

Sammanträde med:

Samhällsbyggnadsnämnd

Sammanträdesdatum: 2021-10-07

Tid: kl. 09:00-12:00

Plats: Linden Eklundavägen 1

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 Höijer (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)
Lars-Göran Zetterlund (C)
Pär-Ove Lindqvist (M)
Fredrik Askhem (L)
Helena Bosved (MP)
Bo Ammer (SD)
Jessica Carlqvist (V)
Greger Persson (SD)
Tommy Ahlberg (S)

Ersättare underrättas

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



1. Dagordning

Föredragande:

Tid:

Sammanfattning

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

09:10 - Beslutsärenden

10:00 - Paus

10:15 - Information

11:15 - Paus

11:30 - Beslut

12:00 - Mötet avslutas

2. Protokolljustering

Föredragande:

Tid:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att ordföranden och Oskar Svärd (M) justerar dagens protokoll med Bo Ammer (SD) som ersättare.

3. Svar på medborgarförslag om sjukresor

Diarienummer: 20RS3564

Föredragande:

Tid:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anse medborgarförslaget som besvarat samt

att inte ändra i Bestämmelser och tillämpningsanvisningarna för Region Örebro läns sjukresor och transporter.

Sammanfattning

Förslagslämnaren föreslår att sjukresa med serviceresefordon ska vara kostnadsfri så som vid sjukresa med allmänna kommunikationer (då det finns möjlighet att åka gratis på vårdkallelsen).

I regelverket för Region Örebro läns sjukresor är utgångspunkten att sjukresor med



allmänna kommunikationer ska vara kostnadsfri för patienten vid uppvisade av kallelse. Sjukresor som patienten utför med egen bil eller serviceresefordon är färd sätt vilka innebär fördrade kostnader för regionen, jämfört med de sjukresor som utförs med allmänna kommunikationer. Därför drar Region Örebro län alltid en frikortgrundande egenavgift för de sjukresor som utförs med bil eller serviceresefordon.

Förvaltningen föreslår således att medborgarförslaget inte ska tillgodoses.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2021-10-07 - medborgarförslag om sjukresor
- Svar på medborgarförslag- Spara på gratis sjukresor på buss
- Medborgarförslag, spara på gratis sjukresor med buss

4. Beslut om att skicka ut tjänstemannaförslag av länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 på remiss

Diarienummer: 20RS4413

Föredragande: Simon Jäderberg

Tid:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att skicka ut länsplan för regional transportinfrastruktur på remiss, utan politiskt ställningstagande till innehållet

Sammanfattning

Regeringen har uppdragit Trafikverket och länsplaneupprättarna att ta fram Nationell plan och länsplaner för perioden 2022-2033. Detta uppdrag upprepas var fjärde år för att aktualisera planerna.

Länsplanen för Örebro län har fått en ökad budget jämfört med nuvarande länsplan. Planförslaget inrymmer infrastrukturåtgärder på statligt vägnät som är föreslagna i åtgärdsvalsstudier och medel till medfinansiering av åtgärder på kommunalt och enskilt vägnät samt samfinansiering av åtgärder på nationell infrastruktur.

Till länsplanen hör bilagor som beskriver styrande mål och strategier, ett uppdaterat nuläge utifrån flera olika perspektiv, bl a trafiksäkerhet, och en strategisk hållbarhetsbedömning som Trivector tagit fram. I hållbarhetsbedömningen ryms en lagstadgad miljöbedömning och en social konsekvensbedömning.

Planförslaget har tagits fram med hjälp av kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen i Örebro län, näringsliv och Svealandstrafiken.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM Remiss länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033



- Remissversion Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2022-2033
- Missiv till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033
- Bilaga 1 - Mål och planer som påverkar länsplanen
- Bilaga 2 - Nuläge
- Bilaga 3 - Analys av trafiksäkerhetsutveckling
- Bilaga 4 - Strategisk hållbarhetsbedömning för länsplan 2022-2033
- Länsplan för åren 2018-2029

5. Remissvar om stöd till regionala elektrifieringspiloter

Diarienummer: 21RS8161

Föredragande:

Tid:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att förslaget till svar godkänns som Region Örebro läns svar till
Infrastrukturdepartementet.

Sammanfattning

Detta är en remiss om investeringsstöd till företag och andra organisationer som ingår i regionala elektrifieringspiloter. Stödet är riktat till investeringar i laddinfrastruktur och tankställen för vätgas. Länsstyrelsen föreslås vara samordnare för de regionala elektrifieringspiloterna och Energimyndigheten för hantering och utbetalning av stöd.

