



Sammanträde med:

Samhällsbyggnadsnämnd

Sammanträdesdatum: 2020-08-24

Tid: kl. 09:00-16:00

Plats: Hive konferens Nikolaigatan 10, Örebro

Meddela förhinder snarast möjligt till nämndsekreteraren.
Du som är ersättare meddelar om du kommer att närvara.

Tänk på våra allergiker och undvik starka dofter.

Ledamöter kallas

Nina Höjer (S), ordförande
Magnus Lagergren (KD), vice ordförande
Oskar Svärd (M), 2:e vice ordförande
Andreas Brorson (S)
Eva Järliden (S)
Jouni Slagner (S)
Solweig Oscarsson (S)
Leif Lewin (S)
Lars-Göran Zetterlund (C)
Pär-Ove Lindqvist (M)
Fredrik Askhem (L)
Helena Bosved (MP)
Mats Seiboldt (SD)
Jan Murman (SD)
Jessica Carlqvist (V)

Ersättare underrättas

Theres Magnusson (S)
Antti Tsupukka (S)
Kent Grängstedt (S)
Björn Junaeus (KD)
Arne Kumm (M)
Johan Kumlin (M)
Ronnie Erhard (M)
Greger Persson (SD)
Inga-Lill Andersson (C)



1. Dagordning

Föredragande:

Sammanfattning

09:00 - Mötets öppnande, upprop, val av justerare

09:05 Beslutsärenden

09:40 - rast samt gruppmöten

10:00 - Beslut

10:15 Information

ca 12:00 Mötet avslutas

2. Val av justerare

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att utse Oskar Svärd (M) till justerare av nämndens protokoll med Fredrik Askhem (L) som ersättare.

Protokolleet ska justeras senast 7 september.

3. Delårsrapport 2020, samhällsbyggnadsnämnden

Diarienummer: 20RS7167

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna delårsrapport 2020 för samhällsbyggnadsnämnden.

Sammanfattning

I bifogat material finner samhällsbyggnadsnämnden delårsrapport 2020 som omfattar perioden januari till och med juli.

Materialet innehåller uppföljning av både verksamhet och ekonomi kopplat till nämndens ansvar. Vidare innehåller materialet även en uppföljning av attraktiv arbetsgivare samt internkontrollplan. Verksamhetsuppföljningen har skett på nivåerna effektmål, mål, uppdrag samt indikatorer.

Beslutsunderlag

- Delårsrapport 2020, samhällsbyggnadsnämnden
- Delårsrapport 2020 Samhällsbyggnadsnämnden

4. Justering av tillämpning av avtal om kollektivtrafik Örebro län

Diarienummer: 20RS6383

Föredragande: Ingrid Domberg 09:20



Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna en justerad tillämpning av avtal om regional kollektivtrafik för Örebro län från 2020 där den ekonomiska regleringen baseras på invånarantal i respektive kommun och en årlig beloppsrevidering baserad på skattekraftstillväxten i länet samt

att beslutet gäller under förutsättning av att länets samtliga kommuner fattar beslut med samma innehåll.

Sammanfattning

Nämnden för trafik, miljö och service beslutade 2012 att godkänna en tillämpning av avtal om regional kollektivtrafik för Örebro län för, vilken har tillämpats från 2013. Nu föreslås en justerad tillämpning av avtalet.

Beslutsunderlag

- FPM_SBN_Justering av tillämpn avtal om kollektivtrafik Örebro län

5. Svar på remiss om nya hastighetsföreskrifter på väg 50 i Örebro län

Diarienummer: 20RS6480

Föredragande: Simon Jäderberg 09:25

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att redovisat förslag till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Trafikverket.

Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet är överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

Hastighetsförändring föreslås mellan väg 249 Rya, Lindesberg södra infart, och Dalarnas länsgräns. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 54 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 2200-7600 fordon per dygn. Korsningspunkter med 70km/h kommer få höjd hastighet.

Bedömningen är att den nya hastighetsföreskriften på kort sikt går att acceptera men Region Örebro län vill att sträckan så snart som möjligt byggs om till mittseparerad 100-väg.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM gällande remiss för nya hastighetsföreskrifter på väg 50
- Svar på remiss gällande nya hastighetsföreskrifter på väg 50
- Remiss - föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 50 i Örebro län

6. Svar på remiss för nya hastighetsföreskrifter på väg 244 i Örebro län.

Diarienummer: 20RS6479

Föredragande: Simon Jäderberg 09:30



Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att redovisat förslag till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Trafikverket.

Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

Hastighetsförändring föreslås mellan väg 63 Hammarn och väg 50 trafikplats Lilla Mon. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 39 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 4300-5200 fordon per dygn som mest. Sträckan mellan Gyttorp och Stribergskorset får en höjd hastighet från 70km/h till 80km/h.

Bedömningen är att tidigare beslut om att behålla 90km/h mellan Lilla Mon och Stribergskorset är rimligt utifrån dagens trafikmängder. 80km/h på väg 244 är inte godtagbart förrän väg 50 norr om Örebro blivit utredd och fått beslutade åtgärder, eller att Norabanan tagits i drift.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM gällande ny hastighetsföreskrift för väg 244
- Svar på remiss gällande ny hastighetsföreskrift för väg 244
- Remiss - föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 244 i Örebro län

7. Svar på remiss om nya hastighetsgränser för väg 52

Diarienummer: 20RS6478

Föredragande: Sion Jäderberg 09:35

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att redovisat förslag till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Trafikverket.

Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

Nya hastighetsföreskrifter föreslås mellan väg E20 trafikplats Byrstatorp och Södermanlands länsgräns. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 23,5 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 3500-7800 fordon per dygn. Mellan länsgränsen och Odensbacken är det redan 80km/h idag. Mellan E20 och Odensbacken är hastigheten varierande mellan 50km/h och 90km/h. Vissa delar kommer sänkas till 80km/h och vissa kommer höjas till 80km/h.

Bedömningen är att den nya hastighetsföreskriften på 80km/h är godtagbar eftersom beslut om att bygga om väg 52 finns men att det inte sker innan 2025, vilket är kravet för att annars behålla 90km/h.



Beslutsunderlag

- FöredragningsPM gällande remiss om nya hastighetsföreskrifter för väg 52
- Svar på remiss gällande nya hastighetsföreskrifter för väg 52
- Remiss - föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 52 i Örebro län

8. Förslag till remissyttrande över förslag till detaljplan för Varfågel 1 m.fl., i Karlskoga tätort

Diarienummer: 20RS7175

Föredragande: Patrik Ståhl 09:35

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- att överlämna förvaltningens synpunkter som sitt remissyttrande över förslag till detaljplan för Varfågel 1 m.fl., i Karlskoga tätort.

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostadsbebyggelse på del av fastigheten Varfågeln 1 samt justera utnyttjandegraden på fastigheten Flugsnapparen 11. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för parkering inom fastigheten Bregården 2:77, därtill ingår delar av Pärलगatan samt Skolgatan. Flerbostadshus om åtta respektive sex våningar avses att uppföras med sammanlagt 54 lägenheter i olika storlekar. Komplementbyggnader som carport, förråd planeras i områdets norra delar. Bostäderna ansluter till gång- och cykelväg med närhet till service.

Region Örebro län ser övergripande positivt på förslagets möjlighet att bidra till måluppfyllnad av den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och anser att den höga andelen mark för parkering framstår som mindre motiverad mot bakgrund av den goda tillgången till kollektivtrafik.

Beslutsunderlag

- Förslag till remissyttrande över förslag till detaljplan för Varfågel 1, Pärलगatan, Karlskoga tätort
- Remissyttrande över förslag till detaljplan för Varfågel 1 m.fl, i Karlskoga tätort
- Remiss – Förslag till detaljplan på samråd - Varfågel 1, del av med flera
- Förslag till detaljplan på samråd - Varfågel 1, del av med flera, Pärलगatan

9. Meddelande och delegationsbeslut samhällsbyggnadsnämnden

Diarienummer: 20RS2350

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta meddelande och delegationsbesluten till protokollet.

Sammanfattning

20RS6045 – SIS, Hållbara städer och samhällen

20RS7208 - Detaljplan för Kungörande och granskning av järnvägsplan för anläggning av dubbelspår mellan Hallsberg - Stenkumla

20RS5331 - Remissvar - vägplan för ombyggnad av E20 Hallsberg-Örebro för elväg i Örebro och Kumla kommun



Meddelanden

Skrivelse från PRO Örebro län gällande förändringar i kollektivtrafiken

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM Samhällsbyggnadsnämnden 20200824 Meddelande och delegationsbeslut
- Angående trafikändringar PRO
- 20RS7208 Svar på remiss gällande kungörande och granskning av järnvägsplan(674401) (0)_TMP
- 20RS6045 Remissyttrande över förslag till svensk nationell SIS- standard för arbetet med Hållbara städer(676878) (0)_TMP
- 20RS5331 Svar på remiss samråd vägplan för E20 Hallsberg-Örebro, elväg Brändåsen-Adolfsberg(667503) (0)_TMP

10. Information

Föredragande:

Sammanfattning

Liv och hälsa ung - Carina Persson och Linda Bååk

Sydoststråket - Sofie Östlund

Lägesrapport kollektivtrafik - Fredrik Eliasson

Förberedelse workshop TFP, diverse föredrag - Lina Ramberg

3

Delårsrapport 2020, samhällsbyggnadsnämnden

20RS7167

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Delårsrapport 2020, samhällsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna delårsrapport 2020 för samhällsbyggnadsnämnden.

Sammanfattning

I bifogat material finner samhällsbyggnadsnämnden delårsrapport 2020 som omfattar perioden januari till och med juli.

Materialet innehåller uppföljning av både verksamhet och ekonomi kopplat till nämndens ansvar. Vidare innehåller materialet även en uppföljning av attraktiv arbetsgivare samt internkontrollplan. Verksamhetsuppföljningen har skett på nivåerna effektmål, mål, uppdrag samt indikatorer.

Ärendebeskrivning

Nytt för år 2020 är att delårsrapporteringen sker två gånger per år jämfört med tidigare tre gånger. Delårsrapporten omfattar perioden januari till och med juli och verksamhetsberättelsen vid årets slut som i vanlig ordning omfattar hela året.

Rapporteringen är en uppföljning av beslutad verksamhetsplan med budget 2020 för samhällsbyggnadsnämnden. Uppföljningen utgår från nämndens ansvarsområde enligt åtagande som finns i regionfullmäktiges verksamhetsplan 2020 samt nämndspecifika mål, uppdrag och indikatorer.

I delårsrapporten 2020 rapporteras väsentliga händelser, där del av rapporteringen också omfattar konsekvenser i verksamheten som ett resultat av covid-19. Vidare innehåller rapporteringen redovisning av det ekonomiska utfallet med helårsprognos och personalekonomi samt uppföljning och prognos av effektmål med indikatorer, nämndens mål med indikatorer och nämndspecifika uppdrag. En uppföljning av attraktiv arbetsgivare är inkluderad och nämndens internkontrollplan.

Tjänsteställe, handläggare
Ekonomi, Helena Torége

Sammanträdesdatum
2020-08-28

FöredragningsPM
Dnr: 20RS7167

Internkontrollplanen innehåller dels Region Örebro län övergripande risker och åtgärder, dels en nämndspecifik risk och åtgärder.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Delårsrapporten innehåller rapportering om hållbar utveckling med sociala, ekologiska och ekonomiska aspekter som även innefattar miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiv.

Ekonomiska konsekvenser

Delårsrapporten innehåller redovisning av samhällsbyggnadsnämndens ekonomi för perioden januari-juli samt prognos för helåret 2020. Nämndens helårsprognos visar på ett stort underskott (-102,5 mnkr) som till stor del förklaras av bortfall av intäkter som en konsekvens av minskat resande till följd av covid-19.

Uppföljning

Verksamhetsplan med budget 2020 följs upp i delårsrapport 2020 samt i verksamhetsberättelsen vid årets slut.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM till samhällsbyggnadsnämnd den 28 augusti 2020.

Förslag till delårsrapport 2020 för samhällsbyggnadsnämnden.

Johan Ljung
Områdeschef trafik- och samhällsplanering

Skickas till:

Regionstyrelsen
Regionkansliet

Delårsrapport

Samhällsbyggnadsnämnden
Delår 2020

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
2	Väsentliga händelser	3
3	Nämndens mål, strategier och uppdrag	5
3.1	Sammanfattning uppföljning av mål och uppdrag	6
3.2	Perspektiv: Invånare och samhälle	6
3.3	Perspektiv: Process	12
3.4	Perspektiv: Resurs	15
4	Ekonomi	17
4.1	Resultatrapport samhällsbyggnadsnämnden	17
4.2	Periodens resultat	20
4.3	Helårsprognos	22
4.4	Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans	23
4.5	Investeringar	23
4.6	Produktions- och nyckeltal	24
5	Personalekonomi	26
5.1	Personalkostnader	26
5.2	Kostnadsanalys	26
6	Personalekonomi	27
6.1	Antal tillsvidareanställda årsarbetare	27
6.2	Sjukfrånvaro	27
7	Intern styrning och kontroll	28
7.1	Internkontrollplan	29

1 Inledning

I Örebro län finns både styrkor att bygga vidare på och utmaningar att möta upp. Styrkorna i Örebro län är bland annat det centrala läget i Sverige, Örebro stad som ett starkt och växande centrum, många starka företag, universitetssjukhuset Örebro och växande Örebro universitet. För länets framgång är utvecklingen i alla kommuner, utifrån sina specifika förutsättningar, centralt. Dock är det ömsesidiga beroendet mellan kommunerna starkt och en viktig anledning till samverkan.

Förvaltning regional utvecklings arbete med genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin ska bidra till stark konkurrenskraft, hög och jämlik livskvalitet samt god resurseffektivitet.

En del av Region Örebro läns politiska verksamhet sker i samhällsbyggnadsnämnden som till sin hjälp har följande tjänstepersonorganisation: trafik- och samhällsplanering inom förvaltning regional utveckling. Tidigare har även Område energi och klimat tillhört samhällsbyggnadsnämnden. I och med ett regionfullmäktige beslut den 13 februari 2020, tillhör Område energi och klimat numera regional tillväxtnämnd.

Syftet med delårsrapport för samhällsbyggnadsnämnden är att ge en uppföljning av beslutad verksamhetsplan med budget 2020. Verksamhetsplan med budget för 2020 utgår från förutsättningar, inriktningar och mål som uttryckts i regionfullmäktiges verksamhetsplan. Nämnden har i verksamhetsplan med budget 2020 konkretiserat effektmål, inriktningar och indikatorer. I samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan återfinns RUS som en röd tråd som genomsyrar all verksamhet från effektmål och nämndmål till handlingsplaner och aktiviteter som leder till genomförande och måluppfyllelse. Uppföljningen i delårsrapporten ger en prognos på måluppfyllelse och trender för verksamheten under andra halvåret.

Delårsrapport 2020 för samhällsbyggnadsnämnden vänder sig till politiker och tjänstepersoner inom Region län samt till länets invånare.

2 Väsentliga händelser

Trafik- och samhällsplanering

Från och med 1 januari har Område trafik- och samhällsplanering en ny organisation. Bland annat har funktionen som enhetschef för Serviceresor återskapats.

Ett förslag till samverkansformer för fysisk planering med regional bäring, som tagits fram i samråd med kommunerna, har lämnats till det regionala samverkansrådet.

Trafikpliktsbeslut för västra, södra och nordöstra länsdelarna fattades av nämnden under perioden. Trafikpliktsbeslutet för västra länsdelen innebär främst förändringar i linjerna inom stadsbusstrafiken i Karlskoga.

Första halvåret 2020 har det skett ett omfattande arbete med förberedelser inför nytt trafikavtal och trafikstart för serviceresetrafiken 1 juli 2020.

Det har varit stort fokus på utvecklingen av digitala tjänster för både allmänna kollektivtrafiken och serviceresor.

Covid-19

Covid-19 pandemin gör att områdets verksamhet har varit tvungen att förändras. Påverkan sker både ekonomiskt och arbetsbelastningsmässigt. Inom vissa verksamheter innebär det att det är mer att göra och planerade projekt och planer har fått skjutas på framtiden. Inom andra verksamheter har ordinarie verksamhet kunnat pågå, men arbetssättet har varit tvunget att förändras. Området har utvecklat användandet inom Skype, Teams, Zoom med mera och kunskapen att kommunicera digitalt har utvecklats. Samarbetet med trafikoperatörer och skyddsombud har fungerat väl, även om vi i vissa frågor har olika åsikt. Samarbetet inom Region Örebro län har fungerat bra och där Smittskydd av naturliga skäl har haft en nyckelroll. Svensk kollektivtrafik har drivit våra frågor och utfört påverkansarbete för att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kompenseras för deras intäktsbortfall. En viss frustration finns över att lagarna inom smittskydd och arbetsmiljö inte riktigt lilar ihop och där rekommendationer från Smittskydd inom Region Örebro län inte riktigt stämmer överens med beslut från arbetsmiljöverket.

Covid-19 har haft stora konsekvenser för den allmänna kollektivtrafiken. Bussförarnas skyddsombud har framställt en begäran om åtgärder för att minska smittspridningen, däribland stängning av framdörren. Detta landade i ett beslut från Arbetsmiljöverket om ett förbud att öppna framdörren och spärra av sätena längst fram.

Det har dock gjorts några större åtgärder för att säkra intäkterna från trafiken. Validatorer har installerats vid den näst främsta dörren i samtliga bussar. Det är då åter möjligt att betala med Reskassa och Företagsbiljett. I samband med detta har det också genomförts en större kampanj om hur man som resenär betalar och varför det är viktigt att betala. När det nu finns enkla betalningsmöjligheter för alla, så ändras också inriktningen för kontrollverksamheten. Istället för att i första hand jobba med information, så utfärdas nu kontrollavgifter. Det har även inrättats bussvärdar som jobbar med att informera om betalning.

Det har inkommit en del synpunkter på att det är trångt på bussarna. Under covid-19 pandemin körs så mycket trafik som det finns kapacitet för, där förstärkningstrafiken har intensifierats. Ambitionen är att alla resenärer som önskar ska ha möjlighet att hålla lämplig distans till sina medresenärer. Varje invånare har dock ett ansvar att endast göra nödvändiga resor, om möjligt undvika att resa i rusningstid samt att om möjligt välja alternativa färdmedel.

Inom Serviceresor finns en tydlig nedgång av antalet resor på grund av covid-19 restriktioner. Antalet resor har i stort sett halverats. I slutet av maj genomfördes ca 1 800 resor per dag mot 3 500 resor när det är normal trafik. De resor som gått ned mest är dagvårdsresor och färdtjänstresor. Från slutet av mars infördes ensamåkning i stora delar av servicetrafiken, vilket gör trafiken mindre effektiv.

Personalmässigt ingen speciellt stor påverkan. Området har några som jobbar mer hemifrån än tidigare, men de flesta är på kontoret och verksamheten har vidtagit alla de extra åtgärderna i enlighet med rekommendationer från Smittskydd vid Region Örebro län och Folkhälsomyndigheten. På beställningscentralen och trafikledningscentralen har området gjort

ytterligare förändringar för att hålla avstånd och hålla extra rent.

I och med att antalet resor gått ner kraftigt så har området gjort schemaförändringar för trafikbolagen så att de ej behöver ha så många bilar i trafik, verksamheten för en ständig dialog för att anpassa sig och dem i rådande situation. Samtidigt är det viktigt att trafiken fungerar och att kunderna får åka de tider som efterfrågas.

Åtgärder för ekonomi i balans

Samhällsbyggnadsnämnden fattade i januari beslut om handlingsplan för budget i balans 2.0 för den verksamhet (samhällsplanering och infrastruktur) där tidigare förslag till handlingsplan återremitterats. Verksamheten inom samhällsplanering och infrastruktur är personalintensiv. Detta innebär att handlingsplanen innehåller åtgärder kopplade till det strategiska arbetet. Möjligheter att påverka vår omvärld till att se än mer positivt på Örebroregionen som transport- och logistikregion begränsas därmed genom de besparingsåtgärder som handlingsplanen innehåller.

Redan vid beslutet om handlingsplaner för budget i balans 2.0 för verksamheterna kollektivtrafik och serviceresor stod det klart att de åtgärder som beslutats inte skulle räcka. En handlingsplan för budget i balans 2.1 behöver tas fram för att uppfylla målet om en ekonomi i balans. Tanken var att starta det arbetet efter att regionstyrelsen i februari 2020 fattat sitt beslut om inriktning för verksamhetsplan med budget 2021 och planeringsförutsättningar för kommande år. Detta beslut har skjutits upp och utifrån rådande förutsättningar avvaktar förvaltningen med att starta arbetet med budget i balans 2.1 tills kommande ekonomiska förutsättningar klarlagts.

Budget i balans 2.0, allmän kollektivtrafik

I januari fattades två trafikpliktsbeslut som överensstämmer med inriktningen i beslutet om budget i balans 2.0. Under våren pågår trafikutredningar för ytterligare trafikpliktsbeslut för att uppfylla inriktningen i budget i balans 2.0.




Budget i balans 2.0, serviceresor

En strategisk inriktning för skolskjuts är planerad att tas fram under hösten 2020. Syftet är två, dels att få en tydlighet i Region Örebro läns erbjudande till länets kommuner, dels att Region Örebro län ska få full kostnadstäckning för de tjänster som utförs åt länets kommuner. Redan nu pågår arbete med framtagandet av nya avtal med några kommuner. Det är där verksamheten redan nu utför skolskjuts som inriktningen i budget i balans 2.0 tillämpas med målet att Region Örebro län ska få full kostnadstäckning. För färdtjänsten har inget arbete utförts då inriktningen där endast är att ändra faktureringsmodell. Region Örebro län har full kostnadstäckning i den delen av verksamheten. Inom sjukresor har regionfullmäktige fattat beslut om att helt överföra sjukresor till samhällsbyggnadsnämnden. Det innebär att utöver kostnaden för administrationen så finns nu också trafik kostnaderna som ett ansvar för samhällsbyggnadsnämnden. Begäran om full kompensation för personalkostnader har inte beaktats i regionfullmäktiges beslut. Detta innebär att det fortfarande finns en osäkerhet i hur inriktningsbeslutet i budget i balans 2.0 hanterats och vad det innebär för underskottet inom sjukreseadministrationen.




3 Nämndens mål, strategier och uppdrag

Symbolförklaringar





Färgindikatorer, prognos måluppfyllelse helår och prognos genomförande av uppdrag helår.

-  = uppnå eller överträffa målnivån
-  = mindre, acceptabel avvikelse från målnivån
-  = större negativ avvikelse från målnivån

Förändringspilar, utveckling under året, prognosens resultat helår jämfört med föregående år alternativt årets början

-  = resultatet har förbättrats
-  = resultatet är oförändrat
-  = resultatet har försämrats

Indikatorer, status för perioden vid delår

-  = helt
-  = delvis
-  = inte alls
-  = värde saknas för perioden

3.1 Sammanfattning uppföljning av mål och uppdrag

Prognos måluppfyllelse	Uppnå eller överträffa målnivån	Mindre, acceptabel avvikelse från målnivån	Större negativ avvikelse från målnivån
	grön	gul	röd
Effekt mål från regionfullmäktige	1	1	2
Nämndens mål	4	2	1
Nämndens uppdrag		2	1

Perspektiv:

3.2 Perspektiv: Invånare och samhälle





Effekt mål: Effekt mål nr 7. Länetns invånare och de som verkar i Örebro län har stark konkurrenskraft, hög och jämlik livskvalitet och god resurseffektivitet.



Kommentar

Den sammanfattande bedömningen av helårsprognos för nämndens effekt mål är en

sammanvägning av nämndmålen. Det finns verksamheter inom nämndens ansvar där måluppfyllelsen kommer att vara god, medan andra har stora utmaningar som till största del kan härledas från effekter av covid-19 pandemin. Exempel på god måluppfyllelse är det verksamhetsmål inom infrastrukturplanering som ger en fungerande infrastruktur och kommunikationer. Det nämndmål som har haft och som för helåret kommer att ha en sämre måluppfyllelse är målet att ha en allmän kollektivtrafik som leder mot mål och funktioner i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. I samband med att covid-19 pandemin drabbade samhället kom rekommendationerna från Folkhälsomyndigheten som innebär att endast nödvändiga resor ska göras med kollektivtrafik och att resor i rusningstid ska undvikas. Detta innebär att verksamheten inte kunnat arbeta efter målen i trafikförsörjningsprogrammet. Mål som delvis kommer att vara uppfyllda vid helåret är den regionala fysiska planeringen och servicereverksamheten.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Kvaliteten i den allmänna kollektivtrafiken ska öka i jämförelse med 2019, andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Nöjd Kund Index, NKI. <i>Kommentar</i> Andelen nöjda har ökat från 78% januari-april 2019 till 81% motsvarande period 2020. Ökningen är dock inte signifikant och det är för få respondenter för att några slutsatser ska kunna dras om varför det skett en ökning.	81%	78%  
Kvaliteten i servicetrafiken ska öka i jämförelse med 2019, andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Nöjd Kund Index, NKI. <i>Kommentar</i> Andelen nöjda resenärer har ökat från 87% januari-april till 92% motsvarande period 2020. En trolig förklaring till ökningen är att fler får åka ensamma på grund av covid-19 riktlinjer.	92%	87%  

Mål: Region Örebro län har ökat sin förståelse för och har påverkat EU:s politiska agenda till Örebroregionens fördel.



Kommentar

Utvecklingsledare för internationella frågor, förvaltningens sakområden och Central Sweden arbetar tillsammans för den internationella dimensionen i det regionala tillväxtarbetet. Särskilt fokus har områdena Energi och hållbarhet, Forskning och innovation, Transport och infrastruktur samt Sammanhållningspolitik. Utvecklingsledare för internationella frågor har koordinerat flera svar på olika EU-samråd såsom ex AI, Klimat/Miljöfrågor och Transportfrågor. Region Örebro län har ökat sin kompetens och sina internationella kontakter via deltagande i tre Horizon 2020 ansökningar: INSITE, DIVINNO samt RECIPROCITY. Ansökningar som grundar sig i nätverket ERRIN samt andra internationella samarbeten.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Antal remissvar, konsultationer och andra insatser som regionen spelat in för att påverka		 




Indikatorer	Utfall	Målvärde
EU:s politiska agenda till Örebroregionens fördel. <i>Kommentar</i> 8 st (jfr med 10 st 2019)		
Antal informationstillfällen till de politiska församlingarna och till tjänstemännen i Region Örebro län <i>Kommentar</i> 1 Informationstillfälle till politiken. (regional tillväxtnämnd.) 15 Informationstillfällen för tjänstemän. 16 st (jfr med 37 st 2019)		— —
Antal initiativ/samarbeten sprungna ur internationella plattformar och nätverk <i>Kommentar</i> 3 st (jfr med 8 st 2019)		— —

Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län har en regional fysisk planering som är tydlig och som bidrar till attraktiva boende miljöer i hela länet som skapar social och ekonomisk hållbarhet.



Kommentar

Region Örebro läns fysiska planering bygger framför allt på den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Behovet av regional fysisk planering baseras även på nationella mål och regionala handlingsplaner. Arbete med att ta fram underlag för ställningstaganden och strategier för att förtydliga Region Örebro läns ambitioner och inriktning av den regionala fysiska planeringen pågår.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Antal kommuner som har bostadsmarknad i balans ska öka i jämförelse med år 2019. <i>Kommentar</i> Antalet kommuner i länet som anger att de har bostadsmarknad i balans i kommunen som helhet har minskat från fyra till två. Lindesberg och Degerfors bedömer att de har balans, Ljusnarsberg, Hällefors och Laxå bedömer att de har överskott på bostäder och övriga kommuner bedömer att de har underskott på bostäder. Siffrorna är hämtade från den årliga bostadsmarknadsenkäten och avser läget årsskiftet 2019-2020.	2 st	5 st  
Socioekonomisk bostadssegregation på länsnivå. <i>Kommentar</i> Detta är en indikator som är under utveckling. Indikatorn anger antal km-rutor med stor andel av befolkningen som har hög respektive låg inkomst, hög respektive låg utbildning samt utrikes respektive inrikes bakgrund. För alla tre mått har antalet rutor med segregerad befolkning minskat mellan jämförelseåret 2012 och 2017, som är det år vi har mest aktuell data för. 2012 var genomsnittet för det tre måtten att 34,9% av km-rutorna var segregerade. 2017 var motsvarande mått 28,3 %.	28,3%	34,9%  —




Indikatorer	Utfall	Målvärde
Planerat bostadsbyggande i absoluta tal per kommun.	1 807	— —
<i>Kommentar</i>		
<p>I den årliga bostadsmarknadsenkäten som avser läget årsskiftet 2019/2020, bedömde länets kommuner att det skulle påbörjas byggande av 1 807 bostäder 2020. Detta innebär en ökning i jämförelse med motsvarande bedömning av antalet påbörjade bostäder 2019.</p> <p>Av de 1 807 bostäderna bedöms det påbörjas 1 355 lägenheter i flerbostadshus och 453 småhus. En stor del av bostadsbyggande bedöms ske i Örebro och Kumla kommuner. Merparten av lägenheterna i flerbostadshus bedöms vara hyreslägenheter.</p>		

Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län har en infrastrukturplanering som ger en fungerande infrastruktur och kommunikationer som möjliggör en hållbar utveckling.



Kommentar

Region Örebro län har fortsatt varit aktiv med att påverka EU och staten för att förändra regelverk och få till stånd investeringar. Arbetet med En Bättre Sits har varit intensivt och har landat i ett förslag till gemensamma prioriteringar och inriktningar i Systemanalys 2020 för Stockholm-Mälarenregionen. Arbetet med att få Trafikverket att snabbt och effektivt genomföra länstransportplanen fortsätter.







Indikatorer	Utfall	Målvärde
Antal döda och skadade i trafiken ska minska i jämförelse med år 2019.	10	13 
<i>Kommentar</i>		
<p>Vi kan redovisa siffror för första kvartalet 2020 och enligt dessa så omkom en person och nio skadades svårt. Det är en något lägre siffra än första kvartalet 2019. Då var siffran 13 varav en död och tolv svårt skadade. Systemet anger felaktigt färgen gul eftersom första kvartalet 2020 ligger lägre än första kvartalet 2019.</p>		
Kilometer nya cykelvägar som färdigställda i länet.	0km	1km 
<i>Kommentar</i>		
<p>Första kvartalet färdigställdes inga cykelvägar vare sig på regionalt statligt vägnät eller på kommunalt vägnät med statlig medfinansiering. Detta är inte ovanligt då väginfrastruktur i första hand byggs under kvartal två och tre för att undvika tjäle och frost. Detta är en ny indikator så i redovisningen av 2020 finns ingen jämförelse med tidigare år.</p>		
Antal åtgärder på finmaskigt vägnät.	0%	1% 
<i>Kommentar</i>		
<p>Det har inte varit praktiskt möjligt att genomföra åtgärder på det finmaskiga vägnätet under årets första kvartal. Innan åtgärder kan genomföras krävs att Trafikverket utreder och planerar sådana åtgärder. Region Örebro län och Trafikverket diskuterar hur detta ska kunna ske.</p>		

Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län har en allmän kollektivtrafik som leder mot mål och funktioner i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.



Kommentar

Fram till och med mitten av mars var resandeutvecklingen i linje med de mål som finns uppställda. I samband med covid-19 pandemin drabbade samhället kom rekommendationer från Folkhälsomyndigheten som innebär att endast nödvändiga resor ska göras, resor i rusningstid ska undvikas och andra alternativ än kollektivtrafik ska väljas om det är möjligt. Detta innebär att verksamheten inte kunnat arbeta efter målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Resandökning i procent inom den allmänna kollektivtrafiken jämfört med befolkningsutvecklingen i procent inom Örebro län. <i>Kommentar</i> 31 mars 2020 hade länets befolkning har ökat med 0,6% jämfört med 31 mars 2020. På grund av covid-19 har resandet minskat med -23% jämfört med motsvarande period 2019.	-22,3%	1,3%  —
Andel fossilfria drivmedel i allmän kollektivtrafik med buss. <i>Kommentar</i> Indikatorn bygger på data som rapporteras in från operatörerna. Trots påminnelser har inte alla operatörerna lämnat uppgifter. Det finns därför inga fullständiga data att rapportera.		 —
Den allmänna kollektivtrafikens marknadsandel av de motordrivna resorna ska vara högre än 2019. <i>Kommentar</i> Marknadsandelen har sjunkit från 19 procent januari-april 2019 till 15 procent januari-april 2020. Den främsta förklaringen till minskningen är Folkhälsomyndighetens rekommendationer att resor med kollektivtrafik endast ska göras om det är nödvändigt. Andra effekter som förklarar nedgången är andra effekter av covid-19 såsom hemarbete och minskat fritidsresande.	15%	19%  ↘
Antal hållplatser som tillgänglighetsanpassas. <i>Kommentar</i> 46 procent av hållplatser med 50 eller fler påstigande per dag är tillgänglighetsanpassade. 21 procent av hållplatserna i expressbuss- och regionalstågslinjer samt stomlinjer i stadstrafiken har denna grad av tillgänglighetsanpassning. Tillgänglighetsanpassningen innebär 17 centimeter i plattformshöjd, kontrasterande kantrenså längs plattformens kant samt taktill platta som markerar läget för bussens framdörr vid påstigning.		 —
Antal resor som görs med företagskort. <i>Kommentar</i> Sedan april har det inte gått att resa med Företagskort. Från slutet av maj finns en lösning på stadsbussarna.		 —
Antal företag som använder företagslösningar <i>Kommentar</i> På grund av covid-19, pågår vid rapporteringstillfället inte något arbete med att öka användningen av företagslösningar.		 —

Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län har en servicereverksamhet som uppfyller uppdragsgivarnas krav.



Kommentar

Serviceresor arbetar för att ge resenärerna så bra och tillförlitliga resor som det är möjligt. Verksamheten strävar efter att vara kostnadseffektiva och arbetar för att utveckla fler digitala lösningar för att förenkla och förbättra för kunderna, uppdragsgivarna och samarbetspartners. Det finns dock behov av att i dialog med uppdragsgivarna förtydliga vilka mål och ambitioner som finns för den verksamhet som utförs.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andel resor som bokas digitalt. <i>Kommentar</i> Totalt sett så är andelen digitalt bokade resor 1,5% av samtliga utförda serviceresor under 2020. Andelen beställda färdtjänstresor som beställts via appen är 6% och andelen beställda sjukresor via sjukreseportalen är 3%.	1,5%	— —
Andel ansökningar som görs digitalt för färdtjänstresor. <i>Kommentar</i> Detta är första gången som denna indikator redovisas så det finns inget tidigare läge att jämföra med. Men det kan konstateras att användningen av den digitala tjänsten ökat kraftigt sedan den infördes.	7,5%	— —

Uppdrag: Att fortsätta genomföra åtgärder för det finmaskiga vägnätet (uppdrag 44 2019)



Kommentar

Uppdraget har startat genom att Trafikverket har fått i uppdrag att ta fram beslutsunderlag för prioritering av åtgärder. Själva åtgärderna bedöms inte kunna genomföras under 2020.

Uppdrag: Besluta om nytt trafikförsörjningsprogram.



Kommentar

Uppdraget har startat men bedöms inte vara helt klart vid årets slut.











På grund av covid-19 kan inte arbetet genomföras i enlighet med den ursprungliga tidplanen. Beslut bedöms nu kunna tas i början av 2021.

Effektmål: Effektmål nr 9. Länets invånare och företag har tillgång till bra digitala tjänster utifrån deras behov.



Kommentar

Mål för hushåll eller företag kommer inte att nås. Utbyggnadstakten av fiberanslutningar är fortsatt låg. Många projekt med beviljade bidrag genomförs inte och nya projekt är få. Trådlösa lösningar har blivit viktigare. Det är bra för de som i praktiken saknar möjlighet till fiberanslutning, men samtidigt leder det i vissa fall till minskat intresse för fiber och det leder ibland till att fiberprojekt som skulle kunna vara genomförbara inte får tillräckligt många att välja fiberanslutning.

Indikatorer	Utfall	Målvärde	
95 procent av alla hushåll och företag har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. <i>Kommentar</i> Mål för hushåll eller företag kommer inte att nås.	81%	95%	 
Ett ökat utbud av e-tjänster.			 
Andel med bredband med minst 100 Mbit/s:•Totalt•Fördelat mellan tätort och landsbygd•Fördelat mellan hushåll och företag <i>Kommentar</i> <u>Fördelning mellan tätort och landsbygd - bredband oavsett teknik</u> När det gäller hushåll i tätort är andelen 88,7%, en ökning med 2,2%-enheter sedan förra mätningen. För hushåll på landsbygden är andelen 35,8%, en ökning med 5,1 %-enheter. <u>Fördelning mellan hushåll och företag - bredband oavsett teknik</u> När det gäller hushåll är andelen 82,5 %, en ökning med 2,9 %-enheter sedan förra mätningen. För företag är andelen 71,8 %, en ökning med 6,2 %-enheter			 
Andel med fiber med minst 100 Mbit/s•Totalt•Fördelat mellan tätort och landsbygd•Fördelat mellan hushåll och företag <i>Kommentar</i> <u>Fördelning mellan tätort och landsbygd - fiber</u> När det gäller hushåll i tätort är andelen 84,3 %, en ökning med 2,5 %-enheter sedan förra mätningen. För hushåll på landsbygden är andelen 38 %, en ökning med 5,3 %-enheter. <u>Fördelning mellan hushåll och företag - fiber</u> När det gäller hushåll är andelen 78,8 %, en ökning med 3.2 %-enheter sedan förra mätningen. För företag är andelen 69,9 %, en ökning med 6,4 %-enheter.			 
Antal kommuner som uppnått indikatorn om 95 procent. <i>Kommentar</i> Ingen av kommunerna har 95 % bredbandsanslutning för hushåll på minst 100 Mbit/s vid senaste mätningen. Örebro kommun har högst anslutningsandel på 90,1 %, följt av Hällefors kommun med 86,1% och Karlskoga kommun med 81,4 %. Inte heller bredbandsanslutningarna till företag når upp till 95 % i någon av länets kommuner. Även här ligger Örebro kommun i topp med sina 83,2 %.			 

3.3 Perspektiv: Process

Mål: Region Örebro län har ett regionalt ledarskap som skapar tillit, förtroende och ett gemensamt lärande hos länets aktörer.



Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har mål och prioriteringar som kopplar till RUS, i sin verksamhetsplan ska öka.</p> <p><i>Kommentar</i> Vid helårsuppföljningen för 2019 genomfördes den första mätningen och den kommer att användas för att bedöma utvecklingen till uppföljning 2021.</p> <p>Enligt den mätningen var det 53 procent av organisationerna i partnerskapet som uppgav att de till viss del har skrivningar hämtade från RUS i sina verksamhetsplaner. Detta innebär att totalt är det 73 procent (11 av 15 organisationer) som använder formuleringar från RUS i någon omfattning i verksamhetsplaner.</p>		■ —
<p>Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har högt förtroende för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig ska öka.</p> <p><i>Kommentar</i> Vid helårsuppföljningen för 2019 genomfördes den första mätningen och den kommer att användas för att bedöma utvecklingen till uppföljning 2021.</p> <p>31 procent av organisationerna i partnerskapet uppgav vid senaste mätningen 2019 att samordningen fungerat bra och är neutrala i sin uppfattning.</p>		■ —
<p>Andel organisationer som använder statistik och underlag kopplat till RUS, för uppföljning och/eller nya beslut ska öka.</p> <p><i>Kommentar</i> Vid helårsuppföljningen för 2019 genomfördes den första mätningen och den kommer att användas för att bedöma utvecklingen till uppföljning 2021.</p> <p>Utöver de 47 procent som angett att de använder RUS-underlag, så har ytterligare 33 procent av organisationerna i partnerskapet uppgett att de till viss del använder RUS-underlag för beslut. Detta innebär att totalt är det 80 procent (12 av 15 organisationer) som använder RUS-underlag i någon omfattning.</p>		■ —

Mål: Handlingsplaner och understrategier kopplade till RUS integrerar viktiga perspektiv som jämställdhet, barn och unga, internationellt samarbete samt integration.



Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>Andel handlingsplaner och understrategier kopplade till RUS som är jämställdhetsintegrerade ska öka.</p>		■ —

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Kommentar		
Vid helårsuppföljningen för 2019 genomfördes den första mätningen. Vid det mätillfället var sju (58 procent) av de tolv handlingsplaner som är kopplade till RUS jämställdhetsintegrerade.		
Andel handlingsplaner och understrategier kopplade till RUS som har integrerat perspektiven barn och unga, internationellt samarbete samt integration, där det är relevant, ska öka.		— —
Kommentar		
Vid helårsuppföljningen för 2019 genomfördes den första mätningen. Av samtliga tolv handlingsplaner har åtta (67 procent) integrerat minst ett av perspektiven. Av dessa åtta handlingsplaner har sju stycken integrerat minst två av perspektiven. Två av handlingsplanerna har integrerat samtliga perspektiv. 50 % har integrerat barn och unga, 33 % har integrerat internationellt samarbete och 50 % har integrerat integration.		

Strategi: Kvalitet och utveckling

Under våren har förvaltningskansliet utvecklat projektprocessen för att effektivisera arbetet med vilka projektidéer som ska gå vidare till skarpa projekt. En så kallad "projektverkstad" har skapats, där stödresurser från respektive stödområde finns representerade och kan då ge medskick till sakområdena vad i projektiden som behöver utvecklas. Syftet är att få så bra projektansökningar som möjligt och ett effektivt arbetssätt.

Förvaltning regional utvecklings kvalitetsarbete sker till stor del inom ramen för genomförande av den regionala utvecklingsstrategin. I arbetet med att fortsätta utveckla förvaltningen till att vara en lärande organisation med en kultur och struktur som främjar innovation och utveckling har under våren ett antal aktiviteter genomförts. Inom ramen för forum för genomförande har ett analysseminarium genomförts i mars. Vid seminariet, som är en del i RUS-processen, identifierades utmaningar för länets utveckling. Inom två av utmaningarna förbereds expeditioner att starta som ska testa nya arbetssätt, till exempel tjänstedesign och expeditionsteknik.

Ytterligare ett steg i att utveckla ett gemensamt arbetssätt inom ramen för RUS-genomförandet är att i arbetet använda ändamålsenliga arbetsmetoder för regionala utvecklingsprocesser kring prioriterade utmaningar. Här har ett arbete med att utveckla mallar och checklistor bakats in i ett förvaltningsövergripande arbete med en infrastruktur för arbetet med projekt, handlingsplaner med mera.

Strategi: Digitalisering

Verksamheten inom samhällsbyggnadsnämnden har under våren arbetat med att ställa om från fysiska möten till digitala. I och med covid-19 har flera konferenser och nätverksmöten flyttats fram i tiden, men i och med digitaliseringen har möten och samverkansstrukturer ändå genomförts.

Verksamheten har varit delaktig i processen att ta fram en ny regional digitaliseringsstrategi.

Strategi: Hållbar utveckling

Covid-19 pandemin har påskyndat arbetet med att genomföra en större andel resfria möten. Under våren har verksamheten genomfört digitala möten i den mån det varit möjligt. I de fall det krävts fysiska möten som innebär resa har dessa skjutits på framtiden.

Strategi: Regional utvecklingsstrategi

Arbetet med att genomföra den regionala utvecklingsstrategin pågår. Inom ramen för arbetet med det regionala ledarskapet och att organisering och genomförandet av RUS sker ändamålsenligt är ett antal aktiviteter genomförda och planerade för år 2020.

På grund av covid-19 pandemin har dock RUS-forum flyttats från maj till september. Lokadagarna är planerade att genomföras på Loka 27-28 augusti, men med ett reducerat deltagarantal.

Fyra fredagsakademier genomförs per år och den 31 januari genomfördes den första med temat: Etablering på arbetsmarknaden- vad spelar socialt och kulturellt kapital för roll? Det var 49 personer som deltog vid detta tillfälle varav 43 kvinnor och 6 män.

Den 28 februari genomfördes årets andra fredagsakademi på temat: Psykisk ohälsa – den nya förkylningen? Det var 56 personer som deltog på plats varav 47 kvinnor och 9 män samt 24 personer som deltog via webben, varav 22 kvinnor och 2 män.

3.4 Perspektiv: Resurs

Effektmål: Effektmål nr 10. Region Örebro län är en attraktiv arbetsgivare med hälsofrämjande, jämställda och jämlika arbetsplatser och bidrar till en hållbar kompetensförsörjning.



Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>HME – Hållbart medarbetarengagemang ska öka i jämförelse med tidigare medarbetarenkät.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>I den senaste medarbetarenkäten har HME ökat från 77 till 79. Ökningen är kopplad till delindex Ledarskap där förvaltningen har ett förbättrat resultat från 81 till 84, övriga delindex är oförändrade. Det är framförallt det nära ledarskapet (närmaste chef) som får ökat resultat. Förvaltningens utmaningar finns framförallt i frågor kopplade till organisatoriskt ledarskap.</p>	—	—
<p>AVI – Attraktiv arbetsgivarindex ska öka i jämförelse med föregående år.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Indexet AVI från Nyckeltalsinstitutet mäter Attraktiv arbetsgivare. Nyckeltalet för förvaltningen regional utveckling minskar från 122 år 2018 till 113 för år 2019. Den största orsaken till minskningen återfinns i nyckeltalet ”avgångar”, dvs antal avgångar i procent av antal tillsvidareanställda, där vi ser att trenden med allt större rörlighet fortsätter. År 2019 slutade 15% av våra tillsvidareanställda. Vad förvaltningen gjort kan nämnas att under 2019 och en bit in på 2020 genomförde merparten av alla</p>	—	—

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>verksamheter inom förvaltningen en workshop i syfte att ta fram Region Örebro läns framtida värdegrund. I Region Örebro län är uppdraget att genomföra workshopen frivilligt men på regional utveckling bedömde ledningsgruppen arbetet så pass viktigt att man gjorde workshopen obligatorisk. Ambitionen har varit att starta ett aktivt samtal i alla delar av förvaltningen om hur man vill ha det på sin arbetsplats i syfte att fortsätta utveckla förvaltningen som en attraktiv arbetsgivare.</p> <p>Ett ytterligare utvecklingsarbete inom förvaltningen som påbörjats på allvar under år 2020 är att ledningsmässigt leda mer utifrån ett tillitsbaserat ledarskap. Det förändrar hur vi som ledning och medarbetare förväntas agera vilket vi hoppas leder till ökad motivation och högre måluppfyllelse i verksamheten.</p>		
<p>Jämrix – Jämställdhetsindex ska öka i jämförelse med föregående år.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Jämrix är ett index som mäter nio olika variabler och viktas dessa från 1-20 där 1 är lägst och 20 högst. Som mest kan en verksamhet få värdet 180.</p> <p>Förvaltningen regional utveckling hade år 2018 ett av de högsta värdena av de verksamheter i landet som Nyckeltalsinstitutet mäter. En orsak till det tror vi är att förvaltningen de senaste åren jobbat aktivt med frågor kring jämställdhet, bland annat har en relativt omfattande utbildningsinsats genomförts i delar av förvaltningen de senaste åren.</p> <p>För 2019 har värdet sjunkit något men är fortfarande högt. Den primära anledningen till att värdet sjunkit är nyckeltalet "skillnad i andel tillsvidareanställda" där skillnaden mellan män och kvinnor är ca 6%-enheter. 85% av männen är tillsvidareanställda, procentsatsen för kvinnor är 91%. Utvecklingen med en högre andel kvinnor som är tillsvidareanställda har vi sett ske under de senaste åren. En djupare analys till orsak och aktiviteter för att öka andelen män som är tillsvidareanställda behöver göras under 2020.</p>	■	—
<p>Frisktalet ska förbättras i jämförelse med föregående år.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Frisktalet för 2019 är 58,25%, ungefär i paritet med tidigare år. Frisktalet för männen är 71,1%, för kvinnorna 51,7%. Orsakerna till skillnaderna behöver analyseras vidare.</p>	■	—
<p>Personalomsättning, externt och intern, ska redovisas. Det ska minska i jämförelse med föregående år.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Ej möjligt att rapportera utifrån tillgänglig statistik.</p>	■	—
<p>Resultat av avslutningssamtal ska redovisas systematiskt i temaområden.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Redovisas på helår med utgångspunkt från den regiongemensamma enkäten som är framtagen och i bruk. Den skickas till alla tillsvidareanställda medarbetare som slutar i Region Örebro län.</p>	■	—

Effektmål: Effektmål nr 11. Region Örebro läns har en långsiktig stark och hållbar ekonomi samt uppnår en verksamhetsmässig och finansiell god hushållning.



