



Förening för företag och föreningar i förening för en hållbar utveckling i Östernärke

Yttrande om Region Örebro Läns förslag att lägga ner busslinjer i Östernärke

Illskan och irritationen är stor ute i Östernärke. Många ser framför sig hur deras existens och vardag vänds uppochner då de nedläggningshotade busslinjerna behövs för att livet skall kunna fungera.

Det som i statistiken framstår som ett fåtal dagliga resor är i verkligheten människor som kommer i kläm. Enligt regionens egna siffror för 2019 gjordes det drygt 40.000 resor på de aktuella linjerna. Bakom dessa 40.000 resor finns människor som på något sätt måste fortsätta att resa för att livet skall kunna fungera. Frågan är då hur detta ska gå till?

Vi anser att förslaget lägger allt för stor vikt vid kronor och ören medan man i sin iver att spara pengar samtidigt bortser helt från samhällsnyttan när man på detta sätt föreslår att släcka ner kollektivtrafiken i de sydöstra delarna av kommunen och länet.

För Samverkarna i Östernärke strider detta förslag mot hela fundamentet i vår syn på hur man ska kunna bo och verka i Östernärke. En bussnedläggning enligt det förslag som lagts fram riskerar att få många och svåra konsekvenser för hela bygden när det inte längre går att ta sig fram med buss.

Förutom att se till de bussresor som de facto görs måste man också se till de bussresor som kanske kommer behöva göras vid oförutsedda problem och behov. Bussen är ofta en försäkring som gör att livet fungerar när bilen går sönder eller om den man brukar samåka med oväntat blir sjuk. Utan denna försäkring blir tillvaron på landsbygden ett osäkert vågspel.

Samverkarna i Östernärke efterlyser en djupgående och framsynt konsekvensanalys och att man ställer de ekonomiska vinsterna mot de negativa följderna för medborgare och samhälle ute på landsbygden – på både kort och lång sikt.

Regionen som institution är i många hänseenden en samhällsbärare med stort ansvar för utveckling av samhället och man kan inte samtidigt fatta beslut som avvecklar delar av samhället och nedmonterar viktig infrastruktur där det är som viktigast att denna finns och fungerar.

Förslaget som lagts fram ser närmast ut som ett försök att förmå Örebro kommun att ta de ekonomiska konsekvenserna av en bussnedläggning. Samverkarna i Östernärke anser att större samarbete och dialog mellan de berörda parterna är nödvändigt kring så viktiga funktioner som kollektivtrafiken och vi kräver här att förslaget dras tillbaka.

Bertil Andersson
Ordförande

Samverkarna i Östernärke
c/o Bronner Text & Bild
Örebrovägen 10, 715 31 Odensbacken

Org:nr: 802417-3828

Bankgiro: 5749-4833

www.samverkarna.se

info@samverkarna.se

Programområdet barn och utbildnings synpunkter på remissversion av Utredning av trafik i sydöstra länsdelen

Bakgrund

Samhällsbyggnadsnämnden för Region Örebro län antog den 2019-10-23 åtgärdsplan för ekonomi i balans, *budget i balans 2.0*, för förvaltningen regional utveckling. Budget i balans 2.0 innehåller inriktningsbeslut för den allmänna kollektivtrafiken som är grunden till varför utredning av trafik i sydöstra länsdelen har genomförts. Utredningen är ett samarbete mellan Region Örebro län och Svealandstrafiken.

Kategorier för om linjer ska läggas ner återfinns i det inriktningsbeslut som fattades av samhällsbyggnadsnämnden 2019-10-23. Kategorierna är: *linjer med lågt resande*, *skolskjutslinjer*, *parallellgående trafik* och *servicelinjer*. För stråket i sydöstra länsdelen, i budget i balans 2.0 benämndes som Odensbackenstråket identifierades kategorien *linjer med lågt resande*.

Linjerna i sydöstra länsdelen som föreslås avvecklas har identifierats som *linjer med lågt resande* och *skolskjutslinjer*.

Sammanfattning effekter av utredning

De linjer som förslaget bedömer ska läggas ned till följd av lågt resande är;

Kumla- Sköllersta- Odensbacken, linje 740

Förslaget är att linjen ska läggas ner på grund av det låga resandet. Linjen har ett genomsnittligt resande på 4,4 resenärer per tur. Resandet består till största del av arbetspendlare. Med det nya trafikupplägget får resenärer som reser mellan Kumla och Sköllersta byta buss i Ekeby. Mellan Odensbacken, Asker och Sköllersta bodde det 2018 ca 13 gymnasieelever.

Odensbacken- Brevens bruk, linje 723

Förslaget är att linjen ska läggas ner på grund av det låga resandet. Linjen har ett genomsnittligt resande på 2,7 resenärer per tur. Resandet är ungefär lika stort med grundskolelever, gymnasieelever och arbetspendlare. År 2018 var det ca 12 gymnasieelever som bodde mellan Odensbacken och Brevens bruk.

Odensbacken- Hampetorp- Läfte, linje 722

Förslaget är att linjen ska läggas ner på grund av det låga resandet. Linjen har ett genomsnittligt resande på 2,1 resenärer per tur. Resandet består till stor del av arbetspendlare och gymnasieelever. Finns ekonomiskt utrymme kan sommartrafik till Hampetorp komma att införas. Det förutsätter att befintliga fordon nyttjas. År 2018 var det ca 15 gymnasieelever som bodde mellan Hampetorp och Odensbacken.

Synpunkter

Initialt vill programområdet barn och utbildning framhäva att det är viktigt att Örebro kommuns synpunkter ges reellt utrymme i regionens bedömning och konsekvensbeskrivning inför beslut av trafikutredningen. Eventuella beslut om nedläggning av busstråk påverkar kommunen i allra högsta grad när det handlar om möjligheten att fatta beslut kopplat till en levande landsbygd. Detta hänger nära samman med de servicefunktioner som pekas ut som centrala i kommunens landsbygdsstrategi, men också de knutpunkter som ska fungera som nav på landsbygden, t.ex. Odensbacken. Det skulle vara olyckligt om Region Örebro län fattar beslut om strukturfrågor som påverkar kommunala beslut,



ex. vilken tillgång till samhällsservice som ska finnas i området. Detta oavhängigt om det är liten beläggning på dessa sträckor.

Programområdet barn och utbildning önskar därför en tydligare konsekvensbeskrivning om alternativa resesätt för de individer som drabbas av eventuell nedläggning av vissa sträckor. Detta bör ske tillsammans med kommunen, inte bara genom detta remissvar utan som en naturlig och konkret del i ett förberedande arbete. Förskolor och skolor är centrala samhällsfunktioner för att kunna upprätthålla en levande landsbygd. Tillgången till sådan verksamhet genom närhet eller tillgänglighet genom tillförlitlig transport är en förutsättning. I en konsekvensbeskrivning bör också hänsyn tas till det eventuella beslutets påverkan på barnperspektivet utifrån Barnkonventionen.

I grund och botten leder ett eventuellt beslut om nedläggning av vissa sträckor till en förskjutning av kostnader från region till kommun eftersom kommunen kommer att behöva hitta alternativa sätt att erbjuda ex. skolskjuts som är dyrare. Det påverkar i sig den kommunala budgeten. Som exempel är varje fördyrning av kommunens skolskjutskostnader en potentiell besparing på förskolans och skolans kärnverksamhet. Även om beslutsmandatet åligger Region Örebro län är det en förutsättning för regional utveckling att man diskuterar gemensamma effekter innan beslut. Att planera trafik/resor efter "de större massornas behov" är förståeligt ur ett krasst ekonomiskt perspektiv men urholkar möjligheterna till strategiska beslut kring landsbygd och ytterområden.