Det finns anledning att tycka till om samarbetet mellan organisationer för god utveckling av laddinfrastrukturen och särskilt påpeka att den elektrifieringspilot vi har i vårt län, elvägen, även kräver andra typer av stöd som föreslås i denna remiss.

Bedömningen är att beslutet om stödet kommer att gynna främst miljö och barn men att utbetalningen av stöd främst kommer att gynna män på grund av en skev könsfördelning i transportsektorn.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM om stöd till regionala elvägspiloter
- Svar på remiss om promemoria för statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter
- Promemoria statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter
- Remissmissiv Remiss av promemoria om förordningen om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter



6. Verksamhetsplan och budget 2022 för samhällsbyggnadsnämnden

Diarienummer: 21RS8807

Föredragande:

Tid:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att fastställa Samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan med budget 2022 samt

att nämnden ger förvaltningschefen i uppdrag att samverka med regiondirektören inom området attraktiv arbetsgivare och kompetensförsörjning i syfte att ge regionstyrelsen erforderliga underlag avseende arbetsgivaransvaret.

Sammanfattning

Med utgångspunkt i Verksamhetsplan med budget 2022 för Region Örebro län som regionfullmäktige fastställde 21-22 juni 2021, föreligger förslag till verksamhetsplan med budget för samhällsbyggnadsnämnden 2022.

Samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan med budget 2022 utgår från förutsättningar, inriktningar och mål som uttrycks i regionfullmäktiges verksamhetsplan. Samhällsbyggnadsnämnden har i sin verksamhetsplan med budget konkretiserat effektmål, inriktningar och indikatorer. I samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan med budget 2022 återfinns den regionala utvecklingsstrategin, RUS, som en röd tråd som genomsyrar all verksamhet från effektmål och nämndmål till handlingsplaner och aktiviteter som leder till genomförande och måluppfyllelse.

Vidare innehåller verksamhetsplanen en internkontrollplan med regionövergripande och områdesspecifika risker och åtgärder.

Beslutsunderlag

- Föredragnings PM Verksamhetsplan och budget 2022 för samhällsbyggnadsnämnden
- Verksamhetsplan med budget 2022 samhällsbyggnadsnämnden

7. Sammanträdestider samhällsbyggnadsnämnden 2022

Diarienummer: 21RS8758

Föredragande:

Tid:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anta sammanträdestider för nämndens sammanträden för 2022.



Sammanfattning

Samhällsbyggnadsnämnden har att besluta om sammanträdestider för 2022.

Förslag till sammanträdestider är:

19 januari
17 Februari
17 Mars
20 April
18 Maj
16 Juni
1 September
6 Oktober
10 November , samt
8 December

Sammanträdena planeras till heldagar om inte annat framgår i separat kallelse.

Beslutsunderlag

- Sammanträdestider 2022 samhällsbyggnadsnämnden

8. Information

Föredragande:

Tid:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta informationen till protokollet.

Sammanfattning

Stadslinjenät Örebro - Stefan Boere

Bredbandsstöd, uppföljning av prioriteringar - Linus Grabö

Info om BRT och kontrollverksamheten efter pandemin - Fredrik Eliasson



3

Svar på medborgarförslag om sjukresor

20RS3564

Tjänsteställe, handläggare
Sjukreseadministration , Amanda Mihlzen

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 20RS3564

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på medborgarförslag om sjukresor

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anse medborgarförslaget som besvarat samt

att inte ändra i Bestämmelser och tillämpningsanvisningarna för Region Örebro läns sjukresor och transporter.

Sammanfattning

Förslagslämnaren föreslår att sjukresa med serviceresefordon ska vara kostnadsfri så som vid sjukresa med allmänna kommunikationer (då det finns möjlighet att åka gratis på vårdkallelsen).

I regelverket för Region Örebro läns sjukresor är utgångspunkten att sjukresor med allmänna kommunikationer ska vara kostnadsfri för patienten vid uppvisade av kallelse. Sjukresor som patienten utför med egen bil eller serviceresefordon är färdsåt vilka innebär fördrade kostnader för regionen, jämfört med de sjukresor som utförs med allmänna kommunikationer. Därför drar Region Örebro län alltid en frikortgrundande egenavgift för de sjukresor som utförs med bil eller serviceresefordon.