Kommentar

Nämnden kommer inte att klara av att redovisa ett ekonomiskt resultat för 2020 som är i balans. Covid-19 pandemin har påverkat ekonomin ytterligare under 2020. Trafikintäkterna minskar drastiskt, då resandet minskat samt att möjligheterna att ta betalt av resenärerna på bussen begränsats. Restriktioner kvarstår till allmänheten att under tidig höst begränsa sitt resande med kollektivtrafiken.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Styrelsen och nämnderna redovisar ett resultat i balans.		— —
<i>Kommentar</i>		
Nämnden redovisar en helårsprognos som uppgår till -102,5 mnkr.		

Uppdrag: Nämnden får i uppdrag att fullfölja och genomföra beslutad ekonomisk handlingsplan i syfte att nå ekonomisk balans. Handlingsplanen ska vara omsatt i konkreta, hållbara och långsiktiga åtgärder och kan avse både kostnadsreduceringar och intäktsförstärkningar. Uppföljningen av åtgärderna ska beskrivas med ekonomiska och verksamhetsmässiga konsekvenser. Uppföljning av handlingsplanerna ska vara en del av nämndernas del- och årsrapportering till regionstyrelsen.



Kommentar

Uppdraget har startat men bedöms inte vara helt klart vid årets slut.

Nämnden genomför arbetet med att skapa budget i balans, men de ekonomiska effekterna har inte slagit igenom än. Utöver detta påverkas det ekonomiska utfallet av covid-19 pandemin.

4 Ekonomi

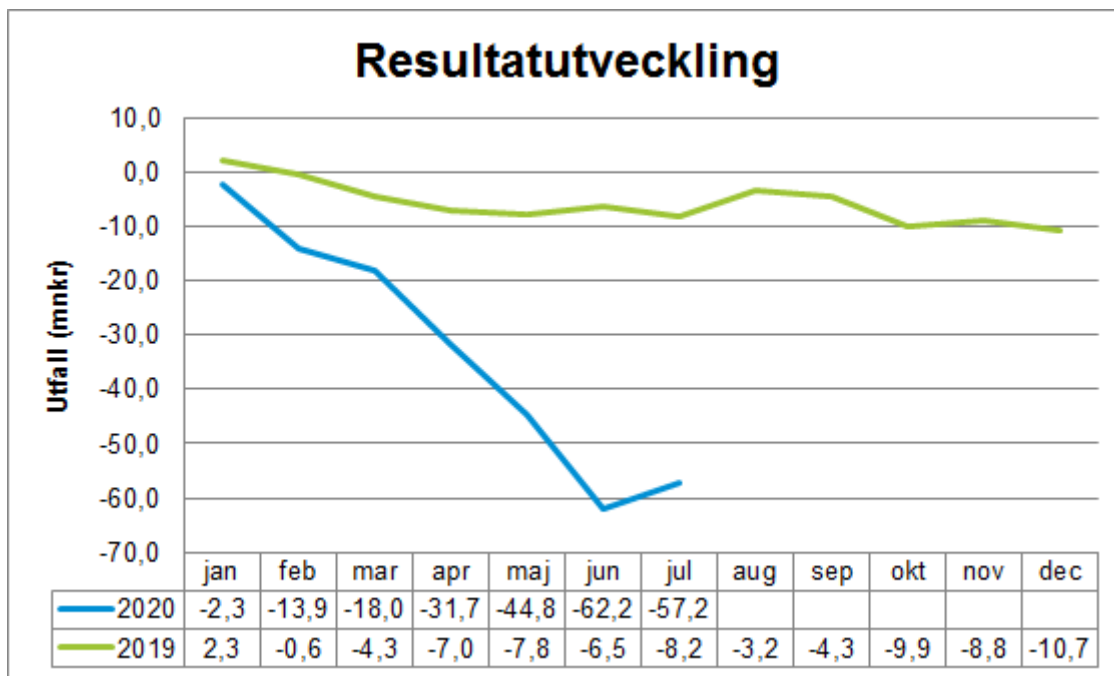
4.1 Resultatrapport samhällsbyggnadsnämnden

Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall perioden 2020	Utfall perioden 2019	Avvikelse	Relation (%)	Prognos 2020	Budget 2020	Utfall 2019
Trafikintäkter	70,4	102,6	-32,2	-31,4	113,7	196,5	181,4
Försäljning regional utveckling	178,1	169,1	9,0	5,3	314,2	342,2	321,8
Övriga intäkter	31,1	37,1	-6,0	-16,2	83,6	51,5	61,7
Summa intäkter	279,6	308,8	-29,2	-9,5	511,5	590,2	564,9

Belopp i mnkr	Utfall perioden 2020	Utfall perioden 2019	Avvikelse	Relation (%)	Prognos 2020	Budget 2020	Utfall 2019
Personalkostnader	-32,6	-33,4	0,8	-2,4	-55,7	-59	-58,6
Trafikkostnad kollektivtrafik	-446,5	-415,1	-31,4	7,6	-788,7	-786,2	-716,9
Trafikkostnad serviceresor	-125,7	-120,0	-5,7	4,8	-217,9	-247,5	-227,3
Övriga kostnader	-36,6	-50,8	14,2	-28,0	-71,6	-15,3	-95,1
Avskrivningar, inventarier	-2,8	-2,3	-0,5	21,7	-8,3	-9,3	-3,9
Summa kostnader	-644,2	-621,6	-22,6	3,6	-1 142,2	-1 117,3	-1 101,8
Verksamhetens nettokostnad	-364,6	-312,8	-51,8	16,6	-630,7	-527,1	-536,9
Finansnetto	-0,9	-0,1	-0,8	800	-1,9	-3	-0,1
Regionbidrag/-ersättning	308,3	304,6	3,7	1,2	530,1	530,1	526,3
Resultat	-57,2	-8,3	-48,9		-102,5	0,0	-10,7

Resultatutveckling



Sammanfattande analys

Utfallet efter årets första sju månader är -57,2 miljoner kronor, detta är en försämring med -51,1 miljoner kronor i jämförelse med motsvarande period 2019. Den främsta orsaken till

resultatförsämringen kan relateras till intäktsbortfall som en konsekvens av covid-19. I utfallet ligger också med en högre kostnad för busstrafik som körs av Svealandstrafiken. Här pågår fortsatt dialog om åtgärder för att minska kostnaderna på helårsbasis.

Från den 17 april är den främre dörren på bussarna stängda och inga biljetter valideras ombord. Detta påverkar resandestatistiken som bygger på de incheckningar som gjorts i biljettsystemet. Under försommaren och sommaren har validatorer installerats vid mittendörren i stadstrafiken och bakre dörren i regiontrafiken. Detta innebär att vi nu kan validera biljetter, men de månader som vi inte kunnat validera biljetter har detta påverkat våra resenärers benägenhet att både betala och validera biljetter. Vidare fungerar inte validatorerna fullt ut i regiontrafiken ännu. Området håller på och arbetar fram en ny biljett som kommer att underlätta själva valideringen för resenären. Verksamheten har intensifierat kontrollverksamheten nu i samband med att validatorerna är uppsatta.

I april minskade det betalande resandet med 53 % jämfört med april 2019. Om ungefär samma resandeminskning har bestått under maj-juli skulle det innebära att det betalande resandet kan ha minskat med ungefär 35 % under året så här långt (januari-juli 2020) jämfört med motsvarande period 2019. Detta blir omräknat -35,9 miljoner kronor i intäktsreducering och det verkliga utfallet för perioden januari - juli är -32,2 miljoner kronor vilket indikerar att vi har ett något högre resande än vad april tappet ger, förlängt för hela perioden januari-juli.

I avsaknad av resandestatistik följer vi antal sålda biljetter och periodkort istället. I slutet av maj monterades validatorer in i bussarna i stadstrafiken i Örebro och antalet sålda biljetter har därefter ökat något. Totalt uppgår minskningen av sålda enkelbiljetter till 44 % under januari-juli 2020 jämfört med motsvarande period 2019. Totalt under perioden januari-juli har antalet sålda periodbiljetter minskat med 22 % jämfört med motsvarande period 2019.

I jämförelse med budget är intäkterna -40,8 miljoner kronor lägre och i jämförelse med föregående år - 32,2 miljoner kronor. Vidare är juliresultatet påverkat av ökade trafik kostnader för buss, -10,3 miljoner kronor i jämförelse med budget. Cirka 7,5 miljoner kronor av den effekten förklaras av en kostnadsökning som Svealandstrafiken aviserat oss i slutet av mars på grund av en ineffektivare trafik än vad Svealandstrafiken beräknat i sin budget för 2020. Totalt är den utökade kostnaden -13 mkr där stadstrafiken svarar för -12 mkr. Dialog pågår med Svealandstrafiken kring hantering och åtgärder av de utökade kostnaderna. Utfallet för tågst kostnader är cirka 4,5 miljoner kronor lägre än budgeterat framför allt som en konsekvens av mindre trafik.

Det sämre utfallet i jämförelse med föregående års utfall beror dels av intäktsreducering som nämnts ovan och dels av ökade trafik kostnader inom den allmänna kollektivtrafiken till följd av indexutveckling och helårseffekt av den trafikstart som genomfördes i augusti/september 2019 samt den ökning av kostnaderna som framkommit inom Svealandstrafiken.

Ekonomi för 2020 och framåt var redan ansträngd för nämnden innan samhället hamnade i en pandemi. Det är svårt att överblicka vilka konsekvenserna kommer att bli för verksamheten både på kort och på lång sikt. Det vi ser i nuläget är ett relativt stort tapp på intäktssidan och även utökade kostnader för validatorer medan tågtrafiken visar en lägre kostnad än budgeterat.

Nämnden lämnar en helårsprognos om - 102,5 miljoner kronor. Den mer negativa prognosen,

jämfört med faktisk budget, förklaras till stor del av minskade intäkter på grund av covid-19 samt den tekniska justering som gjordes i samband med budget för att få ett noll resultat i budgeten. I prognosen ingår det statsbidrag som verksamheten ska äska från Trafikverket under hösten (30,3 miljoner kronor).

Nämnden har under hösten 2019 fastställt handlingsplan för budget i balans. Handlingsplanen är tagen med sikte på en budget i balans 2025. Den beslutade handlingsplanen innehåller förslag till åtgärder som omfattar en reducering av kostnadsmassan på 57 miljoner kronor. Till detta kommer nu effekter på både intäkts- och kostnadssidan som är relaterade till covid-19 och som i nuläget är svårbedömda. Någon ny bedömning har ej genomförts i nuläget.

I prognosen för april justerades trafikkostnaden för buss på grund av det avtal som Region Örebro län har med Karlskoga kommun angående flextrafik. I den prognosen utökades trafikkostnaden med 2 miljoner kronor. I juli prognosen har justering gjorts med ytterligare 2 miljoner kronor som en bedömning av eventuell förstärkningstrafik samband med skolstart och höstens trafik. Övriga kostnader för trafik justeras inte i prognosen, trots det högre utfallet vad gäller trafikkostnader för buss inom den allmänna kollektivtrafiken. Tåg i Bergslagen (TiB) har aviserat lägre kostnader för året, juli prognosen har därför justerats ned med 3,5 miljoner kronor i och med att turer ställs in.

Intäkterna för helåret 2020 har justerats ned med ytterligare -3,8 miljoner kronor till -82,8 miljoner kronor då intäktsbortfallet bedöms bli större än vad som beräknades i samband med aprilprognosen. Intäkterna är beräknade utifrån andel av 2019 års utfall, för perioden augusti till och med december är den andelen 45 procent.

Område energi och klimat har från och med marsrapporten övergått till regional tillväxtnämnd, i enlighet med det beslut som regionfullmäktige fattade den 13 februari. Alla jämförelsetal har justerats med avseende på denna förändring, så siffrorna mellan åren är jämförbara.

4.2 Periodens resultat

Intäkter

Utfall av trafikintäkterna efter juli är lägre än periodiserad budget med ca 40,8 miljoner kronor, och 32,2 miljoner kronor sämre i jämförelse med 2019. Avvikelsen mot budget och mot föregående år beror till största delen av effekter av covid-19.

Intäkterna för serviceresor är ca 17,8 miljoner kronor lägre än budget och drygt 5,6 miljoner kronor högre jämfört med föregående år och främsta orsaken till avvikelsen mot budget är effekter av covid-19. Avvikelsen mot föregående år förklaras framför allt av det 1-års avtal som fanns med entreprenörerna inom servicetrafiken till och med juni 2020 med högre timkostnader samt indexutveckling från 1 januari. Resandet har minskat sedan föregående år med total 28,3 procent och för sjukresor 29,2 procent. Även om resandet sjunker kraftigt har vi inte samma effekt på intäkts/kostnadssidan som till största delen förklaras av den avtalade ersättningsnivån, vi har med taxibolagen oavsett vilken trafikvolym vi har. Till detta kommer att vi har högre timkostnader i 1-års avtalet och dels av indexutvecklingen, samt att verksamheten från 24 april till största delen tillämpar ensamåkning i servicerasetrafiken.

Övriga intäkter ligger ca 1 miljoner kronor bättre än budget och förklaras till största delen av erhållna bidrag till vår projektverksamhet. Projekten är som vanligt balanserade och påverkar ej resultatet för nämnden.

Personalkostnader

Personalkostnaden för perioden ligger ca 1,8 miljoner kronor bättre än budget och förklaras till största delen av att vakanser ej tillsatts i den takt som budgeterats.

Personalkostnaderna ligger ca 0,7 miljoner kronor bättre än samma period 2019 där 0,3 miljoner kronor avser lägre kostnader för kurser- och konferensavgifter.

Övriga kostnader

Trafikkostnader kollektivtrafik

Utfallet för juli är precis om utfallet tidigare i år, sämre än budgeterad nivå. Efter analys av kostnadsutfallet och efter dialog med Svealandstrafiken så är det ökade kostnader med totalt 13 miljoner kronor för helår 2020. Det är främst stadstrafiken, men även för regiontrafiken som körs i Svealandstrafikens regi. Här pågår fortsatt dialog om åtgärder för att minska kostnaden under 2020. Kostnaderna är även högre i jämförelse med föregående år till följd av Indexutveckling och helårseffekt av Svealandstrafiken som startade i augusti/september 2019. En ökad kostnad till följd av flextrafik i Karlskoga ingår i utfallet för juli. Tågstkostnaderna för juli sammantaget är ca 4,5 miljoner kronor lägre än budget som till största delen förklaras av inställda turer.

Trafikkostnader serviceresor

Kostnaderna för serviceresor är ca 17,8 miljoner kronor lägre än budget och förklaras framför allt av effekter av och i samband med covid-19. Kostnaderna är ca 5,7 miljoner kronor högre jämfört med föregående år och främsta orsaken är främst den avtalade ersättningsnivån som gäller oavsett vilken resandevolym, så kallad chartrad trafik. Vidare har vi ökade kostnader till följd av det 1-års avtal som finns med entreprenörerna inom servicetrafiken till och med juni 2020 med högre timkostnader samt indexutveckling från 1 januari. Vidare infördes ensamåkning i stora delar av servicetrafiken den 24 april som ett led i att minska smittspridningen och även detta är till viss del kostnadsdrivande.

Resandet har minskat sedan föregående år med totalt -28,3 procent och sjukresor -29,2 procent. Även om resandet sjunker kraftigt har vi inte samma effekt på kostnadssidan, och förklaras av samma som ovanstående gällande trafikkostnaderna.

Övriga kostnader

Övriga kostnader är -27,7 miljoner kronor sämre än budget, vilket till största delen förklaras av den budgetjustering som lagts in i budget för att nå ett 0 resultat, i juli belastar den resultatet med -29,4 miljoner kronor och uppgår till -50,4 för helåret. Övriga kostnader är efter juliutfallet lägre jämfört med föregående år, men beror bland annat på annan hyresdebitering för depån i Bettorp samt hur kostnader utfaller.

Driftredovisning samhällsbyggnadsnämnd

Belopp i mnkr	Budgetavvik else perioden 2020	Omsättning perioden 2020	Relation (%)	Budgetavvik else perioden 2019
Område trafik och samhällsplanering	-57,5	279,6	-20,6	-8,1
Projekt	0	0	#DIVISIO N/0!	0,0
Förvaltningsgemensamt	0,3	308,3	0,1	-0,1
Resultat	-57,2	587,9	-9,7	-8,2

4.3 Helårsprognos

Intäkter

Utfallet hittills är på grund av covid-19 betydligt lägre än förväntat både i jämförelse med budget och föregående år. En stor förklaring är det minskade resandet på grund av covid-19 och de restriktioner som följts av detta. Vi har ett reducerat resande på grund av ett lägre antal registrerade resenärer, men sannolikt också ett bortfall av resande då vi från 18 mars införde ett stopp av biljettförsäljningen ombord på samtliga bussar. Från den 17 april är också den främre dörren på bussarna stängd och inga biljetter valideras ombord. Detta har dels påverkat möjligheten att mäta antalet resenärer, dels att betalningsbenägenheten har minskat. Under försommaren/sommaren har vi dock i stads- respektive regiontrafiken installerat validatorer vid mittdörren i bussarna. Detta för att möjliggöra validering av biljetter och därmed får vi uppföljning av resandeutvecklingen återigen. I samband med detta har vi också återupptagit våra kontrollinsatser för att öka betalningsbenägenheten.

Den nya bedömda nivån för trafikintäkterna är 113,7 miljoner kronor, ytterligare något lägre än vad vi bedömde i samband med aprilprognosen. Intäkterna har således justerats ned i prognosen med -82,8 miljoner kronor. Intäkterna är beräknade utifrån andel av 2019 års utfall, under perioden augusti till och med december är den andelen 45 procent.

Den offensiva budgeten för trafikintäkterna som planerats för året är grundar sig i 2020 års marknadsplan. Grunden i budgeten var vidare en prisökning av biljettpriserna samt en förändring av taxestrukturen som totalt ger en intäktsökning på ca 8 procent. Intäktsutvecklingen och resandeutvecklingen under 2019 var positiv, vilket föranledde den förväntade framtida positiva utvecklingen.

Statsbidraget som reglerar ersättning till regionala kollektivtrafikmyndigheter för minskade trafikintäkter under utbrottet av covid-19 har beräknats till 30,3 miljoner kronor och har tagits med i övriga intäkter. Övriga intäkter har justerats upp med 1,8 miljoner kronor i juliprognosen och avser framför allt utökade bidrag för projektverksamheten.

Personalkostnader

Vi har justerat ned den budgeterade nivån vad gäller personalkostnad med ca 3,3 miljoner

kronor då vi inte har tjänstetillsättningar i den takt vi beräknade i budget. Utfallet är ca 1,8 miljoner kronor lägre än periodiserad budget och även 0,7 miljoner kronor lägre än föregående år.

Övriga kostnader

I prognosen för april justerades trafik kostnaden för buss på grund av det avtal som Region Örebro län har med Karlskoga kommun angående flextrafik och i prognosen har därför trafik kostnaden utökats med 2 miljoner kronor. I prognosen för juli har kostnaden för trafiken utökats med 2 miljoner kronor avseende eventuella förstärkningsbussar som behöver sättas in för att minska trängseln på bussarna i samband med skolstarten och under resterande del av hösten. Övriga kostnader för trafik justeras inte i prognosen, trots det högre utfallet vad gäller trafik kostnader för buss inom den allmänna kollektivtrafiken. Dialog pågår med Svealandstrafiken kring de ökade kostnaderna och det är också mycket oklart hur effekterna av covid-19 kommer att påverka kostnadsutvecklingen. Tåg i Bergslagen (TiB) har aviserat lägre kostnader för året i och med att turer ställs in och juliprognosen har därför justerats ned med 3,5 miljoner kronor. Vi har inte fått några underlag från övriga tågoperatörer varför det är svårbedömt hur kostnaderna utvecklas, därför ligger prognosen kvar på budgeterade värden för övriga operatörer. Här pågår dock dialog med tågoperatörerna kring hur och till vilken nivå området ska betala ersättning.

Den budgeterade kostnadsreduceringen ner till budget i balans, 50,4 mkr, har nu i sin helhet återförts i prognosen. De planerade åtgärderna i handlingsplan för budget i balans 2.0 beräknas endast få marginella effekter 2020. Övriga kostnader har beräknats öka med 6 miljoner kronor i jämförelse med budget av vilka de större avvikelserna avser 2,5 miljoner kronor är relaterade till covid-19 situationen i bussarna för att undvika trängsel och smittspridning. Vidare konsultkostnader i projektverksamheten 1,5 miljoner kronor vilka är balanserade och ej påverkar nämnden resultat i prognosen.

4.4 Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans

Nämnden fattade under hösten 2019 beslut om handlingsplan för budget i balans 2.0 som innehåller förslag på åtgärder som innebär en reduktion i kostnadsmassan på ca 57 miljoner kronor. Handlingsplanen är tagen med sikte på en budget i balans år 2025.

Planen var att under våren 2020 genomföra ett arbete med att ta fram ytterligare förslag på åtgärder. Detta i och med att de tidigare beslutade 57 miljonerna inte kommer att räcka för att nå en budget i balans, mot bakgrund av att nivån på intäkter för gymnasiekort beräknas minska med start hösten 2020. Med anledning av covid-19 situationen under våren/försommaren så parkerades den genomgången i avvaktan på att få ett inriktningsbeslut från Regionstyrelsen om eventuellt ytterligare besparingar.

4.5 Investeringar

(Belopp i mnkr) Sammanställning uppföljning av investeringar, mnkr (nettoinvesteringar)	Utfall perioden 2020	Prognos 2020	Budget 2020	Utfall 2019
Byggnadsinvesteringar innevarande års budget				
Byggnadsinvesteringar överfört från tidigare års budget				
Medicinteknisk utrustning innevarande års budget				
Medicinteknisk utrustning överfört från tidigare års budget				
IT-utrustning innevarande års budget				
IT-utrustning överfört från tidigare års budget				
Övrig utrustning innevarande års budget			8,1	
Övrig utrustning överfört från tidigare års budget	1,2	8,1	33,8	
Summa	1,2	8,1	41,9	

Investeringarna per 31 juli är samtliga pågående investeringar.

4.6 Produktions- och nyckeltal

Från den 17 april är den främre dörren på bussarna stängda och inga biljetter valideras ombord. Detta innebär att det saknas incheckningsstatistik över resandet. Från sista veckan i maj finns det återigen möjlighet att validera biljetter ombord då nya valideringsenheter finns vid bakre dörr i Örebro stadstrafik.

I april minskade det betalande resandet med 53 % jämfört med april 2019. Om ungefär samma resandeminskning har bestått under maj-juli skulle det innebära att det betalande resandet kan ha minskat med ungefär 35 % under året så här långt (januari-juli 2020) jämfört med motsvarande period 2019.

Då ingen resandestatistik finns att tillgå fokuserar redovisningen nedan på hur försäljningen av biljetterna har utvecklats under perioden

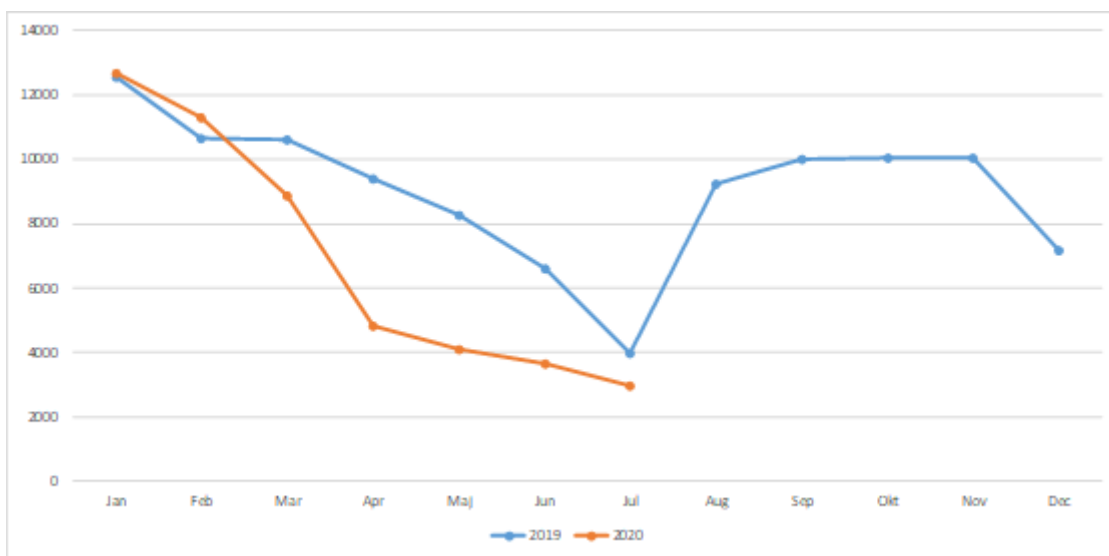
Sålda biljetter

I slutet av maj monterades validatorer in i bussarna i stadstrafiken i Örebro och antalet sålda biljetter har därefter ökat något. I maj 2020 hade antalet sålda biljetter minskat med ca 77 procent jämfört med maj 2019. I juni 2020 var minskningen 67 procent jämfört med motsvarande månad 2019 och i juli var antalet sålda biljetter 60 procent lägre jämfört med juli 2019. För året ackumulerat januari till juli har antalet sålda biljetter minskat med 44 procent jämfört med motsvarande period 2019.

Både ungdoms- och vuxenbiljetterna har minskat med ca 43 procent under årets första sju månader jämfört med samma period 2019. Under början av året ökade ungdomsbiljetterna något och i början av pandemin minskade inte ungdomsbiljetterna i samma omfattning som vuxenbiljetterna. Dock har minskningen av antalet sålda ungdomsbiljetter varit större sedan de främre dörrarna stängdes, vilket ger att årets minskning nu är som för vuxenbiljetterna.

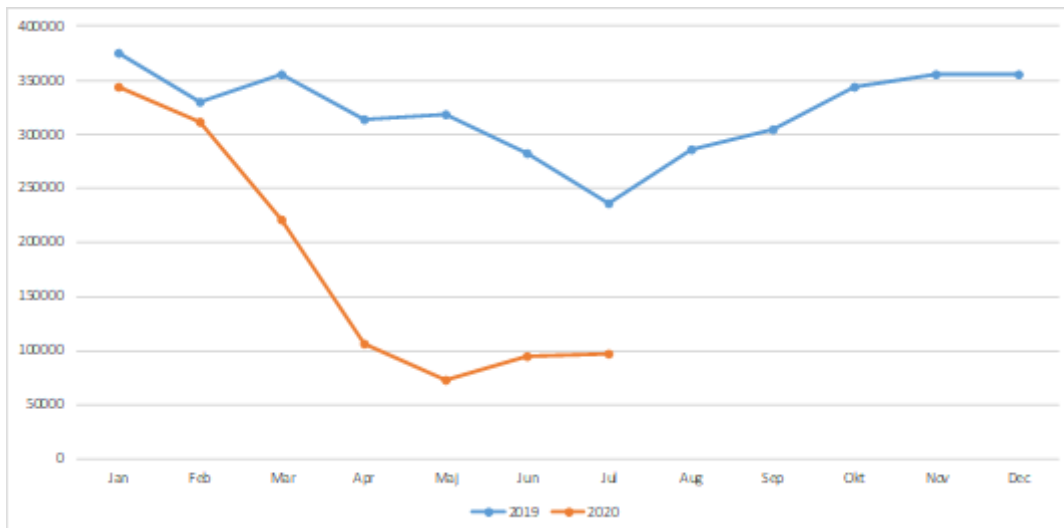
Antalet sålda periodbiljetter minskade under juni-juli med 37 procent jämfört med motsvarande månader 2019. För 2020 finn den nya 7-dagarsbiljetten som lanserades i slutet av april, vilket bidrar till fler periodbiljetter i antal. Dessutom fanns det sommaren 2019 en sommarkampanj, då länsbiljetten gällde under två månader, vilket drog ner antalet sålda periodbiljetter under juli 2019. Totalt perioden januari till juli har antalet sålda periodbiljetter minskat med 22 procent jämfört med motsvarande period 2019. Periodbiljetter för vuxna har minskat med 25 procent, medan periodbiljetter för ungdomar har minskat med 13 procent under januari till juli 2020.

Antalet sålda periodbiljetter per månad 2019 och 2020



Antalet sålda enkelbiljetter, inklusive app-biljetter, har under juni-juli 2020 minskat med 63 procent jämfört med motsvarande period 2019. Ungefär lika många enkelbiljetter såldes i juli som i juni. Många som varit hemma under semestern kan vara en bidragande orsak.

Antalet sålda enkelbiljetter per månad 2019 och 2020



Fullsatt buss

Under sommarmånaderna juni och juli har det förekommit 87 registreringar för fullsatt buss. 66 av dess har registrerats i Örebro stadstrafik. Under juni och juli har det till största del handlat om linje 1 (Lundby-Mosås) och 2 (Lundby-Brickebacken) som markerat för fullsatt buss. Förutom de centrala hållplatserna har det under sommaren främst handlat om hållplatserna Eurostop, Tegnérunden och även Mariebergs köpcentrum, där registreringar gjorts för fullsatt buss. Inom regiontrafiken är det ingen linje som har markant fler registreringar. Under perioden januari-juli har totalt 484 registreringar för fullsatt buss gjorts, varav 408 avser Örebro stadstrafik.

Kollektivtrafikbarometern

Kollektivtrafikbarometern visar att kundernas nöjdhet under perioden januari-juli är oförändrad jämfört med motsvarande period föregående år. 63 procent av resenärerna är nöjda med Länstrafiken. 81 procent av de tillfrågade är nöjda med senaste resan, vilket är oförändrat mot samma period föregående år.

5 Personalekonomi

5.1 Personalkostnader

	Utfall perioden 2020	Utfall perioden 2019	Prognos 2020	Utfall 2019
Lönekostnadsökningstakt (%)	-1,0	9,7	-7,1	7,6
Lönekostnad (40-41) (mnkr)	22,1	22,3	36,5	39,2

5.2 Kostnadsanalys

Konto	Kategori	Utfall perioden 2020, mnkr	Utfall perioden 2019, mnkr	Förändring, mnkr	Förändring %
4011+ 4081	Månadslöner	17,6	17,8	-0,2	-1,1
4012	Timanställda	0,6	0,6	0,0	0
4031	Obekvämt arbetstid	0,5	0,5	0,0	0
4032	Övertid/mertid	0,1	0,2	-0,1	-50,0
4033	Jour och beredskap	0,0	0,0	0,0	#DIVISION/0!
4040	Förändring skuld jour, beredskap och övertid	0,0	0,0	0,0	#DIVISION/0!
4110+ 4150	Semesterkostnad inkl. skuldförändring	2,2	2,1	0,1	4,8
4120	Sjuklön	0,5	0,6	-0,1	-16,7
	Övrigt konto 40xx-41xx	0,6	0,6	0,0	0
	Totalt kontoklass 40-41	22,1	22,4	-0,3	-1,3

6 Personalekonomi

6.1 Antal tillsvidareanställda årsarbetare

Yrkesgrupp	Antal årsarbetare perioden per 31 jul 2020			Antal årsarbetare perioden per 31 jul 2019			Förändring		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Kurator/ famrådg/ kurativt arb	2,0	0,0	2,0	1,0	1,0	2,0	1,0	-1,0	0,0
Städerska	5,8	0,0	5,8	5,8	0,0	5,8	0,0	0,0	0,0
Kock/ kallskänka/ köksbiträde	6,5	1,0	7,5	6,5	1,0	7,5	0,0	0,0	0,0
Vaktmästare o förrädsarbetare	1,0	2,0	3,0	1,0	2,0	3,0	0,0	0,0	0,0
Administratör	37,8	10,0	47,8	41,8	7,9	49,7	-4,0	2,1	-1,9
Handläggare	82,0	46,5	128,5	74,8	44,5	119,3	7,3	2,0	9,3
Chef	13,0	6,0	19,0	13,0	8,0	21,0	0,0	-2,0	-2,0

Yrkesgrupp	Antal årsarbetare perioden per 31 jul 2020			Antal årsarbetare perioden per 31 jul 2019			Förändring		
Ingenjör/tekniker/hantverkare	0,0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0
Lärare o annan pedagog	44,5	26,1	70,6	42,7	25,5	68,1	1,9	0,6	2,5
Elevassistent	9,0	6,0	15,0	8,7	5,0	13,7	0,4	1,0	1,4
Summa	201,6	98,6	300,2	195,3	95,9	291,1	6,6	2,7	9,3

Antal tillsvidareanställda årsarbetare som redovisas i tabellen avser förvaltning regional utveckling som helhet. En uppdelning per nämnd är inte möjlig.

6.2 Sjukfrånvaro

Kategori	Period jan-jun 2020			Period jan-jun 2019			Förändring antal timmar, procent		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Schemalagda timmar	209 984	102 868	312 852	206 490	104 490	310 981	3 494	-1 622	1 871
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro (tim)	5 746	1 670	7 415	5 399	1 709	7 108	346	-39	307
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro (tim)	2 484	1 656	4 139	6 074	672	6 746	-3 591	984	-2 607
Sjukfrånvaro totalt (tim)	8 230	3 325	11 555	11 474	2 381	13 854	-3 244	944	-2 300
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro % *	2,74 %	1,62 %	2,37 %	2,61 %	1,64 %	2,29 %	0,12 %	0,01 %	0,08 %
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro % *	1,18 %	1,61 %	1,32 %	2,94 %	0,64 %	2,17 %	1,76 %	0,97 %	0,85 %
Sjukfrånvaro totalt % *	3,92 %	3,23 %	3,69 %	5,56 %	2,28 %	4,46 %	1,64 %	0,95 %	0,76 %

*) Procent av schemalagd tid

Sjukfrånvaron som redovisas i tabellen avser förvaltning regional utveckling som helhet. En uppdelning per nämnd är inte möjlig.

7 Intern styrning och kontroll

Intern styrning och kontroll (ISK) är en process som regionstyrelsen, nämnderna och

verksamhetsledningarna har för att tillsammans upprätthålla en effektiv ledning och styrning av verksamheten. Processen ska säkerställa en ändamålsenlig och lagenlig verksamhet, det vill säga att verksamheten bedrivs i enlighet med de krav som ställs på verksamheten:

Intern styrning

- a) Att verksamheten fullgör sina föreskrivna uppgifter samt uppnår beslutade mål och uppdrag.
- b) Att verksamheten bedrivs inom tilldelade ekonomiska ramar.

Intern kontroll

- c) Att verksamheten följer de styrande dokument som Region Örebro län har beslutat samt lagar, förordningar, föreskrifter och avtal som gäller för verksamheten.
- d) Att redovisningen och uppföljningen av verksamheten och ekonomin är rättvisande och ändamålsenlig.
- e) Att informationssäkerheten är tillgodosedd utifrån kraven på konfidentialitet, riktighet, tillgänglighet och spårbarhet.

Den interna kontrollen ska vara tillräcklig enligt Kommunallagen (KL) 6 kap. 7 §. Med tillräcklig menas att processen för den interna styrningen och kontrollen ska vara ändamålsenligt utformad efter verksamhetens förutsättningar, art och omfattning.

Nämnderna ansvarar för att verksamheten inom sina ansvarsområden bedrivs i enlighet med kraven samt att verksamheten inom sina ansvarsområden upprätthåller en tillräcklig intern styrning och kontroll.

Regionstyrelsen ska utifrån sin uppsiktsplikt göra ett utlåtande i årsredovisningen om den interna styrningen och kontrollen för verksamheten inom Region Örebro län har varit tillräcklig.


7.1 Internkontrollplan

Symbolförklaringar

 = Pågående


 = Avvikelse

 = Avslutad

 = Ej genomförd

HR

Risken att systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) inte efterlevs.

Status	Åtgärd
	<p>Regionövergripande åtgärd: Varje chef ska säkerställa efterlevnaden av SAM utifrån de regionövergripande dokument som finns, och uppföljning ska ske i ledningsgrupper och i samverkansgrupper.</p> <p>Kontroll av efterlevnaden av SAM-processen sker i samverkan med fackliga parter. Under 2020 har förvaltningsledningen tagit beslut om nytt arbetssätt för skyddsronder på Eklunda 1, ett arbetssätt som kommer påbörjas under hösten 2020.</p>

Risken att underlag för utbetalning av lön och arvoden inte är korrekta.

Status	Åtgärd
✓	Regionövergripande åtgärd: Skicka ut en påminnelse till ansvariga att kontroll av löneberäkningsresultat ska ske inför löneutbetalning. <i>Kommentar</i> Har åtgärden bidragit till önskad effekt? Ja, förvaltningen har inte fått till sig ärenden om felaktiga löneutbetalningar under 2020.

Risken att rekryteringsrutiner inte efterlevs.


Status	Åtgärd
✓	Regionövergripande åtgärd: Informera alla chefer om betydelsen av referenstagning och konsekvenserna vid felrekrytering. <i>Kommentar</i> Har åtgärden bidragit till önskad effekt? Ja, i förvaltningens rekryteringsrutin informeras tydligt om vikten av referenstagning.

Risken att representation hanteras felaktigt i verksamheten


Status	Åtgärd
⚠	Besluta av förvaltningen framtagna riktlinjer för representation <i>Kommentar</i> Har åtgärden bidragit till önskad effekt? Åtgärden kommer inte genomföras under 2020, då det ännu inte finns någon beslutad RÖL gemensam riktlinje.
⚠	Implementera tillämpning av beslutade riktlinjer för representation <i>Kommentar</i> Har åtgärden bidragit till önskad effekt? Åtgärden kommer inte genomföras under 2020, då det ännu inte finns någon beslutad RÖL gemensam riktlinje.
✓	Genomför slumpmässiga stickprovskontroller i verksamheten, för att följa upp tillämpningen riktlinjerna för representation

Ekonomi
Risken att inköp görs utanför avtal.

Status	Åtgärd
▶	Regionövergripande åtgärd: Upphandlingen genomför uppföljning inom utpekade avtalsområden, 1 Övergripande material och tjänster, 2 Fastighet, 3 IT/Kommunikation, 4 Fordon, 7 Vårdrelaterad utrustning, textiler och hjälpmedel samt 8 Vårdrelaterat förbrukningsmaterial. Upphandlingen återkopplar


Status	Åtgärd
	<p>till verksamheten om avtal inte följs. Verksamheten ska vidta åtgärder om avtal inte följs.</p> <p>Kommentar</p> <p>Upphandlingsenheten i Region Örebro län har genomfört systematiska avtalsuppföljningar inom samtliga utpekade avtalsområden. Uppföljningen har omfattat de leverantörer som har en försäljningssumma till Region Örebro län överstigande 10 miljoner kronor per år.</p> <p>I den regionövergripande uppföljningen har man landat i slutsatsen att regionen har god ordning på avtalen och inköpen inom utpekade avtalsområden.</p>
	<p> Öka beställarkompetens samt tydliggöra och utveckla beställarorganisationen.</p> <p>Kommentar</p> <p>En beställarorganisation är nu införd i hälso- och sjukvårdsförvaltningen. Regional utveckling följer arbetet och erfarenheterna. När nytt ekonomisystem implementeras under 2021, kommer möjligheter att göra elektroniska beställningar utökas. Detta kommer med stor sannolikhet påverka hur och vem som ska göra beställningar.</p>



Risken att kontanta medel hanteras felaktigt.

Status	Åtgärd
	<p>Genomföra stickprovskontroll av kontantkassor i enlighet med rutin. Vidta åtgärder vid avvikelser.</p> <p>Kommentar</p> <p>Stickprovskontroller kommer att genomföras enligt framtagna rutiner inom RÖL.</p>

Informationssäkerhet


Risken att verksamheten inte efterlever tillämplig dataskyddslagstiftning (GDPR och Patientdatalagen). Samt NIS-direktivet och lag (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster.

Status	Åtgärd
	<p>Regionövergripande åtgärd: Säkerställa ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete. En förutsättning för arbetet är: att verksamheten på det sätt som är möjligt avsätter resurser för informationssäkerhetsarbetet, att all berörd personal ska ha god kunskap om och medverka till att följa regelverk för</p>


Status	Åtgärd
	<p>informationssäkerhet, att informationsklassa och riskbedöma vid inköp, upphandling och förändring som kan påverka informationssäkerheten.</p> <p><i>Kommentar</i> Inom förvaltningen finns en grupp för informationssäkerhetsfrågor vilken möts vid behov. Ett arbete pågår med hur förvaltningen säkerställer ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete men arbetet har försenats.</p>
	<p> Regionövergripande åtgärd: Säkerställ att informationsklassning av IT-stöd som innehåller personuppgifter har genomförts i enlighet med riktlinje för informationsklassning. Dokumentnr434302. Rapportera hur många system som är klassade och hur många som återstår. (Förvaltningen/verksamheten ska dokumentera vilka system som är informationsklassade och vilka som kvarstår att informationsklassa. Inför årsrapporten för informationssäkerhet kommer dokumentation att efterfrågas Dokumentation ska inte ske i Stratsys)</p> <p><i>Kommentar</i> Planerat arbete med informationsklassning har blivit framskjutet men är planerat till hösten 2020. Inget av förvaltningens system är i nuläget informationsklassade, totalt finns ca 35 stycken.</p>
	<p> Regionövergripande åtgärd: Informationsägare/objektägare ska säkerställa att identifierade informationssäkerhetsbrister åtgärdas.</p> <p><i>Kommentar</i> Kan göras först efter att övriga åtgärder är genomförda.</p>

Kvalitet och utveckling

Risken att verksamheten inte bedrivs i beaktande av intressenters krav och behov.

Status	Åtgärd
	<p>Regionövergripande åtgärd: Vid behov säkerställa ett arbetssätt för att identifiera intressenter, deras krav och behov samt vidta åtgärder som kan påverka tillfredsställelsen. Stöd: Definition av intressenter på intranätet samt riktlinje för Upprättande av intressentanalys Dokumentnr 449240.</p> <p><i>Kommentar</i> Hela förvaltningens arbete utgår från intressenternas behov. Ett flertal modeller finns för genomförandet av intressentanalyser. <i>Har åtgärden bidragit till önskad effekt?</i> Är ständigt pågående arbete.</p>

Risken att arbetssätt/processer som inkluderar flera verksamheter inte samordnas.

Status	Åtgärd
	<p>Regionövergripande åtgärd: Implementera ett processororienterat arbetssätt där behov finns. Stöd: Processororienterat arbetssätt på intranätet.</p> <p><i>Kommentar</i> Det organisatoriska lärandet och samarbetet över gränser inom förvaltningen och externt är under ständig utveckling. En stor del av verksamhetens utvecklingsledare har över åren utbildats i ett processbaserat arbetssätt med externt fokus. I den mån verksamheten behöver metodstöd som finns att tillgå internt används detta.</p>

Status	Åtgärd
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Identifiera och beskriv prioriterade arbetssätt/processer som kräver samordning mellan verksamheter. Stöd: Organisation för processledning och Systemkarta på intranätet.</p> <p><i>Kommentar</i> RUS, den regionala utvecklingsstrategin, är ett av förvaltningens viktigaste styrdokument. Genomförandet och uppföljningen av RUS påverkar hela förvaltningen, både i ett internt men också externt perspektiv. Kopplat till RUS och de s k 1:1-medlen vars syfte är att bidra till RUS förverkligande pågår ett flertal utvecklingsarbeten. En analys- och uppföljningsplan kopplad till RUS har tagits fram, en utvärderings- och uppföljningsplan för 1:1-medlen tas fram och arbetssättet kring projekt ses för närvarande över.</p> <p>Förvaltningskansliets verksamheter är sedan ett år tillbaka inne i ett utvecklingsarbete i syfte att samordna sitt stöd till verksamhetsområdena på ett bättre och effektivare sätt.</p> <p><i>Har åtgärden bidragit till önskad effekt?</i> Ja, ett mer strukturerat arbetssätt vad gäller hantering av projekt har genomförts, förvaltningen har infört en "projektverkstad" som syftar till att verksamheten får input i hur de kan förbättra projektidéer så det utmynnar i bra projektansökningar.</p>

Juridik

Risken att otillbörlig påverkan, muta/bestickning och korruption förekommer.

Status	Åtgärd
▶	<p>Regionövergripande åtgärd: Implementera ny riktlinje när denna är framtagen och beslutad.</p> <p><i>Kommentar</i> Avvaktar ny riktlinje.</p>

4

Justering av tillämpning av avtal om kollektivtrafik Örebro län

20RS6383

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Ingrid Domberg

Sammanträdesdatum
2020-08-24

FöredragningsPM
Dnr: 20RS6383

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Justering av tillämpning av avtal om kollektivtrafik Örebro län

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna en justerad tillämpning av avtal om regional kollektivtrafik för Örebro län från 2020 där den ekonomiska regleringen baseras på invånarantal i respektive kommun och en årlig beloppsrevidering baserad på skattekraftstillväxten i länet samt

att beslutet gäller under förutsättning av att länets samtliga kommuner fattar beslut med samma innehåll.

Sammanfattning

Nämnden för trafik, miljö och service beslutade 2012 att godkänna en tillämpning av avtal om regional kollektivtrafik för Örebro län för, vilken har tillämpats från 2013. Nu föreslås en justerad tillämpning av avtalet.

Ärendebeskrivning

Nämnden för trafik, miljö och service (ärende 12OLL4893) beslutade att godkänna en tillämpning av avtal om regional kollektivtrafik för Örebro län för 2012 och en annan tillämpning från 2013.

Bakgrund

I enlighet med avtalet om kollektivtrafik för Örebro län mellan Region Örebro län (dåvarande Örebro läns landsting) och länets kommuner bär Region Örebro län från och med den 1 januari 2012 ensamt det ekonomiska ansvaret för den regionala kollektivtrafiken och blev från samma tidpunkt kollektivtrafikmyndighet för Örebro län. Region Örebro län kompensterades från och med den 1 januari 2012 genom

skatteväxling för det utökade kostnadsåtagandet. Genom skatteväxling höjde landstinget utdebiteringen med 34 öre och länets kommuner sänkte utdebiteringen i motsvarande grad. En arbetsgrupp utvärderade sedan genomförd skatteväxling och konstaterade att det fanns avvikelser mellan genomförd skatteväxling och avtalets skrivelser om fördelning av ekonomiskt ansvar. I förhållande till avtalets skrivning om fördelning av ekonomiskt ansvar för regional kollektivtrafik i Örebro län så blev skatteväxlingen 2-3 öre för hög. Från 2013 tillämpas därför en reglering av detta genom att Region Örebro län lämnar en allmän rabatt på 36 % av ersättningen för gymnasiekorten (såväl för tätorts- som landsbygdsboende elever). Rabatten omfattar länets samtliga kommuner och tillämpningen gäller tills eventuell annan överenskommelse träffas mellan Region Örebro län och kommunerna. Rabatten som lämnades 2013 uppgick till sammanlagt 17 129 tusen kronor.