Även om många familjer på landsbygden är bilburna skapar ett eventuellt beslut om nedläggning av dessa sträckor en sämre tillgänglighet, till både förskola och skola. Möjligheten för vårdnadshavare att ta sig till och från arbete/sysselsättning begränsas, vilket är en förutsättning för att ha rätt till förskola/fritidshem. Det kan i förlängningen innebära att antalet barn på enheterna minskar, vilket kan göra att ekonomin på enheterna försämras (t.ex. färre barn men samma mängd personal). Dessutom kan det ge konsekvenser för barnens välmående och utveckling. Man kan också tänka sig att vårdnadshavarnas möjlighet att hämta/lämna sina barn utan bil begränsas, vilket kan påverka hur länge barnen vistas i verksamheterna. Det kan innebära att antalet barn är detsamma (samma intäkt), men att den utökade tiden de vistas i verksamheten medför ökade kostnader (t.ex. mer personal).

Att ta bort busslinjer kan vidare komma att försvåra arbetspendlingen till förskolor och skolor belägna längs busstråken. När det gäller t.ex. timvikarier eller andra kortare typer av anställningar kan det vara svårt med bemanning redan i nuläget, och avsaknad av kollektivtrafik kommer sannolikt inte skapa större attraktionskraft. Det kan i sin tur kan leda till försämrad kvalitet på enheterna, samt risk för ökad arbetsbelastning för befintlig personal.

Att ta bort busslinjer hindrar de äldre elevernas möjlighet att på egen hand ta sig till och från skolan (eller andra funktioner), vilket är ett naturligt sätt att öva självständighet och ansvar och på så sätt även utvecklas.

Tillgången till kollektivtrafik är en viktig funktion för våra verksamheter och att ta bort busslinjer på landsbygden ger ännu större utmaningar för våra enheter när det gäller möjligheten att anordna utflykter och studiebesök. Att ta bort busslinjer försvårar dels pedagogernas möjlighet att genomföra utflykterna/studiebesöken, men genererar även ökade kostnader för den enskilda verksamheten och i det långa loppet även likvärdigheten.

När det gäller gymnasiets verksamheter påverkar ett eventuellt beslut om nedläggning möjligheten till så kallade interkommunala placeringar, vilket innebär att ungdomar från andra kommuner går i



ÖREBRO

2020-05-27

Bou 1195/2020

gymnasieskolan i Örebro kommun. Kommunen har redan idag ett relativt stort antal elever som kommer från andra kommuner, och även om det inte rör sig om många elever som nyttjar just dessa sträckor, kan det komma att påverka den enskilda eleven.

Till sist kan nämnas att resandet i "peaktid" är alltid större, vilket visas av den sammanställning per linje som finns i bilagorna, men det saknas ett resonemang kring om färre antal turer kan vara ett alternativ till nedläggning av sträckor. Genom att behålla turer i peaktid kan möjligtvis elevers och arbetspendlares behov mötas i hög utsträckning.

Mikael Carstensen
Programdirektör Barn och utbildning
Örebro kommun

Markus Eklund
Verksamhetsutvecklare Kommunstyrelseförvaltningen
Örebro kommun

Från: niccolo.gianella.gustavsson@orebro.se
Till: [Region Örebro län](#)
Ärende: Remissvar från Landsbygdsnämnden (Örebro kommun), utredning av trafik i sydöstra länsdelen
Datum: den 22 juni 2020 11:31:00
Bilagor: [Landsbygdsnämnden 2020-06-17 \(2020-06-17 Ln §110\).docx](#)
[Landsbygdsnämndens synpunkter på utredning av trafik i sydöstra länsdelen.doc.pdf](#)

Hej!

Här kommer yttrande samt protokollsutdrag gällande utredning av trafik i sydöstra länsdelen från Landsbygdsnämndens sammanträde den 17 juni.

Med vänlig hälsning
Niccolo Gianella Gustavsson
Nämndsekreterare för Landsbygdsnämnden

Landsbygdsnämnden

Sammanträdesdatum: 2020-06-17
Justeringsdatum: 2020-06-18
Anslagsdatum: 2020-06-23

§ 110 Beslut om remiss - Utredning av trafik i sydöstra länsdelen

Ärendenummer: Ln 83/2020
Handläggare: Lena Norrström

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsnämnden för Region Örebro län antog den 2019-10-23 åtgärdsplan för ekonomi i balans, *Budget i balans 2.0*, för förvaltningen regional utveckling. *Budget i balans 2.0* innehåller inriktningsbeslut för den allmänna kollektivtrafiken som är grunden till varför en utredning av trafik i sydöstra länsdelen har genomförts. Landsbygdsnämnden har tagit del av remissversionen av utredningen tillsammans åtgärdsförslag som sänts ut till berörda kommuner för insamling av synpunkter. Utredningen är ett samarbete mellan Region Örebro län och Svealandstrafiken. Svaren ska vara Region Örebro Läns samhällsbyggnadsnämnd tillhanda senast 1 juli 2020.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2020-06-11
Remiss - Utredning av trafik i sydöstra länsdelen
PowerPoint Sammanfattning, Trafik i sydöstra länsdelen
Landsbygdsnämndens synpunkter

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till Landsbygdsnämnden:

- Yttrandet över remissversionen av Utredning av trafik i sydöstra länsdelen antas och överlämnas till Region Örebro Län.

Beslut

Landsbygdsnämnden beslutar:

- Enligt Kommunstyrelseförvaltningens förslag.

Landsbygdsnämnden

Landsbygdsnämnden synpunkter på remissversion av Utredning av trafik i sydöstra länsdelen

Bakgrund

Landsbygdsnämnden i Örebro kommun har tagit del av den utredning som Region Örebro Län genomfört i samarbete med Svealandstrafiken rörande behov av förändringar i kollektivtrafiken i den sydöstra länsdelen. Samhällsbyggnadsnämnden för Region Örebro län antog den 2019-10-23 en åtgärdsplan för ekonomi i balans, *Budget i balans 2.0*, för förvaltningen regional utveckling. *Budget i balans 2.0* innehåller inriktningsbeslut för den allmänna kollektivtrafiken vilket är grunden till varför utredning av trafik i sydöstra länsdelen har genomförts. Inriktningsbeslutet innebär att följande kategorier av trafik ska ifrågasättas: *parallellgående trafik*, *linjer med lågt resande*, *skolskjutslinjer* och *servicelinjer*. I Örebro kommun berör förändringarna som föreslås i den aktuella utredning främst den trafik som utgår från Odensbacken. I detta stråk har fler linjer bedömts som *linjer med lågt resande* och *skolskjutslinjer*.

Busslinjer som föreslås läggas ner i Örebro kommun från och med december 2021 enligt utredningen:

Linje 722 Odensbacken - Hampetorp - Läppe

Linje 723 Odensbacken - Brevens Bruk

Linje 740 Kumla - Sköllersta - Odensbacken

Landsbygdsnämndens synpunkter

Gällande förslagen i Region Örebro läns utredning av kollektivtrafiken i den sydöstra länsdelen vill Landsbygdsnämnden först och främst lyfta fram att trafikförändringar av det slag som föreslås i hög grad även påverkar kommunens eget strategiska arbete med att bevara och utveckla en levande landsbygd. Landsbygdsnämnden upplever att det i utredningen helt saknas en konsekvensanalys kring vilka effekter inriktningsbeslutet för kollektivtrafiken kommer att få på de orter som pekas ut i utredningen. Trots ett lågt genomsnittligt resande på de busslinjer som planeras att läggas ner kvarstår det faktum att resandet under ”peaktid” är högre och att de invånare i Hampetorp, Brevens Bruk, Kilsmo och Asker som faktiskt reser dagligen med kollektivtrafiken, kommer att stå utan denna möjlighet till pendling i december 2021. Samtidigt känner vi inte till vilka alternativ dessa invånare har att tillgå för att ta sig till arbete, skola och service. Utredningen brister i att lämna svar på detta. Den Närtrafik som finns i området och som omnämns som ett alternativ är enbart tillgänglig under en begränsad tid mitt på dagen.