Förvaltningen föreslår således att medborgarförslaget inte ska tillgodoses.

Ärendebeskrivning

Förslagslämnaren föreslår att sjukresa med serviceresefordon ska vara kostnadsfri så som vid sjukresa med allmänna kommunikationer (då det finns möjlighet att åka gratis på vårdkallelsen). Vidare menar förslagslämnaren att om egenavgift ska dras vid serviceresefordon så borde det också gälla även vid bussresa till och från vården.

I regelverket *Bestämmelser och tillämpningsanvisningar för Region Örebro läns sjukresor och transporter* beskrivs att resor med allmänna kommunikationer ska vara kostnadsfri för patienten. Vårdkallelsen visas upp som biljett på bussen och

Tjänsteställe, handläggare
Sjukreseadministration, Amanda Mihlzén

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 20RS3564

besökskvittot används som biljett på hemresan. Vid utlägg för tåg- eller bussbiljett ersätts hela kostnaden i efterhand om dessa skickas till Sjukreseenheten.

Vårdgivaren kan också skriva ett intyg för de personer som till följd av medicinska skäl inte klarar att resa med allmänna kommunikationer. Istället finns möjlighet att beviljas sjukresa med serviceresefordon eller egen bil och få ersättning för det. Vid dessa resor dras dock alltid en frikortgrundande egenavgift per enkelresa. Intyget prövas av Sjukreseenheten utifrån det regelverk som finns.

Bedömning

Bedömningen är att inte reducera eller ta bort egenavgifterna för sjukresor med serviceresefordon genom ändring av Sjukreseenhetens *Bestämmelser och tillämpningsanvisningar*. Sjukresa med serviceresefordon eller med egen bil är färd sätt vilka innebär fördyrade kostnader för Region Örebro län, varför en egenavgift alltid dras för dessa typer av sjukresor. Sjukresor med serviceresefordon har också en högre service då de genomförs med utbildade chaufförer i ett anpassat fordon, från patientens folkbokföringsadress till vårdbesöket. Detta sammantaget motiverar kostnaden för patientens egenavgift. Egenavgiften är även frikortgrundande och beräknas in i högkostnadsskyddet för sjukresor på 1400 kr.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet har inte några konsekvenser utifrån miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet att inte förändra nuvarande regelverk har inte några ekonomiska konsekvenser.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM till samhällsbyggnadsnämnden 2021-10-07.

Svar.

Medborgarförslaget.

Tjänsteställe, handläggare
Sjukreseadministration, Amanda Mihalzen

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 20RS3564

Johan Ljung
Områdeschef, Trafik och Samhällsplanering

Skickas till:

Förslagslämnaren

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-06-23 Dnr: 20RS3564

Ewa Rūden
Brevduvegatan 6
703 78 Örebro

Svar på medborgarförslag om att spara på gratis sjukresor på buss

Förslaget

Förslagslämnaren tycker att det är orättvist att man får åka sjukresa gratis med allmänna kommunikationer och måste betala för en sjukresa med serviceresefordon eller egen bil och föreslår att sjukresor ska vara gratis alternativt att alla ska betala.

Vi kommer att inte bifalla medborgarförslaget

Motivering

Att få åka gratis på sin kallelse till vården med allmän kollektivtrafik gäller alla medborgare i länet, oavsett funktionsvariation. Om man behöver en sjukresa och av medicinska skäl inte kan åka med allmänna kommunikationer har vårdgivare/läkare skriva ett intyg för att få resa med serviceresefordon eller att resa med egen bil och då få ersättning för det. Intyget prövas av Sjukreseenheden utifrån det regelverk som finns. Sjukresorna är alltid förknippade med en egenavgift på max 125 kronor och med ett högkostnadsskydd på 1 400 kronor/år.

Sjukresa med serviceresefordon har en högre service där man får resan från folkbokföringsadress till vårdbesöket i anpassade fordon men utbildade chaufförer som motiverar kostnaden.

Om man har ett färdtjänstillstånd och behöver resa till sjukvården med serviceresefordon betalar man enligt tariff som tas ut för en färdtjänstresa med egenavgift på max 125 kronor.

Att låta alla betala för sjukresa med allmänna kommunikationer till/från sitt vårdbesök är inte aktuellt.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att medborgarförslaget ska anses besvarat.

