningsprogrammet, tåg- och expressbusstrategin och energi- och klimatprogrammet så krävs en satsning på kollektivtrafiken och dess infrastruktur för att den ska bli attraktiv och konkurrenskraftig gentemot bilen. Planerandet 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. Nedan listas dessa åtgärder/behov/brister i den ordning som de är viktiga för att nå regionala mål om kollektivtrafik och resande samt för den regionala utvecklingen i stort. Denna ordning säger dock inget om genomförande år eftersom de kommit olika långt i planeringen, vilket år de genomförs beror på utrymme i länstransportplanen samt vilket i planeringskede de befinner sig.

#### **1. Brist restid Nora-Örebro**

Restiderna mellan Örebro och Nora är långa i förhållande till faktiskt avstånd, detta beror framförallt på låg standard på länsväg 244 mellan Nora och Lilla Mon där vägen ansluter till riksväg 50. Mellan Nora och Ervalla finns järnväg som idag fungerar som museijärnväg. 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 minska restiden mellan Örebro och Nora samt för att öka kollektivtrafikens attraktivitet kontra bilen mellan Nora och Örebro. ÅVS:en bör även inkludera en utblick mot Hällefors och förutsättningarna att öka tillgängligheten Hällefors-Örebro. Utredningen finansieras via Utredningspotten, se avsnitt 6.5.

## **2. BRT i Örebro, 125Mkr**

Region Örebro län har tillsammans med Örebro kommun tagit fram en utredning och genomförandeplan för ett så kallat Bus Rapid Transit system i Örebro stad. Skapandet av ett sådant system har potential att öka kollektivtrafikresandet på ett betydande sätt i Örebro.

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 stadsmiljöavtal för byggandet av ett BRT-system. Länstransportplanen kan samfinansiera byggandet av den första etappen av BRT-systemet med högst 125 miljoner kronor under planperioden.

## **3. Regionbussarnas framkomlighet i Örebro tätort, ex. södra infarten, 50:an Hovsta-Örebro, i anslutning till Örebro C och Örebro S. 50Mkr**

Det finns brister i regionbussarnas framkomlighet i Örebro tätort som yttrar sig genom att deras färdtid inom Örebro är oproportionerligt stor i jämförelse med restiden på resten av sträckan. Att höja bussarnas framkomlighet i Örebro skulle stärka bussarnas attraktivitet och restidskvot gentemot bilen. En utredning av brister och behov för regionbussarnas framkomlighet i Örebro, främst på Södra infarten samt riksväg 50 från norrplan och in mot resecentrum bör färdigställas under planperiodens tidigare år med finansiering från länstransportplanen. Utredningen bör tas fram i samarbete med Örebro kommun eftersom sträckorna till största del är kommunala. Eventuella åtgärder på sträckorna måste göras i samförstånd med Örebro kommun eftersom de troligen berör den kommunala infrastrukturen. Länstransportplanen avsätter 50 miljoner kronor till åtgärder för att stärka regionbussarnas framkomlighet i Örebro tätort under planperioden.

## **4. Örebro Södra, 20Mkr**

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 utveckling av Örebro Södra.

### **6.2.1.2 Mindre åtgärder för kollektivtrafiken, (60Mkr)**

För att öka kollektivtrafikens attraktivitet i hela länet samt för att effektivisera trafikeringen behövs åtgärder runtom i hela länet även av mindre karaktär. Dessa åtgärder syftar förutom till att förbättra effektivitet och attraktivitet 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, ex. vändplaner

Åtgärder genomförs utifrån kollektivtrafikhuvudmannens prioritering (Region Örebro län/Länstrafiken) och hämtas från genomförda åtgärdsvalsstudier, hållplatsinventeringar och andra utredningar. Under 2016 genomfördes åtgärdsvalsstudier för två stråk i regionen varifrån åtgärder bör genomföras så snart utrymme finns, dessa är:

1. Lv. 204 Lanna-Fjugesta alternativ 80km/h
2. Lv. 207 mindre åtgärder för kollektivtrafik och cykel men ej cykelväg Ekeby-Almby – Odensbacken samt åtgärder för trafiksäkerhet och hastighet

### **6.2.2 Åtgärder för gång- och cykel**

(60Mkr)

Region Örebro län fattade 2015 beslut om en regional cykelstrategi som pekar ut prioriteringsgrunder vid byggande 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.