Odensbacken är i kommunens översiktsplan identifierad som en viktig kommunal servicekärna för kommunens sydöstra landsbygd. För att Odensbacken ska kunna tjäna sitt syfte som en kommunal kärna förutsätter dock detta att det är möjligt att ta sig dit från övriga mindre orter i omlandet. På detta vis påverkar Regionens beslut även långsiktiga kommunala ställningstaganden och strategier för landsbygden. Därför anser



Landsbygdsnämnden att beslut som detta kräver en utökad diskussion med kommunerna i ett tidigare skede, där det ges möjlighet för kommunen att delta i det förberedande arbetet och bidra med konsekvensanalyser, alternativa lösningar och samarbeten över gränser. Behovet av en sammanhållen landsbygdspolitik, där offentliga aktörer både på kommunal, regional och nationell nivå ser till att samverka och genomgående lyfta in landsbygdsperspektivet i sitt arbete för att skapa likvärdiga möjligheter och en hållbar utveckling i hela landet, är något som fastställts även på nationell nivå i propositionen för Sveriges landsbygder som röstades igenom 2018¹.

Att helt dra in kollektivtrafiklinjer på landsbygden riskerar att ytterligare försvåra tillgången till utbildning, arbetstillfällen och service för invånare som redan idag lever med stora avstånd, där gång och cykel inte är ett alternativ på samma sätt som i Örebro stad. Detta slår särskilt hårt mot de grupper som i lägre utsträckning har tillgång till egen bil, så som ungdomar, äldre och personer med funktionsvariationer. Som helhet finns det på sikt en risk att de drabbade orterna kan komma att urholkas och bli mindre attraktiva som bostadsorter för exempelvis barnfamiljer och nya kommuninvånare.

På vissa av de utpekade orterna i utredningen, framförallt Hampetorp, ökar invånarantalet och behovet av kollektivtrafik under sommartid, då turister och sommarstugeägare söker sig ut mot Hjälmarén. Här finns ett behov av att underlätta för ett kollektivt resande ”hela vägen”, både ur ett hållbarhetsperspektiv och ur ett tillgänglighetsperspektiv. Vinön ses särskilt som en viktig nod för utvecklingen av besöksnäringen kring Hjälmarén. Även för att ta sig till Vinön måste den som saknar egen båt först kunna ta sig till färjeläget Hampetorp. Landsbygdsnämnden önskar därför att man i inriktningsbesluten och utredningen tar hänsyn till detta och beaktar möjligheten till en säsongsanpassad trafik. Detta för att åtgärderna inte också ska begränsa utvecklingen av besöksnäringen på landsbygden, både inom Örebro kommun och i övriga länet.

I utredningen nämns att målet med besparingsåtgärderna är att de ska drabba så få invånare som möjligt genom en inriktning på linjer med lågt resande och skolskjutslinjer, samtidigt som man ska kunna stärka de stråk där man har ett högt resande idag. I kartläggningen av kollektivtrafikstråken, som görs med denna inriktning som utgångspunkt, saknas landsbygdsperspektivet helt. Faktum är att transportpolitiska beslut påverkar just landsbygdernas utveckling i väldigt hög grad. Argumentet att satsningar ska vara till för den större massan och att besparingar ska drabba så få som möjligt innebär i princip att det alltid är landsbygderna och landsbygdernas möjlighet till utveckling som får stå åt sidan, eftersom befolkningsstrukturen av naturliga skäl alltid kommer att vara glesare på dessa platser.

Landsbygdsnämnden har full förståelse för vikten av att Region Örebro Län arbetar mot en budget i balans och att det krävs åtgärder för att uppnå detta, men möjligheten att kunna resa mellan stad, tätort och landsbygd med en fungerande kollektivtrafik kommer fortsatt att vara av stor vikt för möjligheten att kunna bo och verka i hela kommunen och i förlängningen för bevarandet

¹ Prop.2017/18:179



av en levande landsbygd och en region som håller ihop. Detta är samhällsvärden som måste beaktas vid denna typ av beslut, vilket även lyfts fram i ställningstaganden på nationell nivå. Vid besparingar inom viktiga samhällstjänster som kollektivtrafik på landsbygden, vill Landsbygdsnämnden i första hand se att regionen tar initiativet till nya innovativa lösningar för mobilitet i en glesare geografi, istället för att helt dra sig tillbaka. Örebro kommun växer idag och det inkluderar även landsbygderna, där landsbygdernas resurser är med och bidrar till vad som gör kommunen och regionen attraktiv. Här gäller det att region och kommun är med och underlättar för denna process istället för att begränsa sig till samma cirkelargument.

Att helt lägga ner busslinjer är en besparing där kostnaden i princip omflyttas till kommunerna och civilsamhället. Detta är ytterligare skäl till att kommunerna och lokala aktörer bör bli informerade i ett mycket tidigare skede av processen, för att på så sätt kunnat vara delaktiga i planeringen av hur samhällsutvecklingen och tillgången till service i de drabbade kommundelarna ska se ut och fungera på lång sikt, med hänsyn taget till de besparingar som behöver göras.

Per-Åke Sörman
Ordförande Landsbygdsnämnden
Örebro kommun

Direktion

2020-06-12

Innehåll

§ 15 Val av justerare

§ 16 Rapporter

§ 17 Medlemsbidrag 2021

§ 18 Länstrafiken

§ 19 Patientsäkerhetsberättelse 2019

§ 20 Delegationsbeslut (Avstängning av elev Allévux)

§ 21 Övriga frågor



Justerings­sign

Utdragsbestyrkande

387 (950)

Direktion
Beredningsutskott

2020-06-12
2020-06-05

§ 15

Direktionen utser Torbjörn Bäckrud, KD, till justerare.

Justerings­sign



Utdragsbestyrkande

388 (950)

Direktion
Beredningsutskott

2020-06-12
2020-06-05

§ 18

Yttrande avseende föreslagna förändringar i kollektivtrafiken i sydöstra länsdelen

Bakgrund

Region Örebro län har presenterat förslag till förändringar av linjetrafiken i det så kallade sydoststråket. Bakgrunden är aviserade besparingskrav på 8,1 mkr. Förslaget har sin utgångspunkt i antalet resande på berörda nuvarande linjer.

Kommunerna har erbjudits möjligheten att ge synpunkter på förslaget fram till den 1 juli. Nedan presenteras synpunkter från Sydnärkes Utbildningsförbund, som på uppdrag av Askersunds, Hallsbergs och Laxå kommuner erbjuder gymnasieutbildning för ungdomar och vuxna.

Yttrande

Alléskolan och Allévux

Alléskolan i Hallsberg är med sina drygt 1 400 elever regionens största gymnasieskola. Skolans elever utgörs till den största delen av elever boende i kommunerna Askersund, Hallsberg, Kumla, Laxå, Vingåkers och Örebro kommuner. Härutöver studerar elever från ett fyrtiotal kommuner vid skolan.

Utöver gymnasieskolans elever studerar cirka 800 personer inom vuxenutbildningen, Allévux. Eleverna inom Allévux bor företrädesvis i Askersund, Hallsberg och Laxå.

Förutsättningar för gymnasieelever att välja gymnasieskola

För det absoluta flertalet gymnasieungdomar är en fungerande kollektivtrafik nödvändig för att kunna välja den gymnasieskola som sedan 2007 är en lagstadgad rättighet. Erfarenheten visar att fungerande kommunikationer till och från skolan, och vid lämpliga tidpunkter har avgörande betydelse vid ungdomars val av gymnasieskola. I händelse av att möjligheten att nyttja kollektivtrafiken mellan bostad och skola försämras eller helt försvinner är risken uppenbar att gymnasieungdomar väljer en gymnasieskola i Örebro istället för Hallsberg av just det skälet.

Förutsättningar för vuxna att studera

För vuxenstudering är förhållandet annorlunda, då man enligt lag är hänvisad till den vuxenutbildning som erbjuds i kommunen. Vuxenutbildningen för de som bor i Askersund, Hallsberg och Laxå är förlagd i Hallsberg, och det är därför av största vikt att de allmänna kommunikationerna mellan Hallsberg och de kringliggande orterna är tillfredsställande. I händelse av att möjligheten att nyttja kollektivtrafiken mellan bostad och skola försämras eller försvinner är risken uppenbar att möjligheten överhuvudtaget inte finns att delta i vuxenutbildning inklusive SFI.