För Region Örebro län

Nina Höijer

Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden

2020 -03- 31

Region Örebro län

	Datum: Centrala diarier 2020-02-26
Adress: [REDACTED]	Medborgarförslag Region Örebro län Box 1613 701 16 ÖREBRO
Postadress: [REDACTED] Örebro	
Tel: [REDACTED]	
E-post: [REDACTED]	

Medborgarförslag (kortfattat namn):
Spara på gratis sjukresor på buss

Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt förslag och motivera varför det bör genomföras):
Nu är det orättvist vi som har sjukresor får ej åka GRATIS på kallelser till vårdgivare. Vi får vackert betala minst 40kr x 2. Den som kan åka buss åker GRATIS. Varför ska vi betala? LÅT ALLA BETALA. Ska det sparas på ena sättet ska det sparas på det andra.

Region Örebro län hanterar dina personuppgifter i enlighet med EU:s dataskyddsförordning (GDPR). För att kunna fullgöra uppgiften med att handlägga ditt medborgarförslag kommer dina personuppgifter registreras och lagras i Region Örebro läns diarium. Personuppgifterna kan även förekomma i protokoll, kallelser och handlingar.

Namnunderskrift(-er): [REDACTED]

Namnförtydligande: [REDACTED]

4

Beslut om att skicka ut tjänstemannaförslag av länsplan för regional transportinfrastruktur 2022- 2033 på remiss 20RS4413

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 20RS4413

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Beslut om att skicka ut tjänstemannaförslag av länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 på remiss

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att skicka ut länsplan för regional transportinfrastruktur på remiss, utan politiskt ställningstagande till innehållet

Sammanfattning

Regeringen har uppdragit Trafikverket och länsplaneupprättarna att ta fram Nationell plan och länsplaner för perioden 2022-2033. Detta uppdrag upprepas var fjärde år för att aktualisera planerna.

Länsplanen för Örebro län har fått en ökad budget jämfört med nuvarande länsplan. Planförslaget inrymmer infrastrukturåtgärder på statligt vägnät som är föreslagna i åtgärdsvalsstudier och medel till medfinansiering av åtgärder på kommunalt och enskilt vägnät samt samfinansiering av åtgärder på nationell infrastruktur.

Till länsplanen hör bilagor som beskriver styrande mål och strategier, ett uppdaterat nuläge utifrån flera olika perspektiv, bl a trafiksäkerhet, och en strategisk hållbarhetsbedömning som Trivector tagit fram. I hållbarhetsbedömningen ryms en lagstadgad miljöbedömning och en social konsekvensbedömning.

Planförslaget har tagits fram med hjälp av kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen i Örebro län, näringsliv och Svealandstrafiken.

Ärendebeskrivning

Länsplanen är en tolvårig handlingsplan som revideras var fjärde år. Revideringen ger möjlighet att uppdatera aktualiteten i infrastruktursatsningarna och med hänvisning till

ny forskning och trender i samhället göra infrastrukturåtgärder som är riktade mot samtida behov identifierade brister.

Vad är nytt med den nya länsplanen och vad är borttaget i den gamla?

Det övergripande målet har omarbetats där klimatet har fått tydligare roll och prioritet i skrivningen än tidigare. Transporteffektivitet har lagts till.

De viktiga *funktionerna* var otydliga för många som arbetar med länsplanen. Funktionerna utgör nu tydligare en bit av en kaka varav en funktion skrivits om för att tydligare lyfta landsbygdsperspektiven.

Strategierna är till för att styra utvecklingen mot att uppnå goda funktioner. Det är nu tydligare att det finns en hierarki mellan strategierna mot tidigare. Framförallt en strategi har skrivits om för att öka fokus på ett jämlikt och jämställt resande.

Planramen har ökat lite grann. Efter regeringens tilldelning i direktivet och Trafikverkets justering av tilldelningen, utifrån vad vi haft för utfall tidigare år, så har budgeten ökat med 3.7 procent till 1 161 miljoner kronor.

Gränsen för namngivna objekt har höjts från 25 miljoner kronor till 50 miljoner kronor.