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 ca 20 miljoner kronor och Grythyttan-Hällefors kommer enligt en grov första kalkyl kosta ca 20 miljoner kronor. Förutom satsningen på de två cykelstråken avsätts 60 miljoner kronor som under planperioden ska användas till att genomföra cykelstrategin.

### **6.2.3 Åtgärder för trafiksäkerhet och effektivare godstransporter**

(78Mkr)

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, så som bl.a. kurvvrätningar och sidoområdesåtgärder, eliminering av flaskhalsar, satsningar på omlastningscentraler, trafiksäkring av tätortsgenomfarter, korsningsåtgärder m.m. En inriktning för arbetet är att vägstråk som bedöms viktiga för godstransporter ska ha hastigheten 80km/h som minimum. Åtgärderna bör genomföras i stråk och noder enligt nedan prioriteringsordning:

1. 51:an söder om Svennevad

2. 52:an E20-Odensbacken
3. Rv. 63 Sikfors-Kopparberg, jämn 80
4. Rv. 68 Lindesberg-Västmanland
5. Enkel omlastningsplats i norra länsdelen för omlastning från lastbil till järnväg
6. Lv. 249 Lindesberg-Arboga
7. Lv. 243 Karlskoga-Gyttorp
8. Lv. 534 Fjugesta-Kumla

#### **Brister i övrigt vägnät**

Utöver de brister som finns på de regionala och mellankommunala stråken finns det även brister i det mindre vägnätet. Dessa brister påverkar inte förutsättningarna för regional utveckling i lika hög grad men kan ändå ha betydelse för lokal trafik och näringsliv. Bristerna kan bero både på bristande underhåll och ett behov av upprustning och/eller standardhöjning av vägen. Lämpliga åtgärder bör kunna identifieras genom enklare utredningar i form av förenklade åtgärdsvalsstudier eller funktionsutredningar som bör genomföras under planperiodens första halva. Enklare åtgärder som inte kräver fysisk planläggning som identifieras bör kunna genomföras under planperiodens senare del och kan då lämpligen utföras i paket. Underhållsåtgärder finansieras inte via länsplanen.

#### **6.2.4 Pott för utredning och utveckling av transportsystemet**

(16Mkr)

Medlen i denna pott ska främst användas till utredningar av brister i den regionala transportinfrastrukturen samt till samfinansiering av åtgärder som är av regional betydelse men ligger på nationell infrastruktur. Prioriterade brister och behov för utredningar är:

1. Nora-Örebro
2. Bussarnas framkomlighet i Örebro
3. Översyn av förenklade åtgärdsvalsstudier länsvägarna 249, 243 och 534
4. Törsjöterminalen, järnvägsanslutning
5. Utredning brister i det mindre vägnätet
6. Bussarnas framkomlighet i Kumla
7. Länsväg 205, Askersund-Karlskoga-Hällefors
8. Genom-/Förbifart Nora
9. Väg 207 Universitetet-Almbro
10. Förbifart Nora

Tanken är att snabbt kunna svara upp mot behov som uppstår t.ex. för att åtgärda trafiksäkerhetsproblem, utreda brister vi inte vet om nu, möta upp mot näringslivets behov samt för att medfinansiera nationella eller kommunala (som inte faller inom ramen för statlig medfinansiering) projekt av regional betydelse.

Potten ska även kunna användas till åtgärder som minskar behovet av transporter eller bidrar till överflyttning av transporter till hållbarare trafikslag det vill säga steg 1 och 2 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

länstransportplanen om de har tydlig koppling till den regionala utvecklingen och attraktiviteten. Potten ska därför kunna användas även till sådana åtgärder.