Allt fler busslinjer till och från Örebro - färre busslinjer till och från Hallsberg

Länstrafikens förslag till förändringar tydliggör att det är linjetrafiken till och från Örebro som prioriteras, och detta till priset av att trafik till och från Hallsberg missgynnas eller helt uteblir. Direktionen för Sydnärkes Utbildningsförbund vänder sig kraftfullt mot detta då det påtagligt försämras livsvillkoren för boende i Hallsberg och kringliggande orter. Förslaget strider även mot uppsatta mål i den regionala utvecklingsstrategin, RUS som lyfter fram en ökad tillgänglighet avseende kollektivtrafiken.

Justerings-sign



Utdragsbestyrkande

389 (950)

Konsekvenser av nedläggning av linje 728

Direktionen för Sydnärkes Utbildningsförbund motsätter sig nedläggning av linje 728 (Pålsboda-Hjortkvarn) mot bakgrund av ovan nämnda skäl.

Konsekvenser av nedläggning av linje 740

Direktionen för Sydnärkes Utbildningsförbund motsätter sig nedläggning av linje 740 (Kumla-Sköllersta-Odensbacken) mot bakgrund av ovan nämnda skäl.

Förslag till beslut

Direktionen föreslås besluta

att avge yttrande avseende förändringar i kollektivtrafiken i sydöstra länsdelen.

Beredningsutskottet beslutar enligt förslaget.

Direktionen beslutar enligt föreliggande förslag.

Justerings­sign



Utdragsbestyrkande

390 (950)

Från: kommun@hallsberg.se
Till: [Region Örebro län](#)
Ärende: Remissyttrande Utredning av trafik i sydöstra länsdelen
Datum: den 4 juni 2020 15:31:54
Bilagor: [Remissvar utredning av trafik svdöstra länsdelen.pdf](#)



Remissyttrande Utredning av trafik i sydöstra länsdelen

Hallsbergs kommuns yttrande gällande remissen utredning av trafik i sydöstra länsdelarna.

Med vänlig hälsning

Maria Fransson

Kommunsekreterare

Avsändare: Hallsbergs kommun, kommun@hallsberg.se

Detta meddelande har skickats från [Kontakta oss](#)



Remissvar utredning av trafik i sydöstra länsdelen

Ärendebeskrivning

Regionen har tagit fram en utredning av kollektivtrafik i sydöstra länsdelen. Ett nytt trafikeringsförslag för sydöstra länsdelen ska beslutas, upphandlas och driftsättas i december 2021. Kommunerna har getts möjlighet att komma med synpunkter innan trafikpliktsbeslut fattas. Det presenterade trafikeringsförslaget redovisar besparingar på 8,1 mkr, med fokus på linjer med lågt resande. I förslaget föreslås linje 740 och 728 att dras in som berör Hallsbergs kommun. Ett nytt trafikeringsbeslut togs i regionens samhällsbyggnadsnämnd 2020-01-22 avseende sydstråket.

Ärendet

Utredningen har presenterats för Hallsberg, Kumla och Örebro vid två tillfälle för tjänstepersoner samt kommer att presenteras för politiker och tjänstepersoner den 29 maj.

En allvarlig konsekvens ur ett demokratiperspektiv av de föreslagna indragna linjerna är att valfriheten gällande fria skolval i praktiken sätts ur spel. Detta gäller främst gymnasieelever som i princip inte kan välja Hallsbergs gymnasieskola då inga rimliga alternativ för kollektivtrafik finns kvar. Sydnärkes utbildningsförbund kommer även att lämna in ett separat yttrande på remissen för att beskriva konsekvenserna av detta.

Vidare efterlyser kommunen en barnkonsekvensanalys då trafikeringsförslagen kommer ha stora konsekvenser för våra barn och ungdomar. Det är en brist att det inte har gjorts i utredningsskedet.

Ur ett- miljö och klimatanpassningsperspektiv känns det också tveksamt att minska på kollektivtrafiken. I underlaget finns inga förslag hur regionen ska jobba för att fler ska åka kollektivt och på så sätt öka intäkterna. I regionens handlingsplan för hållbara transporter ska kommunerna verka för att fler ska åka kollektivt.

Konsekvenser skolskjuts grundskolan

När Merkoll infördes 2015 utökades inte busslinjerna i Hallsberg nämnvärt som möjliggjorde att kommunens upphandlade skolskjutsar kunde minskas. Det blev dock en förtätning av antalet turer på befintliga busslinjerna istället.

Hallsbergs kommun växer med ökade antal elever i grundskolan. 2019 hade kommunen 1871 elever. Bara de tre senaste åren har antalet ökat med knappt 380 elever. Cirka 400 elever har idag skolskjuts, även där är det en ökning med cirka 50 barn på tre år. Kostnaderna för Hallsbergs kommuns skolskjuts var 2019 9,2 mkr.

Skolskjutsupphandling i Hallsbergs kommun pågår hösten 2020. Askersunds kommun har i samband med utredning av sydstråket föreslaget att skolskjutsentreprenörerna ges möjlighet att ta emot länstrafikens biljetter och låta allmänheten åka med. Har regionen utrett frågan för att se vad som är möjligt?

Konsekvenser Sydnärkes utbildningsförbund

Sydnärkes utbildningsförbund kommer att lämna ett separat yttrande då tidsplanerna med den politiska förankringen inte kunde samordnas.



740 Kumla-Sköllersta-Odensbacken

Hallsbergs kommun motsätter sig indragningen av linje 740. I den regionala utvecklingstrategin utpekas i strukturbilden för prioriterade transportstråk mellan Kumla-Sköllersta som ett utvecklingsområde med hänvisning till noder och utvecklingsområden. Vidare har linje 740 fler resande totalt per år än linje 724 som i utredningen föreslås vara kvar. Linje 724 är inte heller utpekad som ett prioriterat transportstråk i den regionala utvecklingsstrategin. Kommunen anser att linje 740 ska vara kvar som en viktig tvärförbindelse.

Atria Lithells i Sköllersta är en stor arbetsgivare med cirka 330 anställda och en stor potential avseende resande med kollektivtrafik från Hallsberg och Kumla (totalt cirka 30% av de anställda). Efter kontroll med Atria visar det sig inte är möjligt att pendla från Kumla- Hallsberg eftersom kollektivtrafiken och arbetstiderna för fabriken inte stämmer överens. Arbetstider för övervägande antalet anställda är kl 6-15 eller kl 7-16 där busstiderna inte möjliggör pendling. Atria har även uttryckt svårigheter att få tag i sommarjobbare då lämplig kollektivtrafik saknas. Vidare är alternativet att åka till Ekeby och byta buss inte ett realistiskt för att få rimliga tidsaspekter för pendling.

Indragning av linje 740 kommer också att påverka det fria skolvalet som förvärrar elever att välja Hallsberg gymnasieskola som studieort från till exempel Sköllersta, Odensbacken eller Asker.

Sköllersta är också en tillväxtort där det nu planeras för byggnation av ett 30-tal nya bostäder.

728 Pålsboda-Hjortkvarn

Hallsbergs kommun motsätter sig att linje 728 dras in. Om regionen väljer att dra in linje 728 förutsätter kommunen att regionen inför ett alternativ med anropsstyrd trafik eller liknande för att täcka behovet. Ett annat alternativ är att göra en översyn av antalet dubbelturer för att ta bort de turerna med väldigt lågt resande.

Bildningsförvaltningen undersöker om att även mellanstadieeleverna i större omfattning skulle åka linje 728, detta skulle kunna generera ytterligare ca 1500-2000 resor/år.

Indragning av linje 728 kommer också att påverka det fria skolvalet som försvårar elever att välja Hallsberg gymnasieskola som studieort och väljer Örebro och att åka med föräldrar som arbetar i Örebro.

I Svennevad har ca 10 nya bostäder byggts och ytterligare expansion kan förväntas.

Konsekvenser med befintliga investeringar och busshållplatser

Hallsbergs kommun förutsätter att Regionen tar ansvar kostnaderna för att avveckla busshållplatser, cykelparkeringar och övriga anläggningar när busslinjer läggs om eller tas bort. Vissa av dessa investeringar har delvis gjorts med kommunala medel.