Förslag till förändrad tillämpning av avtal om kollektivtrafik

Ett alternativt sätt att fördela den för höga skatteväxlingen än fördelningen av gymnasiekort är att fördela på invånarantal i länets kommuner. För att beräkna värdet av regleringen bör det totala beloppet räknas upp årsvis som skatteunderlagets tillväxt på länsnivå. (Uppräkningen till senast fastställda taxeringsår görs enligt SCB tabell ”Taxerad/fastställd och beskattningsbar förvärvsinkomst samt antal inkomsttagare, fysiska personer, efter region. Taxeringsår/deklarationsår 1992 – 2019”. Därtill läggs innevarande års februariprognos för skatteunderlagstillväxten från SKR.) Det innebär att reglering bör kunna ske efter februari utgång respektive år. Därefter görs en fördelning av länsbeloppet till respektive kommun baserat på andel invånare per senaste årsskifte. Kommande år görs en avstämning av senaste års faktiska uppräknings mot den prognos som använts.

Om den ursprungliga regleringen från 2013 räknas upp med skattekraftens tillväxt i länet är ökningen 18,2 procent för tiden t o m 2019. Därtill läggs aktuell prognos för skatteunderlagstillväxten 2020, 0,9%. Det innebär en sammanlagd ökning med 19,3 procent till 20 435 tusen kronor. Detta kan jämföras med den beräknade rabatten för läsåret 2019/2020 på 20 844 tusen kronor.

För en tillämpning från 2020 skulle ovanstående modell användas med uppräknings för 2020 med SKRs prognos per april vilket innebär att 20 435 tusen kronor fördelas enligt följande tabell. De rabatter som redan har reglerats när ändringen är beslutad ska räknas av från beloppen.

(tkr)	Rabatt 2013	Invånare 2019 12 31	Omräknat belopp
Askersund	705	11 377	763
Degerfors	591	9 666	648
Hallsberg	957	15 932	1 068
Hällefors	426	7 013	470

Tjänsteställe, handläggare
Staben Ekonomi, Ingrid Domberg

Sammanträdesdatum
2020-08-24

FöredragningsPM
Dnr: 20RS6383

Karlskoga	1 641	30 381	2 037
Kumla	1 296	21 738	1 457
Laxå	352	5 683	381
Lekeberg	442	8 234	552
Lindesberg	1 532	23 588	1 581
Ljusnarsberg	280	4 771	320
Nora	678	10 726	719
Örebro	8 229	155 696	10 438
	17 129	304 805	20 435

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet har inga konsekvenser för ovanstående perspektiv.

Ekonomiska konsekvenser

Regleringen mot kommunerna ska fortsatt ske från Samhällsbyggnadsnämnden och hanteras inom nämndens ekonomiska ram. För 2020 innebär det en total reglering på 20 435 tusen kronor, vilket är 409 tusen kronor lägre än det förväntade utfallet av gymnasiekortsrabatterna.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden den 24 augusti 2020.

Johan Ljung
Områdeschef trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Länets kommuner

5

Svar på remiss om nya
hastighetsföreskrifter på väg
50 i Örebro län

20RS6480

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

FöredragningsPM om nya hastighetsföreskrifter på väg 50 i Örebro län

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att redovisat förslag till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Trafikverket.

Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet är överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

Hastighetsförändring föreslås mellan väg 249 Rya, Lindesberg södra infart, och Dalarnas länsgräns. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 54 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 2200-7600 fordon per dygn. Korsningspunkter med 70km/h kommer få höjd hastighet.

Bedömningen är att den nya hastighetsföreskriften på kort sikt går att acceptera men Region Örebro län vill att sträckan så snart som möjligt byggs om till mittseparerad 100-väg.

Ärendebeskrivning

Väg 50 sträcker sig genom Örebro län från Östergötlands länsgräns vid Stordalen till Dalarnas länsgräns vid Grängesberg. Vägen är en så kallad nationell stamväg och investeringar finansieras därför av Nationell plan för transportinfrastruktur. Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor samt kollektivtrafik. Vägen ingår i utpekat vägnät för rekommenderad färdväg för farligt gods. Det finns trafiksäkerhetskameror på sträckan.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställd genom beslut i riksdagen. Den är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i dess anda innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar så att ingen på sikt dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Ansvaret för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet.

Trafikverkets anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas utformning innebär att vägar utan mittseparering med måttlig eller betydande trafik ska ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 80 km/h samt att åtgärder för höjda hastighetsgränser genomförs utmed det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet. Dessa anpassningar är ett viktigt bidrag till arbetet med att nå nollvisionen. Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning. Förslaget var en del i en bred remiss som skickades ut till länsplaneupprättare, kommuner m.fl. under 2016. Efter det har vissa revideringar skett för att uppnå minskad plottrighet.

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer vilka framgår av Vägars och gators utformning, VGU. Enligt Trafikverkets riktlinjer ska vägar som saknar mittseparering ha hastigheten 80 km/h eller lägre. Det finns inga ombyggnadsplaner inom nuvarande planperiod som kommer att leda till en högre hastighet på sträckan. Däremot finns det planerade trimningsåtgärder på sträckan för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Hastighetsförändring föreslås mellan väg 249 Rya, Lindesberg södra infart, och Dalarnas länsgräns. Längden på sträckan som föreslås få förändrad hastighet är 54 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 2200-7600 fordon per dygn.

Bedömning

Hastigheten på sträckan mellan södra Lindesbergs infart och länsgränsen mot Dalarna varierar idag mellan 70km/h och 90km/h på sträckan. Sträckan genom Guldsmedshyttan och Storå har 50km/h. Föreslagen hastighetsföreskrift ger en effekt på jämnare hastighet med mindre risk för att dö eller skadas svårt vid eventuell krock. Skillnaden mellan 90km/h och 80km/h är att det blir 40% mindre risk att dö vid krock, har studier visat. Sträckor med 70km/h kommer få höjd hastighet och sträckor med 90km/h får sänkt hastighet.

En åtgärdsvalsstudie (Åtgärdsvalsstudie – väg 50 Lindesberg-dalagränsen inkl. vägförbindelse till omlastningsterminalen i Storå) för sträckan har precis avslutats och har fått rekommenderade åtgärder av arbetsgruppen. De största problemen är backarna längs sträckan där godstrafiken fastnar vintertid. Hastighetsmässigt bedöms sträckan norr om Storå som rimlig för föreslagna 80km/h kort sikt. På lång sikt ser man att

100km/h kan vara aktuellt norr om Storå. Sträckan mellan infarten vid södra Lindesberg och Guldsmedshyttan rekommenderas mittseparering och 100km/h på medellång sikt. Åtgärderna ligger så pass långt fram i tid för genomförande att det inte är rimligt att förespråka att Trafikverket ska behålla 90km/h på sträckan till dess. Trafikverket behåller inte 90km/h som hastighetsföreskrift om det inte är planerat att byggas om till mittseparerad 100-väg innan år 2025, vilket så inte är fallet.

Det finns redan idag planerade trimningssåtgärder som kommer att förbättra vägens standard och upplevda säkerhet bland förarna och kommer tillsammans med en sänkt hastighet och mindre åtgärder på kort sikt att klart förbättra väg 50 på gällande sträcka. Trafikverket gör dessutom en ny dragning av väg 50 i Grängesberg och gör, tillsammans med Ludvika kommun, åtgärder i ett projekt för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet genom Ludvika. I det stora hela kommer därför standarden på väg 50 förbättras avsevärt de kommande åren.

Trafikverket rullar från och med i år ut BK4-vägnätet i Örebro län. Det innebär att de höjer tillåten bärighetsklass (BK) från dagens BK1 till BK4 och därmed möjliggör transporter som väger upp till 74 ton istället för dagens 64 ton. I Storå finns en bro som enligt Trafikverket inte klarar av 74 tons fordon, därför bedöms en åtgärd av bron som högt prioriterad och något Region Örebro län bör lobba för Trafikverket att åtgärda så snart som möjligt.

De föreslagna hastighetsföreskrifterna med 80km/h på de delar av sträckan som inte är tätort bedöms som rimliga på kort sikt och positiva utifrån miljö-, barn, jämställdhets och framförallt trafiksäkerhetsperspektiv, men vägen behöver utvecklas utifrån åtgärdsvalsstudiens rekommendationer för ökad säkerhet och framkomlighet.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet väntas få positiva effekter på klimat och lokalmiljön eftersom lägre och jämnare hastigheter ger lägre koldioxidutsläpp och mindre buller.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet väntas inte få några ekonomiska konsekvenser för Region Örebro län.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Trafikverket

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2020-08-24

Beteckning
Dnr: 20RS6480

Er beteckning
TRV 2020/17891

Trafikverket

Svar på remiss om nya hastighetsföreskrifter på väg 50 i Örebro län

Region Örebro län önskar att Trafikverket prioriterar investeringar i de åtgärder som föreslagits i ”Åtgärdsvalsstudie – väg 50 Lindesberg-dalagränsen inkl. vägförbindelse till omlastningsterminalen i Storå”. Målet bör vara att snarast göra åtgärder som på medellång sikt leder till en mittseparerad 100-väg. I första hand behöver backarna Hinderbacken, Hällabacken och Silverhöjdsbacken få åtgärder som framförallt skulle vara positiva för långväga godstransporter. Region Örebro län vill också belysa att en ombyggnad av en bro i Storå för bättre bärighet skulle öppna upp för att köra fordon med BK4 på väg 50 genom hela Örebro län vilket bör prioriteras högt.

För Region Örebro län

Nina Höijer, ordförande Samhällsbyggnadsnämnden

Ärendenummer

Datum

TRV 2020/17891

2020-06-12



Mottagare

Enligt sändlista

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg 50, Örebro län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2018:29) om hastighetsbegränsning på väg 50 i Örebro län. Remissen omfattar konsekvensutredning samt förslag till föreskrifter.

Remissvar

Eventuella synpunkter ska ha kommit in senast den 18 september 2020. Var vänlig ange Trafikverkets diarienummer TRV 2020/17891.

[Klicka för att svara](#)

Mohamad Khedro

Trafikverket Region Öst

Bilagor

Förslag till föreskrifter

Bilaga om tillgänglighetsindex

Tillgänglighetsindex karta

Sampers karta

Bilaga om Sampers

Konsekvensutredning

[Länktill karta](#)

Sändlista

Askersunds kommun

Hallsbergs kommun

Handelskammaren Mälardalen
Kumla kommun
Lindesbergs kommun
Ljusnarsbergs kommun
Ludvika kommun
Länsstyrelsen i Örebro län
Motormännen
Nora kommun
NTF
Polisregion Bergslagen
Regelrådet
Region Örebro län
Riksförbundet Enskilda Vägar
Svensk Kollektivtrafik
Svenska Naturskyddsföreningen
Svenska Taxiförbundet
Sveriges Bussföretag
Sveriges MotorCyklister
Sveriges Åkeriföretag
Örebro kommun

Trafikverket

Box 1140

631 80 ESKILSTUNA

Besöksadress:
Tullgatan 8,
ESKILSTUNA

Texttelefon: 010-123 50 50

Telefon: 0771 - 921 921

trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Direkt: +46 10-123 24 18

Epost:
mohamad.khedro@trafikverket.se

Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 50 i Örebro län;

TRVTFS :

beslutade den

Trafikverket föreskriver följande med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276).

I stället för hastighetsbegränsning enligt 3 kap. 17 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten på väg 50 i Örebro län vara enligt följande.

Vägsträcka mellan	och	km/tim
1 420 meter söder om väg 585 Gärdshyttan	1 470 meter väster om väg 586 Hammar	100
1 470 meter väster om väg 586 Hammar	2 450 meter väster om väg 586 Hammar	80
2 450 meter väster om väg 586 Hammar	1 750 meter söder om väg 500 Stjärnsunds slott	100
1 750 meter söder om väg 500 Stjärnsunds slott	1 075 meter söder om väg 500 Stjärnsunds slott	80
1 075 meter söder om väg 500 Stjärnsunds slott	150 meter söder om väg 629 Åspsätter	100
1 600 meter norr om väg Kåvivägen Örebro	väg 249 Rya	100
väg 249 Rya	Dalarnas länsgräns	80

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 december 2020, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2018:29) om hastighetsbegränsning på väg 50 i Örebro län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

LENA ERIXON

Elin Isaksson
(Verksamhetsområde Planering)

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 50, Örebro län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Innehållet i denna konsekvensutredning regleras av Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning¹.

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 50 i Örebro län och befintlig föreskrift TRVTFS 2018:29 kommer då att upphävas.

Väg 50 sträcker sig från Östergötlands länsgräns vid Stordalen till Dalarnas länsgräns vid Grängesberg.

Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor samt kollektivtrafik. Vägen ingår i utpekade vägnät för rekommenderad färdväg för farligt gods. Det finns trafiksäkerhetskameror på sträckan.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställd genom beslut i riksdagen. Den är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i dess anda innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar så att ingen på sikt dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Ansvaret för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet.

Trafikverkets anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas utformning innebär att vägar utan mittseparering med måttlig eller betydande² trafik ska ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 80 km/tim samt att åtgärder för höjda hastighetsgränser genomförs utmed det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet. Dessa anpassningar är ett viktigt bidrag till arbetet med att nå nollvisionen.

Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning. Förslaget var en del i en bred remiss som skickades ut till länsplaneupprättare, kommuner m.fl. under 2016. Efter det har vissa revideringar skett för att uppnå minskad plöttrighet. Mer information om denna remiss samt Trafikverkets sammanfattande kommentarer till inkomna remissyttranden: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/andradehastighetsgranser/remiss-for-anpassning-av-hastighetsgranserna-pa-vagarna/>

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer vilka framgår av Vägars och gators utformning, VGU. Enligt Trafikverkets riktlinjer ska vägar som saknar mittseparering ha hastigheten 80 km/tim eller lägre.

Det finns inga ombyggnadsplaner inom nuvarande planperiod som kommer att leda till en högre hastighet på sträckan. Däremot finns det planerade trimningsåtgärder på sträckan för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Hastighetssänkning föreslås för delsträcka 7, mellan väg 249 Rya och Dalarna länsgräns. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 54 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 2200-7600 fordon per dygn.

Överensstämmelse med EU-rätten

Förslaget är av nationell karaktär och överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska Unionen.

¹ <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20071244-om-konsekvensutredning-vid-sfs-2007-1244>

² Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med en årsmedeldygnstrafik på 2000 fordon eller mer per dygn år 2025

Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet är överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

Informationsinsatser och ikraftträdande

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2020-12-01.

Trafikverkets bedömning är att det inte finns behov av att ta särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande.

Föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS, som innehåller trafikföreskrifter enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. STFS finns i den rikstäckande databasen, RDT.

Datum:2020-06-04

.....
Philiph Öhrman
Trafikingenjör

Bilagor

Bilaga 1

Information om bakgrund, konsekvenser, effekter mm

Övriga bilagor:

Kartor

Förslag till trafikföreskrift

Bilaga 1

Bakgrund till föreslagen föreskrift

Trafikverket vill med regleringen uppnå att hastighetsbegränsningen ska överensstämma med vägens utformning. Avsaknad av mötesseparering innebär en förhöjd risk för mötesolycka med svår skadeföljd och 80 km/tim är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan allvarliga konsekvenser. Därför sänks hastighetsgränsen till 80 km/tim på vägar med måttlig eller betydande trafik³ som saknar fysisk mittseparering.

Delsträcka 7 i förslaget uppfyller inte den standard som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 90 km/tim vilket gör att hastigheten föreslås sänkas till 80 km/tim.

Utöver detta har även vissa redaktionella ändringar gjorts som inte påverkar föreskriften i sak.

Trafikverket planerar att under år 2020-2021 installera ytterligare en trafiksäkerhetskameror utmed sträckan vid Lindesberg, utöver de mätplatser som finns idag, för att säkra hastigheten.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Förslag på hastighetsbegränsningar, förändrade eller oförändrade, för hela vägen redovisas i tabellen.

#	Sträcka	Sträckans totala längd (km)	Justeringens totala längd (km)	Hastighet (km/tim)	Ny hastighet (km/tim)
1	1 420 meter söder om väg 585 Gårdshyttan- 1 470 meter väster om väg 586 Hammar			100	100
2	1 470 meter väster om väg 586 Hammar-2 450 meter väster om väg 586 Hammar			80	80
3	2 450 meter väster om väg 586 Hammar-1 750 meter söder om väg 500 Stjärnsunds slott			100	100
4	1 750 meter söder om väg 500 Stjärnsunds slott-1 075 meter söder om väg 500 Stjärnsunds slott			80	80
5	1 075 meter söder om väg 500 Stjärnsunds slott-150 meter söder om väg 629 Äpsätter			100	100
6	1 600 meter norr om Kåvivägen, Örebro- väg 249 Rya			100	100
7	väg 249 Rya- Dalarnas länsgräns	63,7	54	90	80

Förslaget resulterar i ökad restid för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden ökar teoretiskt med 4 minuter och 30 sekunder.

Observera att nedan beskrivna kostnader och konsekvenser utgår från hela föreskriften.

Lokala trafikföreskrifter

Förslaget gäller endast Trafikverkets hastighetsföreskrifter. Det kan finnas lokala trafikföreskrifter om hastighet eller tättbebyggt område utmed vägen som påverkar hastighetsbegränsningen lokalt och flödet av fordon utmed vägen. I samband med aktuellt förslag har Trafikverket för avsikt att se över delsträckorna för att minska

³ Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med 2000 fordon per dygn eller mer år 2025

plottrigheten⁴ och, om så är aktuellt, ansöka till beslutande myndighet om förändring. Sådan fördjupning sker separat.

Alternativa lösningar

Eftersom det saknas finansiering för ombyggnation med mittseparering anpassas hastigheten till vägens utformning. Den utformning och trafikering som sträckan har innebär att de föreslagna hastighetsgränserna måste införas.

Väg 50 är en nationell väg och det är därmed regeringen som i nationell transportplan beslutar om när vägen ska prioriteras för ombyggnation. Vägen är inte finansierad i gällande nationell plan för transportsystemet.

Kostnader som regleringen medför

De föreslagna föreskrifterna resulterar i något ökade samhällsekonomiska kostnader i form av längre restider. De föreslagna föreskrifterna resulterar i samhällsekonomiska nyttor av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO₂ och minskade fordonskostnader.

Vilka som berörs av regleringen

Alla som färdas i fordon som får köra i skyltat hastighet på berörd sträcka och andra som vistas eller verkar i närheten berörs av regleringen. Se vidare under rubriken "Effekter som regleringen medför".

Effekter som regleringen medför

Hastighetssänkningen utförs i syfte att förbättra trafiksäkerheten och sträva mot Nollvisionen samt gällande etappmål genom att minska risken för att trafikanter dödas eller skadas allvarligt. Trafiksäkerhet och miljö är ramvillkor för tillgänglighet, vilket innebär att tillgänglighet inte får leda till dålig trafiksäkerhetsstandard eller stor miljöpåverkan.

Trafiksäkerhet

Hastighetssänkningen är en trafiksäkerhetsåtgärd vilket innebär att risken att dödas eller skadas allvarligt utmed vägen kommer att minska. Risken att dödas minskar med ungefär 40% om en mötesolycka sker i 80 km/tim istället för 90 km/tim.

Tillgänglighet

Hastighetssänkningen kommer att ge något ökad restid för huvudsakligen persontrafik. Hastighetens påverkan på restid finns att läsa om här: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/Nya-hastighetsgranser/Hastighet-och-restid/>. Restiden på sträckan beräknas öka med 50 sekunder/mil för personbilar, bussar och lätta lastbilar.

Sträckan trafikeras av buss i linjetrafik. Konkurrenskraften för buss jämfört med bil blir oförändrad eftersom hastighetssänkningen gäller bägge fordonsslag.

Det är inte säkert att tillgängligheten för dagliga personresor mellan Lindesberg och Grängesberg påverkas av föreskriften eftersom alternativa pendlingsmöjligheter finns genom järnvägsförbindelsen Örebro – Lindesberg – Ludvika. Det är inte säkert att tillgängligheten för långväga personresor mellan Lindesberg och Grängesberg påverkas av föreskriften eftersom alternativa resvägar finns genom järnvägsförbindelsen Mjölby – Örebro – Borlänge/Gävle.

Föreskriften kommer att innebära att tunga lastbilar får köras i samma hastighet som bilar och bussar vilket ger bättre flyt i trafiken och minskar antalet omkörningar.

Sänkningar av hastighetsgränser på lågtrafikerade vägar kan vara mer motiverade, ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, än väginvestering för högre hastighetsgränser. Detta kan dock skilja sig från plats till plats.

Trafikverket har låtit genomföra en utvärdering⁵ av hur tillgänglighet i det statliga vägnätet påverkas av ändrade hastighetsgränser. Resultatet visar att det inte finns en enhetlig bild över effekterna på tillgängligheten och att det är viktigt att skilja mellan effekter på kort och lång sikt. En sänkning av hastighetsgränsen kan leda till både ökad och minskad ekonomisk aktivitet i en region. Högre hastighetsgränser kan leda till en försämrad lokal

⁴ Med plottrighet menas här när hastighetsbegränsningen återkommande höjs/sänks på en begränsad sträcka

⁵ Utvärdering av förändrad tillgänglighet i Vägnätet - En makroanalys, Westin, L. et al, 2011, Trafikverket 2017:088

arbetsmarknad och minskad handel då det blir mer effektivt att arbetspendla bort från platsen samt att färdas längre bort för inköp. Lägre hastighetsgränser i en region kan leda till att nya affärsmöjligheter uppstår på platsen då utpendling blir mindre attraktivt. Utvärderingen belyser dessutom att sänkningar av hastighetsgränser på lågtrafikerade vägar kan vara mer motiverade, ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, än väginvestering för högre hastighetsgränser. Detta kan dock skilja sig från plats till plats.

EVA⁶ (Effekter vid VägAnalyser) är ett kalkylverktyg som används för att beräkna och värdera effekter samt beräkna lönsamhet för enskilda objekt inom vägtransportsystemet. Åtgärder som kan analyseras med hjälp av EVA är enskilda åtgärder eller kombinationer av åtgärder.

Trafikverket har för väg 50 beräknat effekter av förslaget i EVA. Kalkylen indikerar samhällsekonomisk lönsamhet utifrån gällande beräkningsförutsättningar. Den samhällsekonomiska nyttan av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO₂ och minskade fordonskostnader överstiger de samhällsekonomiska kostnaderna i form av ökad restid för last- och personbilar. Kalkylresultaten är officiella och har publicerats på [Samhällsekonomiskt beslutsunderlag](#) på Trafikverkets hemsida.

Effekter av hastighetsjusteringar på enskilda sträckor beräknas via EVA-kalkyl. Hastighetsjusteringar sker emellertid utifrån ett systemperspektiv där vägarnas utformning avgör vilken hastighet som är möjlig. Därför måste effekter på enskilda sträckor betraktas inte enbart som enskilda förändringar utan också i ett större perspektiv. Detta görs med hjälp av analysverktygen Sampers (Trafikverket) och Tillgänglighetsindex (Tillväxtverket). Analyserna är att betrakta som systemanalyser och visar hur tillgängligheten förändras i olika delar av landet givet att alla planerade sänkningar och höjningar fram till år 2025 genomförs. Det är därför osäkert att från dessa två analysmetoder dra några långtgående slutsatser avseende effekter till följd av enskilda hastighetsförändringar, utan de bör snarare ses som ett komplement till övrig konsekvensbeskrivning för sträckan.

Grön markering i kartan för Tillgänglighetsindex innebär att ett område relativt sett får en förbättrad tillgänglighet gentemot andra delar av landet givet att alla antagna justeringar av hastigheter under åren 2018-2025 sker. På motsvarande sätt innebär röd markering att ett område förlorar i rang vad gäller körtid. Ju klarare färg desto större förändring. Svagt gul markering i kartan innebär marginell förändring av tillgänglighet år 2025 jämfört med år 2018 relativt sett. Se utförligare förklaring i bilagan om Tillgänglighetsindex.

Grön färg i kartan för Sampers betyder förbättrad tillgänglighet och röd färg försämrad tillgänglighet. Ju klarare färg desto större förändring. Svagt gul markering i kartan innebär att skillnaden i tillgänglighet mellan år 2025 jämfört med år 2018 tolkats som marginell. Se utförligare förklaring i bilagan om Sampers.

Bilaga: Sverigekarta Sampers

Bilaga: Sverigekarta Tillgänglighetsindex

Miljö

En hastighetssänkning på 10 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 1-2 dBA (schablonvärde), på 20 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 2-3 dBA (schablonvärde).

En hastighetssänkning från 90 km/tim till 80 km/tim ger en sänkning av utsläpp av koldioxid från ungefär 110 till ungefär 98 g CO₂/km (för genomsnittlig personbil 2025).

På aktuell sträcka innebär det en minskning med ca 647 kg CO₂ per år per kilometer (år 2025).

Konsekvenser om regleringen inte kommer till stånd

Om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen inte görs på sträckan så är hastigheten inte anpassad till vägens utformning vilket innebär att trafiksäkerheten utmed sträckan inte uppnås.

⁶ <https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/EVA/>

Bilaga Sampers

Sampers beräknar generaliserad kostnad, som även kallas reseuppostring, för varje start- och målpunkt, färdmedel och reseärende. Den analys som gjorts innehåller alla bilresor (dvs även yrkestrafik). Personbilstrafiken är uppdelad på arbetsresor (pendling), tjänsteresor och övriga resor.

Den generaliserade kostnaden omfattar monetär kostnad och restid viktad med tidsvärde för respektive färdmedel och reseärende. De generaliserade kostnaderna aggregeras över målpunkter och färdmedlen till s.k. logsumma som även tar hänsyn till hur attraktiva olika målpunkter är för respektive reseärende och hur stor nytta individen har av att kunna välja mellan olika färdmedel och målpunkter. För reseärende "arbete" ingår t ex antalet arbetsplatser i målpunkten i attraktiviteten.

Vid aggregeringen ingår generaliserade kostnaden med minustecken och attraktivitet i målpunkten med plustecken. Därmed visar logsumman hur bra tillgängligheten är i en viss startpunkt för ett visst ärende, oberoende av färdmedel och målpunkt. Logsumman översätts till penningvärde och aggregeras över ärendena med hänsyn till hur ofta resor med olika ärenden sker. Förändringar av logsumman mellan två tillfällen tolkas så att en högre logsumma innebär förbättrad tillgänglighet medan en lägre logsumma på samma sätt betecknar försämrad tillgänglighet.

Tillgänglighetsförändringarna redovisas som förändringar i kronor per person och dag och blir genom det jämförbara över landet och oavsett ärende, färd sätt eller målpunkt för resan.

För den som vill fördjupa sig i metodiken hänvisas till exempelvis Jonas Eliassons skrift; "[Att mäta tillgänglighet med logsummer](#)" (Transek) eller Trafikverkets rapport "[Tillgänglighet - Definition, mått och exempel](#)" (publ. 2018:208).

Bilaga Tillgänglighetsindex

Tillgänglighetsindex baseras på GIS-analyser av restidsförändring för resor med bil och visar sammanvägd förändring av tillgängligheten i ett område relativt andra delar av landet till följd av planerade hastighetsjusteringar mellan åren 2018 och 2025. Detta ger en bild av hur ett områdes ”styrka” gentemot andra delar av landet kan antas förändras över tid.

Teoretiskt visar Tillgänglighetsindex en rangordning av varje område av landet i olika tillgänglighetsklasser utifrån körtid till ett samhälleligt utbud. Det samhälleliga utbudet är uttryckt som:

1. Genomsnittlig restid till närmaste akutsjukhus från varje område
2. Genomsnittlig restid till närmaste vårdcentral från varje område
3. Genomsnittlig restid till närmaste dagligvarubutik från varje område
4. Genomsnittlig restid till närmaste grundskola från varje område
5. Hur många arbetsplatser man når inom 30 minuter från varje område

Kartorna visar förändringar i denna rangordning mellan 2018 och 2025. Det samhälleliga utbudet representeras i dessa analyser av storleken på en ort. Underförstått förutsätts i analysen att ju större ort desto större utbud och därför mäts körtiden till närliggande orter indelat i olika storleksklasser.

En försämring av indexet (på kartan markerad med röd färg) innebär att ett område förlorar i tillgänglighet relativt andra områden. Det innebär att även om ett område antas få kortare körtider, d.v.s. en **ökad** tillgänglighet, kan den relativa tillgängligheten jämfört andra delar av landet försämrats (dvs området markeras med röd färg) ifall andra områden får ännu kortare körtider.

Grön markering i kartorna innebär sålunda att ett område relativt sett får en förbättrad tillgänglighet gentemot andra delar av landet givet att alla antagna justeringar av hastigheter under åren 2018-2025 sker. På motsvarande sätt innebär röd markering att ett område förlorar i rang vad gäller körtid. Svagt gul markering i kartan innebär oförändrad tillgänglighet år 2025 jämfört med år 2018 relativt sett. Färgerna är inte graderade

En fördjupad beskrivning av den teoretiska metodiken för tillgänglighetsindex hittas på Tillväxtanalys hemsida [Tillgänglighet till tätorter av olika storlek](#).



KONSEKVENSER AV HASTIGHETSJUSTERINGAR
perioden 2018-2025

Datum: 2020-06-09
Skala (A3): 1:5 500 000
0 40 80 120 160 200 km
© Lantmätaren, Geodatastyrelsen

Hastighetsjusteringar 2018-25

Förändring av generaliserad reskostnad (Sampers)

Kostnad restid / antalet bilresor

- Mer än 3 kr lägre kostnad per resa
- 3-1 kr lägre kostnad per resa
- 1 kr lägre till 1 kr högre kostnad per resa
- 1-3 kr högre kostnad per resa
- Mer än 3 kr högre kostnad per resa

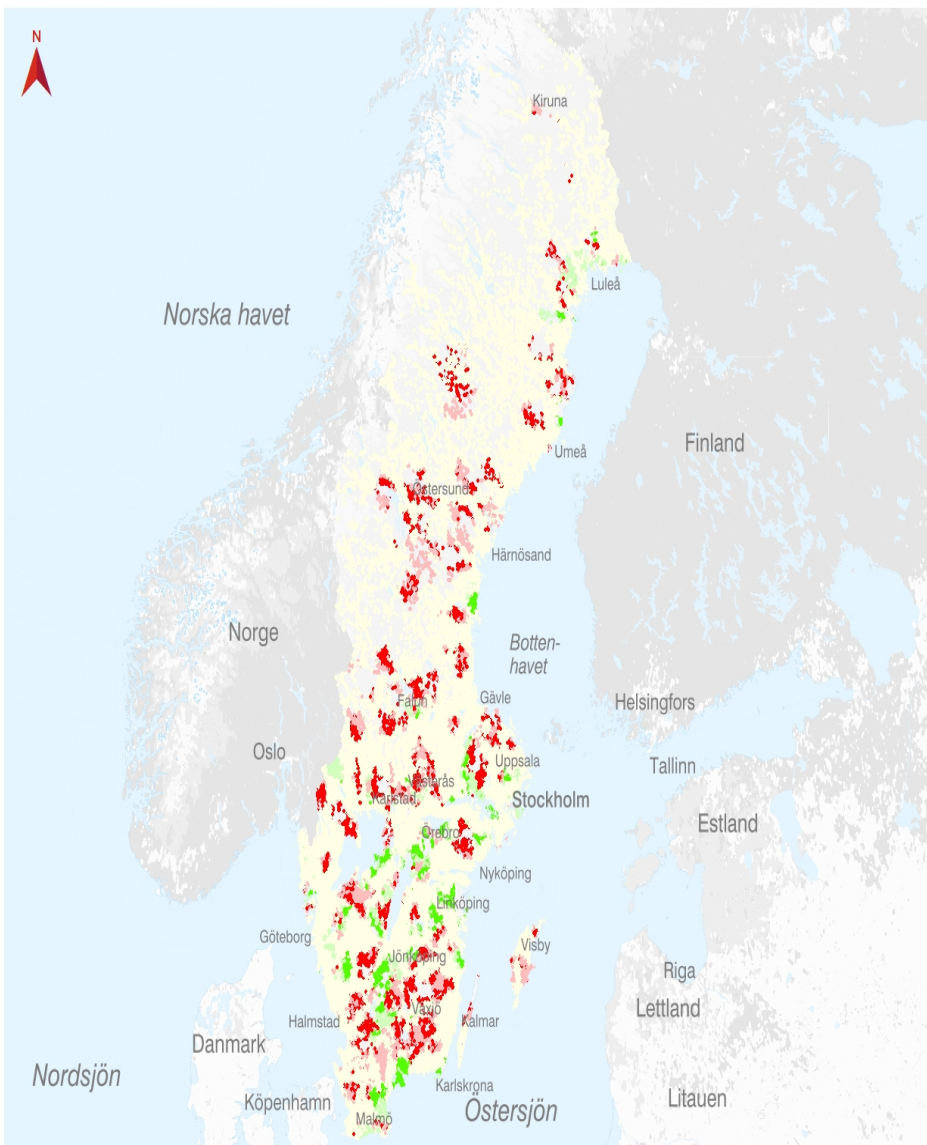
Sampers

Visar förändring av tillgänglighet uttryckt som s.k. generaliserad reskostnad (kr per resa) för arbetsresor och övriga resor, baserat på förändring av logsummer.

Prisnivå 2014.

Sampers 2020





KONSEKVENSER AV HASTIGHETSJUSTERINGAR
perioden 2018-2025

Datum: 2020-06-09
Skala (A3): 1:5 500 000
0 40 80 120 160 200 km
© Lantmätaren, Geografiska institutet

Hastighetsjusteringar 2018-25

Tillväxtverkets tillgänglighetsindex

- Försämrat index 3 enheter eller mer
- Försämrat index 1-2 enheter
- Oförändrat index
- Förbättrat index 1-2 enheter
- Förbättrat index 3 enheter eller mer

Tillgänglighetsindex

Visar förändring av relativ tillgänglighet enligt Tillväxtverkets metod "Tillgänglighetsindex till tätorter av olika storlekar"

Tillväxtverket 2020



6

Svar på remiss för nya
hastighetsföreskrifter på väg
244 i Örebro län.

20RS6479

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

FöredragningsPM gällande remiss för nya hastighetsföreskrifter på väg 244 i Örebro län.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att redovisat förslag till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Trafikverket.

Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet är överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

Hastighetsförändring föreslås mellan väg 63 Hammarn och väg 50 trafikplats Lilla Mon. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 39 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 4300-5200 fordon per dygn som mest. Sträckan mellan Gyttorp och Stribergskorset får en höjd hastighet från 70km/h till 80km/h.

Bedömningen är att tidigare beslut om att behålla 90km/h mellan Lilla Mon och Stribergskorset är rimligt utifrån dagens trafikmängder. 80km/h på väg 244 är inte godtagbart förrän väg 50 norr om Örebro blivit utredd och fått beslutade åtgärder, eller att Norabanan tagits i drift.

Ärendebeskrivning

Väg 244 sträcker sig från väg 63 Hammarn till Väg 50 trafikplats Nora-Lilla Mon. Vägen ingår inte i nationellt stamvägnät vilket gör att investeringar på väg 244

finansieras av länstransportplanen. Trafikverket finansierar underhållsåtgärder. Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor samt kollektivtrafik. Vägen ingår i utpekade vägnät för rekommenderad färdväg för farligt gods. Det finns trafiksäkerhetskameror på sträckan.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställd genom beslut i riksdagen. Den är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i dess anda innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar så att ingen på sikt dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Ansvaret för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet.

Trafikverkets anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas utformning innebär att vägar utan mittseparering med måttlig eller betydande trafik ska ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 80 km/tim samt att åtgärder för höjda hastighetsgränser genomförs utmed det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet. Dessa anpassningar är ett viktigt bidrag till arbetet med att nå nollvisionen. Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning.

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer vilka framgår av Vägars och gators utformning, VGU. Enligt Trafikverkets riktlinjer ska vägar som saknar mittseparering ha hastigheten 80 km/tim eller lägre. Det finns inga ombyggnadsplaner för väg 244 inom nuvarande planperiod i gällande länstransportplan för Örebro län.

Hastighetsförändring föreslås mellan väg 63 Hammarn och väg 50 trafikplats Lilla Mon. Längden på sträckan är 39 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 2000-5200 fordon per dygn.

Bedömning

Hastigheten på sträckan mellan väg 63 Hammarn och väg 50 trafikplats Lilla Mon varierar idag mellan 70km/h och 90km/h. Föreslagen hastighetsföreskrift ger en effekt på jämnare hastighet med mindre risk för att dö eller skadas svårt vid eventuell krock. Skillnaden mellan 90km/h och 80km/h är att det blir 40% mindre risk att dö vid krock, har studier visat.

Väg 244 har idag kollektivtrafik på stråket och vid en sänkning från 90km/h till 80km/h gynnas kollektivtrafiken av de jämnare hastigheterna. Sträckan mellan Gyttorp och Stribergskorset får en höjd hastighet från 70km/h till 80km/h medan Lilla Mon-Gyttorp och Stribergskortset-väg 63 Hammarn får sänkt hastighet.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2020-08-24

FöredragningsPM
Dnr: 20RS6479

En åtgärdsvalsstudie för väg 244 mellan Lilla Mon och Stribergskorset har genomförts och en hastighet på 80km/h och tillhörande åtgärder rekommenderades. Resten av sträckan för väg 244 är aktuell för vidare utredning eftersom den inte är utredd och är objekt nr 5 på listan av prioriterade brister i länsplanen. En sänkt hastighetsföreskrift till 80km/h på hela sträckan är rimlig utifrån dagens trafiksituation och har stöd i tidigare utredning.

Tidigare har Samhällsbyggnadsnämnden beslutat att yrka på att behålla 90km/h mellan Lilla Mon och Stribergskorset tills väg 50 norr om Örebro blivit utredd och fått beslutade åtgärder, eller att Norabanan tagits i drift.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet väntas få positiva effekter på klimat och lokalmiljön eftersom lägre och jämnare hastigheter ger lägre koldioxidutsläpp och mindre buller. Barn- och jämställdhetsperspektiven påverkas positivt främst för att kollektivtrafiken gynnas av en jämnare hastighet.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet i sig väntas inte få några ekonomiska konsekvenser för Region Örebro län. Beslut om investeringar för åtgärder på väg 244 tas i samband med framtagande av ny länsplan.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Trafikverket

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2020-08-24

Beteckning
Dnr: 20RS6479

Er beteckning
TRV 2020/17884

Trafikverket

Svar på remiss gällande nya hastighetsföreskrifter på väg 244 i Örebro län.

Region Örebro län anser att väg 244 mellan Stribergskorset och väg 63 Hammarn bör ha bibehållen hastighetsföreskrift med 90km/h. Tidigare beslut i Samhällsbyggnadsnämnden kvarstår om att behålla gällande hastighetsföreskrifter mellan väg 244 också mellan trafikplats Lilla Mon och Stribergskorset tills väg 50 norr om Örebro har utretts och fått beslutade åtgärder, eller att Norabanan tas i drift.

För Region Örebro län

Nina Höijer, ordförande Samhällsbyggnadsnämnden

Ärendenummer

Datum

TRV 2020/17884

2020-06-12



Mottagare

Enligt sändlista

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg 244, Örebro län samt upphävande av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2001:131) om hastighetsbegränsning på väg 244 i Örebro län. Remissen omfattar konsekvensutredning samt förslag till föreskrifter.

Remissvar

Eventuella synpunkter ska ha kommit in senast den 18 september 2020. Var vänlig ange Trafikverkets diarienummer TRV 2020/17884.

[Klicka för att svara](#)

Mohamad Khedro

Trafikverket Region Öst

Bilagor

Förslag till föreskrifter

Sampers karta

Tillgänglighetsindex karta

Bilaga om tillgänglighetsindex

Bilaga om Sampers

Konsekvensutredning

[Länktill karta](#)

Sändlista

Handelskammaren Mälardalen

Hällefors kommun

Länsstyrelsen i Örebro län
Motormännen
Nora kommun
NTF
Polisregion Bergslagen
Regelrådet
Region Örebro län
Riksförbundet Enskilda Vagnar
Svensk Kollektivtrafik
Svenska Naturskyddsföreningen
Svenska Taxiförbundet
Sveriges Bussföretag
Sveriges MotorCyklister
Sveriges Åkeriföretag
Örebro kommun

Trafikverket

Box 1140

Texttelefon: 010-123 50 50

631 80 ESKILSTUNA

Telefon: 0771 - 921 921

Direkt: +46 10-123 24 18

Besöksadress:

Tullgatan 8,
ESKILSTUNA

trafikverket@trafikverket.se

Epost:

mohamad.khedro@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 244 i Örebro län;

TRVTFS :

beslutade den

Trafikverket föreskriver följande med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276).

I stället för hastighetsbegränsning enligt 3 kap. 17 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten på väg 244 i Örebro län vara enligt följande.

Vägsträcka mellan	och	km/tim
väg 63 Hammarn	väg 50 trafikplats Lilla Mon	80

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 december 2020, då Vägverkets föreskrifter (VVFS 2001:131) om hastighetsbegränsning på väg 244 i Örebro län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

LENA ERIXON

Elin Isaksson
(Verksamhetsområde Planering)

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 244, Örebro län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Innehållet i denna konsekvensutredning regleras av Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning¹.

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 244 i Örebro län och befintlig föreskrift VVFS 2001:131 kommer då att upphävas.

Väg 244 sträcker sig från väg 63 Hammarn till Väg 50 trafikplats Nora-Lilla Mon.

Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor samt kollektivtrafik. Vägen ingår i utpekade vägnät för rekommenderad färdväg för farligt gods. Det finns trafiksäkerhetskameror på sträckan.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställd genom beslut i riksdagen. Den är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i dess anda innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar så att ingen på sikt dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Ansvaret för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet.

Trafikverkets anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas utformning innebär att vägar utan mittseparering med måttlig eller betydande² trafik ska ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 80 km/tim samt att åtgärder för höjda hastighetsgränser genomförs utmed det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet. Dessa anpassningar är ett viktigt bidrag till arbetet med att nå nollvisionen.

Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning.

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer vilka framgår av Vägars och gators utformning, VGU. Enligt Trafikverkets riktlinjer ska vägar som saknar mittseparering ha hastigheten 80 km/tim eller lägre.

Det finns inga ombyggnadsplaner för väg 244 inom nuvarande planperiod i gällande länstransportplan för Örebro län.

Hastighetssänkning föreslås för delsträcka 1, mellan väg 63 Hammarn och väg 50 trafikplats Lilla Mon. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 39 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 4300-5200 fordon per dygn.

Överrensstämmelse med EU-rätten

Förslaget är av nationell karaktär och överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska Unionen.

Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet är

¹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20071244-om-konsekvensutredning-vid_sfs-2007-1244

² Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med en årsmedeldygnstrafik på 2000 fordon eller mer per dygn år 2025

överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

Informationsinsatser och ikraftträdande

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2020-12-01.

Trafikverkets bedömning är att det inte finns behov av att ta särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande.

Föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS, som innehåller trafikföreskrifter enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. STFS finns i den rikstäckande databasen, RDT.

Datum:2020-06-04

.....
Philiph Öhrman
Trafikingenjör

Bilagor

Bilaga 1

Information om bakgrund, konsekvenser, effekter mm

Övriga bilagor:

Kartor

Förslag till trafikföreskrift

Bilaga 1

Bakgrund till föreslagen föreskrift

Trafikverket vill med regleringen uppnå att hastighetsbegränsningen ska överensstämma med vägens utformning. Avsaknad av mötesseparering innebär en förhöjd risk för mötesolycka med svår skadeföljd och 80 km/tim är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan allvarliga konsekvenser. Därför sänks hastighetsgränsen till 80 km/tim på vägar med måttlig eller betydande trafik³ som saknar fysisk mittseparering.

Delsträcka 1 i förslaget uppfyller inte den standard som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 90 km/tim vilket gör att hastigheten föreslås sänkas till 80 km/tim.

Utöver detta har även vissa redaktionella ändringar gjorts som inte påverkar föreskriften i sak.

Trafikverket planerar att under år 2020-2021 installera ytterligare trafiksäkerhetskameror utmed sträckan vid Hammarnkorset väg 63/244, utöver de mätplatser som finns idag, för att säkra hastigheten.

2019 färdigställdes en ÅVS på Sträckan Gyttorp – Lilla mon. I kapitlet om rekommenderade åtgärder framkommer att väg 244 inte har några uttalade framkomlighetsproblem och att brister i framkomlighet på stråket (Hällefors)/Nora/Gyttorp-Örebro ligger på väg 50. Vidare konstateras att 80 km/tim ger goda effekter på parametrar såsom miljö, klimat, hälsa, barriäreffekter, landskap etc och att 100 km/tim ger negativa effekter på dessa parametrar.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Förslag på hastighetsbegränsningar, förändrade eller oförändrade, för hela vägen redovisas i tabellen.

#	Sträcka	Sträckans totala längd (km)	Justeringens totala längd (km)	Hastighet (km/tim)	Ny hastighet (km/tim)
1	väg 63 Hammarn-väg 50 trafikplats Lilla Mon	53,5	39	90	80

Förslaget resulterar i ökad restid för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden ökar teoretiskt med 3 minuter och 15 sekunder.

Observera att nedan beskrivna kostnader och konsekvenser utgår från hela föreskriften.

Lokala trafikföreskrifter

Förslaget gäller endast Trafikverkets hastighetsföreskrifter. Det kan finnas lokala trafikföreskrifter om hastighet eller tättbebyggt område utmed vägen som påverkar hastighetsbegränsningen lokalt och flödet av fordon utmed vägen. I samband med aktuellt förslag har Trafikverket för avsikt att se över delsträckorna för att minska plottrigheten⁴ och, om så är aktuellt, ansöka till beslutande myndighet om förändring. Sådan fördjupning sker separat.

Alternativa lösningar

Eftersom det saknas finansiering för ombyggnation med mittseparering anpassas hastigheten till vägens utformning. Den utformning och trafikering som sträckan har innebär att de föreslagna hastighetsgränserna måste införas.

Att bygga om vägar till mötesfria med mitträcke är en omfattande investering och det görs därför noggranna prioriteringar. Väg 244 är en regional väg och det är därmed Region Örebro i egenskap av regional planupprättare som avgör om och när vägen ska prioriteras för en sådan ombyggnad. Vägen finns inte med för ombyggnation i den nuvarande regionala transportplanen för Örebro län.

³ Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med 2000 fordon per dygn eller mer år 2025

⁴ Med plottrighet menas här när hastighetsbegränsningen återkommande höjs/sänks på en begränsad sträcka

I samband med fastställelsebeslutet av nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet 2018-2029, beslutade regeringen att Trafikverket under perioden 2019 till 2022 ska fördela upp till 1 miljard kronor för att samfinansiera de regionala transportplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Regeringen vill på detta sätt stödja och påskynda arbetet med mötessepareringsåtgärder och ökad trafiksäkerhet. Trafikverket beslutade att bevilja samfinansiering för samtliga ansökningar som inkom. Region Örebro ansökte inte om samfinansiering för trafiksäkerhetsåtgärder på väg 244.