Fördelning av pengar

Fördelningen av pengar mellan åtgärdsområden utvecklas över tid utifrån vilka behov som finns och identifieras i utredningar. Andelen pengar till större vägombbyggnationer minskar rejält mot tidigare och samtidigt tilldelas mer pengar i planförslaget till alla andra typer av åtgärder. Nedan följer kort sammanfattning av förändringarna:

Åtgärdsområdet *Större vägombbyggnationer* minskar från 420 till 202 miljoner kronor. Två stora anledningar är att Svennevad-Kvarntorp är färdigt och att vi inte har något åtgärdsförslag i någon utredning som rekommenderar att vi bygger om en väg till 2+1-väg, vilken är den mest kostnadsdrivande åtgärden. Befintligt *stöd till mötesfria vägar* från Nationell plan kommer att förlängas, det var tidigare begränsat till år 2022. Det innebär att vi kommer få ”rabatt” (OBS preliminärt förslag från Trafikverket) på objektet Kvarntorp-Almbro än vi fått tidigare. Dock har projektet fördröjats så rabatten kommer knappt märkas. Förbifart Hjulsjö på väg 63 har påbörjats och ligger för genomförande år 1-3.

Mindre kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät får en ökning från 60 till 80 miljoner kronor. Det beräknas täcka en del av det identifierade behovet med att anpassa tillgängligheten på hållplatser, bygga nya vändplatser och ge utrymme till att bygga pendlarparkeringar.

Mindre trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät ökar i förslaget från 78 till 150 miljoner kronor. En stor anledning är att åtgärdsförslagen rymmer fler små åtgärder än större vägombyggnationer och att gränsen för namngivna objekt höjts.

Cykelåtgärder på regionalt vägnät föreslås öka från 100 till 244 miljoner kronor. Tre faktorer påverkar främst; samhällsekonomisk nytta, behov och kostnadsfördyringar. *Stöd till statliga cykelvägar från Nationell plan* är nytt för denna planomgång och kommer enligt Trafikverket att betalas ut baserat på utfall per år som en rabatt (OBS preliminärt förslag). Stödet ska hantera kostnadsfördyringarna men det är ingen garanti att man tilldelas rabatt och vi vet inte hur mycket pengar det rör sig om innan Nationell plan är beslutad.

För åtgärdsområdet *Samfinansiering av Nationell plan* finns två objekt i förslaget:

- *Frövi bangård* ska byggas om och våra pengar finansierar en cykelbro. Trafikverket har tagit över 8 miljoner i kostnad för järnvägsplan så vi avsätter nu 23 istället för 31 miljoner kronor för bron. 8 miljoner har därför kunnat finansiera annat.
- *Kollektivtrafikåtgärder på väg 50*. I nuvarande länsplan finns 20 miljoner kronor avsatta till åtgärder på *Örebro Södra*. Enligt Trafikverket dröjer åtgärderna så länge att pengarna i länsplanen inte taktar med den processen. Därför byter vi åtgärd till att istället förbättra väg 50 i Örebro med fokus på kollektivtrafiken, utifrån förslag i en åtgärdsvalsstudie. En fortsatt utredning ska göras, troligtvis med start 2022/2023.

Utvecklingsåtgärder har samma fokus som förut, att betala utredningar och hantera hastigt uppkomna behov. *Bristlistan* (avsnitt 6.2) är en prioritering för vilka stråk/platser som ska utredas först. Listan har uppdaterats för att mer akuta behov har uppkommit sedan nuvarande länsplan antogs.

Det *finmaskiga vägnätet/mindre vägnätet* har utretts och 30 miljoner kronor avsätts för åtgärder som inte kräver vägplan. En vidare utredning krävs.

Budgeten för *Statlig medfinansiering* till kommunalt och enskilt vägnät utökas från 295 miljoner till 305 miljoner kronor totalt. *BRT-systemet* har tidigare lagts mot planerat och 35 miljoner kronor väntas få utfall 2021. 90 miljoner ligger kvar i planen 2022-2033. Statlig medfinansiering för *Regionbussarnas framkomlighet* ligger kvar med samma summa på 50 miljoner kronor. Regionbussarnas framkomlighet i tätorter är i planförslaget den högst prioriterade bristen och planen är att åtgärder ska hittas innan nästa planrevidering. Utredning ska göras tillsammans med kommunerna och Trafikverket.

Att BRT får utfall 2021 och budgeten ökas lite ger mer pengar till medfinansiering av mindre åtgärder på kommunalt vägnät, från 114 till 150 miljoner.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 20RS4413

Statlig medfinansiering för *enskilda vägar* utökas i förslaget från 500 tkr per år till 1,25 miljoner kronor per år. Trafikverket har rekommenderat minst 1 miljon per år.