Kommunstyrelsen

Magnus Andersson

Kommunstyrelsens ordförande

Marianne Christiansen

Samhällsbyggnadschef

11

Rapport om elvägspilot på E20 mellan Hallsberg och Örebro

19RS1405

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Rapport om elvägpilot på E20 mellan Hallsberg och Örebro

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att efterfrågad rapport lämnas in som beslutsunderlag till Trafikverkets arbete med genomförande av elvägpiloter.

Sammanfattning

Region Örebro län har på uppdrag av Trafikverket tagit fram en rapport som ska beskriva förutsättningarna för att pröva en elvägpilot i stor skala på E20 mellan Hallsberg och Örebro. Arbetet har genomförts tillsammans med ett nätverk bestående av aktörer från näringslivet i Örebro län, de direkt berörda kommunerna Hallsberg, Kumla och Örebro, regionala samverkansorganisationer och Örebro universitet, med stöttning av Trafikverket.

Underlag till rapporten har tagits fram med hjälp av nätverket som fått ge sin syn på elvägar och de förutsättningar de behöver för att få incitament att använda elvägen. Det gjordes en intervjustudie med några av länets största transportköpare som belyser deras behov, vilja att betala elvägen, transporter eller laddinfrastruktur, hur de ser på risker och vilka möjligheter de ser med en elvägpilot och elvägar som koncept. Intervju gjordes även med Örebro universitet – som forskar kring hållbara affärsmodeller med ett fokus på transport och logistik och är en huvudaktör i projektet.

Rapporten visar att det är en bra idé att göra ett pilotförsök för elvägar på E20 i Örebro län och att eldrift är mycket mer lönsamt jämfört med fossildrivna fordon samt att elvägen är nödvändig. Transportflödena är tillräckliga för att ge elvägen bärkraft, kapaciteten i elnätet finns och det finns ett stort engagemang och en vilja bland näringslivet. Det finns möjlighet till mervärden i multimodala transportlösningar. Framförallt möjligheten att göra ett test av en större omställning av transportsystemet som inte enbart syftar på elvägar, utan även på ändrade fordonstyper och förändring av företagslogistiska processer.

Ärendebeskrivning

Trafikverket studerar och utreder ett flertal aspekter inom området elvägar som teknik, miljöeffekter, kraftförsörjning och regelverk både nationellt och med andra länder. Det ska förhoppningsvis leda till ett utbyggt elvägsnät i större skala över hela landet och Europa.

Syftet med en elvägpilot är att tekniken ska verifieras och demonstreras samt att hela elvägssystemet med kringtjänster, betal- och accessystem med mera demonstreras. I december 2018 gick Trafikverket ut med en förfrågan för att få in förslag på lämpliga pilotsträckor. Av fjorton förslag från början har två av dessa valts ut för att gå vidare i processen. Följande sträckor har valts ut:

- E20, Hallsberg–Örebro
- Väg 73, Västerhaninge–Nynäshamn

Prioriteringarna har skett utifrån en rad kriterier såsom vägtyp, trafikvolym, transportupplägg, omgivningens natur- och kulturmiljö, möjlighet till kraftförsörjning med mera. Redan innan utlysningen i december genomfördes dialog och workshops med en stor bredd av aktörer.

Under sommaren 2019 blev sträckan Hallsberg–Örebro utvald som en av två pilotprojekt inom Trafikverkets program för elvägar. Till skillnad från de fyra demonstrationsanläggningar för elvägsteknik som Trafikverket tidigare arbetat med handlar dessa pilotprojekt om längre sträckor där en affärsmodell för elvägar ska testas för att se hur konceptet elväg ska fungera i verkligheten. Parallellt pågår också ett regionalt arbete hos Trafikverket med upprättande av vägplan för sträckan där man utreder sträckans förutsättningar att vara en elvägsanläggning.

Region Örebro län har ett av landets mest trafikerade stråk för tunga transporter och det finns en stor potential att genomföra en elvägpilot just här. Länet har en god strategisk position i landet mitt i den nord-sydliga kopplingen mellan Norrland och kontinenten och mellan storstäderna Stockholm, Oslo och Göteborg. En elväg skulle generera fördelar och möjligheter ur flera aspekter för hela länet och som en del i omställningen för hållbara transporter så är detta ett viktigt steg att ta för att kunna nå miljömålen till 2030.

Region Örebro läns arbete är att utreda intresse och förutsättningar för regionala aktörer att använda elvägen och leverera en rapport kring potentialen för en elväg på aktuell sträcka. I arbetet ingår också att mobilisera aktuella aktörer i länet som har intresse av att delta och bidra i pilotprojektet. Arbetet ska ge Trafikverket ett beslutsunderlag för prioritering av elvägpilotsträcka och säkra användandet av elväg vid ett färdigställande.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2020-08-23

FöredragningsPM
Dnr: 19RS1405

Bedömning

Se rapport för total bedömning av en elvägpilot.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

En elvägpilot mellan Hallsberg och Örebro skulle kunna minska utsläppen med 90% för godstrafiken på sträckan vilket går i linje med flera mål i regional utvecklingsstrategi och regionalt energi- och klimatprogram.

Beslutet väntas varken ge positiva eller negativa effekter för jämställdhet, det är svårt att mäta. En positiv effekt på barnperspektiv kan ges i form av mindre buller och utsläpp på både kort och lång sikt.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet väntas inte få några ekonomiska konsekvenser för Region Örebro läns organisation.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Trafikverket

Elvägspilot E20 Hallsberg-Örebro

Förutsättningar och potential för en elvägspilot
i en av Sveriges främsta logistikregioner



Författare: Emma Alenbrand, Simon Jäderberg, Karin Wallin

2020-08-31 Dnr: 19RS1405

Sammanfattning

Region Örebro län har på uppdrag av Trafikverket tagit fram denna rapport som ska beskriva förutsättningarna för att pröva en elvägspilot i stor skala på E20 mellan Hallsberg och Örebro. Arbetet har genomförts tillsammans med ett nätverk bestående av aktörer från näringslivet i Örebro län, de direkt berörda kommunerna Hallsberg, Kumla och Örebro, regionala samverkansorganisationer och Örebro universitet, med stöttning av Trafikverket.

Underlag till rapporten har tagits fram med hjälp av nätverket som fått ge sin syn på elvägar och de förutsättningar de behöver för att få incitament att använda elvägen. Det gjordes en intervjustudie med några av länets största transportköpare som belyser deras behov, vilja att betala elvägen, transporter eller laddinfrastruktur, hur de ser på risker och vilka möjligheter de ser med en elvägspilot och elvägar som koncept. Intervju gjordes även med Örebro universitet – som forskar kring hållbara affärsmodeller med ett fokus på transport och logistik och är en huvudaktör i projektet.

En undersökning om nyttan med att köra skytteltrafik på elväg mellan Hallsberg och Örebro, och vilka miljö- och kostnadsbesparingar som kan göras vid skifte till elfordon, har utretts av konsulten Novoleap. Utredningen visar att eldrift är mycket mer lönsamt jämfört med fossil-drivna fordon för både drift och underhåll och att elvägen är nödvändig. Dels för att minska kostnader vid inköp av fordon, för att en stor del av kostnaden är själva batteriet och dels för att elvägen tar bort begränsningen för hur många rutter i en slinga ett fordon med endast batteri kan köra, eftersom batteriet laddar medan fordonet tar sig till sin destination.

Rapporten visar att det är en bra idé att göra ett pilotförsök för elvägar på E20 i Örebro län. Det finns en samsyn kring satsningen mellan politikerna i Region Örebro län och berörda kommuner samt en stark politisk vilja att satsa på hållbara transporter i Örebro län. Transportflödena är tillräckliga för att ge elvägen bärkraft, kapaciteten i elnätet finns och det finns ett stort engagemang och en vilja bland näringslivet. Det finns möjlighet till mervärden i multimodala transportlösningar. Framförallt möjligheten att göra ett test av en större omställning av transportsystemet som inte enbart syftar på elvägar, utan även på ändrade fordonstyper och förändring av företagslogistiska processer.