Kostnader som regleringen medför

De föreslagna föreskrifterna resulterar i något ökade samhällsekonomiska kostnader i form av längre restider. De föreslagna föreskrifterna resulterar i samhällsekonomiska nyttor av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO₂ och minskade fordonskostnader.

Vilka som berörs av regleringen

Alla som färdas i fordon som får köra i skyltat hastighet på berörd sträcka och andra som vistas eller verkar i närheten berörs av regleringen. Se vidare under rubriken "Effekter som regleringen medför".

Effekter som regleringen medför

Hastighetssänkningen utförs i syfte att förbättra trafiksäkerheten och sträva mot Nollvisionen samt gällande etappmål genom att minska risken för att trafikanter dödas eller skadas allvarligt. Trafiksäkerhet och miljö är ramvillkor för tillgänglighet, vilket innebär att tillgänglighet inte får leda till dålig trafiksäkerhetsstandard eller stor miljöpåverkan.

Trafiksäkerhet

Hastighetssänkningen är en trafiksäkerhetsåtgärd vilket innebär att risken att dödas eller skadas allvarligt utmed vägen kommer att minska. Risken att dödas minskar med ungefär 40% om en mötesolycka sker i 80 km/tim istället för 90 km/tim.

Tillgänglighet

Hastighetssänkningen kommer att ge något ökad restid för huvudsakligen persontrafik. Hastighetens påverkan på restid finns att läsa om här: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/Nya-hastighetsgranser/Hastighet-och-restid/>. Restiden på sträckan beräknas öka med 50 sekunder/mil för personbilar, bussar och lätta lastbilar.

Sträckan trafikeras av buss i linjetrafik. Konkurrenskraften för buss jämfört med bil blir oförändrad eftersom hastighetssänkningen gäller bägge fordonslag.

Föreskriften kommer att innebära att tunga lastbilar får köras i samma hastighet som bilar och bussar vilket ger bättre flyt i trafiken och minskar antalet omkörningar.

Sänkningar av hastighetsgränser på lågtrafikerade vägar kan vara mer motiverade, ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, än väginvestering för högre hastighetsgränser. Detta kan dock skilja sig från plats till plats.

Trafikverket har låtit genomföra en utvärdering⁵ av hur tillgänglighet i det statliga vägnätet påverkas av ändrade hastighetsgränser. Resultatet visar att det inte finns en enhetlig bild över effekterna på tillgängligheten och att det är viktigt att skilja mellan effekter på kort och lång sikt. En sänkning av hastighetsgränsen kan leda till både ökad och minskad ekonomisk aktivitet i en region. Högre hastighetsgränser kan leda till en försämrad lokal arbetsmarknad och minskad handel då det blir mer effektivt att arbetspendla bort från platsen samt att färdas längre bort för inköp. Lägre hastighetsgränser i en region kan leda till att nya affärsmöjligheter uppstår på platsen då utpendling blir mindre attraktivt. Utvärderingen belyser dessutom att sänkningar av hastighetsgränser på lågtrafikerade vägar kan vara mer motiverade, ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, än väginvestering för högre hastighetsgränser. Detta kan dock skilja sig från plats till plats.

EVA⁶ (Effekter vid VägAnalyser) är ett kalkylverktyg som används för att beräkna och värdera effekter samt beräkna lönsamhet för enskilda objekt inom vägtransportsystemet. Åtgärder som kan analyseras med hjälp av EVA är enskilda åtgärder eller kombinationer av åtgärder.

⁵ Utvärdering av förändrad tillgänglighet i Vägnätet - En makroanalys, Westin, L. et al, 2011, Trafikverket 2017:088

⁶ <https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/EVA/>

Trafikverket har för väg 244 beräknat effekter av förslaget i EVA. Kalkylen indikerar samhällsekonomisk lönsamhet utifrån gällande beräkningsförutsättningar. Den samhällsekonomiska nyttan av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO₂ och minskade fordonskostnader överstiger de samhällsekonomiska kostnaderna i form av ökad restid för last- och personbilar. Kalkylresultaten är officiella och har publicerats på [Samhällsekonomiskt beslutsunderlag](#) på Trafikverkets hemsida.

Effekter av hastighetsjusteringar på enskilda sträckor beräknas via EVA-kalkyl. Hastighetsjusteringar sker emellertid utifrån ett systemperspektiv där vägarnas utformning avgör vilken hastighet som är möjlig. Därför måste effekter på enskilda sträckor betraktas inte enbart som enskilda förändringar utan också i ett större perspektiv. Detta görs med hjälp av analysverktygen Sampers (Trafikverket) och Tillgänglighetsindex (Tillväxtverket). Analyserna är att betrakta som systemanalyser och visar hur tillgängligheten förändras i olika delar av landet givet att alla planerade sänkningar och höjningar fram till år 2025 genomförs. Det är därför osäkert att från dessa två analysmetoder dra några långtgående slutsatser avseende effekter till följd av enskilda hastighetsförändringar, utan de bör snarare ses som ett komplement till övrig konsekvensbeskrivning för sträckan.

Grön markering i kartan för Tillgänglighetsindex innebär att ett område relativt sett får en förbättrad tillgänglighet gentemot andra delar av landet givet att alla antagna justeringar av hastigheter under åren 2018-2025 sker. På motsvarande sätt innebär röd markering att ett område förlorar i rang vad gäller körtid. Ju klarare färg desto större förändring. Svagt gul markering i kartan innebär marginell förändring av tillgänglighet år 2025 jämfört med år 2018 relativt sett. Se utförligare förklaring i bilagan om Tillgänglighetsindex.

Grön färg i kartan för Sampers betyder förbättrad tillgänglighet och röd färg försämrad tillgänglighet. Ju klarare färg desto större förändring. Svagt gul markering i kartan innebär att skillnaden i tillgänglighet mellan år 2025 jämfört med år 2018 tolkats som marginell. Se utförligare förklaring i bilagan om Sampers.

Bilaga: Sverigekarta Sampers

Bilaga: Sverigekarta Tillgänglighetsindex

Miljö

En hastighetssänkning på 10 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 1-2 dBA (schablonvärde), på 20 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 2-3 dBA (schablonvärde).

En hastighetssänkning från 90 km/tim till 80 km/tim ger en sänkning av utsläpp av koldioxid från ungefär 110 till ungefär 98 g CO₂ /km (för genomsnittlig personbil 2025).

På aktuell sträcka innebär det en minskning med ca 128 kg CO₂ per år per kilometer (år 2025).

Konsekvenser om regleringen inte kommer till stånd

Om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen inte görs på sträckan så är hastigheten inte anpassad till vägens utformning vilket innebär att trafiksäkerheten utmed sträckan inte uppnås.

Bilaga Sampers

Sampers beräknar generaliserad kostnad, som även kallas reseuppostring, för varje start- och målpunkt, färdmedel och reseärende. Den analys som gjorts innehåller alla bilresor (dvs även yrkestrafik). Personbilstrafiken är uppdelad på arbetsresor (pendling), tjänsteresor och övriga resor.

Den generaliserade kostnaden omfattar monetär kostnad och restid viktad med tidsvärde för respektive färdmedel och reseärende. De generaliserade kostnaderna aggregeras över målpunkter och färdmedlen till s.k. logsumma som även tar hänsyn till hur attraktiva olika målpunkter är för respektive reseärende och hur stor nytta individen har av att kunna välja mellan olika färdmedel och målpunkter. För reseärende "arbete" ingår t ex antalet arbetsplatser i målpunkten i attraktiviteten.

Vid aggregeringen ingår generaliserade kostnaden med minustecken och attraktivitet i målpunkten med plustecken. Därmed visar logsumman hur bra tillgängligheten är i en viss startpunkt för ett visst ärende, oberoende av färdmedel och målpunkt. Logsumman översätts till penningvärde och aggregeras över ärendena med hänsyn till hur ofta resor med olika ärenden sker. Förändringar av logsumman mellan två tillfällen tolkas så att en högre logsumma innebär förbättrad tillgänglighet medan en lägre logsumma på samma sätt betecknar försämrad tillgänglighet.

Tillgänglighetsförändringarna redovisas som förändringar i kronor per person och dag och blir genom det jämförbara över landet och oavsett ärende, färd sätt eller målpunkt för resan.

För den som vill fördjupa sig i metodiken hänvisas till exempelvis Jonas Eliassons skrift; "[Att mäta tillgänglighet med logsummer](#)" (Transek) eller Trafikverkets rapport "[Tillgänglighet - Definition, mått och exempel](#)" (publ. 2018:208).

Bilaga Tillgänglighetsindex

Tillgänglighetsindex baseras på GIS-analyser av restidsförändring för resor med bil och visar sammanvägd förändring av tillgängligheten i ett område relativt andra delar av landet till följd av planerade hastighetsjusteringar mellan åren 2018 och 2025. Detta ger en bild av hur ett områdes ”styrka” gentemot andra delar av landet kan antas förändras över tid.

Teoretiskt visar Tillgänglighetsindex en rangordning av varje område av landet i olika tillgänglighetsklasser utifrån körtid till ett samhälleligt utbud. Det samhälleliga utbudet är uttryckt som:

1. Genomsnittlig restid till närmaste akutsjukhus från varje område
2. Genomsnittlig restid till närmaste vårdcentral från varje område
3. Genomsnittlig restid till närmaste dagligvarubutik från varje område
4. Genomsnittlig restid till närmaste grundskola från varje område
5. Hur många arbetsplatser man når inom 30 minuter från varje område

Kartorna visar förändringar i denna rangordning mellan 2018 och 2025. Det samhälleliga utbudet representeras i dessa analyser av storleken på en ort. Underförstått förutsätts i analysen att ju större ort desto större utbud och därför mäts körtiden till närliggande orter indelat i olika storleksklasser.

En försämring av indexet (på kartan markerad med röd färg) innebär att ett område förlorar i tillgänglighet relativt andra områden. Det innebär att även om ett område antas få kortare körtider, d.v.s. en **ökad** tillgänglighet, kan den relativa tillgängligheten jämfört andra delar av landet försämrats (dvs området markeras med röd färg) ifall andra områden får ännu kortare körtider.

Grön markering i kartorna innebär sålunda att ett område relativt sett får en förbättrad tillgänglighet gentemot andra delar av landet givet att alla antagna justeringar av hastigheter under åren 2018-2025 sker. På motsvarande sätt innebär röd markering att ett område förlorar i rang vad gäller körtid. Svagt gul markering i kartan innebär oförändrad tillgänglighet år 2025 jämfört med år 2018 relativt sett. Färgerna är inte graderade

En fördjupad beskrivning av den teoretiska metodiken för tillgänglighetsindex hittas på Tillväxtanalys hemsida [Tillgänglighet till tätorter av olika storlek](#).



KONSEKVENSER AV HASTIGHETSJUSTERINGAR
perioden 2018-2025

Datum: 2020-06-09
Skala (A3): 1:5 500 000
0 40 80 120 160 200 km
© Lantmätaren, Geografiska institutet

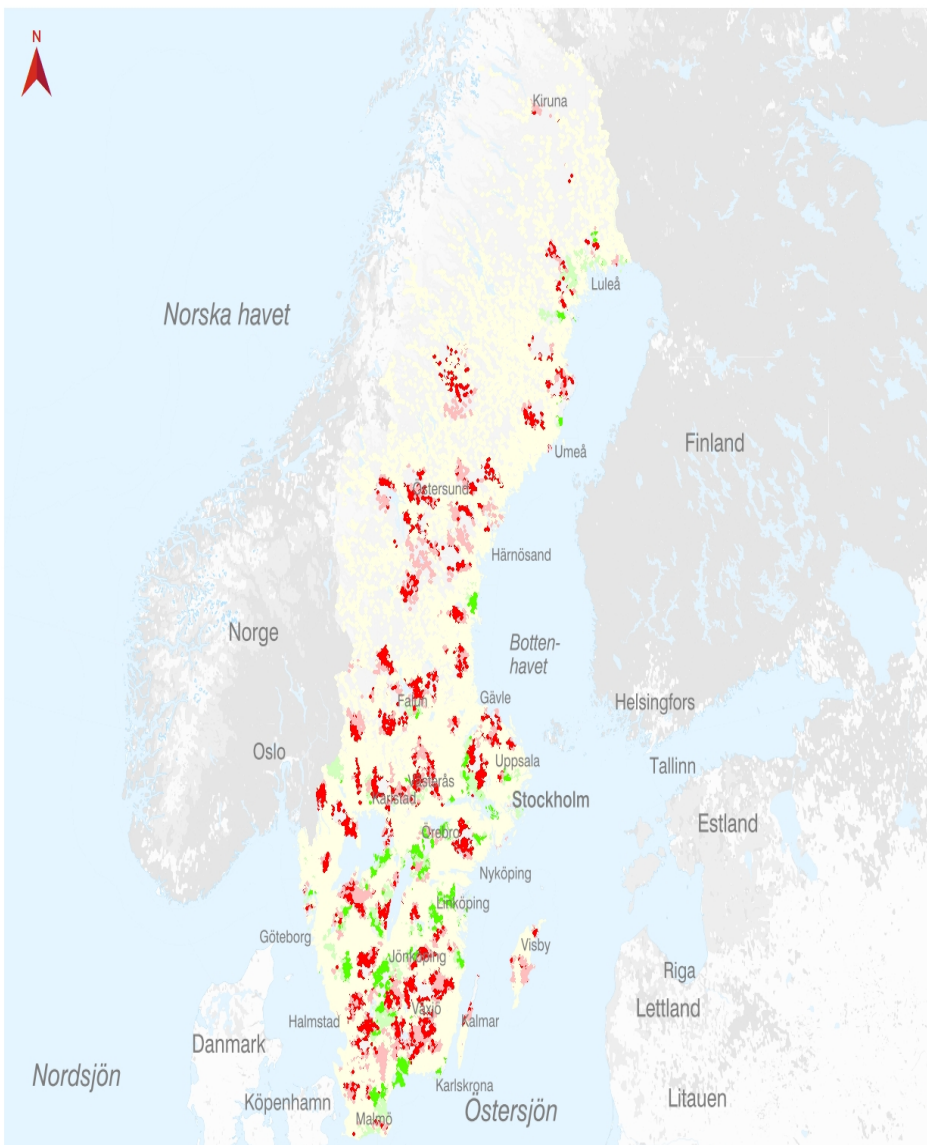
Hastighetsjusteringar 2018-25
Förändring av generaliserad reskostnad (Sampers)
Kostnad restid / antalet bilresor

- Mer än 3 kr lägre kostnad per resa
- 3-1 kr lägre kostnad per resa
- 1 kr lägre till 1 kr högre kostnad per resa
- 1-3 kr högre kostnad per resa
- Mer än 3 kr högre kostnad per resa

Sampers
Visar förändring av tillgänglighet uttryckt som s.k. generaliserad reskostnad (kr per resa) för arbetsresor och övriga resor, baserat på förändring av logsummer.

Prisnivå 2014.
Sampers 2020





KONSEKVENSER AV HASTIGHETSJUSTERINGAR
perioden 2018-2025

Datum: 2020-06-09
Skala (A3): 1:5 500 000
0 40 80 120 160 200 km
© Lantmätaren, Geografiska institutet

Hastighetsjusteringar 2018-25

Tillväxtverkets tillgänglighetsindex

- Försämrat index 3 enheter eller mer
- Försämrat index 1-2 enheter
- Oförändrat index
- Förbättrat index 1-2 enheter
- Förbättrat index 3 enheter eller mer

Tillgänglighetsindex

Visar förändring av relativ tillgänglighet enligt Tillväxtverkets metod "Tillgänglighetsindex till tätorter av olika storlekar"

Tillväxtverket 2020



7

Svar på remiss om nya
hastighetsgränser för väg 52

20RS6478

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

FöredragningsPM gällande remiss om nya hastighetsgränser för väg 52

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att redovisat förslag till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Trafikverket.

Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

Nya hastighetsföreskrifter föreslås mellan väg E20 trafikplats Byrstatorp och Södermanlands länsgräns. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 23,5 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 3500-7800 fordon per dygn. Mellan länsgränsen och Odensbacken är det redan 80km/h idag. Mellan E20 och Odensbacken är hastigheten varierande mellan 50km/h och 90km/h. Vissa delar kommer sänkas till 80km/h och vissa kommer höjas till 80km/h.

Bedömningen är att den nya hastighetsföreskriften på 80km/h är godtagbar eftersom beslut om att bygga om väg 52 finns men att det inte sker innan 2025, vilket är kravet för att annars behålla 90km/h.

Ärendebeskrivning

Väg 52 sträcker sig från väg E20 trafikplats Byrstatorp till Södermanlands länsgräns vid Läppe. Vägen är inte nationell stamväg så investeringar på vägen finansieras av länstransportplanen. Trafikverket finansierar underhåll. Vägen ingår i det funktionellt

prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor samt kollektivtrafik. Vägen ingår i utpekade vägnät för rekommenderad färdväg för farligt gods. Det finns trafiksäkerhetskameror på sträckan.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställd genom beslut i riksdagen. Den är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i dess anda innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar så att ingen på sikt dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Ansvaret för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet.

Trafikverkets anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas utformning innebär att vägar utan mittseparering med måttlig eller betydande trafik ska ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 80 km/h samt att åtgärder för höjda hastighetsgränser genomförs utmed det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet. Dessa anpassningar är ett viktigt bidrag till arbetet med att nå nollvisionen.

Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning. Förslaget var en del i en bred remiss som skickades ut till länsplaneupprättare, kommuner m.fl. under 2016. Efter det har vissa revideringar skett för att uppnå minskad plottrighet.

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer vilka framgår av Vägars och gators utformning, VGU. Enligt Trafikverkets riktlinjer ska vägar som saknar mittseparering ha hastigheten 80 km/h eller lägre.

Nya hastighetsföreskrifter föreslås mellan väg E20 trafikplats Byrstatorp och Södermanlands länsgräns. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 23,5 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 3500-7800 fordon per dygn. Mellan länsgränsen och Odensbacken är det redan 80km/h idag. Mellan E20 och Odensbacken är hastigheten varierande mellan 50km/h och 90km/h. Vissa delar kommer sänkas till 80km/h och vissa kommer höjas till 80km/h.

Åtgärder har gjorts på anslutande väg 51 söder om väg 52. Åtgärder på väg 51 norr om väg 52 är planerade och ska påbörjas efter att Trafikverket handlat upp en projektör för länsplaneobjektet Kvarntorp-Almbro vilket kommer höja standarden på väg 51.

Det finns ombyggnadsplaner för delar av den aktuella sträckan via tidigare beslut i Samhällsbyggnadsnämnden. Trafikverket kommer att påbörja arbetet med framtagandet av vägplan år 2021 och genomförande av planerna bör ske inom några år.

Bedömning

Hastigheten på sträckan mellan trafikplats Byrstatorp på E20 och länsgränsen mot Södermanland varierar idag mellan 70km/h och 90km/h på sträckan där sträckan mellan gamla delen av väg 51 och Kvarntorpsrondellen redan idag har 80km/h. Föreslagen hastighetsföreskrift ger en effekt på jämnare hastighet med mindre risk för att dö eller skadas svårt vid eventuell krock. Skillnaden mellan 90km/h och 80km/h är att det blir 40% mindre risk att dö vid krock, har studier visat.

Tidigare i år tog Samhällsbyggnadsnämnden beslut om att väg 52 blir nästa stora objekt i länsplanen. Efter samråd om exakt avgränsning för vägplanen på tjänstemannanivå har Trafikverket beställt ett vägplanearbete som ska sättas igång år 2021 för sträckan mellan trafikplats Byrstatorp och Kvarntorpsrondellen. I arbetet ingår en djupare studie om bland annat lokala målpunkter, behov för näringsliv och en barnkonsekvensanalys som ska göras innan själva vägplanarbetet dras igång, den studien ersätter den mer omfattande åtgärdsvalsstudie som annars görs innan vägplaneskedet.

Väg 52 har idag kollektivtrafik på vissa delar, främst i korsningspunkter, och vid en sänkning från 90km/h till 80km/h gynnas kollektivtrafiken. Det är positivt med en lägre och jämnare hastighet för det ökar trafiksäkerheten och ger ett jämnare trafikflöde. Vissa sträckor kommer få en oförändrad hastighet, andra kommer få sänkt eller höjd hastighet beroende på hastighet idag.

Eftersom inget utrymme för investering av ombyggnation till mittseparerad väg finns innan 2025 i länstransportplanen så är det rimligt att hastighetsföreskriften sänks till 80km/h på kort sikt. Trafikverket behåller inte 90km/h som hastighetsföreskrift om det inte är planerat att byggas om till mittseparerad 100-väg innan år 2025, vilket så inte är fallet.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet väntas få positiva effekter på klimat och lokalmiljön eftersom lägre och jämnare hastigheter ger lägre koldioxidutsläpp och mindre buller. Barn- och jämställdhetsperspektiven påverkas positivt främst för att kollektivtrafiken gynnas av en sänkt hastighet.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet väntas inte få några ekonomiska konsekvenser för Region Örebro län i dagsläget. Beslut om investeringar för åtgärder på väg 52 tas i samband med framtagande av ny länsplan.



Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2020-08-24

FöredragningsPM
Dnr: 20RS6478

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:
Trafikverket

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2020-08-24

Beteckning
Dnr: 20RS6478

Er beteckning
TRV 2020/17922

Trafikverket

Svar på remiss

Region Örebro län menar en förändrad hastighetsföreskrift för väg 52 är godtagbar på kort sikt därför att beslut redan finns om att bygga om vägen till mötteseparerad 100-väg via länsplan för regional transportinfrastruktur.

För Region Örebro län

Nina Höijer, ordförande Samhällsbyggnadsnämnden

Ärendenummer

Datum

TRV 2020/17922

2020-06-12



Mottagare

Enligt sändlista

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg 52, Örebro län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2019:86) om hastighetsbegränsning på väg 52 i Örebro län. Remissen omfattar konsekvensutredning samt förslag till föreskrifter.

Remissvar

Eventuella synpunkter ska ha kommit in senast den 18 september 2020. Var vänlig ange Trafikverkets diarienummer TRV 2020/17922.

[Klicka för att svara](#)

Mohamad Khedro

Trafikverket Region Öst

Bilagor

Förslag till föreskrifter
Konsekvensutredning

[Länktill karta](#)

Sändlista

Hallsbergs kommun
Handelskammaren Mälardalen
Kumla kommun
Länsstyrelsen i Örebro län
Motormännen
NTF

Polisregion Bergslagen
Regelrådet
Region Örebro län
Riksförbundet Enskilda Vagnar
Svensk Kollektivtrafik
Svenska Naturskyddsföreningen
Svenska Taxiförbundet
Sveriges Bussföretag
Sveriges MotorCyklister
Sveriges Åkeriföretag
Vingåkers kommun
Örebro kommun

Trafikverket

Box 1140
631 80 ESKILSTUNA
Besöksadress:
Tullgatan 8,
ESKILSTUNA

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Direkt: +46 10-123 24 18
Epost:
mohamad.khedro@trafikverket.se

Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 52 i Örebro län;

TRVTFS :

beslutade den

Trafikverket föreskriver följande med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276).

I stället för hastighetsbegränsning enligt 3 kap. 17 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten på väg 52 i Örebro län vara enligt följande.

Vägsträcka mellan	och	km/tim
väg E20 trafikplats Byrstatorp	Södermanlands länsg	80

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 december 2020, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2019:86) om hastighetsbegränsning på väg 52 i Örebro län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

LENA ERIXON

Elin Isaksson
(Verksamhetsområde Planering)

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 52, Örebro län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Innehållet i denna konsekvensutredning regleras av Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning¹.

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 52 i Örebro län och befintlig föreskrift TRVTFS 2019:86 kommer då att upphävas.

Väg 50 sträcker sig från väg E20 trafikplats Byrstatorp till Södermanlands länsgräns vid Läppe.

Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor samt kollektivtrafik. Vägen ingår i utpekade vägnät för rekommenderad färdväg för farligt gods. Det finns trafiksäkerhetskameror på sträckan.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställd genom beslut i riksdagen. Den är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i dess anda innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar så att ingen på sikt dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Ansvaret för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet.

Trafikverkets anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas utformning innebär att vägar utan mittseparering med måttlig eller betydande² trafik ska ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 80 km/tim samt att åtgärder för höjda hastighetsgränser genomförs utmed det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet. Dessa anpassningar är ett viktigt bidrag till arbetet med att nå nollvisionen.

Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning. Förslaget var en del i en bred remiss som skickades ut till länsplaneupprättare, kommuner m.fl. under 2016. Efter det har vissa revideringar skett för att uppnå minskad plöttrighet. Mer information om denna remiss samt Trafikverkets sammanfattande kommentarer till inkomna remissyttranden: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/andradehastighetsgranser/remiss-for-anpassning-av-hastighetsgranserna-pa-vagarna/>

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer vilka framgår av Vägars och gators utformning, VGU. Enligt Trafikverkets riktlinjer ska vägar som saknar mittseparering ha hastigheten 80 km/tim eller lägre.

Det finns ombyggnadsplaner för den aktuella sträckan. Trafikverket kommer att påbörja arbetet med framtagandet av vägplan 2021 men det finns i dagsläget inget beslut om att vägen kommer att byggas om.

Hastighetssänkning föreslås för delsträcka 1, mellan väg E20 trafikplats Byrstatorp och Södermanlands länsgräns. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 23,5 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 3500-7800 fordon per dygn.

Överrensstämmelse med EU-rätten

Förslaget är av nationell karaktär och överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska Unionen.

¹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20071244-om-konsekvensutredning-vid_sfs-2007-1244

² Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med en årsmedeldygnstrafik på 2000 fordon eller mer per dygn år 2025

Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

Informationsinsatser och ikraftträdande

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2020-12-01.

Trafikverkets bedömning är att det inte finns behov av att ta särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande.

Föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS, som innehåller trafikföreskrifter enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. STFS finns i den rikstäckande databasen, RDT.

Datum:2020-06-04

.....
Philiph Öhrman
Trafikingenjör

Bilagor

Bilaga 1

Information om bakgrund, konsekvenser, effekter mm

Övriga bilagor:

Kartor

Förslag till trafikföreskrift

Bilaga 1

Bakgrund till föreslagen föreskrift

Trafikverket vill med regleringen uppnå att hastighetsbegränsningen ska överensstämma med vägens utformning. Avsaknad av mötesseparering innebär en förhöjd risk för mötesolycka med svår skadeföljd och 80 km/tim är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan allvarliga konsekvenser. Därför sänks hastighetsgränsen till 80 km/tim på vägar med måttlig eller betydande trafik³ som saknar fysisk mittseparering.

Sänkningen på delsträcka 1 är tillfällig i avvaktan på ombyggnation. När delsträckan byggts om kommer hastigheten att höjas till 100 km/tim.

Delsträcka 1 i förslaget uppfyller inte den standard som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 90 km/tim vilket gör att hastigheten föreslås sänkas till 80 km/tim.

Utöver detta har även vissa redaktionella ändringar gjorts som inte påverkar föreskriften i sak.

Trafikverket planerar inte att installera ytterligare trafiksäkerhetskameror utmed sträckan, utöver de mätplatser som finns idag, för att säkra hastigheten.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Förslag på hastighetsbegränsningar, förändrade eller oförändrade, för hela vägen redovisas i tabellen.

#	Sträcka	Sträckans totala längd (km)	Justeringens totala längd (km)	Hastighet (km/tim)	Ny hastighet (km/tim)
1	väg E20 trafikplats Byrstatorp- Södermanlands länsgräns	42,7	23,5	90/80	80

Sänkningen till 80 km/tim på delsträcka 1 är tillfällig. När vägen har byggts om kommer hastigheten att höjas till 100 km/tim.

Förslaget resulterar i ökad restid för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden ökar teoretiskt med 1 minut och 57 sekunder.

Observera att nedan beskrivna kostnader och konsekvenser utgår från hela föreskriften.

Lokala trafikföreskrifter

Förslaget gäller endast Trafikverkets hastighetsföreskrifter. Det kan finnas lokala trafikföreskrifter om hastighet eller tättbebyggt område utmed vägen som påverkar hastighetsbegränsningen lokalt och flödet av fordon utmed vägen. I samband med aktuellt förslag har Trafikverket för avsikt att se över delsträckorna för att minska plottrigheten⁴ och, om så är aktuellt, ansöka till beslutande myndighet om förändring. Sådan fördjupning sker separat.

Alternativa lösningar

Eftersom det saknas finansiering för ombyggnation med mittseparering anpassas hastigheten till vägens utformning. Den utformning och trafikering som sträckan har innebär att de föreslagna hastighetsgränserna måste införas.

Att bygga om vägar till mötesfria med mitträcke är en omfattande investering och det görs därför noggranna prioriteringar. Väg 52 är en regional väg och det är därmed Region Örebro i egenskap av regional planupprättare som avgör om och när vägen ska prioriteras för en sådan ombyggnad. Vägen finns inte med för ombyggnation i den nuvarande regionala transportplanen för Örebro län men arbetet med vägplan ska påbörjas.

I samband med fastställelsebeslutet av nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet 2018-2029, beslutade regeringen att Trafikverket under perioden 2019 till 2022 ska fördela upp till 1 miljard kronor för att

³ Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med 2000 fordon per dygn eller mer år 2025

⁴ Med plottrighet menas här när hastighetsbegränsningen återkommande höjs/sänks på en begränsad sträcka

samfinansiera de regionala transportplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Regeringen vill på detta sätt stödja och påskynda arbetet med mötessepareringsåtgärder och ökad trafiksäkerhet. Trafikverket beslutade att bevilja samfinansiering för samtliga ansökningar som inkom. Region Örebro ansökte inte om samfinansiering för trafiksäkerhetsåtgärder på väg 52.

Kostnader som regleringen medför

De föreslagna föreskrifterna resulterar i något ökade samhällsekonomiska kostnader i form av längre restider. De föreslagna föreskrifterna resulterar i samhällsekonomiska nyttor av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO₂ och minskade fordonskostnader.

Vilka som berörs av regleringen

Alla som färdas i fordon som får köra i skyltat hastighet på berörd sträcka och andra som vistas eller verkar i närheten berörs av regleringen. Se vidare under rubriken "Effekter som regleringen medför".

Effekter som regleringen medför

Hastighetssänkningen utförs i syfte att förbättra trafiksäkerheten och sträva mot Nollvisionen samt gällande etappmål genom att minska risken för att trafikanter dödas eller skadas allvarligt. Trafiksäkerhet och miljö är ramvillkor för tillgänglighet, vilket innebär att tillgänglighet inte får leda till dålig trafiksäkerhetsstandard eller stor miljöpåverkan.

Trafiksäkerhet

Hastighetssänkningen är en trafiksäkerhetsåtgärd vilket innebär att risken att dödas eller skadas allvarligt utmed vägen kommer att minska. Risken att dödas minskar med ungefär 40% om en mötesolycka sker i 80 km/tim istället för 90 km/tim.

Tillgänglighet

Hastighetssänkningen kommer att ge något ökad restid för huvudsakligen persontrafik. Hastighetens påverkan på restid finns att läsa om här: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/Nya-hastighetsgranser/Hastighet-och-restid/>. Restiden på sträckan beräknas öka med 50 sekunder/mil för personbilar, bussar och lätta lastbilar.

Sträckan trafikeras av buss i linjetrafik. Konkurrenskraften för buss jämfört med bil blir oförändrad eftersom hastighetssänkningen gäller bägge fordonsslag.

Föreskriften kommer att innebära att tunga lastbilar får köras i samma hastighet som bilar och bussar vilket ger bättre flyt i trafiken och minskar antalet omkörningar.

Sänkningar av hastighetsgränser på lågtrafikerade vägar kan vara mer motiverade, ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, än väginvestering för högre hastighetsgränser. Detta kan dock skilja sig från plats till plats.

Miljö

En hastighetssänkning på 10 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 1-2 dBA (schablonvärde), på 20 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 2-3 dBA (schablonvärde).

En hastighetssänkning från 90 km/tim till 80 km/tim ger en sänkning av utsläpp av koldioxid från ungefär 110 till ungefär 98 g CO₂ /km (för genomsnittlig personbil 2025).

På aktuell sträcka innebär det en minskning med ca 230 kg CO₂ per år per kilometer (år 2025).

Konsekvenser om regleringen inte kommer till stånd

Om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen inte görs på sträckan så är hastigheten inte anpassad till vägens utformning vilket innebär att trafiksäkerheten utmed sträckan inte uppnås.

8

Förslag till remissyttrande över förslag till detaljplan för Varfågel 1 m.fl., i Karlskoga tätort

20RS7175

Samhällsbyggnadsnämnden

Förslag till remissyttrande över förslag till detaljplan för Varfågel 1 m.fl., i Karlskoga tätort

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- att överlämna förvaltningens synpunkter som sitt remissyttrande över förslag till detaljplan för Varfågel 1 m.fl., i Karlskoga tätort.

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostadsbebyggelse på del av fastigheten Varfågeln 1 samt justera utnyttjandegraden på fastigheten Flugsnapparen 11. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för parkering inom fastigheten Bregården 2:77, därtill ingår delar av Pärlegatan samt Skolgatan. Flerbostadshus om åtta respektive sex våningar avses att uppföras med sammanlagt 54 lägenheter i olika storlekar. Komplementbyggnader som carport, förråd planeras i områdets norra delar. Bostäderna ansluter till gång- och cykelväg med närhet till service.

Region Örebro län ser övergripande positivt på förslaget på möjlighet att bidra till måluppfyllnad av den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och anser att den höga andelen mark för parkering framstår som mindre motiverad mot bakgrund av den goda tillgången till kollektivtrafik.

Ärendebeskrivning

I Karlskogas sydöstra centrumdelar, söder om E18 (Örebrovägen) och öster om Skolgatan finns ett cirka 4 000 m² stort markområde som utgörs av en större grusparkering. Markområdet har varit bebyggt med bostäder tidigare och det har funnits intressen för att bebygga delar av området med bostäder igen i perioder. Planområdet gränsar till E18 (Örebrovägen) i norr och till Kulturskolan i väst.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Patrik Ståhl

Sammanträdesdatum
2020-08-24

FöredragningsPM
Dnr: 20RS7175

Planområdet tillhör de centrala delarna av Karlskoga kommun och är beläget cirka 600 meter (fågelvägen) från Karlskogas centrumområde. Det centrumnära läget gör att planområdet har närhet till verksamheter, service och har goda förbindelser till gång- och cykelvägnätet.

Samrådstitiden för detaljplaneförslaget omfattar perioden 1/7 – 26/8 2020.



Beredning

Ärendet har beretts inom Regional utveckling i dialog med Svealandstrafiken AB, Regionfastigheter samt ambulansverksamheten vid Karlskoga lasarett.

Bedömning

Förvaltningen bedömer att förslaget ökar nyttjandegraden av ett centralt läge med fler bostäder. Det kan därmed bidra till en starkare lokal bostadsmarknad och till måluppfyllnad för den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Utifrån kollektivtrafikens perspektiv är det särskilt positivt med förtättningsbebyggelse i form av flerbostadshus i såpass centrala område med kort gångavstånd till kollektivtrafik (både stadsbussar och regionbussar). Byggdensiteten är samtidigt relativt låg p.g.a. att en hög andel av marken går åt till parkering, vilket kan framstå som mindre motiverat. Region Örebro län tackar för möjligheten att ha fått lämna synpunkter på förslaget.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Nämndens yttrande kan inte bedöma medföra konsekvenser för miljö- barn och jämställdhetsperspektiven.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Patrik Ståhl

Sammanträdesdatum
2020-08-24

FöredragningsPM
Dnr: 20RS7175

Ekonomiska konsekvenser

Förvaltningen kan inte bedöma att nämndens beslut innebär några ekonomiska konsekvenser.

Uppföljning

Det föreligger inget påtagligt skäl att följa upp nämndens beslut.

Beslutsunderlag

Kommunens samrådshandlingar.

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

ida.englund@karlskoga.se

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Patrik Ståhl

Sammanträdesdatum
2020-08-24

Beteckning
Dnr: 20RS7175

Karlskoga kommun, Mark- och
planeringsavdelningen,
Samhällsbyggnadsförvaltningen 13

Remissyttrande över förslag till detaljplan för Varfågel 1 m.fl., i Karlskoga tätort

Region Örebro län bedömer att förslaget med fler bostäder bidrar till en ökad nyttjandegrad av ett centralt läge. Det kan därmed också bidra till en starkare lokal bostadsmarknad och till måluppfyllnad av den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Samtidigt uppfattar Region Örebro län den relativt omfattande markparkeringen som mindre motiverad, sedd i relation till det kollektivtrafiknära läget.

Region Örebro län ber att få tacka för möjligheten att ha fått yttra sig i ärendet.

För Region Örebro län

Nina Höijer (S)
Ordförande i samhällsbyggnadsnämnden

Skickas till:
ida.englund@karlskoga.se

Från: [Englund Ida](#)
Till: [Luftfartsverket \(lfvcentralregistratur@lfv.se\)](#); [Örebro Airport \(handling@orebroairport.se\)](#); [Holm Bengt](#); [Bränn Robert](#); [Jibbefors Per Arne](#); [Loöv Malin](#); [Berg Daniel](#); [Johansson Åsa](#); [Lagerqvist Daniel](#); [Apostolidis Georgios](#); [Bergslagens räddningstjänst](#); [Björk Bo](#); [Diarium Bun](#); [Dakovic Ann](#); [Englund Ida](#); [Eriksson Madeleine](#); [Diarium FHN](#); [Diarium GN](#); [Gustafsson Robert](#); [Hellquist Liv](#); [Hellsing Johanna](#); [Holmén Veronica](#); [Jordan Magnus](#); [Karlskoga - Miljösamordning](#); [Karlskoga - Ungdomsfullmäktige](#); [Karlskoga Energi och Miljö service](#); [Karlskoga hembygdsförening](#); [KARLSKOGA Lantmäteri](#); [KARLSKOGA Teknikfastighet](#); [Diarium KFN](#); [Diarium KS](#); [Köhler Agnetha](#); [Diarium MYN](#); [Nilsson Josephine](#); [Region Örebro län](#); [registrator@karlskogaenergi.se \(registrator@karlskogaenergi.se\)](#); [Reimers Trond](#); [Skanova](#); [Diarium SN](#); [Sylvaner Joakim](#); [Sawström Oscar](#); [Thelin Josefin](#); [Trafikverket](#); [Wiklund Peter](#); [Winnberg Persson Björn](#); [Åkerlund Eleonore](#)

Ärende: FÖRSLAG TILL DETALJPLAN PÅ SAMRÅD - Varfågel 1, del av m fl, Pärlgatan
Datum: den 1 juli 2020 07:35:45
Bilagor: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[Blankett för remissyttrande.doc](#)

FÖRSLAG TILL DETALJPLAN PÅ SAMRÅD

Varfågel 1, del av m fl, Pärlgatan

1/7 – 26/8 2020

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostadsbebyggelse på del av fastigheten Varfågeln 1 samt justera utnyttjandegraden på fastigheten Flugsnapparen 11. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för parkering inom fastigheten Bregården 2:77, därtill ingår delar av Pärlgatan samt Skolgatan.

I Karlskogas sydöstra centrumdelar, söder om E18 (Örebrovägen) och öster om Skolgatan finns ett cirka 4 000 m² stort markområde som utgörs av en större grusparkering.

Markområdet har varit bebyggt med bostäder tidigare och det har funnit intressen för att bebygga delar av området med bostäder igen i perioder. Bakgrunden till planuppdraget är att kommunen under 2018 utlystes en markanvisningstävling för markområdet. I början av 2019 granskades de inkomna förslagen av en utvärderingsgrupp och i april 2019 utsåg de en vinnare. Kommunen har därefter tecknat ett markanvisningsavtal med berörd, vinnande byggherre. Stadsdelen utgörs av varierad och blandad bebyggelse fördelade i olika kvartersstrukturer.

Planhandlingar: <https://www.karlskoga.se/Bygga-bo--miljo/Planarbete-och-stadsplanering/Pagaende-samrad-och-granskning/Detailplan-for-Varfagel-1-del-av-m-fl-Parlgatan.html>

Blankett för remissyttrande finns bifogat. Fylls i och skickas eller mailas till mig.

SAMRÅDSTID

Detaljplanen handläggs standardförfarande i enlighet med Plan- och bygglagen 5 kap. 7 § då planförslaget inte antas vara av betydande intresse för allmänheten. Den som vill lämna synpunkter på planförslaget kan göra det under det tre veckor långa samrådskedet. Inkomna synpunkter från samrådskedet dokumenteras i en samrådsredogörelse, som ligger till grund för en revidering av planförslaget. Därefter inleds ett minst två veckor långt granskningsskede, som syftar visa det bearbetade planförslaget som kommunen har för avsikt att anta, och samtidigt ge berörda en sista möjlighet att lämna synpunkter.

Läs mer om planprocessen här: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detailplan/detailplaneprocessen/standardforfarande/>

Med vänliga hälsningar

Ida Englund
Planarkitekt

Karlskoga kommun
Mark- och planeringsavdelningen
Samhällsbyggnadsförvaltningen 13

691 42 Karlskoga

Besöksadress: Skrantahöjdsvägen 35

Telefon: 0586-61709

E-post: ida.englund@karlskoga.se

www.karlskoga.se

www.facebook.com/karlskogakommun

www.twitter.com/karlskogakommun

Datum: **2020-07-01**

Förslag till detaljplan för: *Varfågeln 1, del av m fl, Pärलगatan*

Samrådstid 1/7 – 26/8 2020

Yttrande kan tecknas nedan, varefter blankett återsändes senast den 26/8 2020 till

Ida Englund
Samhällsbyggnadsförvaltningen
ida.englund@karlskoga.se

Samrådshandlingarna består:

- Plankarta
- Plan- och genomförandebeskrivning
- Miljöundersökning
- Infobrev

(För digital ifyllning, markera en ruta nedan för att skriva in ett kryss)

SVAR: **Ingen erinran** **Ingen erinran om
anmärkningar nedan
beaktas** **Godkännes ej,
se anmärkning
nedan**

Kommentarer:

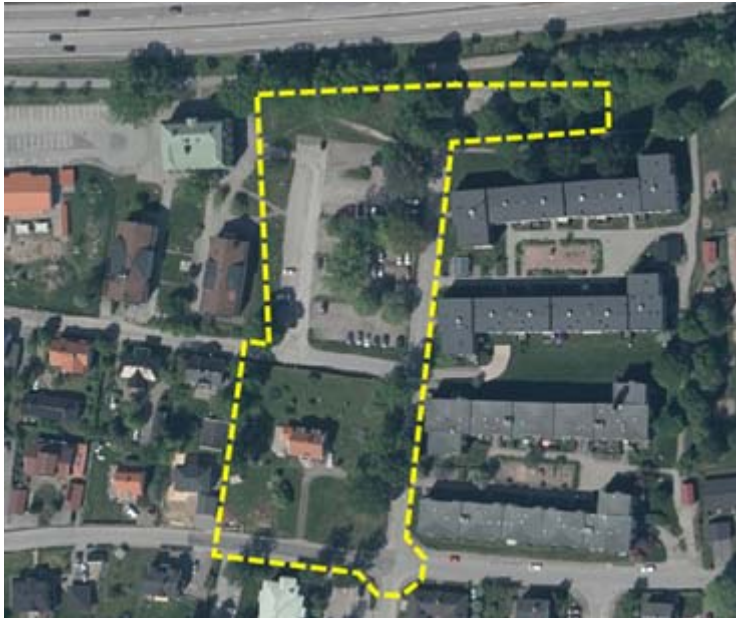
Avsändare (fyll i företag/förvaltning/avdelning)

Datum



KARLSKOGA
KOMMUN

Utskrift från Karlskoga kommuns webbplats www.karlskoga.se



Detaljplan för Varfågel 1, del av m fl, Pärलगatan

Samrådstitid 1 juli – 26 augusti 2020

Utställningsplatser

Karlskoga bibliotek

Planområde

I Karlskogas sydöstra centrumdelar, söder om E18 (Örebrovägen) och öster om Skolgatan finns ett cirka 4 000 m² stort markområde som utgörs av en större grusparkering.

Markområdet har varit bebyggt med bostäder tidigare och det har funnit intressen för att bebygga delar av området med bostäder igen i perioder. Bakgrunden till planuppdraget är att kommunen under 2018 utlystes en markanvisningstävling för markområdet. I början av 2019 granskades de inkomna förslagen av en utvärderingsgrupp och i april 2019 utsåg de en vinnare. Kommunen har därefter tecknat ett markanvisningsavtal med berörd, vinnande byggherre. Stadsdelen utgörs av varierad och blandad bebyggelse fördelade i olika kvartersstrukturer.

Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostadsbebyggelse på del av fastigheten Varfågeln 1 samt justera utnyttjandegraden på fastigheten Flugsnapparen 11. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för parkering inom fastigheten Bregården 2:77, därtill ingår delar av Pärलगatan samt Skolgatan.

Planhandlingar samråd


- [Informationsbrev](#) 
- [Plankarta](#) 
- [Planbeskrivning](#) 
- [Miljöundersökning](#) 
- [Trafikbullerutredning](#) 
- [Övergripande riskbedömning](#) 

Skicka in synpunkter senast 26 augusti 2020

Synpunkter ska framföras skriftligt till:
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Mark- och planeringsavd.
Skrantahöjdsvägen 35
691 42 Karlskoga

Eller skicka in dina synpunkter via mejl servicecenter@karlskoga.se

Namn och adress textas tydligt. Den som inte framfört skriftliga synpunkter senast då kan förlora rätten att senare överklaga beslutet att anta detaljplanen.

Inkomna synpunkter läggs till ärendet och blir allmän handling. Dina personuppgifter kan komma att lagras hos Karlskoga kommun. [Läs mer om hur Karlskoga kommun behandlar personuppgifter.](#) 

Det är viktigt att du anger:

- detaljplaneförslagets ärendenummer SBN 2019.00183 eller detaljplanenamn
- ditt namn
- din bostadsadress/den fastighet du representerar.

för att du senare ska ha möjlighet att överklaga detaljplaneförslaget.

FÖRSLAG TILL DETALJPLAN PÅ SAMRÅD

Varfågel 1, de av m fl, Pärlgatan

Samrådsskede 1 juli – 26 augusti 2020

Servicecenter

0586-610 00
servicecenter@karlskoga.se

Utställning

Karlskoga bibliotek
Kyrkbacken 9
691 83 Karlskoga

Öppettider:

Måndag-torsdag: 08.00 - 19.00
Fredag: 08.00 - 18.00
Lördag: 10.00 - 15.00
Söndag: Stängt

Skicka brev till:

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Mark- och planeringsavd.
Skrantahöjdsvägen 35
691 42 Karlskoga

För information på finska
eller engelska, kontakta oss
gärna via mail.

For information in Finnish or
English, please contact us by
e-mail.