### 6.3 Statlig medfinansiering

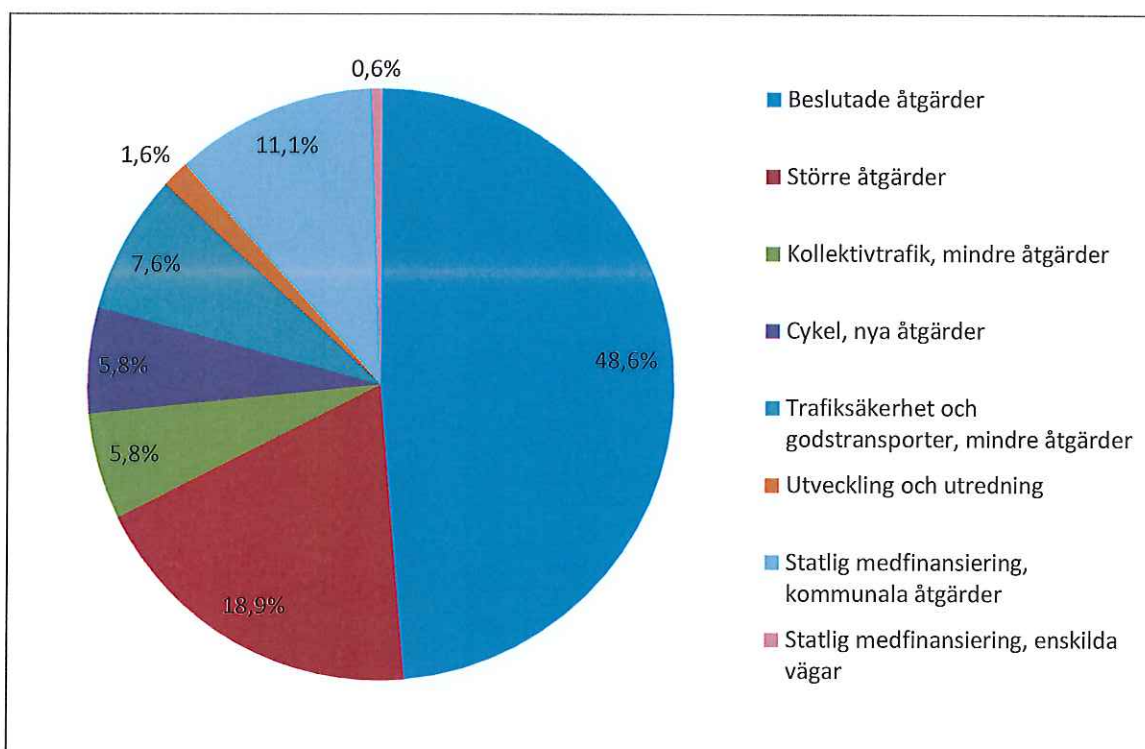
(120Mkr)

#### Medfinansiering av kommunala åtgärder

I länsplanen 2018-2029 avsätts totalt 114 miljoner kronor under planperioden till medfinansiering av kommunala åtgärder för trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik och cykel. Prioritering av vilka kommunala åtgärder som ska få medfinansiering sker i en årlig process i dialog med kommuner och Trafikverket.

#### Enskilda vägar

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.



Figur 27: Fördelning mellan pottar i länstransportplanen 2018-2029

## **7 Samband med nationell plan och grannlänens planer**

*Detta avsnitt skrivs efter samrådsremiss i dialog med Trafikverket och regionala planupprättare i grannlänerna Västmanland, Dalarna, Värmland, Västra Götaland, Östergötland och Sörmland.*

## **8 Effektbeskrivning**

*Effektbeskrivningen kommer finnas tillgänglig på regionens hemsida senast från och med 22 juni 2017. Effektbeskrivningen kommer då beskriva effekter på de transportpolitiska målen, storregionala mål för transportsystemet från samarbetet En Bättre Sits, relevanta regionala mål i den regionala utvecklingsstrategin, regionens energi- och klimatprogram, trafikförsörjningsprogram och cykelstrategi samt på de i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) prioriterade samhällsutmaningarna. Avsnittet kommer ingå i den beslutsversionen av länstransportplanen.*

*Detta avsnitt kommer också redovisa effekter på förutsättningar för bostadsbyggande i regionen. Redovisning av dessa effekter görs i samband med redovisning av länstransportplanen till regeringen.*

## 9 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 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 en miljöbedömning görs och 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 denna miljöbedömning har perspektivet vidgats till att även innefatta vissa utvalda sociala hållbarhetsaspekter i en ansats till en 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 miljömål (generationsmålet och miljö kvalitetsmålen)
- Nationella jämställdhetsmål
- Regionala utvecklingsmål avseende förhållandet mellan stad och land

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 m.m.

**Påverkan på fördelningen av samhällsnyttor och kostnader** – avser nyttor och kostnader som planen skapar eller och hur dessa fördelas mellan grupper och geografiska områden

Miljö- och hållbarhetsbedömningen har gjorts på plannivå, pottnivå såväl som 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 åtgärdsalternativ, 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 på s.46.

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 transportsystem 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 klimatpåverkan och bebyggelsestruktur. Trots att planen i sin helhet förväntas styra utvecklingen i en mer hållbar riktning än den tidigare är det inte troligt att den i sig kommer att vända pågående negativa utveckling med avseende på dessa två.

Planen kommer att medföra negativa 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 prioriteringen 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 så som digitalisering och teknisk utveckling kommer att påverka