Planeringsutrymmet på 7,6% har hjälpt oss att hantera kostnadsfördyringar i olika objekt. Inget tyder på att fördyringarna kommer att minska och planeringsutrymmet behålls och är på 7,8% i planförslaget. Sker inga kostnadsfördyringar går dessa pengar till mindre åtgärder på statligt vägnät; cykel, kollektivtrafik, trafiksäkerhet.

Bedömning

Bilagat finns en strategisk hållbarhetsbedömning av planförslaget, objektivt framtagen av Trivector.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Den strategiska hållbarhetsbedömningen av planförslaget hanterar även dessa perspektiv.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet att skicka ut länsplanen på remiss får inga ekonomiska konsekvenser för Region Örebro läns budget. Inkomna svar från remissinstanser och medborgare kan påverka fördelningen av medel i länsplanens beslutsversion.

Beslutsunderlag

- Remissversion Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033, 774772
- Bilaga 1 – Mål och planer som påverkar länsplanen, 772639
- Bilaga 2 – Nuläge, 772632
- Bilaga 3 – Analys av trafiksäkerhetsutveckling, 770821
- Bilaga 4 - Strategisk hållbarhetsbedömning för länsplan 2022-2033, 774773
- Remissmissiv, 769131
- Länsplan för åren 2018-2029, 773478

Johan Ljung

Områdeschef Samhällsplanering och infrastruktur



Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 20RS4413

Skickas till:

Separat lista av remissinstanser som inkluderar länets kommuner och grannkommuner, grannlän, berörda myndigheter och intresseorganisationer.

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2022- 2033

Version: 1

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2022-2033

2021-09-03

Mål i den regionala utvecklingsstrategin som länsplanen främst riktar sig till.

Övergripande mål

	Stark konkurrenskraft	Hög och jämlik livskvalitet	God resurseffektivitet
Effektmål	<ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad kompetensförsörjning • Ökad kunskapsintensitet • Ökad innovationskraft • Ökad entreprenöriell aktivitet • Ökad nationell attraktionskraft • Ökad global konkurrenskraft • Ökad tillväxt i näringslivet • Ökad produktion inom areella näringar 	<ul style="list-style-type: none"> • Goda uppväxtvillkor • Goda försörjningsmöjligheter • Ökad grad av delaktighet och inflytande • Attraktiv boende- och närmiljö • God och jämlik hälso- och sjukvård • God och jämlik folkhälsa 	<ul style="list-style-type: none"> • Minskad klimatpåverkan • Giftfri miljö • Ökad biologisk mångfald • Säkrad vattenförsörjning

Förord

Förord skrivs av Regionråd Nina Höjer till beslutsversionen.

Sammanfattning

Regeringen beslutade den 23 juni 2021 att ge Region Örebro län i uppdrag att upprätta en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för utveckling av transportsystemet för perioden 2022–2033. Direktivet fastslår att den av regionen upprättade länsplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till till att uppfylla mål på såväl nationell som regional nivå. Med utgångspunkt i relevanta mål och planer har ett övergripande mål formulerats:

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

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

- Tillgänglighet till och från Örebro
- Tillgänglighet i tvärförbindelser
- Tillgänglighet i landsbygderna
- Hållbart resande
- Effektiva godstransporter

Till funktionerna hör strategier som beskriver hur funktionerna ska nås. Strategierna utgör tillsammans med funktionerna en prioriteringsgrund för vilka åtgärder som ska väljas i länsplanen. De prioriterade funktionerna är inte prioriterade, däremot finns en hierarki bland strategierna. Detta ger stöd i val av åtgärder och vid hantering av målkonflikter. Strategierna är:

1. Planera enligt fyrstegsprincipen
2. Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag
3. Prioritera åtgärder i de regionalt viktiga stråken
4. Fokus på jämlikt och jämställt resande
5. Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

När länsplanen antas pågår byggnation och planering för vissa större åtgärder. Dessa är betraktade som fortsatt prioriterade för genomförande och belastar framförallt de första fyra åren i planperioden. Den totala kostnaden för dessa åtgärder är 522 miljoner kronor, cirka 45 procent av den ekonomiska ramen för hela planperioden. Utrymmet för nya åtgärder uppgår till 639 miljoner kronor. Dessa kommer främst att genomföras år 2026 – 2033.

Medlen delas in i ett antal potter där fördelningen ska ses som en inriktning på hur utfallet ska bli över hela planperioden. Det innebär att det ett år kan gå procentuellt mer medel till ett visst område, men det justeras då kommande år. Av tillkommande

medel används mer än hälften till mindre åtgärder på både statlig och kommunal infrastruktur för cykel, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö samt mindre satsningar på väg 50 och det mindre statliga vägnätet.