Fysiska handlingar:

Kontakta mark och
planeringsavdelningen på
markochplanering@karlskoga.se
om ni önskar fysiska handlingar

Samråd

Samrådstiden är det första kommunikationssteget i den demokratiska planprocessen för framtagande av ny detaljplan. Du har fått detta brev då du på något sätt blir berörd av aktuell detaljplaneläggning, exempelvis genom att äga fastighet eller vara bosatt inom eller i anslutning till planområdet. Detaljplanen kan komma att påverka dig på olika sätt beroende på detaljplanens syfte och därför ges du under samrådstiden möjligheten att yttra dig om planförslaget. Eventuella synpunkter noteras och besvaras efter samrådet i samrådsredogörelsen. I redogörelsen går det att utläsa vad som förändrats i planförslaget och om kommunen har för avsikt att gå vidare till granskningskedet, som är ytterligare ett kommunikationssteg innan detaljplanen prövas för ett antagande. Den som inte senast under granskningstiden har lämnat någon skriftlig synpunkt på förslaget kan förlora rätten att överklaga det politiska beslutet om antagande av detaljplanen.

Inkomna synpunkter läggs till ärendet och blir allmän handling. Dina personuppgifter kan komma att lagras hos Karlskoga kommun. För att få veta mer om hur Karlskoga kommun behandlar personuppgifter se kommunens hemsida www.karlskoga.se, under rubriken *Kommun & politik* → *Så arbetar vi med...* → *Så behandlar kommunen personuppgifter - GDPR*

Eventuella synpunkter ska vara inkomna senast 26 augusti 2020.

Detaljplanen

Detaljplanen (plankartan) är ett juridiskt bindande dokument som anger hur mark- och vattenområden får samt ska utformas och användas inom ett avgränsat område, kallat planområde. En detaljplan medför både rättigheter och skyldigheter som till exempel byggrätt eller utformningskrav för byggnader. Detaljplanen består av en plankarta och en planbeskrivning. Planbeskrivningen syftar till att underlätta förståelsen och tolkningen av plankartan. Plankartan är det dokument som är juridiskt bindande och beslutsunderlag för bland annat bygglovsprövning.

Planhandlingar finns digitalt på kommunens hemsida (www.karlskoga.se, under rubriken *Bygga, Bo & Miljö* → *Planarbete och stadsplanering* → *Pågående samråd och granskning* och på Karlskoga bibliotek. Kontakta samhällsbyggnadsförvaltningens planavdelning om ni önskar fysiska handlingar.

STANDARDFÖRFARANDE

PLANUPPDRAG

SAMRÅD

EV. SAMRÅDS-
REDOGÖRELSE

UNDERRÄTTELSE

GRANSKNING

GRANSKNINGS-
UTLÅTANDE

ANTAGANDE

LAGA KRAFT





HUVUDDRAG AV FÖRSLAG TILL DETALJPLAN Varfågel 1, de av m fl, Pärlgatan

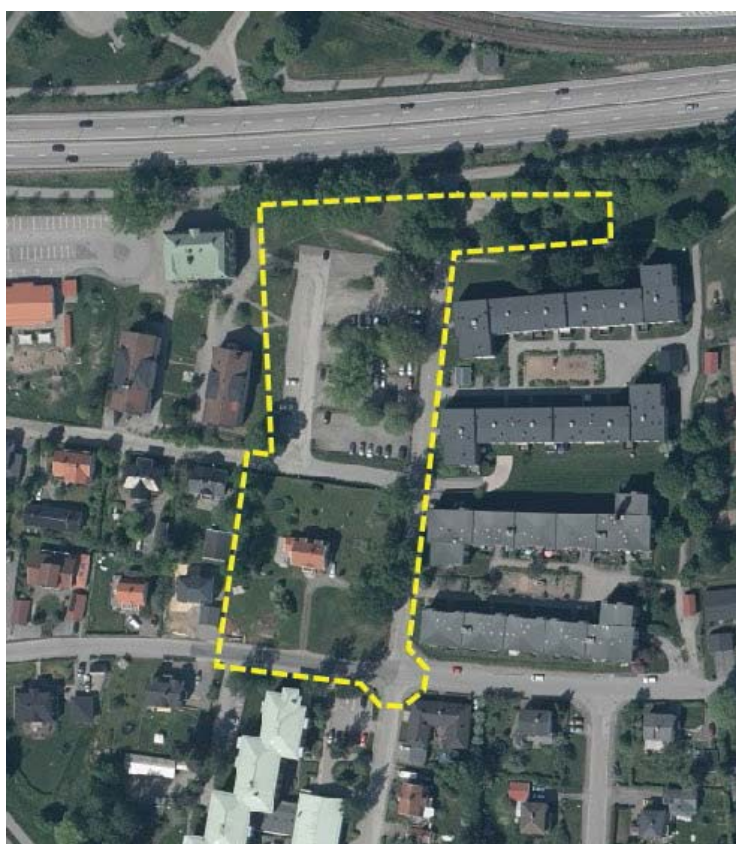
Området och bakgrund

I Karlskogas sydöstra centrumdelar, söder om E18 (Örebrovägen) och öster om Skolgatan finns ett cirka 4 000 m² stort markområde som utgörs av en större grusparkering.

Markområdet har varit bebyggt med bostäder tidigare och det har funnit intressen för att bebygga delar av området med bostäder igen i perioder. Bakgrunden till planuppdraget är att kommunen under 2018 utlystes en markanvisningstävling för markområdet. I början av 2019 granskades de inkomna förslagen av en utvärderingsgrupp och i april 2019 utsåg de en vinnare. Kommunen har därefter tecknat ett markanvisningsavtal med berörd, vinnande byggherre. Stadsdelen utgörs av varierad och blandad bebyggelse fördelade i olika kvartersstrukturer.

Syfte med detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostadsbebyggelse på del av fastigheten Varfågeln 1 samt justera utnyttjandegraden på fastigheten Flugsnapparen 11. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för parkering inom fastigheten Bregården 2:77, därtill ingår delar av Pärlgatan samt Skolgatan.



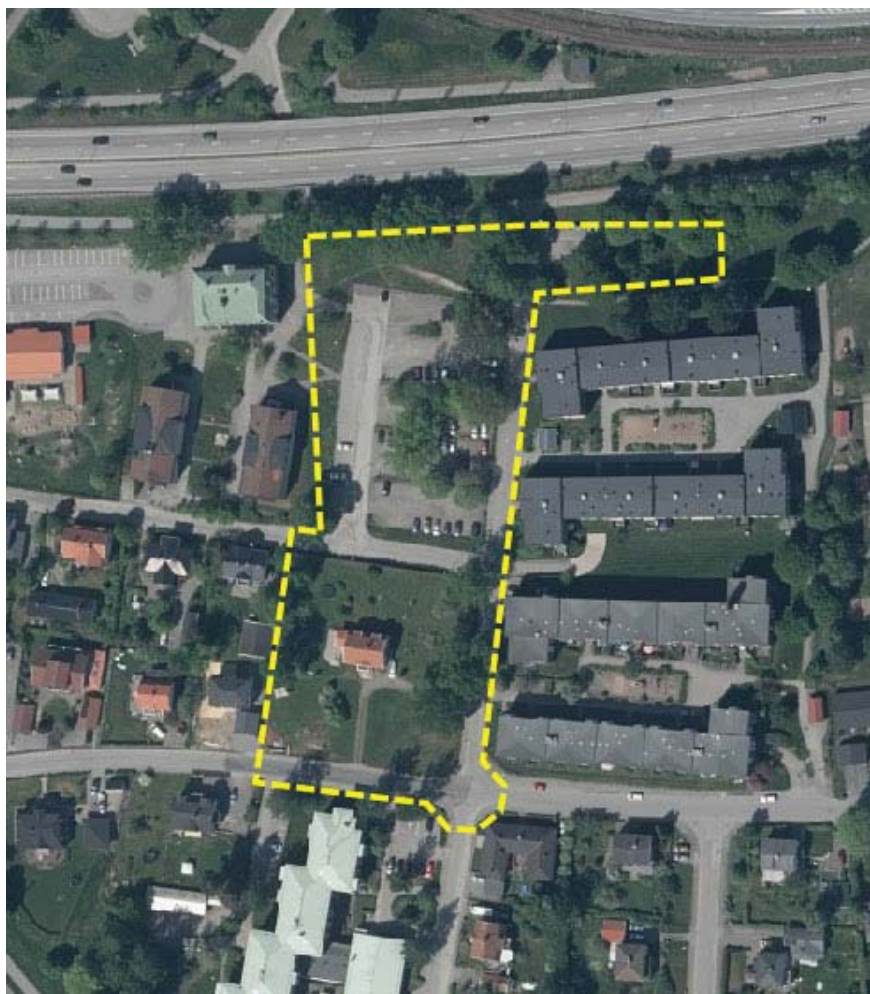
Planområdesgräns anges med gul streckad linje

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för

Varfågeln 1, del av m fl, Pärllgatan

SAMRÅDSHANDLING



Samrådstitid 1 juli – 26 augusti 2020



Karlskoga kommun, Örebro län
Upprättad 2020-04-08
SBN 2019.00183
Standardförfarande
Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)
Samrådshandling

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

*Detaljplanens förenlighet med Miljöbalken
Val av planförfarande och planprocessen*

Detaljplanens syfte och huvuddrag	
Syfte	4
Läge	4
Bakgrund	4
Omfattning och markägförhållanden	5
Politiskt ställningstagande	
Översiktsplan	5
Gällande detaljplaner och stadsplaner	6
Tidigare ställningstagande	
Gällande fastighetsindelningsbestämmelse	7
Gällande markreservat	7
Markanvisningsavtal	7
Beslut om ny detaljplan	7
Beslut om strategisk miljöbedömning	7
Förenligt med 3, 4 och 5 kap miljöbalken	
Miljöundersökning	8
Riksintresse, kulturmiljö och fornlämningar	8
Befintliga förhållanden	
Allmän platsmark	8
Kulturhistoria i närområdet samt bebyggelse	8
Markanvändning	10
Naturmiljö	11
Markens förutsättningar	12
Gator, trafik och kommunikation	13
Offentlig och kommersiell service	14
Teknisk försörjning	15
Planförslag och förändringar	
Användning av allmän plats	15
Användning av kvartersmark	15
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark	15
Administrativa bestämmelser	16
Miljöförhållanden	
Vatten	17
Risk för markförorening	17
Riskbild från trafiknät	17
Trafikbuller	20
Luftföroreningar	21
Eventuella konsekvenser av planförslaget	
Nollalternativ	22
Bebyggelse, stadsbild och kulturmiljö	22
Gator och trafik	24
Klimat- och miljöförändringar	24
Barnperspektivet	24
Genomförandebeskrivning	25

PLANBESKRIVNING

Planbeskrivningen syftar till att underlätta förståelsen av planförslagets innebörd samt redovisa de syften och förutsättningar detaljplanen har. Planbeskrivningen har ingen egen rättsverkan utan det är plankartan som fastställs. Planbeskrivningen redogör för planområdets befintliga förhållanden, vilka förändringar som föreslås och effekter som kan väntas vid genomförande av detaljplanen.

Detaljplanen (plankartan) är ett juridiskt bindande dokument som anger hur mark- och vattenområden får eller ska användas inom ett avgränsat område, kallat planområde. En detaljplan medför både rättigheter och skyldigheter som till exempel byggrätt eller skyldigheter att utforma mark eller byggnader på något speciellt sätt. En detaljplan tas fram genom en demokratisk process, *planprocess*, som kan föras med olika planförfarande, *metoder*, som väljs bland annat beroende på hur omfattande och betydande detaljplanens syften är för allmänheten och miljön. Planen som följer har handläggs med *standardförfarande* (se nedan).

Planhandlingar:

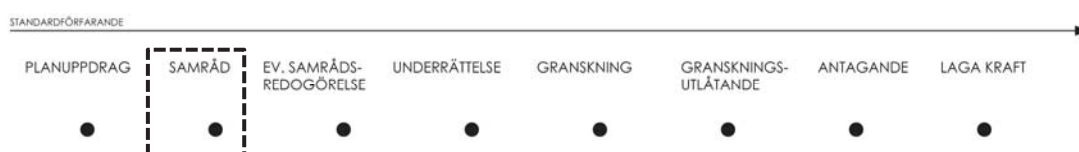
- Plankarta
- Plan- och genomförandebeskrivning
- Miljöundersökning
- Fastighetsförteckning

Utredningar:

- Riskbedömning, WSP, 2019-02-15
- Trafikbullerutredning, Nitro Consult, 2019-03-18

VAL AV PLANFÖRFARANDE OCH PLANPROCESSEN

Detaljplanen handläggs med ett *standardförfarande* i enlighet med Plan- och bygglagen 5 kap. 6 § då planförslaget inte strider mot översiktsplanen, antas inte medföra en betydande miljöpåverkan och är inte av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Den som vill lämna synpunkter på planförslaget kan göra det under det minst tre veckor långa samrådsskedet. Sakägarkretsen ges normalt tillfälle att under tre veckors tid lämna synpunkter. Då samrådet sker i semestertider förlängs samrådstiden vilket gör att sakägare ges tillfälle att under två månaders tid lämna synpunkter. Inkomna synpunkter från samrådsskedet dokumenteras i en samrådsredogörelse, som ligger till grund för en revidering av planförslaget. Därefter inleds ett minst två veckor långt granskningsskede, som syftar till att visa det bearbetade planförslaget som kommunen har för avsikt att anta, och samtidigt ge berörda en sista möjlighet att lämna synpunkter. I ett granskningsutlåtande redovisas inkomna synpunkter tillsammans med kommunens förslag och ställningstagande med anledning av synpunkterna. Slutligen prövas detaljplanen för antagande av Samhällsbyggnadsnämnden och vinner laga kraft tidigast 3 veckor efter att beslutet offentliggjorts, under förutsättning att beslutet inte överklagats/prövats.



DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostadsbebyggelse på del av fastigheten Varfågeln 1 samt justera utnyttjandegraden på fastigheten Flugsnapparen 11. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för parkering inom fastigheten Bregården 2:77, därtill ingår delar av Pärलगatan samt Skolgatan.

LÄGE

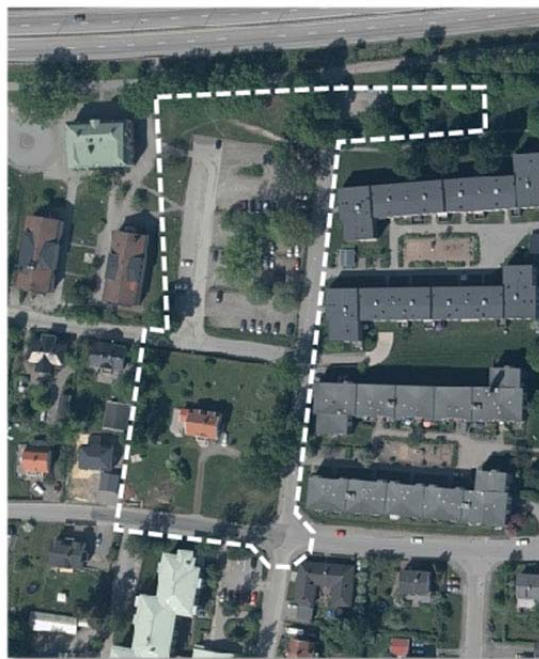
Planområdet gränsar till E18 (Örebrovägen) i norr och till Kulturskolan i väst. Planområdet tillhör de centrala delarna av Karlskoga kommun och är beläget cirka 600 meter (fågelvägen) från Karlskogas centrumområde. Det centrurnära läget gör att planområdet har närhet till verksamheter, service och har goda förbindelser till gång- och cykelvägnet.



BAKGRUND

I Karlskogas sydöstra centrumdelar, söder om E18 (Örebrovägen) och öster om Skolgatan finns ett cirka 4 000 m² stort markområde som utgörs av en större grusparkering.

Markområdet har varit bebyggt med bostäder tidigare och det har funnit intressen för att bebygga delar av området med bostäder igen i perioder. Bakgrunden till planuppdraget är att kommunen under 2018 utlystes en mark-anvisningstävling för markområdet. I början av 2019 granskades de inkomna förslagen av en utvärderingsgrupp och i april 2019 utsåg de en vinnare. Kommunen har därefter tecknat ett markanvisningsavtal med berörd, vinnande byggherre. Stadsdelen utgörs av varierad och blandad bebyggelse fördelade i olika kvartersstrukturer.



Lokaliseringskarta, planområdets lokalisering och gräns omges med vit streckad linje

OMFATTNING OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet omfattar en stor kommunägd fastighet, Bregården 2:77, som rymmer stora delar av det lokala gatunätet, parkmark, naturmark mm. Övriga delar av planområdet omfattas av Fastigheterna Varfågeln 1 samt Flugsnapparen 11. Fastigheterna Bregården 2:77 och Varfågeln 1 ägs av Karlskoga kommun och Flugsnapparen 11 är privatägd.

POLITISKT STÄLLNINGSTAGANDE

ÖVERSIKTSPLAN

I översiktsplanen för Karlskoga kommun (år 2011) anges att Karlskoga ska erbjuda attraktiva boenden, i varierade lägen, med olika upplåtelseformer och för livets olika skeden. Centrumnära boenden och förtätning i stadskärnan ska prioriteras vilket gör att befintlig infrastruktur kan användas. Det ökar underlaget för handel, service och mötesplatser och kan locka invånare och besökare. Stor lyhörighet ska finnas för vad som efterfrågas och en öppenhet för nya idéer. Olika individers behov ska tillgodoses.

Karlskoga kommuns bostadsprogram ska vara det värdedokument som ligger till grund för bedömning av bostadsfrågor i Karlskoga och är integrerat i översiktsplanen. Punkter som anges i bostadsprogrammet med bäring på detaljplanen är:

- Karlskoga ska bejaka sitt kulturella arv med de miljöer som ger dess förutsättningar men samtidigt vara öppen för förändring och utveckling som inspirerar till nyetableringar och framåtanda.
- Det ska vara tryggt att gå och cykla i staden. Där ska vara enkelt att nå all typ av service.
- Staden ska formas så den är tilltalande med estetiska och välgjorda hus, inbjudande och trygga offentliga rum i form av gator, torg, parker och andra platser för möten, för rörelse och vila.
- Staden ska inbjuda till möten med människor man känner och människor man aldrig tidigare träffat.
- Lyhörighet för efterfrågan och öppenhet för nya idéer ska göra Karlskoga till en attraktiv stad att leva, bo och arbeta i. Initiativ tas till nya bostadsområden i lägen där invånarna önskar bo.
- Kommunens långsiktiga strävan i bostadsplaneringen är att ge invånarna ett variationsrikt men även integrerat boende, det vill säga ett boende som uppmuntrar till möten mellan människor. Jämställdhet och trygghet ska beaktas vid planering och byggande.
- Kommunen ska se positivt på initiativ som ger möjlighet till kvarboende i samma stadsdel eller mindre tätort i livets alla skeden.
- Det ska finnas ett brett spektrum av bostadstyper och storlekar på bostäder. Ambitionen är att det i varje område ska ges möjlighet att bo oavsett om man har ett enpersonshushåll eller en stor barnfamilj.

Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanen. Detaljplanen handläggs med standardförfarandet då planarbetet är förenligt med Karlskoga kommuns översiktsplan (2011) och inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse.

GÄLLANDE DETALJPLANER OCH STADSPLANER

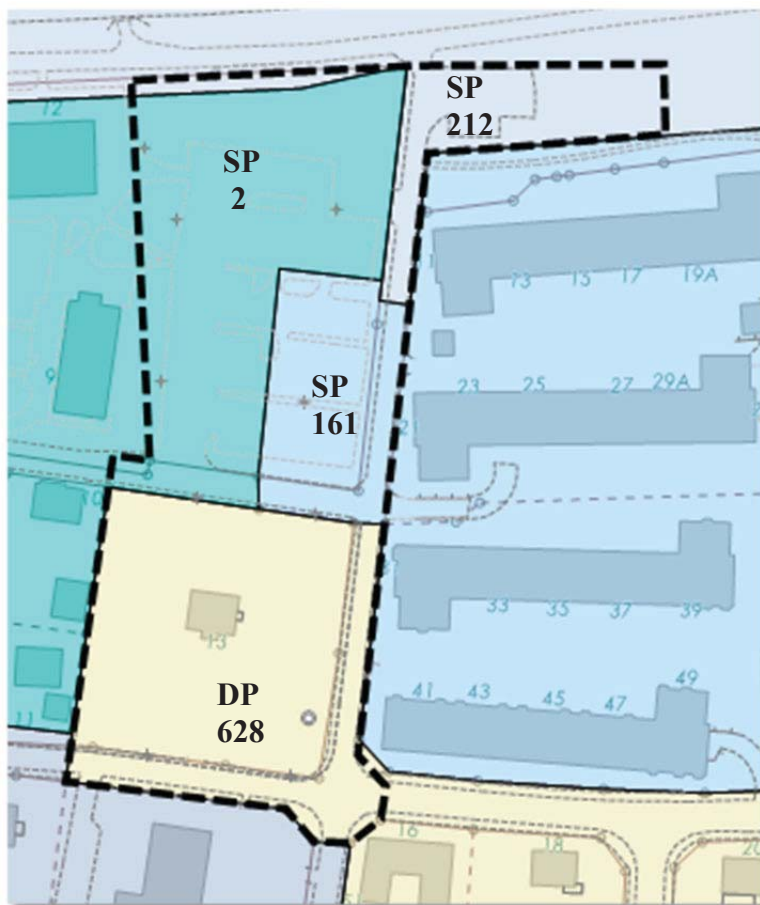
Följande detaljplaner och stadsplaner gäller inom planområdet:

- Stadsplan nr 2:
"KARLSKOGA MUNICIPALSAMHÄLLE", laga kraft 1921-08-26, akt: 1883K-5. Stadsplanen gäller för delar av fastigheten Varfågeln 1. Syftet med stadsplanen var att skapa struktur och byggnadskvarter i dåtidens Karlskoga tätort.

- Stadsplan nr 161:
"KV BLÅHAKEN, BLÅMESEN OCH KORSNÄBBEN", laga kraft 1965-05-13, akt: 1883K-4127. Stadsplanen gäller för delar av fastigheten Varfågeln 1. Syftet med detaljplanen var att möjliggöra för byggnation av bostäder.

- Stadsplan nr 212:
"TRAFIKOMRÅDE KANONGATAN MM", laga kraft 1972-04-14, akt: 1883K-5139. Stadsplanen gäller för fastigheten Bregården 2:77. Stadsplanen gäller för delar av fastigheten Bregården 2:77 1. Syftet med stadsplanen var att möjliggöra för vägsystem (E18) samt järnväg.

- Detaljplan nr 628:
"GYMNASISTGATAN-SOLGATAN KVARTERET STENSKVÄTTAN MFL", laga kraft 2016-06-14, akt: 1883-P16/16. Detaljplanen gäller för fastigheten Flugsnapparen 11. Detaljplanen syftade till att utöka utnyttjandegraden för befintliga bostadskvarter samt fastlägger gaturum.



Gällande planer i närområdet. Gällande plangränser redovisas med maner i färg. Planområdet redovisas med streckad svart linje.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

GÄLLANDE FASTIGHETSINDELNINGSBESTÄMMELSER

Förslag till detaljplan berörs inte av några fastighetsindelningbestämmelser.

GÄLLANDE MARKRESERVAT

Inom planområdet finns två (2) ledningsrätter.

Ledningsätt avseende servitut 2014-06-05, vatten, dagvatten och avlopp. 2015-07-10, 1883-762.1

Servitutet gäller ett område cirka 900 meter nordöst om planområdet och ger rätt att tillträda fastigheterna Tärnan 6 samt 18 för att kunna utföra tillsyn, reparation och uppförande av ett bullerplank. Ledningsrätten som avser vatten-, dagvatten- och avloppsledningar löper i Skolgatan samt Pärlgatan.

Ledningsätt avseende fjärrvärmeledning. 1999-03-26, 1883-99/3.1

En ledningsrätt för fjärrvärme löper inom fastigheten Varfågeln 1 nordligaste del. Fjärrvärmeledningar löper från norr vidare österut och vidare söderut längs med Skolgatan. Ledningsrätten har försetts med u-område, bestämmelsen avser att *område eller utrymmen skall vara tillgängligt för allmännyttiga underjordiska ledningar*, i förslag till detaljplan.

MARKANVISNINGSAVTAL

Planområdet är sedan april 2019 markanvisat med avsikt att bygga bostäder. Projektet som avtalet gäller kräver att en ny detaljplan tas fram för området.

BESLUT OM NY DETALJPLAN

Samhällsbyggnadsnämnden gav i uppdrag den 12 juni 2019 åt Samhällsbyggnadsförvaltningen att upprätta förslag till detaljplan *Varfågeln 1*.

BESLUT OM STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING

Med stöd av delegationsordning beslutade samhällsbyggnadsnämnden den 30 juni 2020 att en strategisk miljöbedömning eller miljökonsekvensbeskrivning inte behöver tas fram eftersom det planen medger, inte antas innebära en betydande miljöpåverkan.

FÖRENLIGHET MED 3, 4 OCH 5 KAP MILJÖBALKEN

MILJÖUNDERSÖKNING

När en kommun upprättar eller ändrar en detaljplan ska kommunen alltid ta ställning till behovet och genomföra en miljöundersökning av planen i enlighet med 6 kap. 3 – 19 §§ Miljöbalken. Miljöundersökningen fungerar som ett underlag för ställningstagandet. I miljöundersökning utreds det om detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan utifrån de kriterier som finns till förordningen (2017:966) om miljöbedömningar. Enligt miljöundersökningen bedöms planförslaget inte medföra någon betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning eller miljökonsekvensbeskrivning har därför inte utförts. Detaljplanen överensstämmer med de nationella miljökvalitetsmålen och bedöms i övrigt vara förenlig med MB.

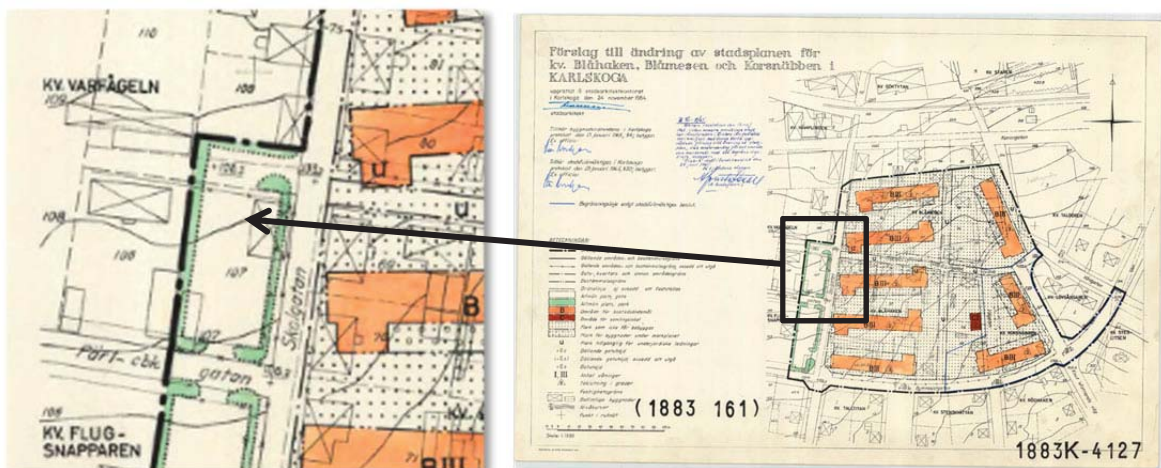
RIKSINTRESSE, KULTURMILJÖ OCH FORNLÄMNINGAR

Planområdet berörs av riksintresse för totalförsvaret Villingsbergs skjutfält, *område särskilt behov av hinderfrihet*. Den planerade markanvändningen bedöms inte innebära någon konflikt med nämnt riksintresse. Inom eller angränsande till planområdet finns idag inga kända fornlämningar. I den nordvästra delen av planområdet finns bekräftad värdefulla miljöer för kulturmiljön som hanteras i detaljplanen. Detaljplanen är förenlig med 3, 4 och 5 kap miljöbalken.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

ALLMÄN PLATSMARK

Delar av fastigheten Varfågeln 1 rymmer i gällande stadsplan "KV BLÅHAKEN, BLÅMESEN OCH KORSNÄBBEN", laga kraft 1965-05-13, akt: 1883K-4127 allmän plats med användningen gata och park. Delar av planområdet är därmed allmänt tillgängligt.



Gällande stadsplan "KV BLÅHAKEN, BLÅMESEN OCH KORSNÄBBEN"
KULTURHISTORIA I NÄROMRÅDET SAMT BEBYGGELSE

Planområdet tillhör en stor stadsdel som sträcker sig från Grönfeltsgatan i öster till Boängsvägen i söder och E18 i norr. Området sluttar från norr till söder ner mot sjön Möckeln. Bebyggelse och verksamheter har funnits i stadsdelen länge. Här har bland annat funnits kallbadhus och flera bryggerier och den äldsta bebyggelsen som idag finns kvar är från efter 1850-talet. Det har även funnits stora jordbruks- och hagmarker och större bostadsbyggande påbörjades först runt 1930-talet. Att bostadsbyggandet tog fart runt 1930-talet syns tydligt på flertalet funkisvillor i området. Det som utmärker bebyggelsen är att det här finns ett flertal lite större och mer påkostade villor

med bland annat en före detta representationsvilla och större arkitektridade hus. Här finns även skolor, badhus och servicehem.

I kvarteret *Varfågeln* ligger Kulturskolans byggnad. Den uppfördes 1908 i jugendstil som huvudbyggnad för Karlskoga Praktiska Skola. Skolan startades på initiativ av Carl Johan Nyvall och hade sin första lärosalsbyggnad vid Skolgatan. Den kvarstående byggnaden har byggts till i omgångar och fick sitt nuvarande utseende 1947. Stenbyggnaden uppfördes som praktiskt läroverk men blev sedan folkhögskola och numera används den som Kulturskola. I samband med den senaste tillbyggnaden uppfördes även två elevhem som ligger bakom skolan. Framför skolan fanns förr en stor park. I pågående arbete med *Bevarandeprogrammet* anses Kulturskolan ha ett mycket högt kulturhistoriskt värde.



Kulturskolan

Kvarteret *Flugsnapparen* utgör ett tidtypiskt bostadsområde för det tidiga 1900-talet. Kvarteret uppfördes på betesmark, tillhörande Bregården. Området var rikt på olika affärs- och hantverksverksamheter som försvann i samband med uppförandet av K-center. Bostadshusen visar prov på sekelskiftets variationer inom arkitekturen. Samtliga hus är byggda som två- eller flerfamiljshus. Husens placering längs med Pärlgatan ger stora och lummiga trädgårdar i kvarterets inre del. I pågående arbete med *Bevarandeprogrammet* anses området ha stora miljömässiga och kulturhistoriska värden.



Flugsnapparen 9



Flugsnapparen 10



Flugsnapparen 8



Flugsnapparen 8

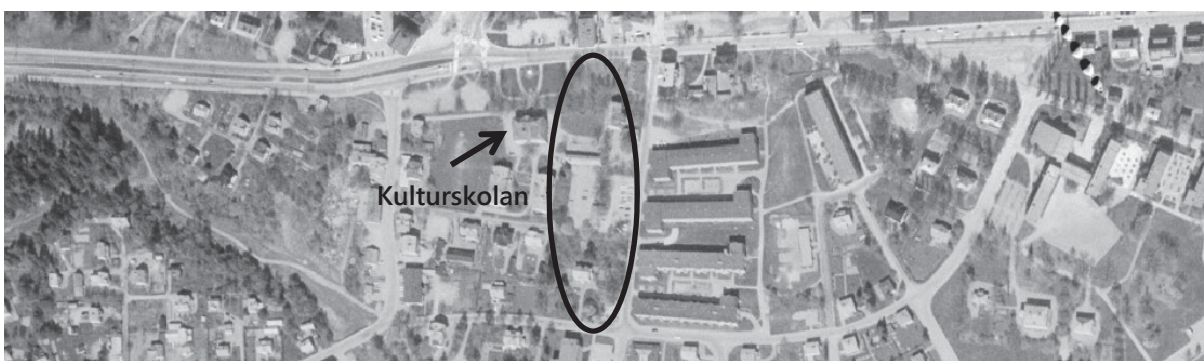
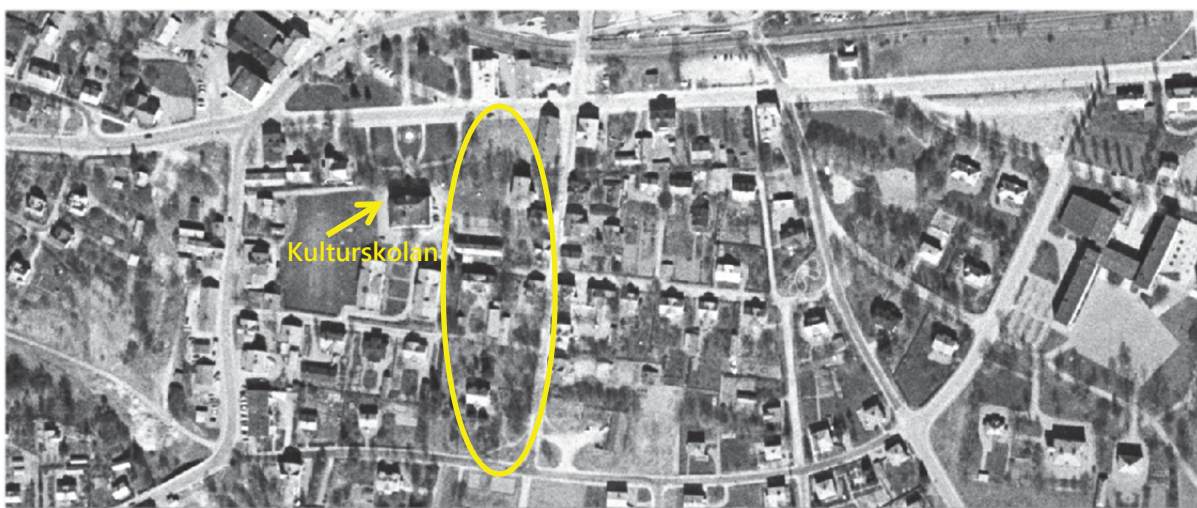
Direkt öster om planområdet ligger kvarteret *Blåhaken*. Blåhaken 14 och 15 utgörs av fem längor av flerfamiljshus som uppfördes i slutet av 1960-talet, troligtvis av byggherre Stribeck och Lund. Alla längorna utgör tillsammans ett område med, från början, enhetliga flerfamiljsbostäder i ett tidstypiskt formspråk och material. Dock har endast Blåhaken 14 kvar många av de ursprungliga detaljerna som till exempel entrédörrar, entrébelysning och balkongfronter. Därav anses endast Blåhaken 14 ha ett kulturhistoriskt värde i det pågående arbetet med *Bevarandeprogrammet* då övriga längor har förvanskats.



Blåhaken 14

MARKANVÄNDNING

Planområdet omfattar en stor kommunägd fastighet, Bregården 2:77, som rymmer stora delar av det lokala gatunätet, parkmark, naturmark mm. Övriga delar av planområdet innefattas av de av fastigheterna Varfågeln 1 samt Flugsnapparen 11. Den delen av fastigheten Varfågeln 1 som berörs av planförslaget har varit bebyggt med bostäder till och från sedan början av 1900-talet. Flugsnapparen 11 är bebyggd privat bostadsmark. Nedan syns två historiska ortofoton över Karlskoga 1960 respektive 1975 (ungefärligt läge för planområde anges med ring). Man kan tydligt se hur området omvandlats och hur många hus har rivits, dels inom delar av fastigheten Varfågeln 1 men främst för att göra plats för flerfamiljshus inom dagens fastigheter Blåhaken 14 och 15.



NATURMILJÖ

Området besöktes i fält 2020-04-29 av kommunbiolog i syfte att göra en översiktlig inventering av träd- och markskikt och identifiera eventuella naturvärden på platsen. Tidigare kommunbiolog har även i samband med markanvisningstävlingen gjort en bedömning av naturvärden på platsen. Bedömningen låg med som en förutsättning för tävlingen.

Naturvärdesinventering

Området ligger mycket centralt precis söder om Örebrovägen (E18) och består idag till största del av en grusplan/parkering. Ytan har flertalet grövre träd vilket får anses utgöra grunden för den grönstruktur som finns på platsen. Gamla och grova träd är generellt mycket värdefulla för den biologiska mångfalden och bör alltid få ta stort fokus i samband med utvecklingsprojekt. De är inte bara viktiga för pollinerande insekter utan även andra insekter, fåglar, lavar, m.m. De står dessutom för ett flertal viktiga ekosystemtjänster som t.ex. reglering av lokalklimat, skydd mot extremväder, luftrening, upplevd känsla av buller, fysisk och mental hälsa, m.m. Ett stort problem med gamla träd är att de tar lång tid att skapa dem, cirka 80-120 år, vilket man också ska ha i åtanke vid utvecklingsprojekt.

Området är som sagt idag till största del en grusplan, d.v.s. genomsläppligt markskikt. I samband med byggnation hårdgörs delar av markområdet. Då ska dagvatten omhändertas i största mån så att inte en ökad andel hårdgjord yta i stadsdelen utgör en risk för kringliggande byggnader eller stadens infrastruktur inklusive belastningen på dagvattenssystemet. En närmre beskrivning ges i kommande avsnitt under Miljöförhållanden > Vatten >Dagvatten.

Biotopskyddsområden

Biotopskydd syftar att långsiktigt bevara och utveckla naturmiljöer som har särskilt stora värden för djur- och växtarter. Det finns en rad olika biotoper som nationellt är generellt skyddade enligt 7 kapitlet 11 § första stycket 1 Miljöbalken, bland annat:

- Alléer: Lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del vara vuxna.

Allé finns i de norra delarna av planområdet. Inom ett biotopskyddsområde får man inte bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön

Bedömning och rekommendation

Gällande fastigheten Flugsnapparen 11 eller parkeringen på fastigheten Bregården 2:77, finns det inga särskilda naturvärden att ta i beaktande, utan generell hänsyn gäller. De lönnar som finns i närområdet parkeringen kan eventuellt hamlas för att skapa rymd under kronan.



Lokalisering av allé med gul streckad linje

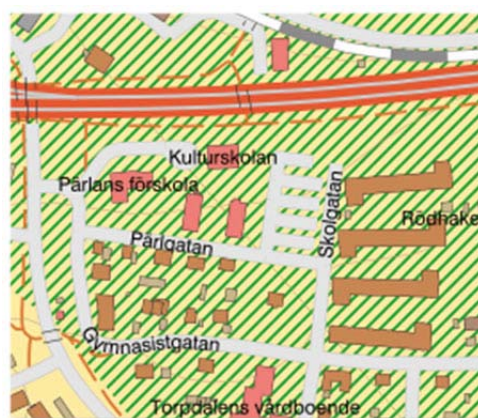
för

Gällande fastigheten Varfågeln 1 så är det de större träd som står i norra och nordöstra delarna av fastigheten mot cykelbanan och E18 samt Skolgatan som ska lämnas i samband med utvecklingen av området. De träden är del av en äldre allé och är skyddade av det generella biotopskyddet. Det finns även fler värdefulla träd inom planområdet vilka alla ska beaktas, men om utvecklingsplanerna inte går att anpassa till trädskiktet så får de tas ner. Det är dock särskilt en grov ek inom fastigheten som är extra viktig och skyddas i förslag till detaljplan. Den har lämnats vid tidigare utvecklingsprojekt inom kvarteret, stått mellan tidigare byggnader på platsen, och ska stå kvar även vid utvecklingen som sker nu.

MARKENS FÖRUTSÄTTNINGAR

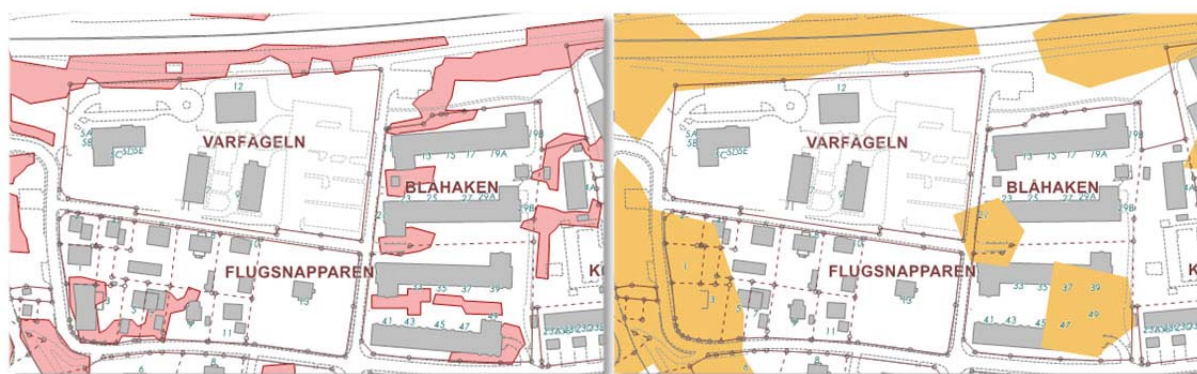
Markområdet är relativt flackt. Det skiljer cirka 3 meter i höjdlid mellan de nordligaste och de sydligaste delarna av byggrätten inom fastigheten Varfågeln 1, byggrätten för komplementbyggnader är skillnaden under 0,5 meter i höjdlid. Det skiljer cirka 2 meter i höjdlid mellan den nordligaste och den sydligaste delen av fastigheten Flugsnapparen 11.

Granskningskartan från SGU, Sveriges geologiska undersökning (kartering gjord år 2002), visar att planområdet består av två jordlager: ett grundlager av lera och silt samt ett underliggande lager av isälvsediment (se granskningskarta).



Granskningskarta från SGU (2002), Grönt raster= isälvsediment Gult= lera och silt.

Risken för skred enligt Länsstyrelsen rapport *Ras och skredrisker i Örebro län, 2013:37* samt Länsstyrelsens planeringsverktyg samt kommunens geodata visar att kvartersmarken för bostäder ligger utom risk för ras och skred. Kartläggningen är schematisk och baseras på lutning och höjdförhållanden. Det finns enligt kommunens granskningskarta inga dokumenterade höga halter av radon inom kvartersmarken för bostäder. Fastighetsägare, byggherre eller exploatör ansvarar för en detaljerad geoteknisk undersökning inför byggande inom planområdet.



Ras och skredrisk karta från länsstyrelsen Örebro län

Förutsättningar för skred i finkornig jordart från SGI

Förorenade områden

Inom eller angränsande till planområdet finns ett (1) potentiellt förorenat område. Naturvårdsverket har arbetat fram en metodik för inventering och riskklassning av förorenad mark. Metoden kallas för MIFO-modellen som står för **M**etod för **I**ntenering av **F**örorenade **O**mråden.

Enligt den MIFO-rapport som finns att tillgå är dess läge något oklart. Verksamheten som bedrivits på platsen har varit en mindre grafisk industri vid namn *Cromotryck* som lades ner 1969. Senare bedrevs även *Spåres Reklamtryck* på platsen fram till 1982. *Cromotryck* tillverkade bilreklam, skyltar, självhäftande platsskyltar, maneges skyltar, dekal, klubbmärken samt textiltryck. *Spåres Reklamtryck* tillverkade dekal samt reklamkläder. Området är inte riskklassat, dvs ej närmre utrett. En samlad riskbedömning från denna verksamhet har inte genomförts och därför kommer en miljöteknisk markundersökning genomföras under planprocessen. Resultaten från den miljötekniska markundersökningen redovisas i granskningshandlingarna.

Markanvändning

Enligt Naturvårdsverket, *Riktvärden för förorenad mark* (s. 22, 2009) är en viktig del när riktvärden tas fram att den markanvändning även speglar vad som förväntas på markområdet. Markanvändningen styr de aktiviteter som kan antas förekomma på det aktuella området och därmed vilka grupper som exponeras och i vilken omfattning det förväntas ske. Markanvändningen påverkar även vilka krav som kan ställas på skydd av markmiljön i området.

I riktvärdesmodellen används två olika typer av markanvändning för beräkning av Naturvårdsverkets generella riktvärden; känslig markanvändning samt mindre känslig markanvändning. I detta fall förväntas markområdet uppnå riktvärden för känslig markanvändning, KM, där markkvaliteten inte begränsar val av markanvändning. Alla grupper av människor (barn, vuxna, äldre) kan vistas permanent inom området under en livstid. De flesta markekosystem samt grundvatten och ytvatten skyddas. Ibland avviker dock den förväntade markanvändningen från de förutsättningar som gäller för det generella fallet. Det betyder att andra förutsättningar för exponering av människor, krav på miljön i området eller spridningsförutsättningar kan förväntas i ett område. För dessa fall kan det vara motiverat att ta fram platsspecifika riktvärden.

Om den miljötekniska markundersökningen påvisar föroreningar får det inom sådana områden, före sanering eller ytterligare utredning skett, inte exploateras/planläggas för annat än t.ex. kontor eller verksamheter där människor inte vistas stadigvarande (såsom i bostäder).

Det finns vidare inga miljöfarliga verksamheter eller motsvarande aktiviteter i området som riskerar påverka markkvaliteten negativt. Planområdet är registrerat som normalriskområde för radonhalter. Radonhalter bör enligt Folkhälsomyndigheten, *Allmänna råd om radon inomhus*, inte överstiga 200 Bq/m³ inomhus (årsmedelvärde) (FoHMFS 2014:16).

GATOR, TRAFIK OCH KOMMUNIKATION

Parkering

Delar av fastigheten Varfågeln 1 rymmer i gällande stadsplan "*KV BLÅHAKEN, BLÅMESEN OCH KORSNÄBBEN*", laga kraft 1965-05-13, akt: 1883K-4127 allmän plats med användningen gata och park. Delar av planområdet är därmed allmänt tillgängligt. En ny parkeringsplats möjliggörs i planområdets nordöstra delar. Ny kvartersmark för bostäderna inom planområdet förses med markparkering och garage inom respektive bostadsfastighet.

Angränsande till planområdet ligger Kulturskolan. Kulturskolan erbjuder kurser inom musik, dans, teater och bild/form. Kurserna vänder sig till barn från tre månaders ålder och uppåt, men även till vuxna. Parkering samt avlämningsyta till Kulturskolan finns väster om dess huvudbyggnad.

Gång- och cykelväg

Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt i anslutning till planområdet. Gång- och cykelvägnätet sträcker sig längs med E 18 i öst-västlig riktning samt i nord-sydlig riktning genom en tunnel direkt norr om planområdet, som förbinder gång- och cykelvägen med de centrala delarna av Karlskoga. Tillgängligheten i omgivningen är mycket god för cyklister och gående. Gång- och cykelväg av generös bredd löper som sagt på södra sidan av E 18, avskild vägområdet med en cirka 6-9 meter bred beväxt yta, som i etapper övergår till bland annat gräsyta eller slänt. I stadsdelen råder i övrigt trafikblandning inom gaturummet, undantagit en del sträckor där trottoar finns.

Gatunät

Planområdet nås via Pärलगatan eller Skolgatan. I norr löper Örebrovägen (E18) i öst-västlig riktning. Pärलगatan bedöms trafikeras 2019 av cirka 800 fordon ÅDT (årsdygnstrafik) och Skolgatan bedöms trafikeras 2019 av cirka 400 fordon ÅDT (årsdygnstrafik).