Innehåll

●	Varför en elväg mellan Hallsberg och Örebro?	4
●	Om uppdraget	5
●	Beskrivning av Örebro län	6
●	Region Örebro läns arbete med logistik och transporter	8
	Samarbeten och projekt	10
	Internationellt	10
	Nationellt	11
	Storregionalt arbete - Mälardalsrådet	11
●	Förutsättningar för elvägpilot	13
	Kommunalt planeringsarbete	13
	Elnätsinfrastruktur	13
	Transportinfrastruktur E20 Hallsberg-Örebro	14
	Trafikflöden på E20	15
	Trafikverkets undersökning av godsflöden	16
●	Förutsättningar att använda elfordon i skytteltrafik	17
	Resultat av rapport om skytteltrafik och eldrivna fordon	17
●	Intervjustudie med transportköpare	19
●	Intervjustudie med Örebro universitet	22
●	Genomför en pilot mellan Hallsberg och Örebro – här finns förutsättningarna	24
●	Begrepp/ordlista	27

Varför en elväg mellan Hallsberg och Örebro?



Varför är E20 mellan Hallsberg och Örebro den plats i Sverige där Trafikverket bör testa en storskalig elvägspilot?

Örebroregionen hamnar år efter år högt upp på listor om bästa logistikplatser tack vare det geografiskt och demografiskt gynnsamma läge platsen har i Sverige. Länets förutsättningar har skapat möjlighet för Örebroregionen att vara en viktig nod både i Sverige och internationellt. Här finns en samsyn mellan Region Örebro län, kommuner, Örebro universitet och näringsliv om att det är logistik och transporter man bör satsa på, trots att det redan är länets styrka. I Örebro län vill man leda utvecklingen, titta framåt och utveckla sina styrkor. Örebro län är bra på logistik och transporter för att man vill det.

Gemensamt sikte mot hållbarhet

Med avstamp i Agenda 2030 har progressiva miljömål satts för Örebro län i den regionala utvecklingsstrategin. Inom ramen för de målen ska länet utvecklas med fokus på innovation kring hållbara transporter och energieffektivitet. Samtidigt har länets näringsliv egna mål som säger att de aktivt ska arbeta för att uppnå och klara utmaningarna i Parisavtalet. Kopplingen till en elvägspilot hade inte kunnat bli bättre.

Ett engagerat och brett näringsliv

Näringslivet i Örebro län har ett nära samarbete med Region Örebro län, kommuner och Örebro universitet men framförallt med varandra. Under organisationen Business Region Örebro träffas man och diskuterar aktuella frågor och har tack vare det nätverket också engagerat sig i arbetet med elvägspiloten. Ett stort antal aktörer har varit engagerade och intresserade i vad en elväg kan ge just deras verksamhet. Transportörerna vill gärna ha fordon drivna på el och transportköparna är beredda att betala mer för transporter initialt för att stötta det. Örebro universitet tror att elvägar är precis vad som behövs och har intresse även för test och forskning av andra transportlösningar i kombination med elväg.

Tillräcklig grund för ett gediget test

Medlemmarna i En Bättre Sits är eniga att om en elvägspilot ska byggas så ska man göra det mellan Hallsberg och Örebro. Här finns många åkerier och kommunerna planerar för nya verksamhetsområden för att hålla takt med efterfrågan på tillgänglig mark. De mängder gods och transporter som Örebro läns aktörer kan använda för ett test av en elvägspilot är redan tillräckligt stora för att ge möjlighet för Trafikverket att samla in data över tid och vara underlag för en elvägspilot, även om det inte skulle bli ett utbyggt nationellt elvägssystem. E20 i Örebro län är ett bra alternativ för att testa en storskalig elvägspilot.

Om uppdraget

Trafikverket arbetar nationellt med utveckling av transportinfrastrukturen och har ett uppdrag att samla kunskap för det nutida och framtida transportbehovet som ska anpassas efter de klimatmål som finns och den tillgängliga transportinfrastrukturen. Trafikverkets Program för Elektrifiering skapar ett kunskapsunderlag inom elvägar genom att pröva olika elvägstekniker och utreda de områden som ingår i konceptet elväg som till exempel teknik, miljöeffekter, kraftförsörjning, drift, underhåll och regelverk. Organisering och finansiering av ett elektrifierat infrastruktursystem samt påverkan på transportsektorn och dess olika enskilda aktörer är något som belyses i de analyser Trafikverket tar fram.

För att testa alla olika områden inom elvägar samtidigt har Trafikverket uppdrag att genomföra minst ett pilotförsök för att få mer underlag för hur ett elvägssystem kan fungera i verkligheten. I juni 2019 meddelade Trafikverket att sträckan E20 Hallsberg-Örebro och väg 73 Västerhaninge-Nynäshamn blev utvalda för att utredas vidare med mål att bygga en pilotsträcka.

Arbetet består av flera delar:

1. Trafikverket utreder fortsatt affärsmodell, organiserings- och finansieringsfrågor kopplat till elektrifiering av tunga transporter nationellt
2. Trafikverket ska genomföra ett vägplanearbete som undersöker de två sträckornas förutsättningar att tillhandahålla elväg på.
3. Trafikverket genomför ett arbete med att uppskatta trafikflöden, trafikvolymerna och hur sträckorna kan användas av de regionala transportörerna.
4. Region Örebro län och Region Stockholm skriver varsin rapport om möjligheter och risker med en elvägpilot, koncept, investerings- och betalningsvilja samt drivkrafter och incitament att använda elväg hos de transportköparna.

Region Örebro läns arbete med att kartlägga förutsättningarna för elvägar i Örebro län startades redan år 2017. Därefter har ett nätverk med ett flertal transportköpare, transportörer, Örebro universitet, kommuner, Handelskammaren Mälardalen och andra partnerskap utvecklats. Nätverket har hållits ihop av Region Örebro län och har fått stöttning av Trafikverket och ett flertal större privata aktörer med erfarenhet av elvägar. Tillsammans tog nätverket fram ett svar på RFI (Request For Information) i början av 2019 tillsammans med en avsiktsförklaring om att använda en potentiell elväg. Denna skrevs under av flera stora aktörer i länet. I juni samma år valdes sträckan ut för utredning om förutsättningar för att bli en potentiell pilotsträcka. Det innebar ett åtagande för Region Örebro län att fortsättningsvis bidra med det kunskapsunderlag till Trafikverket som presenteras i denna rapport.

I arbetet under hösten 2019 och våren/sommaren 2020 har Region Örebro läns arbete bestått av att, med hjälp av olika aktörer, sprida kunskap om elvägar, diskutera dess nyttor och samla in information om de förutsättningar, incitament och drivkrafter som finns hos länets aktörer via olika aktiviteter. Ett fokus har varit att prata med transportintensiva varuägare och transportörer inom näringslivet. För att kunna svara på frågeställningar och komplettera Trafikverkets arbete har en konsult utrett skytteltrafik på elväg i Örebroregionen, se bilaga 3.

I denna rapport sammanställs den kunskap som samlats in och ska motivera varför den första elvägpiloten ska byggas på E20 mellan Hallsberg och Örebro.

Beskrivning av Örebro län

Örebro län består av 12 kommuner med drygt 300 000 invånare, vilket förväntas öka med 30 000 invånare till 2030. Länet innefattar kommunerna

Askersund, Degerfors, Hallsberg, Hällefors, Karlskoga, Kumla, Laxå, Lekeberg, Lindesberg, Ljusnarsberg, Nora och Örebro.



FIGUR 1: Örebro län med omgivande geografi.