Örebro län	Summa 2022-2033	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Planram	1 161			
Större vägombbyggnationer	202	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro	127	127		
Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö	75	75		
Kollektivtrafik	80	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Mindre kollektivtrafikåtgärder	80	12	26	42
Trafiksäkerhet	150	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Mindre TS-åtgärder	150	18	46	86
Cykel, regionalt vägnät	244	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Grythyttan-Hällefors	36	36		
Norra Bro-Almbro	34		34	
Sannahed-Ralavägen	24		24	
Cykelåtgärder (pott)	150	7	25	118
Utvecklingsåtgärder	89			
Samfinansiering av nationell plan	43	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Frövi bangård (cykelbro)	23		23	
Kollektivtrafikprioritering väg 50	20			20
Utvecklingspotten	46	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Finmaskigt vägnät	30			30
Pott	16	2	6	8
Statlig medfinansiering	305	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Snabbussar Örebro (BRT)	90	70	20	
Regionbussarnas framkomlighet	50		17	33
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	150	31	35	84
Enskilda vägar	15	3	3	9
Totalt	1 070	381	259	430
Planeringsutrymme, ca 7%	91	10	22	59
Medfinansiering från Nationell plan mötesfria vägar	37	37		
Medfinansiering från Nationell plan cykelvägar	?			

Innehåll

Förord	4
Sammanfattning	5
1. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033	11
1.1 Bakgrund.....	11
1.2 Underlag, mål och inriktning	11
1.3 Genomförande, ändring och uppföljning.....	12
1.3.1 Genomförande	12
1.3.2 Ändring och uppföljning	13
2. Mål och planer som påverkar länsplanen	14
3. Länsplanens mål och inriktning	15
3.1 Länsplanens syfte, mål och strategier	15
3.1.1 Länsplanens mål.....	16
3.1.2 Länsplanens prioriterade funktioner.....	17
3.1.3 Länsplanens strategier.....	18
4. Detta är Örebro län	22
4.1 Örebro län i korthet	22
4.2 Nulägesbeskrivning.....	23
4.2.1 Trender	23
4.2.2 Uppföljning transportpolitiska mål	24
4.2.3 Klimat och miljö.....	25
4.2.4 Folkhälsa.....	25
4.2.5 Jämlikhet och jämställdhet.....	26
4.2.6 Befolkning och sysselsättning.....	26
5. Tillstånd och brister i transportsystemet.....	28
5.1 Tillgänglighet.....	28
5.2 Trafiksäkerhet	35
5.2.1 Olyckor.....	35
5.2.2 Trafiksäkerhetsklassificering.....	38
5.2.3 Identifierade åtgärder.....	39
5.3 Transportstråk i Örebro län	41
5.3.1 Transeuropeiskt transportnät – TEN-T	42
5.3.2 TEN-T stomnät.....	43

5.3.3	Övergripande nät TEN-T.....	44
5.3.4	Europeiska transportkorridorer enligt CEF-förordningen 44	
5.3.5	Stockholm-Västerås/Eskilstuna-Örebro-Karlskoga- Karlstad-Oslo	44
5.3.6	Stockholm-Örebro/Hallsberg-Laxå-Skövde-Göteborg	46
5.3.7	Jönköping-Mjölby-Askersund-Örebro-Kopparberg- Ludvika-Borlänge	48
5.3.8	Örebro-Norrköping	49
5.3.9	Örebro/Hallsberg/Kumla-Katrineholm	49
5.3.10	Örebro-Lindesberg-Fagersta-Gävle.....	50
5.3.11	Örebro-Nora-Hällefors	50
5.3.12	Lindesberg-Arboga	51
5.3.13	Askersund-Laxå-Degerfors-Karlskoga-Hällefors	52
5.3.14	Karlskoga-Nora	52
5.3.15	Karlskoga, Gyttorp respektive Filipstad-Hällefors- Kopparberg	53
5.3.16	Nora-Lindesberg	53
5.3.17	Fjugesta - Kumla.....	54
5.3.18	Örebro stad	54
6.	Prioriteringar i länsplanen 2022-2033	55
6.1	Större vägombyggnationer, 202 mnkr.....	55
6.1.1	Riksväg 51, Kvarntorp-Almbro, 127 mnkr	55
6.1.2	Riksväg 63, Förbifart Hjulsjö, 75 mnkr	56
6.2	Mindre åtgärder på regionalt vägnät.....	56
6.2.1	Kollektivtrafik, 80 mnkr	56
6.2.2	Cykel, 244 mnkr	56
6.2.3	Trafiksäkerhet, 150 mnkr	58
6.3	Utvecklingsåtgärder	59
6.3.1	Utvecklingspott, 16 mnkr.....	59
6.3.2	Prioriterade brister	60
6.3.3	Finmaskigt vägnät, 30 mnkr	61
6.3.4	Samfinansiering av åtgärder i nationell plan	62