Örebrovägen (E18)

Örebrovägen tar vid norr om planområdet och är ett riksintresse samt en primärled för transporter av farligt gods. Länsstyrelsen har föreskrivet ett utökat byggnadsfritt avstånd från vägområdet till 50 meter ur trafiksäkerhetssynpunkt, vilket innebär att det inte utan Länsstyrelsens tillstånd får *uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra sådana åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten* (18FS 2008:71). En närmre beskrivning kring farligt gods ges i kommande avsnitt under Miljöförhållanden > Riskbild från trafikhät > Farligt gods.

Örebrovägen trafikeras med cirka 22 000 fordon ÅDT (totalt för båda köriktningarna, 2019). Hastighetsgränsen är begränsad till 60 km/h. Mängden tung trafik är cirka 11 %. Vägen är fyrfilig i läget norr om planområdet och körfälten mäter tillsammans cirka 22 meter. Förbud mot cykeltrafik gäller inom vägområdet, undantaget vid de passager och övergångsställen som finns. Planområdet påverkas av buller från Örebrovägen Pärलगatan samt Skolgatan. En närmre beskrivning kring trafikbuller ges i kommande avsnitt under Miljöförhållanden > Riskbild från trafikhät > Trafikbuller.

Järnväg

Järnvägen mellan Strömtorp och Ervalla passerar genom centrala Karlskoga, som ligger på bandelen mellan Strömtorp och Bofors. Järnvägen ligger, delvis uppbankad, direkt norr om Örebrovägen, E18. Järnvägen genom Karlskoga är enkelspårig, inte elektrifierad och trafikeras enbart av godståg och tjänstetåg. Tjänstetåg är tåg som inte transporterar betalande resenärer eller gods. Exempel på vanligt förekommande tjänstetåg är tågsätt som behöver flyttas från en station till en annan. Det kan också vara ensamma lok eller transporter i samband med banarbeten etc. För beräkningarna antas att alla tjänstetågen är godståg. En närmre beskrivning kring farligt gods ges i kommande avsnitt under Miljöförhållanden > Riskbild från trafikhät > Farligt gods.

OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE

Karlskoga centrum ligger cirka 400-500 meter (fågelvägen) från planområdet. Vårdcentral och familjecentral samt kommersiell service så som, bank, postkontor med mera finns i centrum. Närmaste förskola ligger inom cirka 100 meter samt närmaste gymnasieskola ligger cirka 500 meter från planområdet.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Ledningar för el, bredband, dag-, vatten- och spillvatten samt fjärrvärme löper främst i det lokala gatunätet. Planområdet ingår i det kommunala verksamhetsområdet för dag-, vatten- och avlopp. Bredbandsnätet är utbyggt till planområdet. Fjärrvärmenätet är även utbyggt till planområdet.

Avfall

Avfall hanteras av respektive fastighetsägare. Närmsta återvinningsstation finns idag inom planområdet men behöver flyttas för att möjliggöra för gatuområde, ny vändplats samt ny parkering. Återvinningsstationen flyttas cirka 200 meter väster om planområdet.

PLANFÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostadsbebyggelse på del av fastigheten Varfågeln 1 samt justera utnyttjandegraden på fastigheten Flugsnapparen 11. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för parkering inom fastigheten Bregården 2:77, därtill ingår delar av Pärlegatan samt Skolgatan. *Boverkets allmänna råd om planbestämmelser* (BFS 2014:5 DPB 1) har tillämpats vid utformning av planförslaget.

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

Gata – 4 kap. 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL

Användningen GATA anges för sådana lokalgator som rymmer trafik inom en tätort eller trafik som har sitt mål vid gatan.

Park – 4 kap. 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL

Användningen PARK bör tillämpas för grönområden som kräver skötsel och till viss del är anlagda. I användningen ingår även komplement för parkens användning.

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

B - Bostäder – 4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL

Bostäder avser områden för olika former av boende av varaktig karaktär. Även bostadskomplement ingår i användningen.

P – Parkering – 4 kap. 5 § 3, 11 § 2 och 30 § PBL

Användningen parkering bör tillämpas för områden för alla slag av självständiga parkeringsanläggningar.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Utnyttjandegrad – 4 kap. 11 § 1 och 30 § PBL

Bestämmelsen e_1 avser största byggnadsarea i kvadratmeter. Bestämmelsen anges 00 där siffran är den totala byggnadsarean inom egenskapsgränsen. Bestämmelsen syftar till att reglera en lämplig exploateringsgrad av bostadsfastigheten med hänsyn till stadsbild och andel hårdgjord yta

Begränsning av markens utnyttjande – 4 kap. 11 § 1, 16 § 1 och 30 § PBL

Prickmark anger mark som inte får förses med byggnad. Bestämmelsen tillämpas för att bevara byggnadsfritt avstånd till vägområden av lämplighetsskäl och skydda ledningar.

Korsmark anger mark som endast får bebyggas med komplementbyggnad(er).

Höjd på byggnader – 4 kap. 11 § 1, 16 § 1 och 30 § PBL

Inom planområdet medges en **byggnadshöjd** på 3,5 meter.

Inom planområdet medges högsta **totalhöjd** i meter till 27.0 meter respektive 21.5 meter (Enstaka byggnadsdelar, master m.m. får vara högre).

Inom planområdet medges en högsta **nockhöjd** på 9 meter.

Fastighetsstorlek – 4 kap. 18 § första stycket, 18 § första stycket 3 och 30 § PBL

Bestämmelsen **d₁** avser att minsta fastighetstorlek för fastigheten Flugsnapparen 11 ska vara 3500m². Bestämmelsen syftar till att reglera en lämplig exploateringsgrad av bostadsfastigheten med hänsyn till stadsbild och andel hårdgjord yta.

Utformning – 4 kap. 16 § 1 och 30 § PBL

carport/förråd -markytan är avsedd för att innehålla parkering, carport samt förråd.

Utförande, byggnadsteknik – 4 kap. 16 § 1 och 30 § PBL

Bestämmelsen **b₁** avser att minst en balkong/uteplats per bostad ska anordnas eller gemensam uteplats i anslutning till bostäderna ska utföras eller placeras så att de utsätts för högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå och högst 70 dB(A) maximal ljudnivå (frifältsvärde).

Markens anordnande och vegetation – 4 kap. 10, 13 och 30 §§ PBL

Bestämmelsen **n₁** avser att befintlig ek får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk.

Bestämmelsen **n₂** avser att marken får inte hårdgöras.

Utfart, stängsel – 4 kap. 9 och 30 § PBL

Körbar förbindelse får inte anordnas (utfartsförbud). Ur trafiksäkerhetssynpunkt är ytterligare utfarter olämpligt.

Skydd mot störning och risk, farligt gods – 4 kap. 12 §, 14 § 4-5 och 30 § PBL

Bestämmelsen **m₁** avser att fasad mot Örebrovägen (E18) ska utföras i obrännbart material alternativt med lägst brandteknisk klass EI-30. Friskluftsintag ska riktas bort från vägen och utrymningsväg ska finnas i riktning bort från vägen.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Markreservat för allmännyttiga ändamål– 4 kap. 6 §, 5 § 2, 8 § 2 och 30 § PBL

Bestämmelsen **a₁** avser att reglera att marklov krävs för fällning av träd.

Bestämmelsen **u** avser att skydda ett (1) område med underjordiska ledningar. Bestämmelsen avser att område eller utrymmen skall vara tillgängligt för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Genomförandetid - 4 kap. 21 § PBL

Genomförandetiden är den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att kunna genomföras. Under genomförandetiden får som huvudregel planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja. Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

MILJÖFÖRHÅLLANDEN

VATTEN

Planområdet ingår i delavrinningsområdet benämnt *utloppet av Möckeln*. Möckeln är en måttligt näringsrik sjö med måttligt brunfärgat vatten. Sjöns pH är nära neutralt och buffertkapaciteten mot försurande ämnen är god. Vid senaste mätningarna var kvicksilverhalterna i gädda låga. Sjöns ekologiska status har bedömts som måttlig. Det är bottenfauna (bottenlevande djur) som varit avgörande för bedömningen. Artsammansättningen hos växtplankton (alger) visar på hög status. De allmänna förhållandena, som är en sammanvägning av klassificeringarna för näringsämnen (god status) och försurning (hög status), har sammantaget god status. Det förekommer vandringshinder i anslutning till vattenförekomsten. Bedömningsgrunder i föreskrift har tillämpats. Kvalitetskrav miljökvalitetsnorm (MKN) är god ekologisk status till 2027. Karlskoga kommun bedömer att MKN för vatten inte kommer påverkas negativt efter antagande av detaljplanen.

Dagvatten

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för VA, vilket omfattar dagvattenhantering. Majoriteten av närliggande fastigheterna tar hand om dagvattnet genom det kommunala ledningsnätet men också genom naturlig infiltration via grönytor, d v s deras egen trädgård/naturområden. Dagvatten ska även vara möjligt att fördröja lokalt inom fastigheten.



Utdrag ur dagvattenkartering för Karlskoga tätort. Rosa/röda områden indikerar förhöjd problematik kring dagvatten, ytor där dagvatten blir stående vid ett 100-årsregn.

En dagvattenutredning för Karlskoga tätort har tagits fram under 2019 som redovisar flödesriktningar samt simulering av översvämningsnivåer vid ett 100-årsregn, dvs ett regn som statistiskt inträffar en gång på 100 år. Skyfallskarteringen visar på att det inte finns någon kritiskt förhöjd flödesansamling inom planområdet vid ett 100-årsregn. I bostadsområdet närhet finns inte heller några kända källaröversvämningsområden. Det dagvatten som leds från norr, genom planområdet i nord-sydlig riktning leds genom några låglänta fastigheter men främst i gatusystemet ner mot sjön Möckeln.

RISK FÖR MARKFÖRORENING

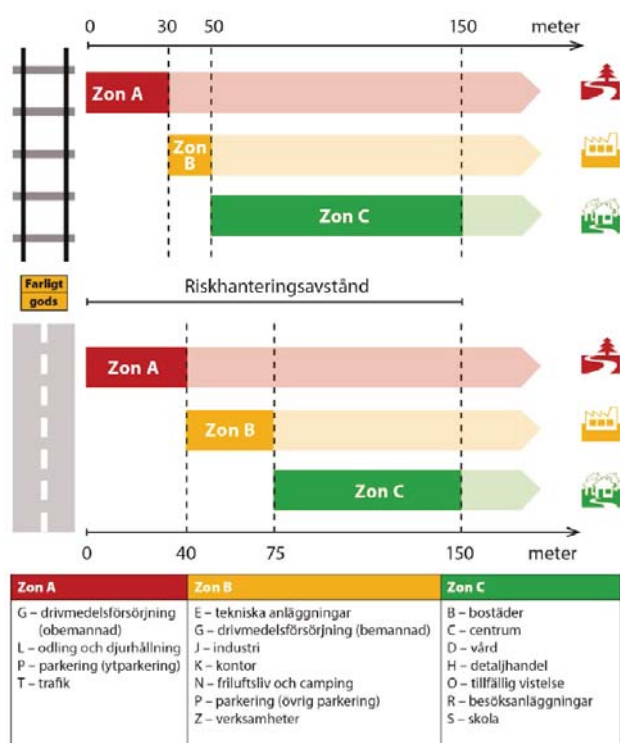
En miljöteknisk markundersökning kommer genomföras inom planprocessen. Resultaten från den miljötekniska markundersökningen redovisas i granskningshandlingarna.

RISKBILD FRÅN TRAFIKNÄT

Farligt gods

Örebrovägen, E18 är en primärled för farligt gods och närheten till leden innebär att farligt gods ska beaktas inför upprättande av förslag till detaljplan. Länsstyrelsen har föreskrivet ett utökat byggnadsfritt avstånd från Örebrovägen till 50 meter ur trafiksäkerhetssynpunkt, vilket innebär att

det inte utan Länsstyrelsens tillstånd får *uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra sådana åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten* (18FS 2008:71). Farligt gods kategoriseras i nio kategorier samt underkategorier, där klass 1 (Explosiva ämnen och föremål) har mest farliga egenskaper och klass 8 (frätande ämnen) tillsammans med klass 9 (övriga farliga ämnen) har lägst farliga egenskaper. Enligt Bergslagens Räddningstjänsts *Handlingsprogram för förebyggande och räddningstjänst* utgörs huvudriskerna i Karlskoga kommun av tillverkning och transporter av kemikalier och sprängämnen inom Björkbornsområdet (drygt 2 km från planområdet). Inom kommunen finns sju stycken Sevesoanläggningar varav sex stycken tillhör den högre kravnivån. Ingen av Sevesoanläggningarna ligger i närheten av det berörda planområdet. Transporter till och från dessa verksamheter kan dock förväntas passera på farligt godslederna förbi planområdet.



Med hänsyn till farligt gods medges i regel markanvändning för bostäder (där åtgärder inte vidtagits) vara lämpat inom områden över 70-150 meter från led med transporter av farligt gods. För spårtrafik gäller det 50-150 meter från spår med transporter av farligt gods. Länsstyrelsen och Trafikverket påpekar att generella råd om avstånd till väg *inte* utgör fasta regler utan bostädernas lokalisering är en bedömningsfråga från fall till fall, som hanteras i respektive detaljplan. Tillämpas skyddsbestämmelser kan byggnation medges vid 25 meters avstånd (från närmsta vägkant) (2016:4¹). Ambitionen med planförslaget är att

bitvis inom planområdet kunna medge byggnation för bostäder med avsteg från rekommenderat avstånd. Riskbedömningens rekommendationer samt avsteg från skyddsavstånden ovan motiveras på nästa sida.

Riskbedömningens² rekommendationer om förebyggande åtgärder

Resultatet av bedömningen visar att individrisken sannolikt ligger högt inom ALARP-området (ALARP står för As Low As Reasonably) i direkt anslutning till vägen och bedöms ligga inom ALARP-områdets övre halva upp till cirka 27 meter från vägen. Bortom 27 meter från vägen ligger individrisken troligtvis på acceptabla nivåer. Samhällsrisken ligger upp till mitten av ALARP-området. Dessa resultat utgår endast från risknivåerna som uppskattats utifrån E18. Risknivåerna som uppskattats utifrån järnvägen bedöms inte ge något signifikant bidrag till den totala riskbilden inom fastigheten Varfågeln 1.

¹ Länsstyrelsen Stockholm - Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods (2016:4)

² Riskbedömning, WSP, 2019-02-15

Riskreducerande åtgärder väljs utifrån uppskattade risknivåer. Det bör särskilt påpekas att individrisknivån och samhällsrisknivån är uppskattade utifrån tidigare genomförda projekt i Karlskoga. De bedöms ge en god indikation på risknivåerna för det aktuella planområdet och bedöms utgöra ett tillförlitligt beslutsunderlag för nuvarande skede.

Utifrån Länsstyrelsens riktlinjer, resultatet av riskbedömningen, det aktuella planförslaget samt att statistiken indikerar att den dominerande farligt gods-klassen vid vägtransport utgörs av brandfarlig vätska, bedömer WSP att följande riskreducerande åtgärder kan komma att bli aktuella:

- Bibehålla skyddsavstånd på 45 meter till fasad.
- Bibehålla föreslagen placering av carportlänga.
- Ytor mellan fasad och E18 utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande/längre vistelse.
- Byggnader och dess omedelbara omgivning utformas så att utrymning kan ske bort från E18.
- Friskluftsintag riktas bort från E18.
- Ytterväggar som vetter mot E18 utformas i obrännbart material.

Rekommenderade åtgärder:

- Dike

Motivering till avsteg

Skyddsavstånd, placering samt disposition av carport och förråd

Åtgärden innebär att skyddsvärt objekt inte får placeras inom ett visst avstånd från en riskkälla. Skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd har hög tillförlitlighet och fungerar oberoende av andra åtgärder. Avstånd mellan fasad på bostadshus och E18 45 meter. Kortaste avstånd mellan fasad på bostadshus och järnvägen uppskattas till cirka 100 meter.

I förslaget uppskattas den nordligaste carportlängan ligga inom 30 meter (som närmst knappt 20 meter) från E18. För att begränsa antalet personer som kan påverkas direkt vid en olycka ska ytor närmast E18 utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Parkeringsplatser, carportlängor och förråd godtas. Varken carport, förråd eller parkering utgör stadigvarande vistelse och att de därmed kan placeras enligt förslaget. Placeringen innebär dessutom en positiv barriäreffekt mot planområdet då de kan ge en viss barriäreffekt för människor som befinner sig utomhus genom att verka avskärmade vid exempelvis brand eller explosion.

Disposition av byggnad

Åtgärden innebär disposition av lokaler i en byggnad för att uppnå ett skydd mot olyckor, utrymning kan ske bort från E18, med hänvisning till att samhällsriskerna ligger inom ALARP-området. I de fall utrymning inte är möjlig i fasad som vetter bort från vägen ska utrymmande alltid kunna röra sig i riktning bort från vägen direkt utanför byggnaden.

Placering av friskluftsintag

Åtgärden innebär att friskluftsintag placeras högt på oexponerad sida, vanligen vänd bort från riskkällan. Syftet med åtgärden är att minska den mängd gas som kommer in i byggnaden via ventilationssystemet. Åtgärden minskar konsekvensen för personer som vistas inomhus vid utsläpp av brandgaser och andra giftiga gaser. Åtgärdens effekt minskar om det finns andra öppningar i fasad, som fönster och dörrar.

Byggnadstekniskt brandskydd

Åtgärden innebär att ytterväggar, tak, fasad och/eller fönster som vetter mot E18 utformas på ett sätt som reducerar konsekvensen i händelse av brandpåverkan till följd av pölbrand och/eller jetflamma. Obrännbara fasadmaterier och takyttskikt kan användas för att försvåra brandspridning till byggnaden, men innebär inte explicit att brand- eller brandgasspridning in i byggnaden till följd av ledning eller otätheter förhindras. Brandtekniskt klassade ytterväggar och fönster kan användas som komplement till obrännbara fasadmaterier för att förhindra brand- och brandgasspridning till inomhusmiljön.

REKOMMENDATIONER

Dike

Dike anordnas med syfte att samla upp utsläpp. Åtgärden kan reducera konsekvensen av pölbrand, eftersom diket samlar upp vätskeutsläpp. I detta fall finns det troligtvis ett mindre dike mellan gångvägen och slänten upp mot E18. Ett dike här kan verka konsekvensreducerande genom att samla upp vätskeutsläpp vid olycka där olycksfordonet sprungit läck men är kvar uppe på E18. Med hänvisning till att samhällsrisken ligger inom ALARP-området rekommenderar WSP att diketets volym utreds för att avgöra dess uppsamlade kapacitet, vid behov kan diket utvidgas.

Med tanke på de uppskattade risknivåerna i relation till de föreslagna avstånden till E18 bedömer WSP inte att det är skäligt att kräva dike eller brandklassade fasader för all bebyggelse. Däremot krävs fasader som vetter mot E18 att utföras i obrännbara material, med hänvisning till att samhällsrisken ligger inom ALARP-området

Sammanfattning

Med hänsyn till den markanvändning som prövas, bostäder, i kombination med att skyddsbestämmelser tillämpas för både byggnad och markområdet, bedöms marken vara lämpad för ändamålet med hänsyn till de risker Örebrovägen genererar.

Byggrätt för komplementbyggnader, ytor som inte uppmuntrar till stadigvarande/längre vistelse, prövas som närmast 18 meter från vägområdets södra väggkant.

Byggrätt för flerfamiljshus prövas som närmast 45 meter från vägområdets södra väggkant.

TRAFIKBULLER

Planområdet påverkas av trafikbuller från Örebrovägen, Pärlgatan och Skolgatan. Bullerberäkning utifrån trafikbullerutredning³ följer nedan.

³ Trafikbullerutredning, Nitro Consult, 2019-03-18

Enligt Plan- och bygglagen ska bostadsbyggnader lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet i fråga om omgivningsbuller. Vid planläggning för nybyggnation av bostäder tillämpas Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216).

Enligt förordningen (SFS 2017:359) om trafikbuller vid bostadsbyggnader gäller:

Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Trafikbullerutredning

Området utsätts för trafikbuller från den vältrafikerade Örebrovägen, E18 samt från lokalgator (Pärlgatan eller Skolgatan) som leder till såväl skolor som flerbostadsområde. Planområdet nås via Pärlgatan eller Skolgatan. Pärlgatan bedöms trafikeras 2019 av cirka 800 fordon ÅDT (årsdygnstrafik) och Skolgatan bedöms trafikeras 2019 av cirka 400 fordon ÅDT (årsdygnstrafik). Norr om planområdet löper Örebrovägen (E18) i öst-västlig riktning. Örebrovägen trafikeras med cirka 22 000 fordon ÅDT (totalt för båda köriktningarna, 2019). Hastighetsgränsen är begränsad till 60 km/h. Mängden tung trafik är cirka 11 %. Vägen är fyrfilig i läget norr om planområdet och körfälten mäter tillsammans cirka 22 meter.

Bedömning buller

Enligt utredningen har planområdet goda möjligheter att innehålla riktvärden för ekvivalent ljudnivå vid fasad för nya bostäder. Sammantaget bedöms planområdet vara lämpligt för bostadsändamål med hänsyn till förordningen (SFS 2017:359) då riktlinjerna för trafikbuller inte överskrids för det område som närmst provas för ändamålen, varken år 2020 eller år 2040. Dock uppfylls inte kraven för högsta tillåtna ekvivalenta samt maximala ljudnivå vid uteplats. Därför regleras bostadskvarter med planbestämmelse för buller för att säkerställa godkända ljudnivåer för uteplats (b₁).

- b₁ – En uteplats, gemensam eller privat, som anordnas i anslutning till bostadsbyggnad ska anordnas och utformas på så sätt att 50 dBA ekvivalent ljudnivå, samt 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplatsen inte överskrids.

Uteplatser kan tillses t.ex. med lokala skärmar eller genom att anlägga bostadshus med skärmande verkan.

LUFTFÖRORENINGAR

Statusen på luftkvaliteten i Karlskoga är osäker eftersom övergripande luftmätningar och/eller beräkningar inte har utförts sedan 2006. Karlskoga kommun bedömer att MKN för utomhusluft inte är på väg att överskridas i nuläget eller efter antagande av detaljplanen. Dvs att planförslaget inte innebär någon risk för att miljökvalitetsnormer för luft överskrids eller på annat sätt påverkas.

EVENTUELLA KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET

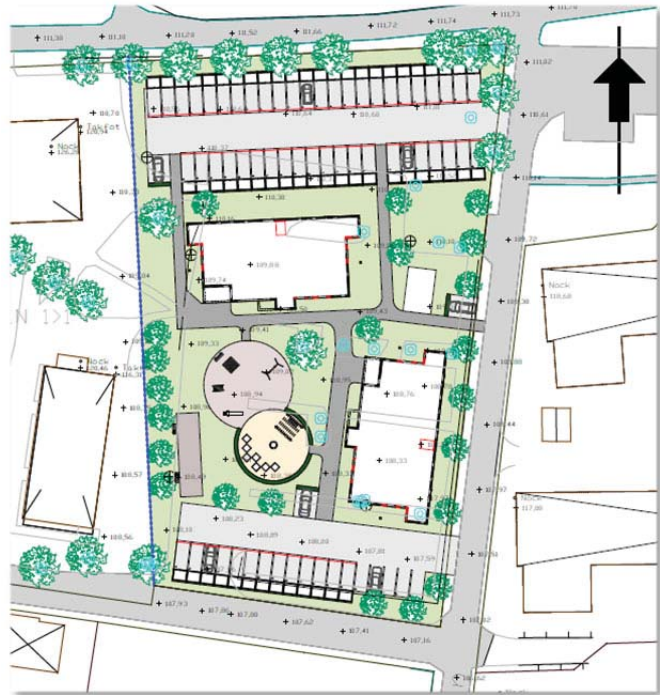
NOLLALTERNATIV

Upprättas *inte* förslag till detaljplanen kommer fastigheten Flugsnapparen 11 fortsättningsvis omfattas av begränsade utvecklingsmöjligheter till följd av en utnyttjandegrad som inte möter upp nutidens behov. Det finns ett stort och angeläget behov av bostäder i Karlskoga och planområdet anses lämpligt för bostadsbebyggelse. Om detaljplanen *inte* upprättas kommer inga nya bostäder att byggas på del av fastigheten Varfågeln 1.

BEBYGGELSE, STADSBILD OCH KULTURMILJÖ

Illustrationen visar föreslagen bebyggelse på del av fastigheten Varfågeln 1. Flerbostadshus om åtta respektive sex våningar avses uppföras med sammanlagt 54 lägenheter i olika storlekar. Komplementbyggnader som carport, förråd planeras i områdets norra delar. Se bild.

Detaljplanen möjliggör bostadsbebyggelse på ett attraktivt och centralt markområde med exceptionella förtätningskvaliteter vilket i sammanhanget får anses vara positivt bidragande till ekonomiska, sociala och till viss del även ekologisk hållbarhet. I det avseendet när det gäller att nyttja befintliga resurser är området mycket gynnsamt då det är fullt anslutet både vad gäller väg, el-, vatten, avloppsnät och fiberanslutning. Förtätningen i det



Vägledande illustration för föreslagen bebyggelse

enskilda fallet innebär dessutom centrumnära bostadsmöjligheter med närhet till såväl offentlig och kommersiell service. Detaljplanen anses gå i linje med den befintliga landskapsbilden och föreslår en fortsättning av bostäder i området. Föreslagen bebyggelse har bedömts lämpligt på platsen. Förslag till detaljplan möjliggör för en ny typ av arkitektonisk karaktär i området och den föreslagna bebyggelsen anses inte bli en bebyggelse som upplevs som ett främmande inslag i området. Detaljplanen anses inte menligt inverka negativt på den omkringliggande bebyggelsen, ej heller på de kulturella- eller naturvärden som finns på eller orming platsen. Kommunen anser att genomförandet av detaljplanen bedöms ge långsiktiga fördelar för Karlskoga.

Överväganden

Planområdet ligger i en stadsdel som innehåller stora miljömässiga och kulturhistoriska värden.

Natur

För att möjliggöra bostadsbyggnation kommer viss vegetation tas bort. Kommunbiologen har gjort en naturvärdesinventering över planområdet samt dess direkta närhet inför upprättandet av detaljplanen. Den slutliga bedömningen av naturvärdesinventeringen är att fastigheten Flugsnapparen 11 och parkeringen på fastigheten Bregården 2:77, inte håller några höga naturvärden eller dokumenterade ovanliga arter att ta i beaktande, utan generell hänsyn gäller. De

lönnar som finns i närområdet för parkeringen kan eventuellt hamlas för att skapa rymd under kronan. Gällande fastigheten Varfågeln 1 så är det de större träd som står i norra och nordöstra delarna av fastigheten mot cykelbanan och E18 samt Skolgatan som ska lämnas i samband med utvecklingen av området. De träden är del av en äldre allé och är skyddade av det generella biotopskyddet enligt 7 kapitlet 11 § första stycket 1 Miljöbalken. Inom ett biotopskyddsområde får man inte bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Det finns även fler värdefulla träd inom planområdet vilka alla ska beaktas, men om utvecklingsplanerna inte går att anpassa till trädskiktet så får de tas ner. Det är dock särskilt en grov ek inom fastigheten som är extra viktig och skyddas i förslag till detaljplan. Den har lämnats vid tidigare utvecklingsprojekt inom kvarteret, stått mellan tidigare byggnader på platsen, och ska stå kvar även vid utvecklingen som sker nu.

Bebyggelse

Karlskoga kommuns stadsarkitekt har gjort ett utlåtande över förslag till detaljplan rörande de miljömässiga och kulturhistoriska värden som finns i stadsdelen. Enligt förslag till detaljplan kommer föreslagen utnyttjandegrad på fastigheten Flugsnapparens 11 möjliggöra att återskapa flyglar samt bygga en större komplementbyggnad. Det är viktigt att tänka på placeringen och infarten till den nya byggnaden i förhållandet till det befintliga huset. Materialval, utformning och färgsättning ska göras med hänsyn till huvudbyggnadens karaktär.



Utklipp från Stadsplan: KARLSKOGA MUNICIPALSAMHÄLLE, akt 1883K-5 från år 1921

Enligt förslag till detaljplan kommer föreslagen bebyggelse på del av fastigheten Varfågeln 1 innehålla två bostadshus i åtta respektive sex våningar med sammanlagt 54 lägenheter i olika storlekar. Bostadshusen placeras i vinkel för att skapa bättre sollägen och bilda en stor innegård för olika aktiviteter. Carport/förråd är planerad i norr, dels som bullerskydd från Örebrovägen E18 men också för att ytor mellan fasad och vägen ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande/längre vistelse med tanke på att Örebrovägen E18 är primärled för farligt gods. Bostadshuset mot öst är reglerad till en lägre höjd och är bättre anpassat till befintlig bebyggelse och läge parallellt med gatan. Detta skapar ett trivsamt gaturum. Med rätt färgsättning kommer de nya bostadshusen att bli ett fint komplement till områdets stora miljömässiga och kulturhistoriska värden.

Sammanfattningsvis

De enskilda intressen som främst påverkas av en eventuell exploatering är de angränsande bostadsfastigheterna som får förändrade förhållanden angränsande sin fastighet samt en ökad trafikering angränsande till fastighetsgräns. Förslag till detaljplan berör ett attraktivt och centralt markområde med exceptionella förtätningskvaliteter. Genom att Karlskoga växer har områden såsom del av fastigheten Varfågeln 1 kommit att bli aktuellt för bostäder. I centrala lägen är det viktigt att utnyttja marken på ett resurseffektivt sätt. Med hänsyn till dessa aspekter bedömer

kommunen att fördelarna som planen medför väger tyngre än nämnda olägenheter (2 kap. 9 § & 4 kap. 33 § PBL).

GATOR OCH TRAFIK

Detaljplanen kommer innebära en viss ökning av trafikmängden i området. Transporter som avser post, leveranser, sophämtning m.m. leds till de nya bostäderna via Pärlgatan alternativt Skolgatan. De gator som ingår i planområdet planläggs som allmän platsmark; GATA.

KLIMAT- OCH MILJÖFÖRÄNDRINGAR

Planförslaget medför en ökad utnyttjandegrad för fastigheten Flugsnapparen 11 men inte förändrad markanvändning. Planläggningen leder inte till några förändringar som innebär ökade störningar eller risker för omgivningen gällande föroreningar eller radon. Däremot kan planläggningen förbättra dessa då den potentiellt förorenade marken utreds samt ny bebyggelse skapar bullerskydd för Örebrovägen E18. Planförslaget medför dock en ökad utnyttjandegrad och förändrad markanvändning för fastigheten Varfågeln 1.

Detaljplanen medför sammantaget en relativt låg byggdensitet och en god placering. Med låg byggdensitet menas en mindre andel hårdgjorda ytor med inslag av grönska och vatten. Förslag till detaljplan medger bebyggelse på cirka 35 % av fastighetsarean, vilket anses relativt låg byggdensitet i detta centrala läge. Detaljplanen anses ha en god placering då det planeras att byggas i anslutning till redan befintliga flerbostadshus. Enligt miljöundersökningen (20200408) bedöms förslag till detaljplan inte medföra någon betydande miljöpåverkan och därför kommer inte någon strategisk miljöbedömning eller miljökonsekvensbeskrivning att tas fram. Karlskoga kommun bedömer detaljplanen inte innebära en betydande påverkan på miljön.

BARNPERSPEKTIVET

FN:s barnkonvention gäller som utgångspunkt för beslut som rör barn och unga. Hur staden i stort och bostadsmiljöer i synnerhet utformas påverkar alla som bor och rör sig där. Barnperspektivet är viktigt att bevaka i planeringen. Detta rör till exempel tillgång till skola, lekmiljöer, samt trygga möjligheter att röra sig till fots och cykel mellan olika målpunkter.

Dels finns planskilda gång- och cykelvägar i anslutning till planområdet och till närområdet. Gång- och cykelvägen leds under E18 via en tunnel mot Karlskoga centrum där barn och unga kan röra sig säkert utan blandtrafik. I närheten finns flertal förskolor, lekparkar samt även en högstadieskola som nås via gång- och cykelvägen. I anslutning till planområdet ligger Kulturskolan, som är en plats för barn och unga att gå kurser i instrument, dans och konst vilket i sammanhanget ses som positivt. I närområdet finns även badhus, minigolf, Möckeln strand och andra rekreativsmöjligheter som lämpar sig för barn och unga. Planförslaget och planområdets läge i sig bedöms som lämpligt utifrån barnperspektivet.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

En genomförandebeskrivning redovisar de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att åstadkomma ett ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Beskrivningen är vägledande för genomförandet och har ingen rättsverkan.

HANDLÄGGNING OCH TIDPLAN

Karlskoga kommun har valt att handlägga denna detaljplan med ett standardförfarande enligt Plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Handläggning påbörjades i april 2020. Detaljplanens arbete fortgår under 2020 och förväntas bli antagen under 2021.

HUVUDMANNASKAP OCH ANSVARFÖRDELNING

Kommunen är huvudman för allmän platsmark. Lantmäterimyndigheten verkställer de fastighetsrättsliga genomförandefrågorna efter ansökan. Det tekniska genomförandet av allmänna anläggningar ombesörjes av Karlskoga Energi och Miljö AB. Exploatören svarar för och bekostar iordningsställande av kvartersmark och därmed sammanhängande utredningar, undersökningar samt eventuella åtgärder och tillstånd m.m.

För att kunna utnyttja byggrätten på fastigheten Varfågeln 1 behöver ett antal ledningar att flyttas. Samtal förs mellan fastighetsägare, kommunen och ledningsägare. Utöver detta ansvarar respektive fastighetsägare för utbyggnad inom de delar som utgörs av kvartersmark med sammanhängande utredningar, undersökningar samt eventuella åtgärder och tillstånd med mera. Fastighetsägare ansvarar till följd för arbete, skötsel och övrig förvaltning inom kvartersmark. Fastighetsägare ansvarar för åtgärder inom kvartersmark på den egna fastigheten, förvärv av kvartersmark samt fastighetsbildning, anslutningsavgifter för VA, el, tele etc. och andra avgifter såsom bygglövsansökan, nybyggnadskarta etc.

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 5 år från den dagen detaljplanen vinner laga kraft.

Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla men kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

FASTIGHETSÄTTSLIGA KONSEKVENSER

Detaljplanen medger avstyckning samt fastighetsreglering och upprättande av avtal för ledningar, de åtgärder som krävs för fastighetsbildning initieras och bekostas av exploatören om inget annat avtalas.

PLANEKONOMI

Detaljplanen bekostas av Karlskoga kommun. Planavgift ska tas ut i samband med bygglövsprövning för fastigheten Flugsnapparen 11.

TEKNISKA FRÅGOR

Vatten och avlopp

Karlskoga Energi och Miljö AB (KEMAB) är huvudman för det allmänna vatten-, avlopps- och dagvattennätet. KEMAB svarar därmed för utbyggnad, drift och underhåll fram till anvisad

anslutningspunkt. KEMAB ansvarar för omhändertagande av dagvatten på allmän plats. Eventuella kostnader för flytt och förstärkning av ledningar bekostas av exploatören. Avgiften för VA-anslutning utökas vid anslutning av fler bostäder, se gällande taxa. Exploatören ansvarar för anmälan om nya anslutningar.

El

Karlskoga Energi och Miljö AB (KEMAB) är huvudman för elnätet. KEMAB svarar för drift och underhåll av elnätet och anvisar anslutningspunkt för fastighetsägare. Exploatören kontaktar KEMAB när det blir aktuellt att ansluta byggnadsverken till elnätet.

Värme

KEMAB driver fjärrvärmeanläggningen i Karlskoga. Kapacitet för ledningsnätet samt flytt för anslutning av nya bostäder ska utredas vidare.

Bredband

Planområdet ligger i Karlskoga tätort som har ett väl utbyggt bredbandsnät.

Varfågeln 1, del av m fl – Pärlgatan

SAMRÅDSHANDLING

MILJÖUNDERSÖKNING

2020-04-08

Detaljplan för, Varfågeln 1, del av m fl – Pärlgatan, Karlskoga kommun

Inledning

När en kommun upprättar eller ändrar en detaljplan ska kommunen alltid ta ställning till behovet och genomföra en miljöundersökning av planen i enlighet med 6 kap. 3 – 19 §§ Miljöbalken. Miljöundersökningen fungerar som ett underlag för ställningstagandet. I miljöundersökning utreds det om detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan utifrån de kriterier som finns i bilaga 1 till förordningen (2017:966) om miljöbedömningar. Om den samlade bedömningen är att planen kan medföra betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning upprättas där samråd om omfattningen och detaljeringsgraden i en miljökonsekvensbeskrivning ska avgränsas, ge tillfälle till synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen och förslaget till planen samt ta hänsyn till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen eller programmet antas. Om detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan ska beslutet redovisas i planbeskrivningen samt tillgängliggöras för allmänheten.

Vid undersökningen bör man ta hänsyn till miljöpåverkan i absoluta termer, det vill säga både den positiva och negativa påverkan. Beskrivningen av den betydande miljöpåverkan av genomförandet av vad en plan kan antas medföra ska inkludera all betydande miljöpåverkan och inte begränsas till planens eller programmets geografiska omfattning.

Behovsbedömning i planprocessen

Samråd	Granskning	Antagande
x		

Beskrivning av detaljplanen/planprogrammet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för bostadsbebyggelse på del av fastigheten Varfågeln 1 samt justera utnyttjandegraden på fastigheten Flugsnapparen 11. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för parkering inom fastigheten Bregården 2:77, därtill ingår delar av Pärलगatan samt Skolgatan.



Planområdets ungefärliga omfattning

Platsens betydelse och sårbarhet	Positiv	Ingen	Negativ	Kommentarer
Hur påverkar planen den befintliga miljöns känslighet avseende:				
Miljöbalken 7 kap.				
Strandskydd - LIS områden - Länsstyrelsens förordnande om att vissa strandområden i Örebro län inte ska omfattas av sådant strandskydd som avses i 7 kap miljöbalken (2008-06-27)		X		Planområdet omfattas inte av strandskydd.
Biotopskydd - Allé - Källa med omgivande våtmark i jordbruksmark - Odlingröse i jordbruksmark - Pilevall - Småvatten och våtmark i jordbruksmark - Stenmur i jordbruksmark - Åkerholme	X			Planområdet berörs av det generella biotopskyddet. Inom fastigheten Varfågeln 1 finns det några större träd som står i norr mot cykelbanan och E18 som ska lämnas i samband med utvecklingen av området. De träden är del av en äldre allé och skyddade av det generella biotopskyddet.
Naturresevat - Beslutade naturresevat i kommunen		X		Planområdet berörs inte av något naturresevat.
Kulturresevat	X			För tillfället finns inget kulturresevat i Karlskoga kommun. Byggnader runt om planområdet (flugsnapparen 8,9,10 samt kulturskolan/Varfågeln 1) ingår i Inventering av kulturhistorisk bebyggelse i Karlskoga tätort etapp 1. Utlåtande av statsarkitekt rörande områdets arkitektur- och kulturvärden beaktas i förslag till detaljplan.
Naturminne T.ex. barrskogsområde, område med förekomst av backsippa		X		Planområdet berörs inte av något naturminne.
Djur och växtskyddsområde - Utveckla underrubriker		X		Planområdet berörs inte av något djur- eller växtskyddsområde.
Artskyddsförordningen		X		Planförslaget bedöms inte innebära att någon fridlyst art enligt Artskyddsförordningen påverkas negativt.
Miljöskyddsområde Ett område som utsätts för föroreningar eller har låg miljö kvalitet		X		Planområdet berörs inte av något miljöskyddsområde
Vattenskyddsområde - Dricksvatten - Kommande vattenskyddsområden		X		Planområdet berörs inte av något vattenskyddsområde.
Riksintressen (miljöbalken 3-4 kap)		X		Planområdet berörs av riksintresset för totalförsvaret Villingsbergs skjutfält, område särskilt behov av hinderfrihet. Detaljplanen påverkar inte riksintresset.
Internationella konventioner:		X		Planförslaget berör inga internationella konventioner.
Byggnadsminnen och fornminnen/fornlämning		X		Några byggnadsminnen, fornminnen eller forn lämningar har inte registrerats inom planområdet.
Områden där miljö kvalitetsnormer har överträtts eller riskerar att överträdas - Riskeras en miljö kvalitetsnorm att överskridas innebär det direkt att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas				
Luftkvalitet		X		Planområdet påverkar inte luftkvaliteten avsevärt negativt.

Omgivningsbuller - Verksamheter - Trafikbuller		X		Planområdet berörs av trafikbuller från Örebrovägen (E18) i norr. Buller beaktas i planförslaget så att en god miljö och människors hälsa säkras. Planförslaget bedöms inte vara en kommande bullerkälla.
Vattenkvalitet		X		Planområdet bedöms inte påverka någon vattenkvalité.
Lokala styrdokument - Översiktsplan (2011) - Naturvårdsprogram (2001) - Ålborgåtagandena - Bostadsplaneringsprogrammet	X			Förslag till detaljplan är förenlig med översiktsplanen och bostadsplaneringsprogrammet. Planförslaget strider inte mot Naturvårdsprogrammet eller Ålborgåtagandena.
Natur				
Rödlistade arter - Artportalen		X		Inga rödlistade arter har påträffats inom området.
Nyckelbiotoper		X		Planområdet berörs inte av nyckelbiotoper.
Annan värdefull natur			X	Planområdet har flertalet grövre träd vilket får anses utgöra grunden för den gröstruktur som finns på platsen. Gamla och grova träd är generellt mycket värdefulla för den biologiska mångfalden. Alla gamla och grova träd ska beaktas i förslag till detaljplan, men om utvecklingsplanerna inte går att anpassa till trädsnittet så får de tas ner. Det är dock särskilt en grov ek inom planområdet som är extra viktig att försöka ta hänsyn till i möjligaste mån. Alla träd får inte skydd i förslag till detaljplan.
Intensiv markanvändning (tätbefolkade områden) - Hur ser området ut idag?		X		Planförslaget medför inte en avsevärd intensiv markanvändning med tanke på planområdets centrala läge.
Nuvarande markanvändning (områdets särskilda värden ur boendesynpunkt) - Hur ser användningen ut idag?			X	Planförslaget innebär delvis en förändrad planerad markanvändning, från allmän plats – gata samt park till bostäder. Men för större delar av planområdet innebär planförslaget ingen förändrad markanvändning. Området har dock stått en längre tid och ytan har nyttjats som allmän parkeringsplats. Nuvarande markanvändning påverkas vid planläggning då markområdet planläggs för kvartersmark, bostäder. Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov, bebyggelse. Planområdet har bedömts vara bäst lämpat för bostadsändamål.
Markens, vattnets och andra resurserns förnyelseförmåga i området Exempel: Jordbruksmark tas i anspråk, hur stor är förnyelseförmågan?		X		Planområdet består i dagsläget av grusyta i form av parkering. I samband med exploatering kommer delar av marken exploateras
Förorenad mark		X		Inom planområdet finns ett potentiellt förorenat område, området är inte riskklassat, dvs ej närmre utrett. Planförslaget medger känslig markanvändning, dvs boende. Planförslaget bedöms inte medföra mer förorenad mark. En miljöteknisk markundersökning kommer att redovisas i granskningshandlingarna.

Planens påverkan	Positiv	Ingen	Negativ	Kommentarer
Storlek och fysisk omfattning				
Omfattning - Helhetsbild	X			Detaljplanen medför sammantaget en relativ låg byggdensitet och en god placering. Med låg byggdensitet menas en mindre andel hårdgjorda ytor med inslag av grönska och vatten. Förslag till detaljplan medger bebyggelse på cirka 35 % av fastighetsarean, vilket anses relativt låg byggdensitet i detta centrala läge. Detaljplanen anses ha en god placering då det planeras att byggas i anslutning till redan befintliga flerbostadshus. De enskilda intressen som främst påverkas av en eventuell exploatering är de angränsande bostadsfastigheterna som får förändrade förhållanden angränsande sin fastighet samt en ökad trafikering angränsande till fastighetsgräns. Förslag till detaljplan berör ett attraktivt och centralt markområde med exceptionella förtätningskvaliteter. Genom att Karlskoga växer har områden såsom del av fastigheten Varfågeln 1 kommit att bli aktuellt för bostäder. I centrala lägen är det viktigt att utnyttja marken på ett resurseffektivt sätt. Med hänsyn till dessa aspekter bedömer kommunen att fördelarna som planen medför väger tyngre än nämnda olägenheter (2 kap. 9 § & 4 kap. 33 § PBL).
Förening med andra projekt T.ex. kommande naturreservat, projekt kring stadsutveckling	X			Rätt utformat kan den föreslagna exploateringen bidra till en positiv utveckling av centrala Karlskoga.
Utnyttjande av mark, vatten och andra resurser - projektets utnyttjande		X		Detaljplanen möjliggör bostadsbebyggelse på ett attraktivt och centralt markområde med exceptionella förtätningskvaliteter vilket i sammanhanget får anses vara positivt bidragande till ekonomiska, sociala och till viss del även ekologisk hållbarhet. I det avseendet när det gäller att nyttja befintliga resurser är området mycket gynnsamt då det är fullt anslutet både vad gäller väg, el-, vatten, avloppsnät och fiberanslutning.
Alstrande av avfall		X		Planförslaget innebär ingen ökad avsevärd ökad mängd avfall.
Risk för olyckor?		X		Planområdet berörs av Örebrovägen, E18 då det är en primärled för farligt gods och närheten till leden innebär att farligt gods ska beaktas. Farligt gods beaktas i planförslaget så att en god miljö och

				människors hälsa säkras.
Risk för föroreningar?		X		Se ovan
Risk för höga radonhalter? - Folkhälsomyndigheten rekommenderar att radonhalten inte överstiger 200 Bq per m ³ inomhus		X		Det finns inga rapporterade höga halter av radon inom planområdet.
Översvämningsrisk? - ligger planområdet och eventuella byggnader inom område för översvämningsrisk? - föreslagna åtgärder?		X		Planområdet ligger inte inom översvämningsrisk.
Barn och ungas påverkan av den fysiska planeringen				
Barnkonventionen - barns och ungas särskilda behov och rättigheter i enlighet med barnkonventionen	X			Tänkt bebyggelse har planerat in en skyddande innergård med tankar på kombinerat utegym och lek, grillplats samt social träffpunkt.
Barnperspektivet - Är barnperspektivet dokumenterat i planhandlingarna?	X			Ja

Planens effekt

Planförslaget handläggs med ett *standardförfarande*. Planförslaget bedöms gå i linje med Karlskoga kommuns översiktsplan (2011), den befintliga stadsbilden samt tar hänsyn till områdets miljömässiga och kulturhistoriska värden. I samband med detaljplanens genomförande kommer marken att förändras, då viss vegetation kommer försvinna för att möjliggöra för exploatering. Andelen hårdgjord yta kommer att öka. Ny bebyggelse regleras med planbestämmelser rörande trafikbuller samt skydd till primärled av farligt gods. Planförslaget bedöms inte innebära en olägenhet för människors hälsa och säkerhet.