Historiskt sett har Örebro län varit en viktig plats för transporter för både väg och järnväg. I länet finns järnvägsknuten Hallsberg, som har Sveriges största rangerbangård, men även tillhandahåller en kombiterminal. Föreslagen pilotsträcka för elväg startar vid trafikplats 106 Brändåsen, som ligger i nära anslutning till Hallsberg kombiterminal, vilken är den plats där väg 50 ansluter till E20. I Frövi finns ytterligare en kombiterminal. Västra stambanan, Mäljarbanan, Godsstråket genom Bergslagen, Bergslagsbanan och

Värmlandsbanan sträcker sig genom länet och är viktiga järnvägssträckor för trafik mellan norr och söder, men även mellan öst och väst. Det mesta av det gods som ska transporteras mellan norra och södra Sverige transporteras genom Örebro län. Godsflöden på lastbil i regionen bedöms öka med 46% till 2040 med en årlig tillväxt på 1,1% per år fram till 2040 och 0,8% 2040-2065, enligt Trafikverkets nationella basprognos för godstransporter¹.

1. Trafikverkets basprognos 2020. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Kort-om-trafikprognoser/>

Förutom de ovan beskrivna delarna av järnvägsnätet sträcker sig E18, E20 och väg 50 genom länet. Dessa vägar är betydande för en stor del av landets godsflöden och går alla genom Örebro, som i folkmun kallas för Sveriges största korsning. Väg 49 och 51 har även dessa omfattande flöden av tung godstrafik. Väg 51 har flöden från och till hela regionen och förbättras med åtgärder finansierade av länstransportplanen vilket stärker kopplingen mot Norrköping som har en expanderande hamnverksamhet. I länet finns även Sveriges fjärde största flygplats för gods.

För att ta tillvara på den historiskt och strategiskt viktiga knutpunkten av transporter i Örebro län så arbetar Region Örebro län, länets kommuner och Örebro universitet aktivt med logistikfrågor. Region Örebro län ansvarar för den regionala utvecklingsplaneringen och har som vision att knyta ihop länet och underlätta utveckling. Näringslivets starkaste branscher är tillverkning, utvinning av mineraler samt lagerhantering och logistik. Den mesta exporten

sker till EU och övriga Norden². Region Örebro län vill därför satsa på bättre transporter för att fortsätta främja nyetableringar och utökningar av verksamheter i länet för att uppnå bättre sammankoppling nationellt och internationellt.

Örebroregionen har blivit ett nav för logistiketableringar mycket tack vare sitt centrala läge vid Sveriges demografiska mittpunkt. Det är främst runt Örebro stad som näringslivet finns koncentrerat och logistiketableringar sker främst i det som lokalt kallas för ”tillväxtbananen”, området mellan Brändåsen och Örebro flygplats där större och mer tillgänglig markyta finns och är något som lockar företag att etablera logistikcenter utanför Stockholmsregionen. Detta har resulterat i att flera företag placerat nationella och internationella centrallager och logistikcentrum i regionen. Örebro har även blivit utsedd till delad etta som Sveriges bästa stad för logistik enligt Intelligent Logistik och det bästa logistikläget i inlandet.

2. Export-/importföretag fördelade efter landområden 2018, www.regionfakta.com/globalassets/upload/naringsliv_1800/n22n_1800.pdf

Region Örebro läns arbete med logistik och transporter

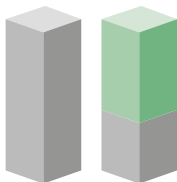
I Örebro län är transporter och logistik ett huvudområde för näringsliv och därför ett naturligt fokusområde för länets offentliga aktörer. Region Örebro län arbetar internationellt och storregionalt med transportsystemet samt sätter regionala mål för länet. Kommunerna arbetar med utvecklingen inom sina kommungränser men samarbetar om det som är kommunöverskridande. Gemensamt finns ett intresse att skapa så goda förutsättningar som möjligt för att Örebro län ska vara attraktivt för näringsliv samtidigt som gemensamt ansvar tas för att nå de regionala och nationella målen om hållbarhet.

Den regionala utvecklingsstrategin 2018-2030 Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län är regionens vägledning och uttrycker Örebro läns samlade vilja. Den är en utgångspunkt för arbetet med hållbar regional

tillväxt och utveckling de kommande åren och ger vägledning i den fysiska planeringen. De regionala strukturbilderna är en form av sådan vägledning och fungerar som en kapp för länsplan för transportinfrastruktur och trafikförsörjningsprogram som Region Örebro län tagit fram på uppdrag av regeringen.

I den regionala utvecklingsstrategin finns tre övergripande mål som kompletteras av effektmål och indikatorer som tydligt beskriver var fokus ligger för den regionala utvecklingen i Örebro län. Bland annat ska attraktionskraften öka för att locka hit både nationella och internationella företag samtidigt som produktion och export ska öka. Detta ska ske inom ramen för de mål som är satta för en hög och jämlik livskvalitet och inom ramen för de klimatmål som är beskrivna i det regionala Energi- och klimatprogrammet.

Klimatmålen i det regionala Energi- och klimatprogrammet har beslutats för att uppnå de mål som bestämts inom Parisavtalet.



I Örebro län ska det vid 2030 vara **60%** lägre växthusgaser än 2005 års nivåer.



Minst **80%** av energianvändningen i Örebro län ska vara förnybar energi 2030.



Energianvändningen i Örebro län 2030 ska vara **50%** effektivare jämfört med 2005.

För att nå målen ska länet fokusera på tre insatsområden i omställningen.



MINSKADE UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER



FÖRNYBAR ENERGI



ENERGI-EFFEKTIVISERING

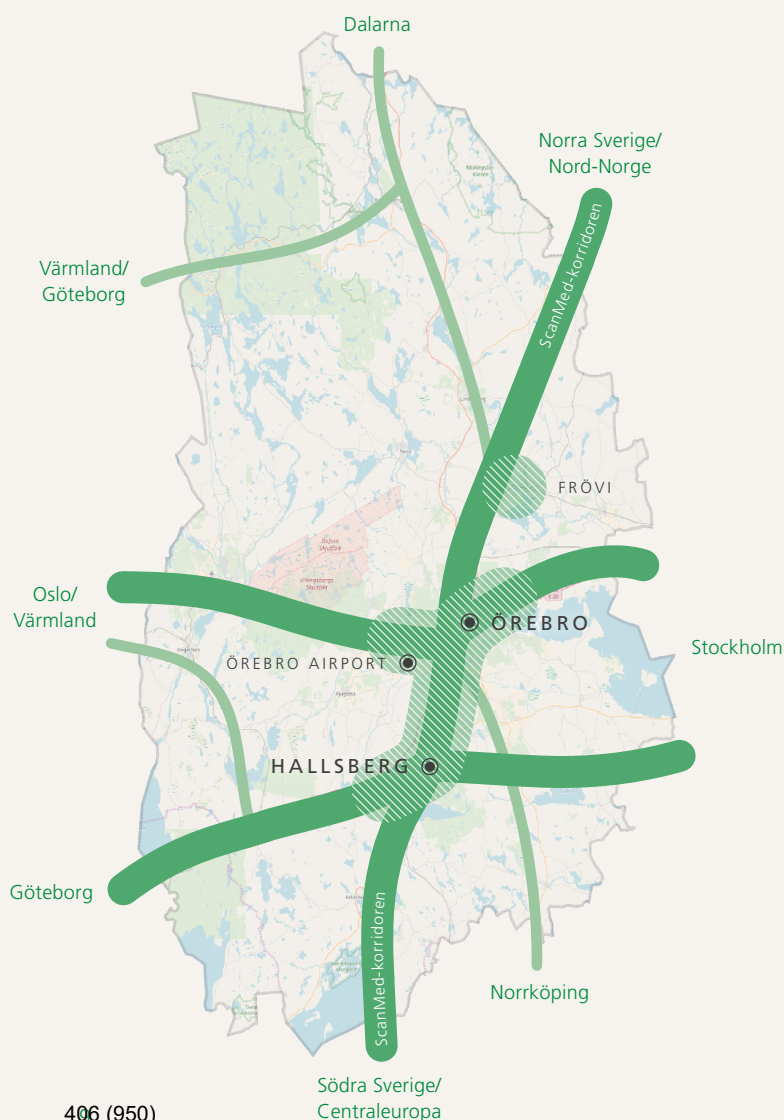
Transporter och infrastruktur är ett av de prioriterade områdena i den regionala utvecklingsstrategin. Betydelsen av att knyta starkare band till Oslo och Göteborg lyfts fram eftersom Örebro län redan idag är en integrerad del av Stockholm-Mälarenregionen. Att länet genomkorsas av Sveriges största transportleder på järnväg och väg gör att transportinfrastrukturen i länet får en huvudsaklig funktion att knyta samman Sveriges transporter i både nord-sydlig och öst-västlig riktning. Det geografiskt strategiska läget gör att länet som transportnod får stor anledning att satsa på logistikverksamheter och som konsekvens ännu större incitament att satsa på hållbara transporter.