Sammanvägd bedömning

Bedömning, utifrån ovanstående checklista och ovanstående resonemang, är att genomförande enligt planen inte kommer medföra en betydande miljöpåverkan och därför kommer inte någon strategisk miljöbedömning eller miljökonsekvensbeskrivning att tas fram

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Projekt

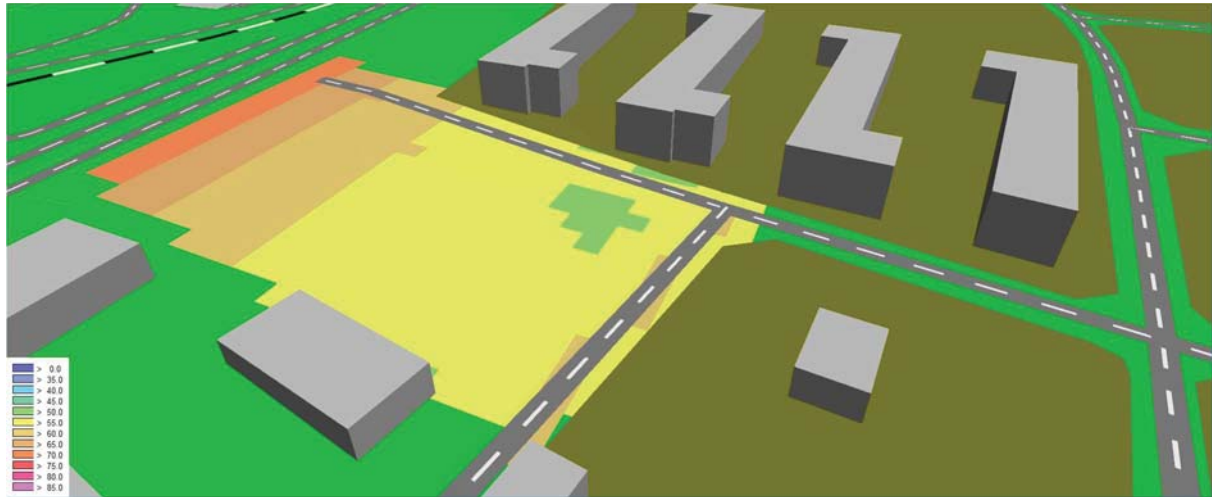
Kv Varfågeln 1, Karlskoga

Trafikbullerutredning i planskede

Rapportnummer 1931 7476 R1

Datum 2019-03-18

Uppdragsgivare Karlskoga kommun
Bosse Björk



Handläggare:

Patriq Banach

Granskad av:

Andreas Wennblom

Innehållsförteckning

1. Uppdrag	2
2. Bedömningsunderlag	2
3. Riktvärden	2
4. Trafikmängd	2
5. Resultat	4
6. Utlåtande	4

Bilaga A – Beräkningsblad

1. Uppdrag

Nitro Consult har på uppdrag av Karlskoga kommun utrett bullerförutsättningar för ett nytt bostadsområde i Karlskoga.

Bostadsområde planeras mellan ett skolområde och befintligt flerbostadsområde i centrala Karlskoga. Trafikbuller domineras av vägtrafik från E18, men utsätts även av lokal vägtrafik.

2. Bedömningsunderlag

Följande underlag har använts

- Situationsplan, Villa arkitektur, daterad 2019-01-29.
- Trafikdata från NVDB på webb och TIKK.
- Beräkningar i programmet CadnaA.

3. Riktvärden

I förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader, SFS 2015:216 med ändringar t.o.m. 2017:359, presenteras riktvärden som nedan.

Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Avsteg:

Om ekvivalent ljudnivå i punkt 1 ovan ändå överskrids bör

1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

4. Trafikmängd

Trafikmängder som använts i beräkningarna presenteras nedan, se

Tabell 1. Samtliga trafikdata är senast gällande mätning och representerar trafikflöden enligt prognos för 2040.

Tabell 1

Vägtrafik			
Vägnamn	Fordon/årsmedeldygn	Andel tung trafik [%]	Hastighet [km/h]
E18	22730 ¹⁾	11 ²⁾	60 ²⁾
Skolgatan	400 ³⁾	7 ³⁾	30 ²⁾
Pärlgatan	800 ³⁾	7 ³⁾	30 ²⁾
Avlämning vid kulturskolan	500 ³⁾	0 ³⁾	30 ²⁾

¹⁾ Vägtrafikflödeskartan TIKK, Trafikverket, hämtade 2019-03-11.
²⁾ "NVDB på webb", Nationell vägdatabas, Trafikverket
³⁾ Bedömt värde av Nitro Consult

5. Resultat

Beräkningarna av ekvivalent och maximal ljudnivå redovisas i bifogade beräkningsblad.

- Ekvivalent ljudnivå från trafik 2040
- Maximal ljudnivå från trafik 2040
- Ekvivalent ljudnivå från trafik 2040 med 80 km/h på E18
- Maximal ljudnivå från trafik 2040 med 80 km/h på E18

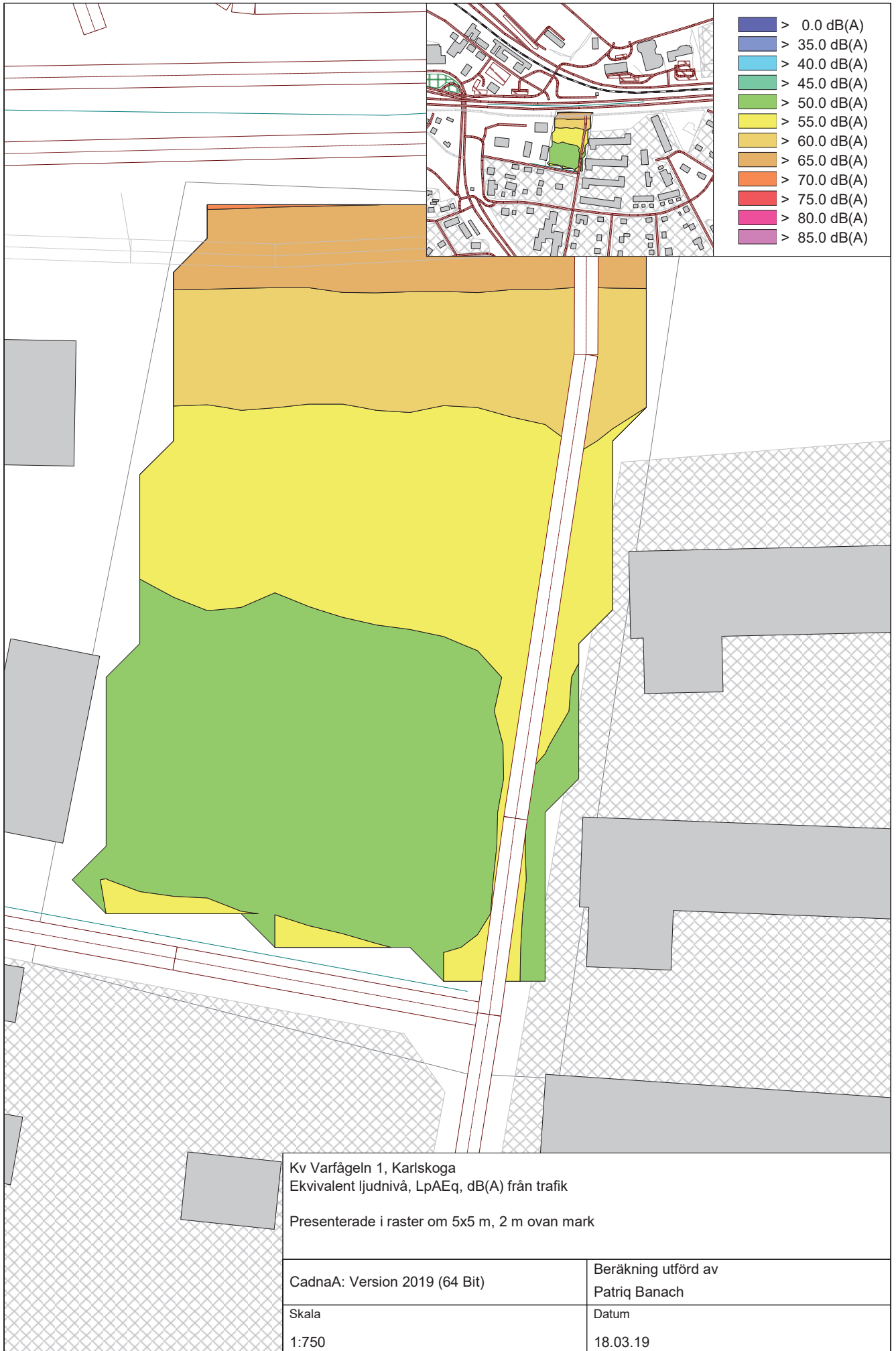
Ljudnivåer redovisas i raster om 5 x 5 m, 2 meter över mark.

6. Utlåtande

Nitro Consult har utrett bullerförutsättningar för Kv Varfågeln 1 inför planläggning av bostadsområde.

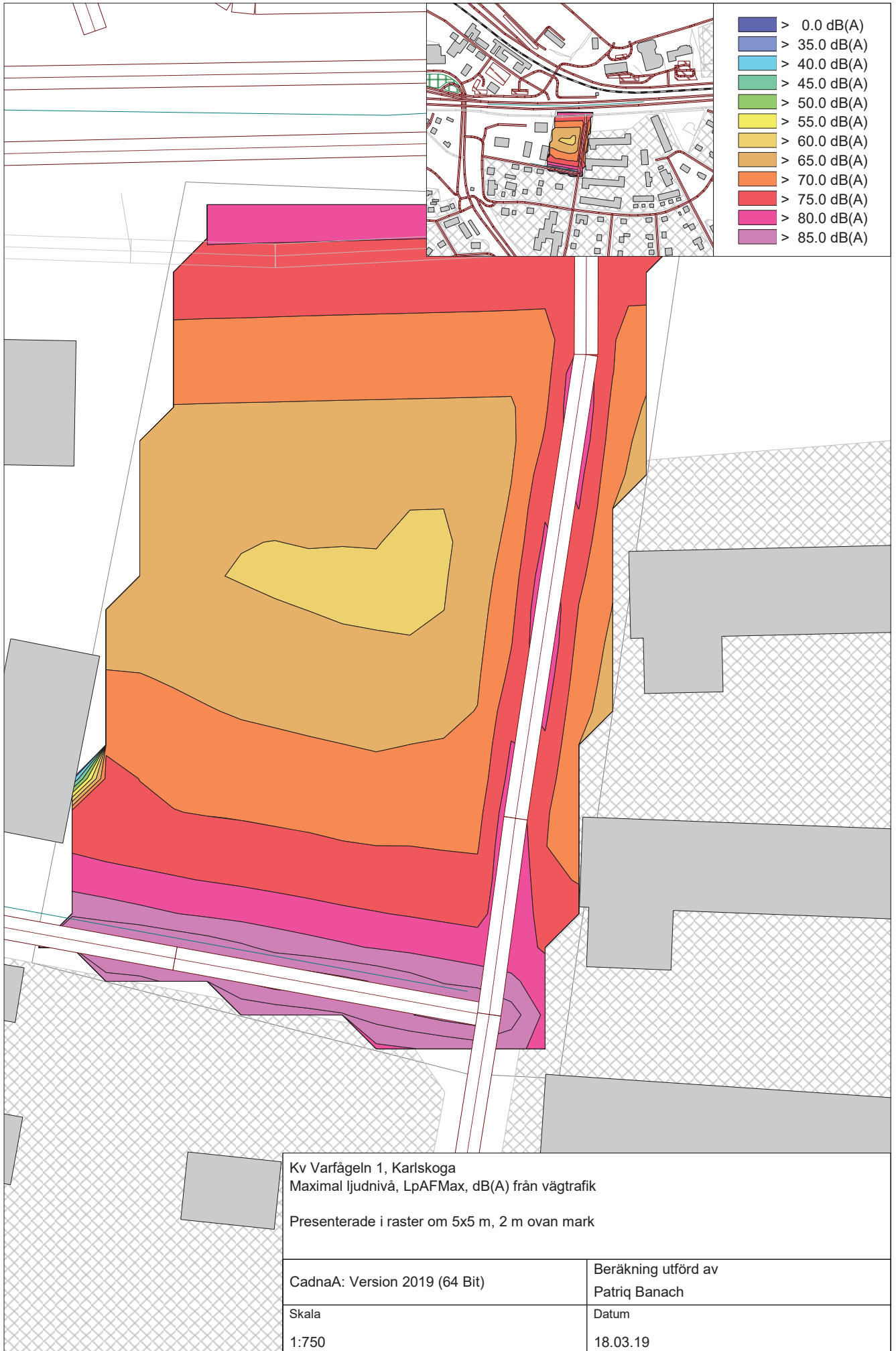
Fastigheten har goda möjligheter att innehålla riktvärden för ekvivalent ljudnivå vid fasad för nya bostäder.

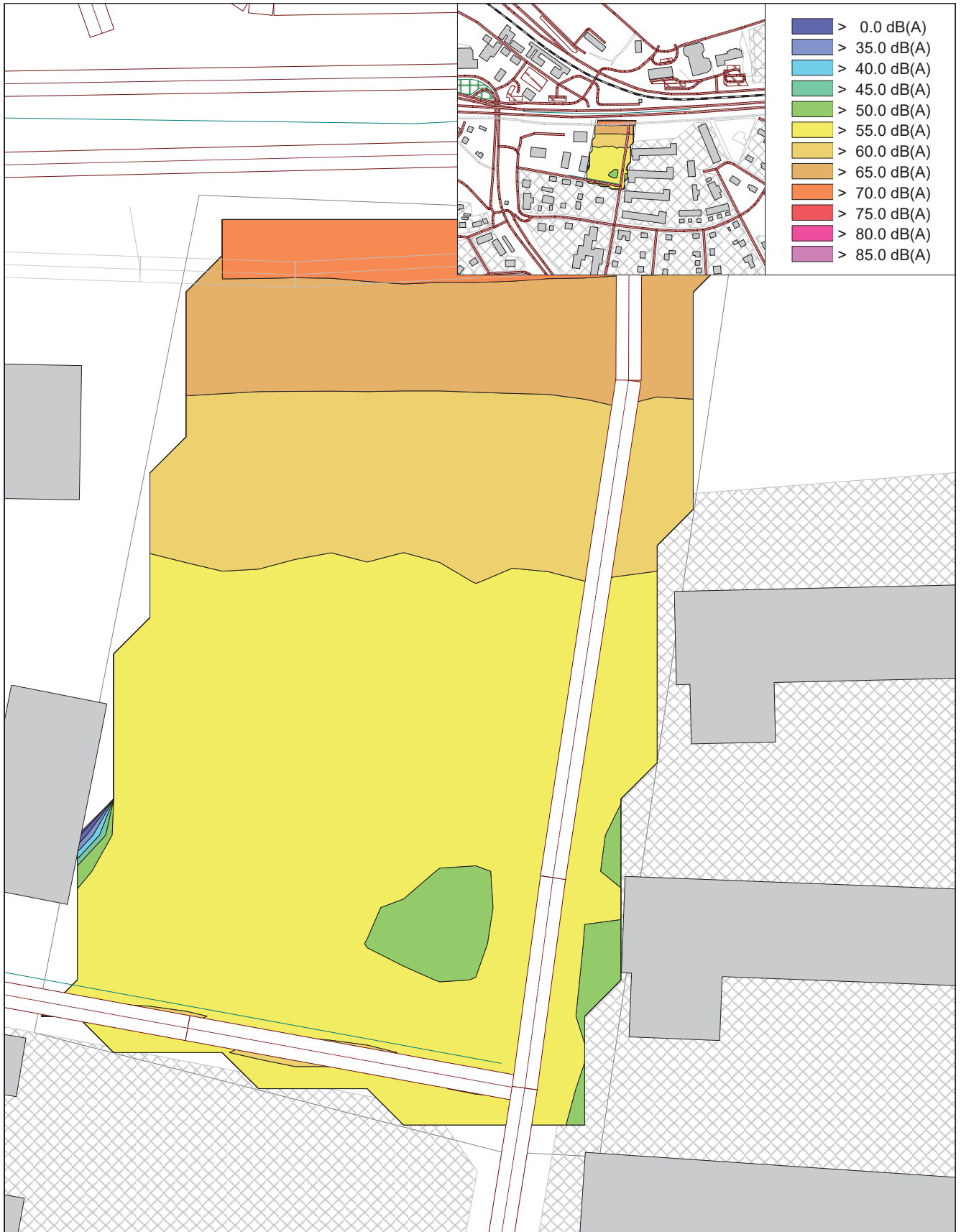
Uteplatser i anslutning till bostäder kommer behöva åtgärd för att innehålla krav. Området utsätts för trafikbuller från den vältrafikerade E18 samt från lokalgator som leder till såväl skolor som flerbostadsområde. Uteplatser kan tillses t.ex. med lokala skärmar eller genom att anlägga bostadshus med skärmande verkan.



Kv Varfågeln 1, Karlskoga
 Ekvivalent ljudnivå, LpAeq, dB(A) från trafik
 Presenterade i raster om 5x5 m, 2 m ovan mark

CadnaA: Version 2019 (64 Bit)	Beräkning utförd av Patriq Banach
Skala 1:750	Datum 18.03.19





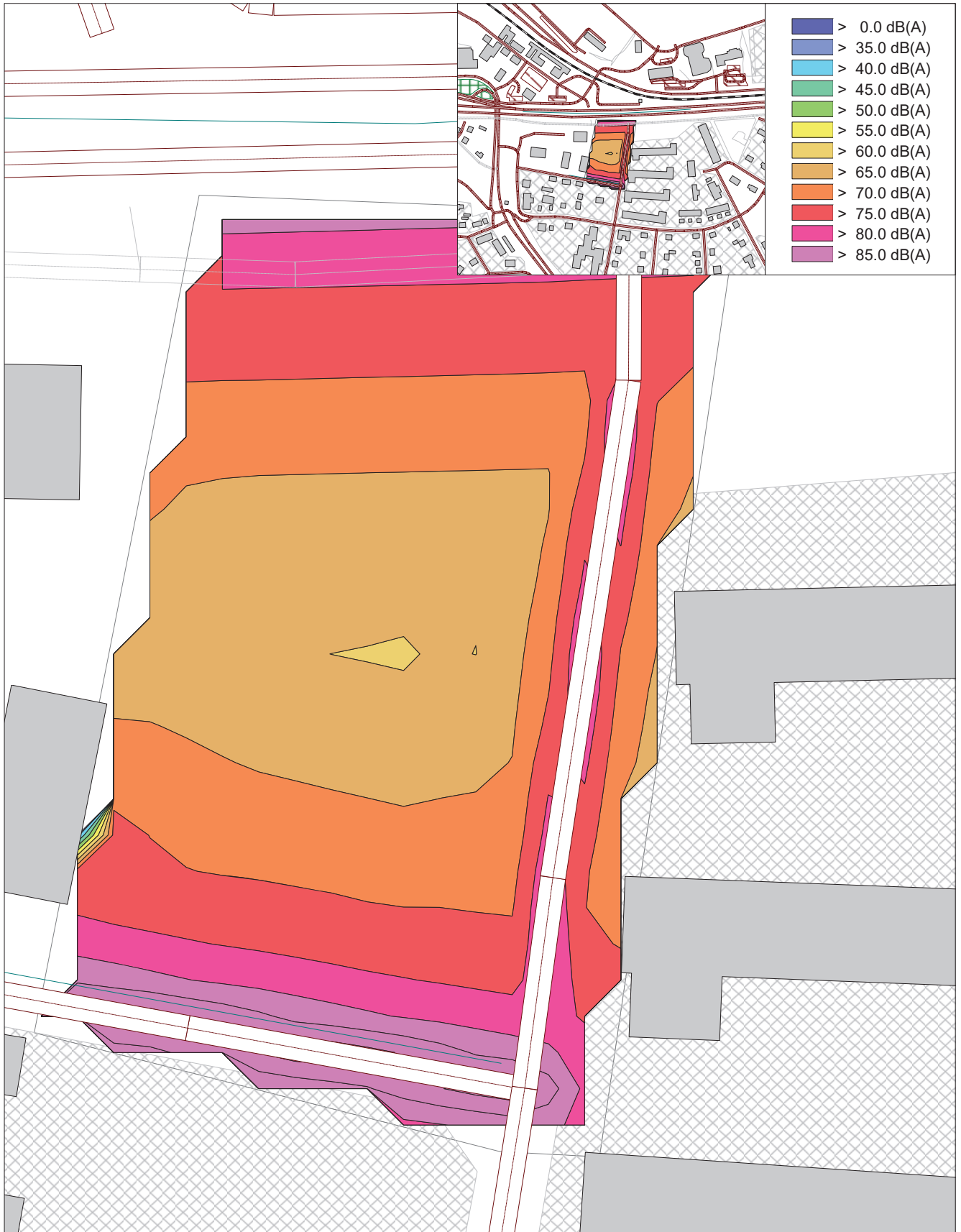
- > 0.0 dB(A)
- > 35.0 dB(A)
- > 40.0 dB(A)
- > 45.0 dB(A)
- > 50.0 dB(A)
- > 55.0 dB(A)
- > 60.0 dB(A)
- > 65.0 dB(A)
- > 70.0 dB(A)
- > 75.0 dB(A)
- > 80.0 dB(A)
- > 85.0 dB(A)

Kv Varfågeln 1, Karlskoga
 Ekvivalent ljudnivå, LpAeq, dB(A) från trafik
 Fall med 80 km/h på E18

Presenterade i raster om 5x5 m, 2 m ovan mark

CadnaA: Version 2019 (64 Bit)	Beräkning utförd av Patriq Banach
-------------------------------	-----------------------------------

Skala 1:750	Datum 19.03.19
----------------	-------------------



Kv Varfågeln 1, Karlskoga
 Maximal ljudnivå, LpAFMax, dB(A) från vägtrafik
 Fall med 80 km/h på E18

Presenterade i raster om 5x5 m, 2 m ovan mark

CadnaA: Version 2019 (64 Bit)	Beräkning utförd av Patriq Banach
Skala 1:750	Datum 19.03.19

KARLSKOGA KOMMUN

ÖVERGRIPANDE RISKBEDÖMNING DETALJPLAN KV. VARFÅGELN 1, KARLSKOGA

2019-02-15



FÖRHANDBESKED

wsp

Övergripande riskbedömning

Detaljplan Kv. Varfågeln 1, Karlskoga

KUND

Karlskoga Kommun

KONSULT

WSP Environmental Sverige

Box 71

581 02 Linköping

Besök: S:t Larsgatan 3

Tel: +46 10 7225000

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

<http://www.wspgroup.se>

KONTAKTPERSONER

PROJEKT

Riskbedömning Kv. Varfågeln 1, Karlskoga

UPPDRAGSNAMN

Riskbedömning Kv. Varfågeln 1, Karlskoga

UPPDRAGSNUMMER

10282066

FÖRFATTARE

Emelie Laurin

DATUM

2019-02-15

ÄNDRINGSDATUM

GRANSKAD AV

Henrik Selin

GODKÄND AV

Emelie Laurin

DOKUMENTHISTORIK OCH KVALITETSKONTROLL

Utgåva/revidering	Utgåva 1	Revision 1	Revision 2	Revision 3
Anmärkning	FÖRHANDBESKED			
Datum	2019-02-15			
Handläggare	Emelie Laurin			
Signatur	EL			
Granskare	Henrik Selin			
Signatur	HS			
Godkänd av	Emelie Laurin			
Signatur	EL			
Uppdragsnummer	10282066			

Sammanfattning

WSP har av Karlskoga kommun fått i uppdrag att göra en riskbedömning i samband med upprättande av detaljplan för Kv. Varfågeln 1 i Karlskoga. Detaljplanen ligger till grund för förslaget att etablera bostäder på fastigheten. Norr om planområdet löper två transportleder för farligt gods: järnvägen respektive E18.

Syftet med denna riskbedömning är att lämna ett förhandsbesked gällande risknivåer inom berört planområde, som ett led i processen att uppfylla Plan- och bygglagens (2010:900) krav på lämplig markanvändning med hänsyn till risk samt Länsstyrelsens krav på beaktande av riskhanteringsprocessen vid markanvändning intill farligt gods-led. Målet med riskbedömningen är att översiktligt bedöma lämpligheten med planerad markanvändning utifrån riskpåverkan. I detta ingår att efter behov ge förslag på åtgärder som kan komma att bli aktuella för den föreslagna etableringen.

I detta skede genomförs en kvalitativ riskbedömning där två olika förslag till etablering av bostäder inom planområdet bedöms utifrån kvantitativt uppskattade risknivåer ur tidigare genomförda projekt i Karlskoga. Resultatet av bedömningen visar att individrisken sannolikt ligger högt inom ALARP-området i direkt anslutning till vägen och bedöms ligga inom ALARP-områdets övre halva upp till cirka 27 meter från vägen. Bortom 27 meter från vägen ligger individrisken troligtvis på acceptabla nivåer. Samhällsrisken ligger upp till mitten av ALARP-området. Dessa resultat utgår endast från risknivåerna som uppskattats utifrån E18. Risknivåerna som uppskattats utifrån järnvägen bedöms inte ge något signifikant bidrag till den totala riskbilden inom Kv. Varfågeln 1.

Då bostadshusen i de bägge planförslagen ligger väl bortom 30 meter från E18 finns inga förbestämda krav på riskreducerande åtgärder i Länsstyrelsens riktlinjer. Riskreducerande åtgärder ska istället väljas utifrån uppskattade risknivåer. Här bör särskilt påpekas att individrisknivån och samhällsrisknivån är uppskattade utifrån tidigare genomförda projekt i Karlskoga. De bedöms ge en god indikation på risknivåerna för det aktuella planområdet och bedöms utgöra ett tillförlitligt beslutsunderlag för nuvarande skede. Inför den fortsatta planeringen kommer den omedelbara närheten till farligt gods-led ställa krav på en kompletterande kvantitativ riskbedömning för att uppfylla kraven på beaktande av risk och säkerhet enligt Plan och bygglagen, samt de krav Länsstyrelsen ställt vid liknande avstånd till farligt gods-leder.

Utifrån Länsstyrelsens riktlinjer, resultatet av riskbedömningen, det aktuella planförslaget samt att statistiken indikerar att den dominerande farligt gods-klassen vid vägtransport utgörs av brandfarlig vätska, bedömer WSP att följande riskreducerande åtgärder kan komma att bli aktuella:

- Bibehållna skyddsavstånd på 45 meter till fasad.
- Bibehålla föreslagen placering av carportlänga respektive bullervall.
- Byggnader och dess omedelbara omgivning utformas så att utrymning kan ske bort från E18.
- Friskluftsintag riktas bort från E18.
- Ytterväggar som vetter mot E18 utformas i obrännbart material.
- Ytor mellan fasad och E18 utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande/längre vistelse. Om förslaget med radhusområde väljs bör skydd av grönytor och lekplats övervägas i samråd med riskhanteringskonsult.
- Dike

Sammanfattningsvis bedöms inget av de bägge planförslagen vara olämpligt ur riskhänseende. Oavsett vilket förslag som väljs så kommer dock riskreducerande åtgärder att vara aktuella.

INNEHÅLL

1	INLEDNING	6
1.1	SYFTE OCH MÅL	6
1.2	OMFATTNING	6
1.3	AVGRÄNSNINGAR	6
1.4	STYRANDE DOKUMENT	7
1.5	SAMRÅD	8
1.6	UNDERLAGSMATERIAL	8
1.7	INTERNKONTROLL	9
1.8	REVIDERINGAR	9
2	BESKRIVNINGAR	10
2.1	OMGIVNING	10
2.2	PLANOMRÅDET	11
2.3	INFRASTRUKTUR	13
2.4	BEFOLKNING OCH PERSONTÄTHET	13
2.5	TIDIGARE GENOMFÖRDA PROJEKT	13
3	RISKIDENTIFIERING	15
3.1	JÄRNVÄGEN	15
3.2	TRANSPORT AV FARLIGT GODS PÅ E18	16
4	RISKUPPSKATTNING OCH RISKVÄRDERING	17
4.1	E18	17
4.2	JÄRNVÄGEN	18
5	RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER	20
5.1	REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER UTIFRÅN LÄNSSTYRELSENS RIKTLINJER	20
5.2	REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER	20
5.3	SAMMANFATTNING REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER	22
6	DISKUSSION	24
7	SLUTSATSER	25
BILAGA A.	REFERENSER	26

1 INLEDNING

WSP har av Karlskoga kommun fått i uppdrag att göra en riskbedömning i samband med upprättande av detaljplan för Kv. Varfågeln 1 i Karlskoga. Detaljplanen ligger till grund för förslaget att etablera bostäder på fastigheten. Norr om planområdet löper två transportleder för farligt gods: järnvägen respektive E18. Från planområdet är det som närmst cirka 65 meter till järnvägen och cirka 15 meter till E18.

I enlighet med krav på beaktande av riskhanteringsprocessen vid markanvändning intill farligt gods-led, utifrån Miljöbalken, Plan- & bygglagen samt Länsstyrelsens riktlinjer, ska båda dessa transportleder således ingå i en riskbedömning för planområdet. Riskbedömningen upprättas som ett underlag för fattande av beslut om lämpligheten med planerad markanvändning, med avseende på närhet till farligt gods-led.

1.1 SYFTE OCH MÅL

Syftet med denna riskbedömning är att lämna ett förhandsbesked gällande risknivåer inom berört planområde, som ett led i processen att uppfylla Plan- och bygglagens (2010:900) krav på lämplig markanvändning med hänsyn till risk samt Länsstyrelsens krav på beaktande av riskhanteringsprocessen vid markanvändning intill farligt gods-led.

Målet med riskbedömningen är att översiktligt bedöma lämpligheten med planerad markanvändning utifrån riskpåverkan. I detta ingår att efter behov ge förslag på åtgärder som kan komma att bli aktuella för den planerade etableringen.

1.2 OMFATTNING

Bedömningen tar huvudsakligt avstamp i nedanstående frågeställningar:

- Riskidentifiering: Vad kan inträffa?
- Frekvensberäkningar: Hur ofta kan det inträffa?
- Konsekvensberäkningar: Vad blir konsekvensen av det inträffade?
- Riskuppskattning: Hur stor är risken?
- Riskvärdering: Är risken acceptabel?
- Riskreduktion: Rekommenderas åtgärder?

1.3 AVGRÄNSNINGAR

I riskbedömningen belyses risker förknippade med urspårning på järnväg samt transport av farligt gods på järnväg respektive väg. De risker som har beaktats är plötsligt inträffade skadehändelser (olyckor) med livshotande konsekvenser för tredje man, d.v.s. risker som påverkar personers liv och hälsa. Bedömningen beaktar inte påverkan på egendom, miljö eller arbetsmiljö, personskador som följd av påkörning eller kollision, långvarig exponering av buller och luftföroreningar samt elsäkerhet.

Resultatet av riskbedömningen gäller under angivna förutsättningar. Vid förändring av förutsättningarna behöver riskbedömningen uppdateras.

I detta skede genomförs en kvalitativ riskbedömning där två olika förslag till etablering av bostäder inom planområdet bedöms utifrån kvantitativt uppskattade risknivåer ur tidigare genomförda projekt i Karlskoga. Inga nya beräkningar genomförs i nuläget. Resultatet av denna riskbedömning bör därmed endast betraktas som en tydlig indikation på de förväntade risknivåerna inom planområdet. Detaljerade beräkningar för den specifika platsen kan komma att genomföras vid senare skede.

1.4 STYRANDE DOKUMENT

I detta avsnitt redogörs för de dokument som huvudsakligen varit styrande i framtagandet och utformningen av riskbedömningen.

1.4.1 Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen (2010:900) ställer krav på att bebyggelse lokaliseras till för ändamålet lämplig plats med syfte att säkerställa en god miljö för brukare och omgivning.

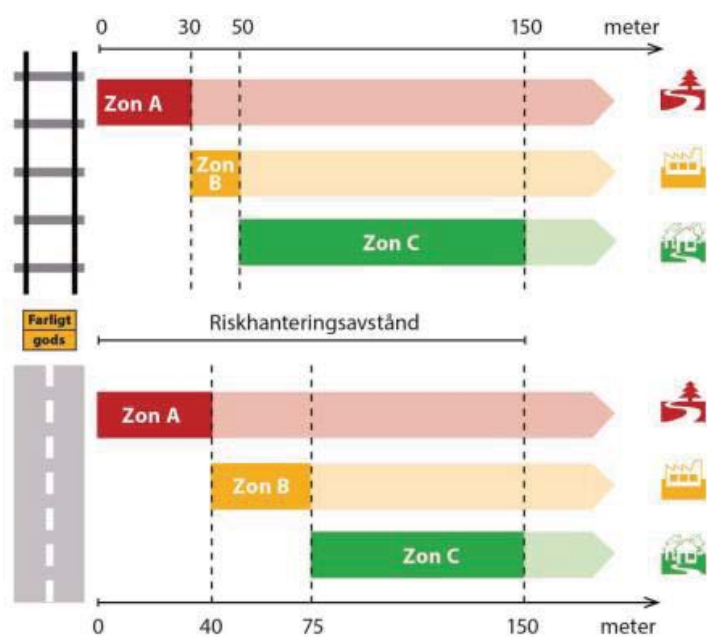
Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till [...] människors hälsa och säkerhet, ... (PBL 2010:900. 2 kap. 5§)

Vid planläggning och i ärenden om bygglov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till [...] skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser, ... (PBL 2010:900. 2 kap. 6§)

1.4.2 Riktlinjer

Länsstyrelsen i Örebro län har inte tagit fram några egna rekommendationer eller riktlinjer på lokal nivå utan hänvisar till Länsstyrelsen i Stockholms dokument *Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods* [1], vilket kommer att användas i detta projekt. [2]

Riktlinjen tydliggör hur Länsstyrelsen i Stockholms län bedömer risker vid granskning av detaljplaner och översiktsplaner. Länsstyrelsen i Stockholms län anser att riskerna ska beaktas vid framtagande av detaljplaner inom 150 meter från väg och järnväg där det transporteras farligt gods. I Figur 1 presenteras rekommenderade skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning. Länsstyrelsen anser att kommunen bör lokalisera bebyggelse enligt dessa rekommendationer för att uppnå en god samhällsplanering. För det fall det inte är möjligt att uppnå rekommenderade avstånd anges även de skyddsavstånd och skyddsåtgärder som Länsstyrelsen anser vara ett minimum för att uppfylla kraven i PBL.



Rekommenderad markanvändning inom respektive zon

Zon A	Zon B	Zon C
G – drivmedelsförsörjning (obemannad)	E – tekniska anläggningar	B – bostäder
L – odling och djurhållning	G – drivmedelsförsörjning (bemannad)	C – centrum
P – parkering (ytparkering)	J – industri	D – vård
T – trafik	K – kontor	H – detaljhandel
	N – friluftsliv och camping	O – tillfällig vistelse
	P – parkering (övrig parkering)	R – besöksanläggningar
	Z – verksamheter	S – skola

Figur 1. Rekommenderade skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning. Avstånden mäts från den närmaste vägkanten respektive närmaste spårmit.

1.5 SAMRÅD

Samråd gällande tillämpade riktlinjer har genomförts med länsstyrelsen i Örebro län [2].

1.6 UNDERLAGSMATERIAL

Arbetet baseras på följande underlag:

- A-01, Skissförslag Kv. Varfågeln 1, Situationsplan 2, 2019-01-29, Villa Arkitektur. [3]
- A1-1, Markanvisning, Situationsplan, Idéskiss 2018-11-12, Roof Arkitekter AB. [4]
- Ortofoto, Varfågeln.
- Stadsliv och bekvämlighet i Karlskoga, Presentation 2018-12-03, Urban Village. [5]
- Kartunderlag över planområdet via verktyg på Hitta.se.
- Tidigare projekt (Centrumstråket Katrinedal-Loviselund [6], Kv. Stören 5 [7], Bofors 1:29 [8], Bofors 1:68 [9]).

1.7 INTERNKONTROLL

Rapporten är utförd av Emelie Laurin (Brandingenjör och Civilingenjör Riskhantering). I enlighet med WSP:s miljö- och kvalitetsledningssystem, certifierat enligt ISO 9001, omfattas denna handling av krav på internkontroll. Detta innebär bland annat att en från projektet fristående person granskar förutsättningar och resultat i rapporten. Ansvarig för denna granskning har varit Henrik Selin (Civilingenjör Riskhantering och ekosystemteknik).

1.8 REVIDERINGAR

Detta dokument utgör en första version av rapporten och innehåller därmed inga revideringar.

2 BESKRIVNINGAR

I detta kapitel ges först en översiktlig beskrivning av planområdet med omgivning i syfte att tydliggöra de förutsättningar och konfliktpunkter som utgör grund för bedömningen. Vidare beskrivs de bägge etableringsförslagen. Slutligen lämnas en kort sammanfattning av de tidigare projekt vars resultat används som indata i den kvalitativa bedömningen av Varfågeln 1.

2.1 OMGIVNING

Det aktuella planområdet är beläget centralt i Karlskoga. Kv. Varfågeln 1 ligger i direkt anslutning till E18, som också utgör en naturlig avgränsning åt norr. Vidare avgränsas Kv. Varfågeln 1 av Skolgatan i öster, Pärlgatan i söder samt några byggnader som tillhör Karlskoga kulturskola och en förskola i väster. Söder om E18 består omgivande bebyggelse i huvudsak av bostäder. Norr om E18 löper järnvägen och norr om järnvägen finns i huvudsak centrumbebyggelse.

Enligt Bergslagens Räddningstjänsts *Handlingsprogram för förebyggande och räddningstjänst* utgörs huvudriskerna i Karlskoga kommun av tillverkning och transporter av kemikalier och sprängämnen inom Björkbornsområdet (drygt 2 km från planområdet). Inom kommunen finns sju stycken Sevesoanläggningar varav sex stycken tillhör den högre kravnivån [10]. Ingen av Sevesoanläggningarna ligger i närheten av det berörda planområdet. Transporter till och från dessa verksamheter kan dock förväntas passera på farligt gods-lederna förbi planområdet.



Figur 2. Kv. Varfågeln 1 visas med röd skugga, E18 visas med grön heldragen linje, järnvägen visas med svart streckad linje.

2.2 PLANOMRÅDET

Planområdet består i dagsläget i huvudsak av en parkeringsplats med mindre grönytor i den norra delen. Mellan planområdet och E18 löper en gång- och cykelväg som även går under E18 i en tunnel i höjd med planområdets nordvästra hörn. Planområdet ligger cirka 2 meter lägre än E18 och E18 i sin tur ligger lägre än järnvägen som går uppe på en förhöjd banvall.

I nedanstående avsnitt beskrivs respektive planförslag översiktligt.

2.2.1 Radhus

Det första förslaget innefattar 14 stycken radhus fördelade på fyra stycken radhuslängor lokaliserade enligt Figur 3 nedan. Enligt planförslaget är varje radhus avsett för upp till 3 personer, vilket ger en personbelastning på 40-45 personer inom planområdet. Utöver radhusen innehåller planförslaget grönytor, en mindre lekplats samt 22 stycken parkeringsplatser. Huvuddelen av parkeringsplatserna är lokaliserade i planområdets norra del, mot E18. I anslutning till parkeringsplatserna föreslås en miljöbod.

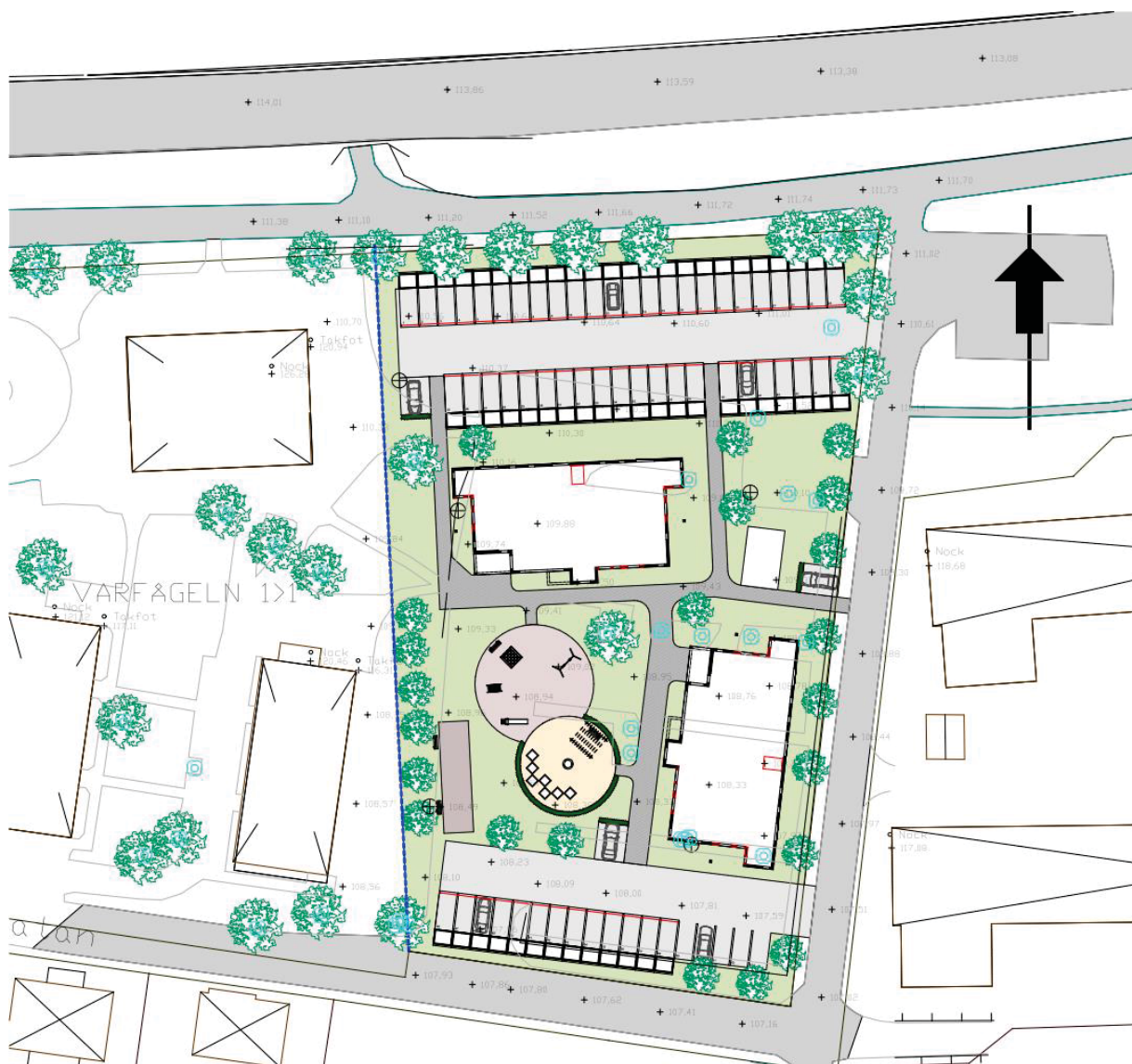
Kortaste avstånd mellan radhusens fasad och E18 uppskattas till cirka 45 meter. Kortaste avstånd mellan radhusens fasad och järnvägen uppskattas till cirka 100 meter.



Figur 3. Planförslag med radhuslängor.

2.2.2 Flerfamiljshus

Det andra planförslaget omfattar två stycken flerfamiljshus med totalt 54 lägenheter, se Figur 4 nedan. Förslaget riktar sig primärt till boende i gruppen medelålders eller äldre par, vilket gör att personbelastningen uppskattas till drygt 100 personer inom planområdet. Utöver bostadshusen omfattar planförslaget carportlängor med förråd längs med fastighetens norra och södra perimeter och grönytor samt ytor anpassade för utevistelse (utegym, boule, odling, grillplats etc.) mellan husen. Det planeras även för en mindre centralt placerad återvinningsbyggnad.



Figur 4. Planförslag med flerfamiljshus.

Kortaste avstånd mellan fasad på bostadshus och E18 uppskattas till cirka 45 meter. Kortaste avstånd mellan fasad på bostadshus och järnvägen uppskattas till cirka 100 meter.

2.3 INFRASTRUKTUR

I nedanstående stycken beskrivs de bägge transportlederna för farligt gods. Det bör särskilt noteras att de kvantitativa parametrar som presenteras är från tidigare genomförda projekt.

2.3.1 E18

E18 passerar genom centrala Karlskoga i öst-västlig riktning och löper i princip parallellt med planområdet. E18 är en primär transportled för farligt gods [11] vilket innebär att den är en del av det rekommenderade vägnätet för transport av farligt gods och används för genomfartstrafik. På en primär transportled förväntas stora mängder samt förekomst av samtliga klasser av farligt gods. Vägen har två körfält i respektive riktning som åtskiljs av ett mitträcke. Längs vägkanten mot planområdet finns ett avakningskydd som utifrån bildstudier bedöms vara dimensionerat för att fånga upp personbil (dvs. inte tunga fordon). Hastigheten på den berörda vägsträckan är 60 km/h. Se E18:s placering i relation till planområdet i Figur 2.

2.3.2 Järnvägen

Järnvägen mellan Strömtorp och Ervalla passerar genom centrala Karlskoga, som ligger på bandelen mellan Strömtorp och Bofors. Järnvägen genom Karlskoga är enkelspårig, inte elektrifierad och trafikerades enbart av godståg och tjänstetåg¹. Se järnvägens placering i relation till planområdet i Figur 2.

2.4 BEFOLKNING OCH PERSONTÄTHET

År 2016 hade Karlskoga tätort en persontäthet på 1364 personer/km², vilket enbart är marginellt högre än år 2015. Tidigare mätningar har visat att befolkningstätheten har legat stabilt kring mellan cirka 1000 till 1100 personer/km². De senaste mätningarna tyder dock på en något ökande befolkningstäthet i Karlskoga tätort och därför har persontäthetens inverkan på resultatet undersökts närmare i känslighetsanalyser i tidigare genomförda projekt.

Oavsett vilket planförslag som väljs så kommer de boende inom Kv. Varfågeln 1 att bidra till en ökad persontäthet på lokal nivå, främst under nattetid. Ökningen bedöms dock inte vara så stor att den ger något nämnvärt utslag i samhällsrisikberäkningarna.

2.5 TIDIGARE GENOMFÖRDA PROJEKT

I nedanstående stycken lämnas kortfattade beskrivningar av de fyra referensprojekt från vilka resultaten används i denna riskbedömning.

2.5.1 Centrumstråket Katrinedal-Loviselund

WSP har gjort en riskbedömning i samband med upprättande av detaljplan för centrumstråket Katrinedal-Loviselund (till Boåsvägen). Det berörda planområdet består av Kv. Spoven, Kv. Tranan samt Kv. Vildgåsen och utgör ett delområde i det större projektet Centrumstråket. Söder om och parallellt med planområdet löper två transportleder för farligt gods: järnvägen respektive E18. Riskbedömningen är gjord utifrån nuläge (år 2015) samt utifrån horisontår 2040.

¹ Tjänstetåg är tåg som inte transporterar betalande resenärer eller gods. Exempel på vanligt förekommande tjänstetåg är tågsätt som behöver flyttas från en station till en annan. Det kan också vara ensamma lok eller transporter i samband med banarbeten etc. För beräkningarna antas att alla tjänstetågen är godståg.

2.5.2 Rosendal norra

WSP har gjort en riskbedömning för en ny etablering inom fastigheten Bofors 1:68 m.fl.. Riskbedömningen utgör underlag för byggrättens omfattning och krav på åtgärder inom planområdet. Söder om och i direkt anslutning till planområdet löper E18. Riskbedömningen är gjord utifrån nuläge (år 2015) men har känslighetsanalyserats utifrån horisontår 2040

2.5.3 Nobel biocare

WSP har av Nobel Biocare AB fått i uppdrag att göra en riskbedömning i samband med upprättande av detaljplan för fastigheten Bofors 1:29. Detaljplanen upprättas i samband med den expansion som Nobel Biocare AB vill genomföra inom den befintliga verksamheten. Fastigheten ligger parallellt med och i direkt anslutning till E18.

2.5.4 Stören 5

WSP har gjort en riskbedömning i samband med upprättande av detaljplan för Kv. Stören 5. Detaljplanen ligger till grund för den etablering som Lidl vill genomföra med en ny butik på fastigheten. Norr om och i direkt anslutning till planområdet löper E18.

3 RISKIDENTIFIERING

I detta kapitel redovisas riskidentifieringen. Riskidentifieringen innebär en systematisk genomgång av de riskkällor som förekommer i samband med järnvägstrafik och transport av farligt gods på järnväg respektive med transport av farligt gods på väg, för att klargöra vilka olyckor som kan inträffa.

Nedan beskrivs järnvägen respektive E18 övergripande, för mer detaljerad information hänvisas till de tidigare genomförda projekten [6] [7] [8] [9]. Ytterligare riskkällor som berör det aktuella planområdet (ligger inom 150 meter) har inte identifierats.

3.1 JÄRNVÄGEN

De risker som identifierats kan komma att påverka omgivningen negativt är:

- Mekanisk påverkan i samband med urspårning.
- Olycka vid transport av farligt gods på järnväg.

3.1.1 Urspårning

Den dominerande risken med avseende på sannolikhet (bortsett från påkörning av person) i anslutning till järnväg är urspårning. Konsekvenserna till följd av urspårning kan omfatta att människor förolyckas, antingen utomhus eller i intilliggande byggnader som påverkas av händelsen.

Alla urspårningar leder inte till negativa konsekvenser för omgivningen. Konsekvenserna av en urspårning är direkt beroende av hur långt ifrån spåret som tåget hamnar. Urspårningar bedöms generellt ha ett konsekvensområde (med avseende på mekaniska skador) på maximalt cirka 30 meter från spåret, vilket är det avstånd som urspårade vagnar i de flesta fall hamnar inom [12].

3.1.2 Transport av farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för farliga ämnen och produkter som har sådana egenskaper att de kan skada människor, miljö och egendom om de inte hanteras rätt under transport. Farligt gods på järnväg delas in i nio olika klasser enligt det så kallade RID-systemet, som baseras på den dominerande risken som finns med att transportera ett visst ämne eller produkt.

Vid beräkningar av sannolikhet för och konsekvens av en olycka på järnväg utgör antal och typ av tågtransporter per år viktiga ingångsvärden. För att bedöma sannolikheten för och konsekvensen av en olycka där farligt gods är inblandat krävs en skattning av vilken andel av godstrafiken som utgörs av farligt gods, samt vilken fördelning mellan de olika godsklasserna som föreligger.

Som tidigare beskrivits trafikeras den berörda järnvägssträckan enbart av godståg och tjänstetåg. Enligt trafikverkets statistikavdelning finns det inga transporter av farligt gods registrerade på järnvägen förbi planområdet under åren 2015-2016. Siffror från tidigare år är enligt uppgift att betrakta som osäkra då det är en bana med manuell klarering.

Enligt uppgifter tillhandahållna av Karlskoga kommun sker dock farligt gods-transporter på berörd järnvägssträcka i form av leveranser till lokala verksamheter. Majoriteten av farligt gods-transporterna utgörs av frätande ämnen (RID-klass 8) men även någon enstaka transport av RID-klass 1.1 kan förekomma [13] [14].

3.2 TRANSPORT AV FARLIGT GODS PÅ E18

E18 passerar genom centrala Karlskoga i öst-västlig riktning och löper i princip parallellt med det aktuella planområdet. E18 är en primär transportled för farligt gods. Årsdygnmedeltrafik (ÅDT) kan vara upp till 20000 fordon (sammanlagt i båda körriktningarna), där drygt 10 % utgörs av lastbilar². [6]

Sett till all godstrafik på väg inom Sverige utgjordes cirka 2,5 % av lastbilstransporterna av farligt gods under åren 2009-2015 [15]. Utifrån bedömning av vilka konsekvenser som kan uppstå vid olycka med farligt gods bedöms följande farligt gods-klasser vara relevanta för riskbedömningen:

- Farligt gods-olycka med explosiva ämnen (klass 1).
- Farligt gods-olycka med gas (klass 2). Delas upp i brandfarlig gas (2.1) och giftig gas (2.3).
- Farligt gods-olycka med brandfarlig vätska (klass 3).
- Farligt gods-olycka med oxiderande ämnen och organiska peroxider (klass 5).

Övriga klasser transporteras i begränsad mängd, eller bedöms inte ge signifikanta konsekvenser förutom i olycksfordonets omedelbara närhet. Då det saknas tillförlitlig statistik gällande fördelning mellan förekommande farligt gods-klasser på lokal nivå används det nationella snittet.

² Dessa siffror är hämtade från *Övergripande riskbedömning farligt gods, Centrumstråket Katrinedal-Loviselund* som är det tidigare uppdrag som geografiskt ligger närmast Kv. Varfågeln 1.

4 RISKUPPSKATTNING OCH RISKVÄRDERING

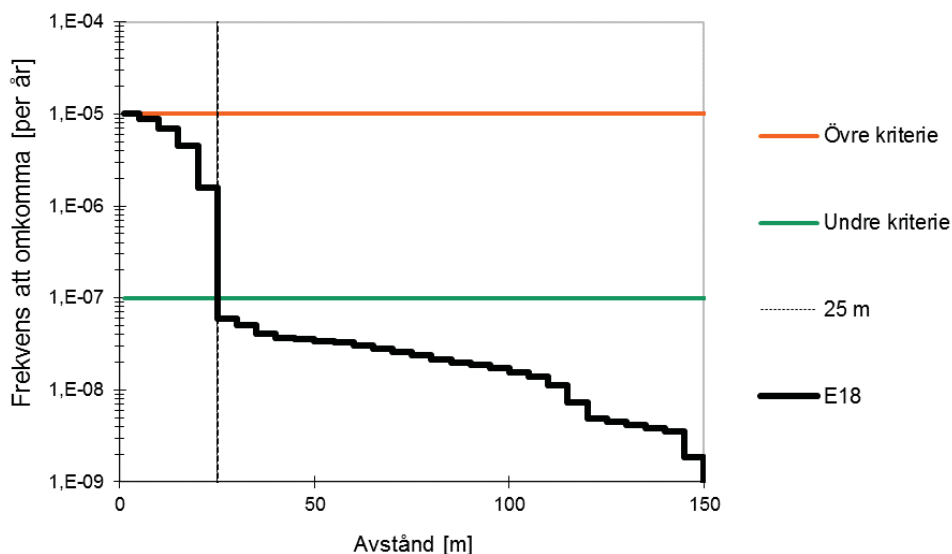
I detta kapitel redovisas den uppskattade individrisknivån och samhällsrisknivån för planområdet med avseende på identifierade riskscenarier förknippade med farligt gods-transporter på väg och järnväg samt med järnvägstrafik i allmänhet.

Individrisknivån och samhällsrisknivån som presenteras nedan är hämtade från uppdraget Centrumstråket Katrinedal-Loviselund [6]. Detta projekt är det enda av referensprojekten som beaktar både järnvägen och E18. Dessutom utgår detta projekt från horisontår 2040 redan i grundberäkningarna, vilket bedöms ge konservativa resultat jämfört med övriga projekt som räknar på nuläget. Resultaten från de övriga tre referensprojekten (Kv. Stören 5 [7], Bofors 1:29 [8] samt Bofors 1:68 [9]) har dock studerats för att säkerställa att resultaten nedan ger en tydlig indikation på risknivåerna på Kv. Varfågeln 1.

4.1 E18

För uppskattning av risknivån har årsmedeldygnstrafik (ÅDT), vägkvalitet, hastighetsbegränsning etc. använts som indata. Med hjälp av Räddningsverkets (nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) skrift *Farligt gods – riskbedömning vid transport* [16] beräknas frekvensen för att en trafikolycka, med eller utan farligt gods, inträffar på aktuellt vägavsnitt. För beräkning av frekvenser/sannolikheter samt konsekvenser för respektive skadescenario hänvisas till tidigare genomförda uppdrag.

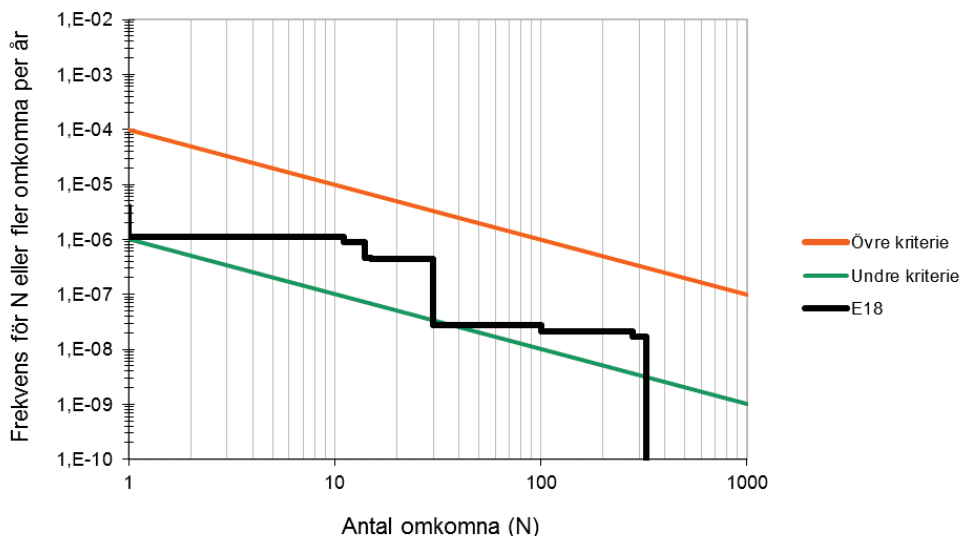
4.1.1 Individrisk med avseende på E18



Figur 5. Individrisknivå med avseende på farligt gods-transporter på E18 horisontår 2040.

I Figur 5 ovan illustreras den individrisknivå som farligt gods-transporterna på E18 genererar för omgivningen horisontår 2040. Beräkningarna indikerar att individrisknivån är oacceptabel upp till 5 meter från vägen, samt ligger högt inom ALARP-området upp till 25 meter från vägen. Efter 25 meter sjunker individrisknivån kraftigt och ligger därefter inom acceptabla nivåer. [6] I övriga studerade projekt har individrisknivån uppskattats till att ligga högt inom ALARP-området upp till 27-meter från vägen och därefter sjunka kraftigt till acceptabla nivåer bortom 27 meter.

4.1.2 Samhällsrisk med avseende på E18



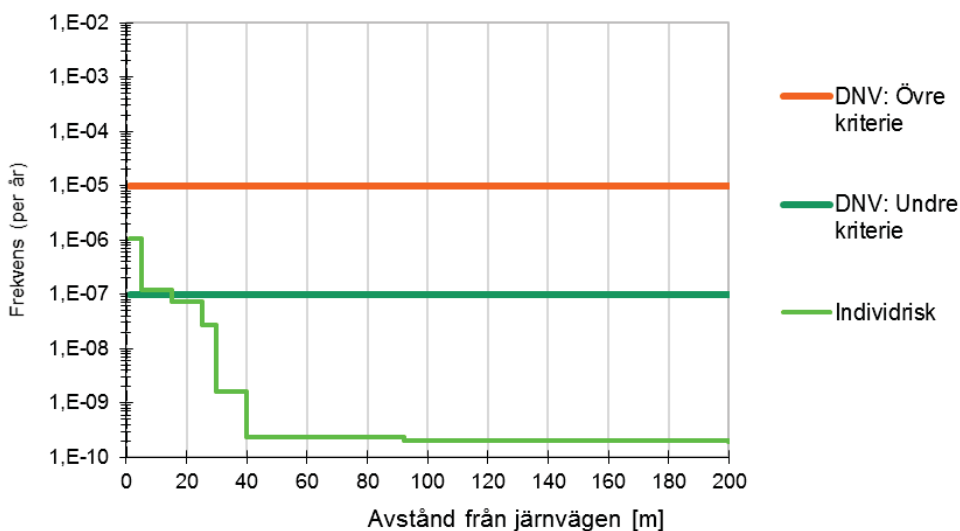
Figur 6. Samhällsriskenivå med avseende på farligt gods-transporter på E18 horisontår 2040.

I Figur 6 ovan illustreras den samhällsriskenivå som farligt gods-transporterna på E18 genererar för omgivningen horisontår 2040. Beräkningarna indikerar att samhällsriskenivån ligger i mitten av ALARP-området. [6] I övriga studerade projekt ligger samhällsriskenivån lägre.

4.2 JÄRNVÄGEN

Med hjälp av Banverkets (nuvarande Trafikverket) rapport *Modell för skattning av sannolikheten för järnvägsolyckor som drabbar omgivningen* [17] beräknas frekvensen för att en järnvägsolycka, med eller utan farligt gods, inträffar på den aktuella sträckningen. För beräkning av frekvenser/sannolikheter samt konsekvenser för respektive skadescenario hänvisas till tidigare genomförda uppdrag.

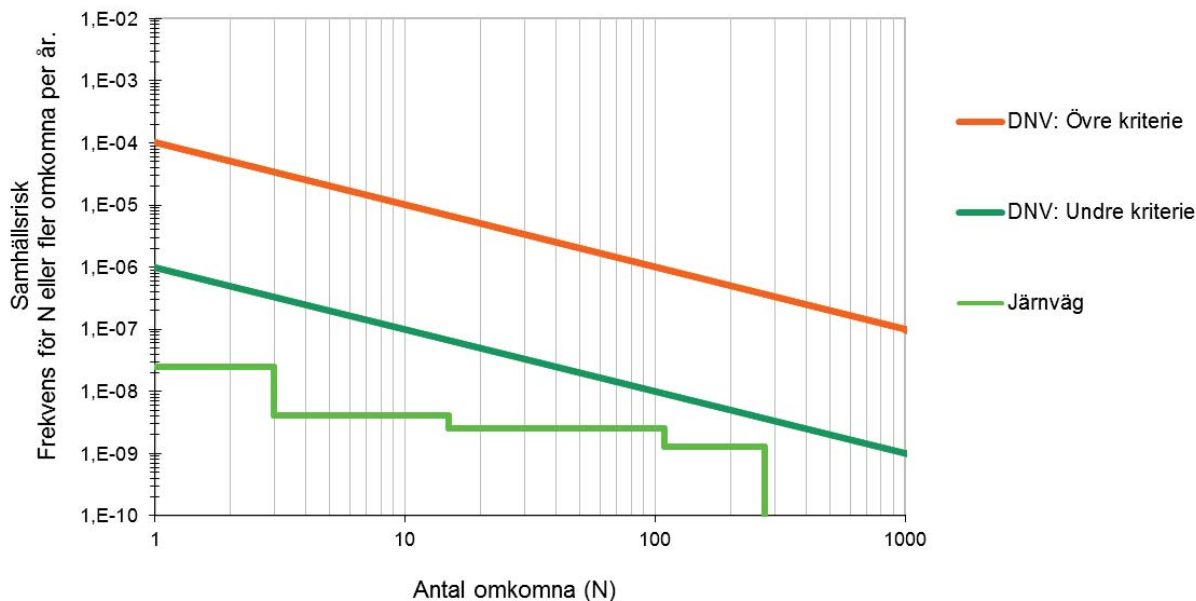
4.2.1 Individrisk med avseende på järnvägen



Figur 7. Individriskenivå med avseende på järnvägstrafik (farligt gods-transporter och urspärning).

I Figur 7 ovan illustreras den individrisknivå som järnvägstrafiken genererar för omgivningen. Beräkningarna indikerar att individrisknivån ligger i mitten av ALARP-området upp till 5 meter från järnvägen. Efter 5 meter sjunker individrisknivån kraftigt och ligger lågt inom ALARP-området fram till 18 meter från spåret då individrisknivån blir acceptabel.

4.2.2 Samhällsrisk med avseende på järnvägen



Figur 8. Samhällsrisksnivå med avseende på järnvägstrafik (farligt gods-transporter och urspårning) vid en bebyggelsefri zon på 30 meter från spåret.

I Figur 8 ovan illustreras den samhällsrisksnivå som järnvägstrafik (farligt gods-transporter och urspårning) genererar. Beräkningarna indikerar att samhällsrisksnivån ligger helt inom acceptabla nivåer om en bebyggelsefri zon på 30 meter från spåret upprätthålls.

4.2.3 Känslighetsanalys

För att verifiera hur stor inverkan gjorda antaganden har på resultatet av beräkningarna har känslighetsanalyser genomförts i tidigare projekt. Detta för att ta höjd för osäkerheter i det statistiska underlaget samt för eventuella framtida förändringar i trafiken och befolkningen.

Känslighetsanalyserna indikerar att både individrisken och samhällsrisken är relativt robusta mot de i sammanhanget konservativa förändringar i indata som görs.

5 RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER

Om risknivån bedöms som ej acceptabel ska riskreducerande åtgärder identifieras och föreslås. Exempel på vanligt förekommande riskreducerande åtgärder anges i Boverkets och Räddningsverkets (nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) rapport *Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner* [18], vilken är lämplig att använda som utgångspunkt. Åtgärder redovisas som kan eliminera eller begränsa effekterna av de identifierade scenarier som bedöms ge störst bidrag till risknivån utifrån de lokala förutsättningarna.

De åtgärder som bedöms lämpliga att genomföra givet projektets förutsättningar och uppskattade risknivåer presenteras och diskuteras nedan. Observera att avsnittet utgör ett diskussions- och beslutsunderlag för vidare planering och således inte har formulerats som konkreta planbestämmelser.

Resultatet av den kvantitativa analysen visar att individrisken sannolikt ligger högt inom ALARP-området i direkt anslutning till vägen och inom ALARP-områdets övre halva upp till cirka 27 meter från vägen. Bortom 27 meter från vägen ligger individrisken troligtvis på acceptabla nivåer. Samhällsrisken ligger upp till mitten av ALARP-området. Dessa resultat utgår endast från risknivåerna som uppskattats utifrån E18. Risknivåerna som uppskattats utifrån järnvägen bedöms inte ge något signifikant bidrag till den totala riskbilden inom Kv. Varfågeln 1. Se vidare diskussion i Kapitel 6.

5.1 REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER UTIFRÅN LÄNSSTYRELSENS RIKTLINJER

För rekommenderade transportleder för transport av farligt gods anser Länsstyrelsen att det ska finnas ett bebyggelsefritt avstånd och särskilda skyddsåtgärder *oavsett* vad riskbedömningen kommer fram till. Syftet med en riskbedömning blir därmed att utreda om planförslaget är lämpligt och vad som kan behövas för att uppnå en acceptabel risknivå utöver dessa skyddsavstånd och skyddsåtgärder. Länsstyrelsen bedömer att de skyddsavstånd och skyddsåtgärder som presenteras nedan utgör ett minimum för att uppfylla kraven i PBL.

Det ska finnas ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 25 meter (avståndet räknas från vägkant respektive från spårmit) intill primära transportleder. Inom 30 meter ska följande åtgärder säkerställas, genom planbestämmelser, för markanvändning bostäder (B):

- Fasader ska utföras i obrännbart material alternativt lägst brandteknisk klass EI30. Fönster utförs i lägst klass EW 30.
- Friskluftsintag ska riktas bort från vägen.
- Det ska vara möjligt att utrymma bort från vägen på ett säkert sätt.

5.2 REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER

I nedanstående stycken beskrivs rekommenderade riskreducerande åtgärder utifrån Länsstyrelsens riktlinjer samt utifrån resultatet av riskbedömningen. Samtliga åtgärder är inte lämpliga att reglera i en detaljplan, utan beaktas först i senare skede. Där inget annat nämns nedan, anses åtgärderna, enligt Boverkets skrift, vara lämpliga att reglera i detaljplan.

5.2.1 Skyddsavstånd

Åtgärden innebär att skyddsvärt objekt inte får placeras inom ett visst avstånd från en riskkälla. Skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd har hög tillförlitlighet och fungerar oberoende av andra åtgärder.

Oavsett vilket av de bägge förslagen som väljs så är avstånd mellan fasad på bostadshus och E18 cirka 45 meter. Kortaste avstånd mellan fasad på bostadshus och järnvägen uppskattas till cirka 100 meter. Dessa avstånd överskrider därmed Länsstyrelsens krav på minsta avstånd med god marginal.

I förslaget med radhuslängor uppskattas hela planområdet ligga precis bortom 30 meter från E18, medan i förslaget med flerfamiljshus uppskattas den nordligaste carportlängan ligga inom 30 meter (som närmst knappt 20 meter) från E18. WSP bedömer inte att varken carport eller förråd utgör stadigvarande vistelse och att de därmed kan placeras enligt förslaget. Placeringen innebär dessutom en positiv barriäreffekt mot planområdet, se vidare i Stycke 5.2.3.

WSP rekommenderar att de i planförslagen uppritade skyddsavstånden på 45 meter mellan E18 och bostadshusens fasader bibehålls med hänvisning till att samhällsrisken ligger inom ALARP-området. Om planerna önskas omarbetas med kortare skyddsavstånd som resultat bör detta göras i samråd med riskhanteringskonsult.

5.2.2 Dike

Dike anordnas med syfte att samla upp utsläpp. Åtgärden kan reducera konsekvensen av pölbrand, eftersom diket samlar upp vätskeutsläpp.

I detta fall finns det troligtvis ett mindre dike mellan gångvägen och slänten upp mot E18. Ett dike här kan verka konsekvensreducerande genom att samla upp vätskeutsläpp vid olycka där olycksfordonet sprungit läck men är kvar uppe på E18. Med hänvisning till att samhällsrisken ligger inom ALARP-området rekommenderar WSP att diket volym utreds för att avgöra dess uppsamlade kapacitet, vid behov kan diket utvidgas.

5.2.3 Barriär

Med barriär avses olika typer av fysiska avgränsningar mellan farligt gods-leder och planområden. Exempel på vanligt förekommande barriärer är avåkningsskydd, mur, vall, plank och liknande. Funktionen varierar med typen av barriär.

I detta fall är E18 i höjd med planområdet försett med ett avåkningsskydd som bedöms vara dimensionerat för att fånga upp personbilar. Detta innebär att det befintliga vägräcket eventuellt kommer att verka dämpande vid lätta avåkningar även med tunga fordon, men att detta inte går att verifiera. Baserat på de uppskattade risknivåerna, de befintliga skyddsavstånden samt övriga föreslagna riskreducerande åtgärder bedömer WSP inte att det är skäligt att införa ett högkapacitetsskyddsräcke.

De föreslagna carportlängorna i förslaget med flerfamiljshusen kan ge en viss barriäreffekt för människor som befinner sig utomhus genom att verka avskärmande vid exempelvis brand eller explosion. Detsamma gäller för en eventuell bullervall enligt förslaget med radhusen. WSP rekommenderar att dessa åtgärder genomförs (beroende på valt planförslag) med hänvisning till att samhällsrisken ligger inom ALARP-området.

5.2.4 Disposition av byggnad

Åtgärden innebär disposition av lokaler i en byggnad för att uppnå ett skydd mot olyckor.

I detta fall rekommenderar WSP att byggnader planeras så att utrymning kan ske bort från E18, med hänvisning till att samhällsriskerna ligger inom ALARP-området. I de fall utrymning inte är möjlig i fasad som vetter bort från vägen ska utrymmande alltid kunna röra sig i riktning bort från vägen direkt utanför byggnaden.

5.2.5 Placering av friskluftsintag

Åtgärden innebär att friskluftsintag placeras högt på oexponerad sida, vanligen bort från riskkällan. Syftet med åtgärden är att minska den mängd gas som kommer in i byggnaden via ventilationssystemet. Åtgärden minskar konsekvensen för personer som vistas inomhus vid utsläpp av brandgaser och andra giftiga gaser. Åtgärdens effekt minskar om det finns andra öppningar i fasad, som fönster och dörrar. Åtgärden kan vara lämplig att reglera i detaljplan om den är projekthanpassad.

WSP bedömer att alla friskluftsintag på de berörda byggnaderna ska riktas bort från E18, med hänvisning till att samhällsriskerna ligger inom ALARP-området.

5.2.6 Byggnadstekniskt brandskydd

Åtgärden innebär att ytterväggar, tak, fasad och/eller fönster utformas på ett sätt som reducerar konsekvensen i händelse av brandpåverkan till följd av pölbrand och/eller jetflamma.

Obrännbara fasadmaterier och takyttskikt kan användas för att försvåra brandspridning till byggnaden, men innebär inte explicit att brand- eller brandgasspridning in i byggnaden till följd av ledning eller otätheter förhindras. Brandtekniskt klassade ytterväggar och fönster kan användas som komplement till obrännbara fasadmaterier för att förhindra brand- och brandgasspridning till inomhusmiljön.

Med tanke på de uppskattade risknivåerna i relation till de föreslagna avstånden till E18 bedömer WSP inte att det är skäligt att kräva brandklassade fasader. Däremot kan fasader som vetter mot vägen utföras i obrännbara material, med hänvisning till att samhällsriskerna ligger inom ALARP-området.

5.2.7 Disposition av planområde

För att begränsa antalet personer som kan påverkas direkt vid en olycka ska ytor närmast E18 utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Parkeringsplatser, carportlängor och förråd godtas. I förslaget med flerfamiljshusen är ytor designade för utevistelse (grillplats, boule, odling, utegym etc.) lokaliserade på innegården och därmed avskärmade från E18. Detta blir inte fallet med radhusområdet, där grönytor och lekplats istället är oskyddade från exponering vid olycka på E18.

5.3 SAMMANFATTNING REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER

Då bostadshusen i de bägge planförslagen ligger väl bortom 30 meter från E18 finns inga förbestämda krav på riskreducerande åtgärder i Länsstyrelsens riktlinjer. Riskreducerande åtgärder ska istället väljas utifrån uppskattade risknivåer. Här bör särskilt påpekas att individrisknivån och samhällsrisknivån är uppskattade utifrån tidigare genomförda projekt i Karlskoga. De bedöms ge en god indikation på risknivåerna för det aktuella planområdet och bedöms utgöra ett tillförlitligt beslutsunderlag för nuvarande skede. Inför den fortsatta planeringen kommer den omedelbara närheten till farligt gods-led ställa krav på en kompletterande kvantitativ riskbedömning för att uppfylla kraven på beaktande av risk och säkerhet enligt Plan och bygglagen, samt de krav Länsstyrelsen ställt vid liknande avstånd till farligt gods-leder.

Utifrån Länsstyrelsens riktlinjer, resultatet av riskbedömningen, de aktuella planförslagen samt att statistiken indikerar att den dominerande farligt gods-klassen vid vägtransport utgörs av brandfarlig vätska, bedömer WSP att följande riskreducerande åtgärder kan komma att bli aktuella. Åtgärderna delas in i *troliga åtgärder* (åtgärden kommer troligtvis att vara ett krav) respektive *rekommenderade åtgärder* (kostnadseffektiv åtgärd som rekommenderas med hänvisning till att samhällsrisken ligger inom ALARP-området).

Troliga åtgärder:

- Bibehållna skyddsavstånd till fasad.
- Bibehålla föreslagna placering av carportlänga respektive bullervall.
- Byggnader och dess omedelbara omgivning utformas så att utrymning kan ske bort från E18.
- Friskluftsintag riktas bort från E18.
- Ytor mellan fasad och E18 utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande/längre vistelse. Om förslaget med radhusområde väljs bör skydd av grönytor och lekplats övervägas i samråd med riskhanteringskonsult.

Rekommenderade åtgärder:

- Dike.
- Ytterväggar som vetter mot E18 utformas i obrännbart material.

6 DISKUSSION

Som beskrivs i Kapitel 1 är syftet med denna riskbedömning att lämna ett förhandsbesked gällande risknivåer inom berört planområde med målet att översiktligt bedöma lämpligheten med planerad markanvändning utifrån riskpåverkan. I detta ingår att efter behov ge förslag på åtgärder som kan komma att bli aktuella för det berörda planområdet.

I överenskommelse med beställaren har inga nya beräkningar genomförts för aktuellt planområde i detta skede. I stället har resultat från tidigare genomförda projekt längs med E18 i Karlskoga studerats för att ge en indikation på vilka risknivåer som kan förväntas inom Kv. Varfågeln 1.

WSP bedömer att resultaten från de studerade tidigare genomförda projekten är tillräckligt tillförlitliga för att ge en god indikation på risknivåerna inom den berörda fastigheten. Detta bland annat för att hastigheten på E18 genom Karlskoga är i princip konstant och de erhållna resultaten tidigare har känslighetsanalyserats mot flertalet parametrar och visat sig vara relativt robusta. Det noteras dock en något större spridning i resultaten vad gäller samhällsrisk jämfört med individrisk.

För att säkerställa resultatet rekommenderar WSP att fullständiga och detaljerade beräkningar genomförs längre fram i projektet där bland annat ÅDT och persontäthet fastställs på lokal nivå. Beräkningarna bör även ta hänsyn till vägens bredd och antal körfält. I tidigare projekt har det konstaterats att detaljerad information kring farligt gods-transporter på väg saknas genom Karlskoga (med anledning av detta har istället nationell statistik tillämpats). WSP rekommenderar att det vid kommande detaljerade beräkningar undersöks om mer detaljerad information finns tillgänglig (exempelvis transporter till/från lokala avnämnares).

De uppskattade risknivåerna utifrån järnvägen är betydligt lägre än vad som normalt brukar vara fallet intill järnvägar. Detta beror främst på att trafikintensiteten på aktuell järnvägssträcka är så pass låg att urspårningsrisken får ett relativt litet genomslag i resultatet. Enligt uppgift är det endast godståg och tjänstetåg som trafikerar sträckan. Det råder dock delade meningar om huruvida det transporteras farligt gods bland godset på sträckan. WSP rekommenderar att detta utreds i samråd med kommunen vid kommande skeden av projektet. Resultatet av en sådan utredning kan sedan vara användbart även för kommande projekt.

Åtgärderna som föreslås och rekommenderas i Kapitel 5 baseras i huvudsak på att samhällsrisken bedöms ligga inom ALARP-området och att lämpliga och rimliga åtgärder därmed ska utredas och införas. De föreslagna åtgärderna bedöms vara rimliga och kostnadseffektiva utifrån uppskattade risknivåer samt antagandet att ADR klass 3 (brandfarliga vätskor) dominerar bland vägtransporter av farligt gods.

7 SLUTSATSER

Då bostadshusen i de bägge planförslagen ligger väl bortom 30 meter från E18 finns inga förbestämda krav på riskreducerande åtgärder i Länsstyrelsens riktlinjer. Riskreducerande åtgärder ska istället väljas utifrån uppskattade risknivåer. Här bör särskilt påpekas att individrisknivån och samhällsrisknivån är uppskattade utifrån tidigare genomförda projekt i Karlskoga. De bedöms ge en god indikation på risknivåerna för det aktuella planområdet och bedöms utgöra ett tillförlitligt beslutsunderlag för nuvarande skede. Inför den fortsatta planeringen kommer den omedelbara närheten till farligt gods-led ställa krav på en kompletterande kvantitativ riskbedömning för att uppfylla kraven på beaktande av risk och säkerhet enligt Plan och bygglagen, samt de krav Länsstyrelsen ställt vid liknande avstånd till farligt gods-leder.

Utifrån Länsstyrelsens riktlinjer, resultatet av riskbedömningen, de aktuella planförslagen samt att statistiken indikerar att den dominerande farligt gods-klassen vid vägtransport utgörs av brandfarlig vätska, bedömer WSP att följande riskreducerande åtgärder kan komma att bli aktuella. Åtgärderna delas in i *troliga åtgärder* (åtgärden kommer troligtvis att vara ett krav) respektive *rekommenderade åtgärder* (kostnadseffektiv åtgärd som rekommenderas med hänvisning till att samhällsriskerna ligger inom ALARP-området).

Troliga åtgärder:

- Bibehållna skyddsavstånd till fasad.
- Bibehålla föreslagna placering av carportlänga respektive bullervall.
- Byggnader och dess omedelbara omgivning utformas så att utrymning kan ske bort från E18.
- Friskluftsintag riktas bort från E18.
- Ytor mellan fasad och E18 utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande/längre vistelse. Om förslaget med radhusområde väljs bör skydd av grönytor och lekplats övervägas i samråd med riskhanteringskonsult.

Rekommenderade åtgärder:

- Dike.
- Ytterväggar som vetter mot E18 utformas i obrännbart material.

Sammanfattningsvis bedöms inget av de bägge planförslagen vara olämpligt ur riskhänseende. Oavsett vilket förslag som väljs så kommer dock riskreducerande åtgärder att vara aktuella. WSP bedömer att det kan krävas extra utredning för att få till bra och effektiva åtgärder för planförslaget med radhuslängorna (jämfört med planförslaget med flerfamiljshusen) men vill påpeka att detta inte per automatik gör förslaget mindre lämpligt ur riskhänseende.

BILAGA A. REFERENSER

- [1] Länsstyrelsen i Stockholms län, "Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, Fakta 2016:4," Länsstyrelsen i Stockholms län - Enheten för samhällsskydd och beredskap, Stockholm, 2016.
- [2] Camilla Lund, *Länsstyrelsen i Örebro län*, Information erhållen via mail 2019-02-06.
- [3] V. Arkitektur, *Skissförslag Kv. Varfågeln 1, Situationsplan 2*, 2019-01-29.
- [4] R. A. AB, *A1-1, Markanvisning, Situationsplan, Idéskiss 2018-11-12*.
- [5] U. Village, *Stadsliv och bekvämlighet i Karlskoga, Presentation 2018-12-03*.
- [6] WSP Brand & Risk, "Övergripande riskbedömning farligt gods, Centrumstråket Katrinedal-Loviselund," 2017-04-21.
- [7] WSP Brand & Risk, "Övergripande riskbedömning, Detaljplan Kv. Stören 5, Karlskoga," 2018-01-17.
- [8] WSP Brand & Risk, "Övergripande riskbedömning, Detaljplan Bofors 1:29, Karlskoga," 2018-01-30.
- [9] WSP Brand & Risk, "Övergripande riskbedömning, Detaljplan Bofors 1:68, Karlskoga," 2018-06-08.
- [10] "Handlingsprogram Bergslagens räddningstjänst – Förebyggande och räddningstjänst," Bergslagens räddningstjänst, [Online]. Available: http://www.brt.se/policys/handlingsplan/#Medlemskommunernas_riskbilder. [Använd 03 11 2017].
- [11] Trafikverket, "NVDB på webb, Version: 1.0.6.6," Trafikverket, 30 10 2017. [Online]. Available: <https://nvdb2012.trafikverket.se/>. [Använd 03 11 2017].
- [12] Länsstyrelsens i Stockholms län, "Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer," 2000.
- [13] Mats Johansson Säkerhetssamordnare på Karlskoga kommun, "Farligt gods-transporter på järnvägen mellan Bofors och Strömtorps station," Erhållen via e-post 2017-02-24.
- [14] Kristoffer Roden Bergslagens Räddningstjänst, "Farligt gods-transporter på järnvägen mellan Bofors och Strömtorps station.," Erhållen via e-post 2017-03-08.
- [15] TRAFKA, "Lastbilstrafik 2009-2015 Swedish national and international road goods transport," Trafikanalys, 2015.
- [16] Räddningsverket, *Farligt gods – riskbedömning vid transport*, Statens räddningsverk, 1996.
- [17] S. Fredén, "Modell för skattning av sannolikheten för järnvägsolyckor som drabbar omgivningen," Banverket, Borlänge, 2001.

[18] Räddningsverket och Boverket, *Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner - Vägledningsrapport 2006*, Statens Räddningsverk, Boverket, 2006.

[19] Länsstyrelsen i Skåne Län, *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM)*, 2007.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 36 500 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 3 700 medarbetare. www.wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

Handläggning av remiss

Datum	2020-07-01
Från	Karlskoga kommun, Mark- och planeringsavdelningen, Samhällsbyggnadsförvaltningen 13
Angående	Remiss – Förslag till detaljplan på samråd - Varfågel 1, del av med flera
Ansvarig handläggare	Fredrik Idevall
För förslag till yttrande/beredning av (styrelse/nämnd/utskott)	Samhällsbyggnadsnämnden
För tjänstemannayttrande	

Eftersom sista dag för svar på remissen är den **26 augusti** ska ärendet handläggas så att beslut kan fattas den **24 augusti** av samhällsbyggnadsnämnden.

Tidsplan för ärendets beredning

Stoptid den **6/8** klockan 12.00 inför TB den 10/8

Stoptid den **7/8** klockan 12.00 inför RB den 11/8

Då ska fullständigt material i ärendet vara klart och inlagt i Platina. Dessutom ska ärendet anmälas till Kristina Berglund och June Fors, Regionkansliet.

Delges via e-post till:

Berörd ordförande

Regionfullmäktiges presidium (endast revisionsrapporter)

Regionstyrelsens presidium (endast revisionsrapporter)

Strateg intern styrning och kontroll, ISK (endast revisionsrapporter)

Regionstyrelsens sekreterare

Regiondirektören

Samtliga stabschefer vid regionkansliet

Ansvarig handläggare

Sekreteraren i Tjänstemannaberedningen (TB)

Regionala utvecklingsdirektören (vid ärenden som omfattar regional utveckling)

9

Meddelande och delegationsbeslut samhällsbyggnadsnämnden 20RS2350

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Per Marcusson

Sammanträdesdatum
2020-08-24

FöredragningsPM
Dnr: 20RS2350

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Meddelande och delegationsbeslut samhällsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta meddelande och delegationsbesluten till protokollet.

Sammanfattning

20RS6045 – SIS, Hållbara städer och samhällen

20RS7208 - Detaljplan för Kungörande och granskning av järnvägsplan för anläggning av dubbelspår mellan Hallsberg - Stenkumla

20RS5331 - Remissvar - vägplan för ombyggnad av E20 Hallsberg-Örebro för elväg i Örebro och Kumla kommun

Meddelanden

Skrivelse från PRO Örebro län gällande förändringar i kollektivtrafiken

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 20200824 meddelande och delegationsbeslut

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)

Till Samhällsbyggnadsnämnden

Region Örebro län

Angående förändringar av kollektivtrafiken inom Örebro län

Fram till 1 juli hade länets kommuner möjlighet att yttra sig över förslaget till förändringar av kollektivtrafiken i länet. Som intresseorganisation för mer än 11 000 pensionärer i Örebro län, där många av våra medlemmar är beroende av en fungerande kollektivtrafik tycker vi det är tråkigt att förslaget till förändringar inte går ut på en bredare remiss inom länet.

Under våren och sommaren har vi mötts av en stor oro från många av våra medlemmar där länstrafiken enligt förslaget helt kommer att ta bort bussturer med låg beläggning. Förslaget för dessa linjer är inte en minskning utan ett helt borttagande av trafiken. Vilket PRO Örebro län tycker är en för drastisk åtgärd.

I ett insändarsvar undertecknat av Samhällsbyggnadsnämndens ordförande Nina Höjer framkom att de orter som helt kommer att bli av med sina fasta bussturer kommer att erbjudas möjlighet till något som kallas "närtrafik" och som nu provas i delar av länet.

Vi anser det är viktigt att frågan om "närtrafik" konkretiseras och går från provverksamhet till permanent verksamhet på landsbygden, särskilt i de områden som riskerar att drabbas av stora förändringar i kollektivtrafiken. "Närtrafiken" som begrepp behöver också kommuniceras med de innevånare som nu omfattas av en försöksperiod och de som i framtiden eventuellt kommer att få tillgång till den.

Den s k "närtrafiken" verkar dock vara starkt begränsad från tidig förmiddag till eftermiddagen då tilltänkta fordon behöver användas till andra samhällsbetalda transporter. En sådan tidsbegränsning gör att besök till hälso- och sjukvården måste planeras på ett särskilt sätt för boende utanför de sträckor som har ett bredare trafikutbud.

Möjligheten för många länsbor att delta i mötesverksamhet och kulturarrangemang utanför "närtrafikens" tider blir starkt begränsat eller utesluts då ingen trafik upprätthålls på sena eftermiddagar och kvällstid.

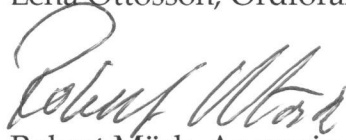
Genomförs föreslagna drastiska förändringar av nuvarande kollektivtrafik måste alternativet tydliggöras och kommuniceras.

En fungerande kollektivtrafik är viktig för hela länet, den skapar möjlighet för en levande landsbygd, allas möjlighet till ett rikt kulturliv och ökar förståelsen för att vi solidariskt via skattsedeln skall bidra till kollektivtrafikens upprätthållande.

Örebro den 17 augusti 2020



Lena Ottosson, Ordförande PRO Örebro län



Robert Mörk, Ansvarig för trafikfrågor PRO Örebro län

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2020-08-17

Beteckning
20RS7208

Er beteckning
TRV 2015/54804

Trafikverket

Svar på remiss gällande kungörande och granskning av järnvägsplan för anläggning av dubbelspår mellan Hallsberg-Stenkumla

Region Örebro län anser att det är mycket positivt att projektet genomförs eftersom det möjliggör överflyttning av gods från väg till järnväg, stärker kopplingen till Östergötlands län och ökar Örebro läns konkurrenskraft.

Det önskas att det under byggnation genomförs åtgärder för att underlätta framkomlighet med cykel och kollektivtrafik av väg 529 och väg 609.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i samhällsbyggnadsnämnden

Remissyttrande över förslag till svensk nationell SIS-standard för arbetet med Hållbara städer

Ärendebeskrivning

Standarden syftar till att ge vägledning till förtroendevalda och tjänstepersoner i kommuner och regioner i arbetet med att, i sin ordinarie styrning och ledning, integrera och förstärka hållbar utveckling samt främja samverkan för att bidra till att uppfylla FN:s Agenda 2030 och de globala hållbarhetsmålen. SS 854000 har ett processorienterat tillvägagångssätt som utgår från modellen Planera-Genomföra-Följa-upp-Förbättra (PDCA på engelska) för att underlätta en ständig förbättring av kommuners och regioners förmåga att ta sig an samhällets utmaningar. Det innebär bland annat att standarden kan införas stegvis utifrån kommunens eller regionens mognadsgrad, det vill säga den kan till exempel ge stöd i att förebygga och hantera risker och möjligheter utifrån det hållbarsarbete som redan är på plats. Standarden betonar vikten av partnerskap över sektors- och landsgränser för att lösa stora samhällsutmaningar, och det faktum att Agenda 2030 utgör ett heltäckande ramverk som kan tex. bidra till en ökad förståelse av såväl uppkomst som konsekvenser av utmaningar såsom Covid-19.

Kommentar: Standarden består konkret i en redogörelse för fastlagda definitioner kring begrepp knutna till t.ex. FN:s hållbarhetsmål. Därtill utgör standarden en redogörelse för rekommenderade mått och steg för ett framgångsrikt metodiskt arbetssätt. Det framstår således som ett slags processtöd snarare än en standard i bemärkelsen åtagande av teknisk karaktär, tex för materialhantering inom industrin.

Underlag

ftSS 854000 – Styrning och ledning för hållbar utveckling i kommuner och regioner – Vägledning för genomförandet av FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling.

Beredning

Ärendet har beretts inom Regional utveckling med särskilt bidrag från Energi- och klimat samt i dialog med Staben för hållbar utveckling. SIS önskar remissvar i ett formulär som dock inte har levererats i ett ifyllningsbart skick varför synpunkterna överlämnas i vanlig form. Vi har sökt SIS för att få ett ifyllningsbart formulär men handläggarna har till följd av semester inte varit tillgängliga.

Uppföljning

Staben för hållbar utveckling deltar i nätverk med denna fråga i fokus och kommer därför naturligt följa det vidare arbetet med förslaget till standard.

Ekonomiska konsekvenser

Inga påtagliga ekonomiska konsekvenser kan identifieras. Givet att syftet med standarden underlättar hållbarhetsarbetet kan möjligen en mer effektiv resursanvändning uppnås.

Beslut

Förslaget är att yttra sig som följer:

Region Örebro län har inte haft tillgång till ett ifyllningsbart svarsformulär varför remissyttrandet formuleras i löpande text. Region Örebro län ber om överseende med detta.

Region Örebro län har erfarenhet inom det område förslaget täcker och tillstyrker med följande kommentarer:

Region Örebro län är positiva till att det finns nationella vägledningsdokument som tydliggör och förenklar för organisationer att styra upp arbetet med hållbar utveckling. Det är även bra att med tydliggörandet att hållbarhet ska genomsyra verksamheten och inte utgöra något separat "projekt".

I det regionala utvecklingsarbetet behöver en SIS-standard kunna beskrivas i termer av relation till andra styrande dokument, såsom den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Region Örebro län ser därför ett värde i att den föreslagna standarden också berör den juridiska relationen till andra juridiskt reglerade styrdokument på ett sätt som kan fungera vägledande för den regionalt utvecklingsansvarige. Region Örebro län föreslår därför att standarden omfattar en formulering om att berörd organisation bör beskriva vilka beslut som fattas av politisk ledning respektive vilka som kan tas på tjänstemannanivå.

Region Örebro län vill utöver dessa synpunkter framföra förslag på att ett resonemang om hantering av målkonflikter tillförs materialet eftersom målkonflikter av erfarenhet från det konkreta hållbarhetsarbetet är en ständigt återkommande fråga.

Region Örebro län ber att få tacka för möjligheten att ha fått lämna synpunkter på förslaget till standard för arbetet med Hållbara städer.

För Region Örebro län

Nina Höijer (S)
Ordförande i samhällsbyggnadsnämnden

Mot bakgrund av att beslutet brådskar, är det fattat med stöd av punkten 1.5 i nämndens delegationsordning.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur,
Karin Wallin & Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
Ordförandebeslut enligt
delegationsordning

Beteckning
Dnr: 20RS5331

Er beteckning
TRV 2020/16183

Trafikverket
Box 1140
63180 Eskilstuna

Svar på remiss samråd om vägplan för E20 Hallsberg- Örebro, elväg Brändåsen-Adolfsberg

Region Örebro län är regionalt utvecklingsansvarig med ansvar för upprättande av länsplan för regional infrastruktur tillika regional kollektivtrafikmyndighet. Synpunkter och inspel nedan gäller som svar för både regionala utvecklingsansvaret och kollektivtrafikmyndigheten.

Region Örebro län bedömer att samrådshandlingen tar upp och beskriver relevanta aspekter att beakta i fortsatt framtagande av vägplan för elväg på sträckan Brändåsen-Adolfsberg på E20 mellan Hallsberg och Örebro. Det är positivt att det redan nu uppmärksammas att byggande av elväg kan komma att innebära störningar för trafiken i form av köbildning på sträckan. Som regional kollektivtrafikmyndighet är Region Örebro län angelägna om att minska påverkan på kollektivtrafikresenärerna. Därför efterfrågar Region Örebro län tidig dialog kring åtgärder för att mildra sådana konsekvenser i form av så kallat mobility management i byggskedet. Kontaktperson för sådan dialog är: Stefan Boere, stefan.boere@regionorebrolan.se telefonnummer 019-602 39 66.

För Region Örebro län



Nina Höijer
Ordförande Samhällsbyggnadsnämnden

Mot bakgrund av att beslutet brådskar har det fattats med stöd i punkten 1.5 i nämndens delegationsordning.