Det önskvärda läget är att Örebro län 2030 lockar företagsetableringar och investeringar och att Örebro

befäst sig som ett av de tre bästa logistiklägena i Sverige. För att uppnå det krävs att länets aktörer tillsammans arbetar för att skapa ett hållbart transportsystem efter strukturbilderna i den regionala utvecklingsstrategin och för att utveckla Örebro län som nod längs nationella och internationella transportstråk.

Strukturbilden visar de stråk som har högst prioritet för Örebroregionens näringsliv. Kartan visar också viktiga noder för godstransporterna samt kopplingar till noder utanför vår region. Stråken och noderna är också avgörande för att åstadkomma effektiva transportkedjor såväl nationellt som internationellt.

- Transportnod
- Utvecklingsområde för logistikverksamhet
- Primärt godsstråk
- Sekundärt godsstråk



FIGUR 2: Strukturbild för godstransporter och logistik i den Regionala utvecklingsstrategin för Örebro län, 2018.

Samarbeten och projekt

Örebro län är en viktig nod för transporter och den strategiska inriktningen är att satsa på utvecklingen av logistik och transporter. Därför arbetar Region Örebro län ständigt med att utveckla transportsystemet med innovation som fokus. Det finns samar-

beten och projekt som är igång både nationellt och internationellt vilket gör Region Örebro län till en bra plattform för att sprida erfarenheter från en pilot. Nedan beskrivs ett axplock av samarbeten och projekt där Region Örebro län medverkar.

Internationellt

● Botniska korridoren

Region Örebro län bedriver tillsammans med Region Gävleborg, Region Jämtland-Härjedalen, Region Norrbotten, Region Västerbotten, Region Västernorrland ett arbete för att stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan norra Sverige och övriga Europa. Inom ramarna för samarbetet drivs bland annat att Botniska Korridoren inklusive Godsstråket genom Bergslagen ska bli en del av den Europeiska TEN-T korridoren ScanMed.

● CPMR (Conference of Peripheral and Maritime Regions)

CPMR är Europas största lobbyorganisation som består av sex geografiska kommissioner och totalt 160 medlemsregioner. Inom ramarna för nätverket bedrivs påverkansarbete inom en rad olika områden som transport, maritima frågor, SHP och klimat. Region Örebro län är medlem i både Nordsjö- och Östersjökommissionens transportgrupper där arbete bedrivits om att Oslo-Stockholm och Botniska Korridoren (inkl. Godsstråket genom Bergslagen) ska bli del av TEN-T korridoren ScanMed.

● Baltic Loop

Projektet Baltic Loop handlar om att identifiera flaskhalsar i transportsystemet för både person- och godstrafik mellan norska gränsen och Sankt Petersburg via Finland och Baltikum. Syftet är att hitta icke tekniska lösningar (steg 1 och 2-åtgärder) som kan optimera transporterarna över och inom gränserna och minimera rese- och transporttider för att göra transporterarna mer attraktiva. Region Örebro läns del är att kartlägga vilka icke tekniska lösningar som finns och var de kan genomföras i Sverige. Metoden ska sedan appliceras i övriga samarbetsländer inom projektet.

● Scandria Alliance

Nätverket ska framförallt utveckla miljövänliga och hållbara multimodala transporter och res-möjligheter längs stråket. Detta ska bland annat ske genom att nätverket ska fungera som en plattform för dialog och samla näringsliv, forskning, kommuner och regioner för gemensamma strategier, projekt och aktiviteter.

● COMBINE

Projektet COMBINE handlar om att utveckla multimodala transportlösningar i Östersjöregionen. Projektet ska bidra till utbyte av praxis och erfarenhet när det gäller genomförandet av innovationer och smarta tekniska lösningar mellan EU:s medlemsländer inom områdena Combined Transports, High Capacity Transports (HCT – längre och/eller tyngre lastbilar), platooning och därtill förenade aktiviteter för hantering av gods på terminaler. Ambitionen med COMBINE är att det ska bli ett så kallat flaggskeppsprojekt inom Östersjöregionen/EUSBSR. Projektet har ett femtontal partners med Hamburgs hamn som leadpartner.

Region Örebro läns del i projektet görs tillsammans med samverkansplattformen CLOSER och ett samarbete med en stor godstransportör är på gång. Godstransportören transporterar 5 000 containers per år till Hallsberg och målet är att genomföra en pilotstudie med fokus på ”the last mile” och undersöka förutsättningarna för att implementera längre och/eller tyngre specialfordon till och från terminal i vår region där. Den tänkta sträckan för att i längden testa specialfordon är samma sträcka som är aktuell för elvägpilot mellan Hallsberg och Örebro.

● Tidigare projekt

Scandria2Act och TENTacle var två flaggskeppsprojekt med syfte att stötta multimodala transporter och det modala skiftet av gods från väg till järnväg och därigenom göra Hallsberg till den naturliga destinationen för gods som kommer på järnväg från Centraleuropa. Scandria2Act hade fokus på rena bränslen och TENTacle att hitta en långvarig samarbetsstrategi med aktörer norr om Örebro.

SmartLog var ett projekt inom Interreg Central Baltic där projektet syftade till att förbättra transporttiderna i de två TEN-T korridorerna ScandMed och North Sea Baltic genom att möjliggöra förbättrad delning av data med hjälp av IOT (Internet of things) och Blockchain-tekniken. Genom projektet ville Region Örebro län möjliggöra för företag i Örebroregionen att testa nya tekniska lösningar.

Nationellt

● CLOSER

CLOSER är en nationell samverkansplattform, kunskapsnod och projektverkstad för ökad transporteffektivitet. Flera av CLOSERS temaområden berör elväg, inte minst temaområdena Energiförsörjning

och logistik samt Långväga multimodala transporter. Region Örebro län, Örebro kommun och Örebro universitet är aktiva i CLOSERS arbete. Region Örebro län är representerad i CLOSERS styrelse.

Storregionalt arbete - Mälardalsrådet

Mälardalsrådet är en unik plattform som samlar politiker och beslutsfattare över blockgränserna i Stockholm-Mälardalen där det bor nästan 4 miljoner människor i storstad, mellanstäder och landsbygd, som tillsammans bidrar till 46 procent av Sveriges BNP.

Mälardalsrådets uppgift är att vara ett forum för storregional samverkan i strategiska frågor och därigenom arbeta för att främja utvecklingen av Stockholm-Mälardalen som växer och fortsätter att vara en kunskapsintensiv region. För att främja utvecklingen under kommande decennier arbetar Mälardalsrådet inom fyra fokusområden – infrastruktur och transporter, kompetens och innovation, maritim samverkan samt internationell konkurrenskraft.

● Infrastruktur och Transporter - En Bättre Sits

En Bättre sits är namnet på Mälardalsrådets storregionala samarbete inom fokusområdet infrastruktur och transporter. En Bättre Sits är ett brett transportpolitiskt samarbete mellan intressenter i de sju regionerna Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland.

Regioner och kommuner arbetar tillsammans för en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag. Med rätt nationella investeringar vill man i Stockholm-Mälardalen utveckla infrastrukturen, möjliggöra fler bostäder och skapa bättre förutsättningar för transporter och resor i Sverige. Målet är att skapa ett transportsystem där

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

Inom ramen för samarbetet tas en storregional systemanalys samt godsstrategi fram med regionernas gemensamma prioriteringar i syfte att påverka utvecklingen av transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalen och Sverige.