6.4	Statlig medfinansiering.....	63
6.4.1	Strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar.....	63
6.5	Planeringsutrymme, 91 mnkr.....	65
7.	Ekonomisk fördelning av planen.....	66
7.1	Fördelning över planperioden.....	66
7.2	Fördelning mellan åtgärdsområden.....	68
7.3	Fördelning mellan trafikslag.....	69
7.4	Sam- och medfinansiering.....	70
8.	Samband med nationell plan och grannlänens planer.....	72
8.1	Nationell plan.....	72
8.2	Grannlänens planer.....	72
9.	Effekter.....	74
9.1	Strategisk hållbarhetsbedömning.....	74
9.1.1	Bedömning av effekter.....	74
9.2	Effekter på tillväxt och bostadsbyggande.....	75

1. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033

1.1 Bakgrund

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

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

1.2 Underlag, mål och inriktning

Viktiga utgångspunkter inför den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet utgörs av regeringens och riksdagens ställningstaganden.

Det övergripande målet för transportpolitiken om att säkerställa en samhällsekonomisk, effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånare och näringsliv i hela landet. Åtgärdsplaneringen är ett viktigt instrument för att nå det övergripande målet för transportpolitiken med funktions- och hänsynsmålen, som sinsemellan är jämbördiga.

Transportinfrastrukturen och hur vi använder den påverkar även andra nationella mål så som klimat- och miljömål, internationella klimatöverenskommelser samt EU-mål. Utöver de nationella målen för infrastruktur finns även regionala mål fastlagda i den regionala utvecklingsstrategin (RUS), det regionala energi- och klimatprogrammet, det regionala trafikförsörjningsprogrammet samt i den regionala cykelplanen.

1.3 Genomförande, ändring och uppföljning

1.3.1 Genomförande

Länsplanen fastställs av regionfullmäktige, men i vilken ordning eller exakta vilka åtgärder som ska genomföras är inte beslutade för hela planperioden. I huvudsak tas beslut vid revidering av länsplanen vart fjärde år men ibland kan tilläggsbeslut krävas. Tilläggsbeslut sker vid behov av Samhällsbyggnadsnämnden för att ge underlag till Trafikverkets genomförande av planen. Då kan vi hålla jämn takt med Trafikverkets processer för att få en stabil plan med god framdrift i projekten och bra utfall av medlen. Underlag till sådana beslut hämtas från utredningar som genomförs i dialog med kommuner, länsstyrelse och andra relevanta aktörer.

Så här ser Region Örebro läns kontinuerliga dialog med Trafikverket och kommunerna ut.

- Samverkansmöten om genomförande av länsplan hålls med Trafikverket med jämna mellanrum enligt överenskommen struktur.
- Dialog om infrastruktur förs med kommunerna vid minst två tillfällen per år, förslagsvis med befintliga konstellationer, exempelvis *regional beredningsgrupp till regionala chefsamverkansgruppen för verksamhetsområdet trafik och infrastruktur*, och vid behov med gruppen för kommunchefer och regiondirektör, *KCRD*.
- Ansvarig tjänsteperson för länsplanen ska besöka varje enskild kommun i länet med jämna mellanrum för omvärldsbevakning och dialog om brister och behov samt synkronisering av kommunal och regional utveckling av infrastruktur. Det är fördelaktigt om kommunbesöken genomförs tillsammans med Trafikverket som är genomförare av länsplanen och ansvarig för drift och underhåll på statligt vägnät samt utveckling av, bland annat, järnväg och nationellt vägnät.

Statlig medfinansiering

Objekt som ligger på det kommunala vägnätet kan få statlig medfinansiering från planen med upp till 50 procent. Här finns medel till kollektivtrafikåtgärder liksom till trafiksäkerhets-, miljö-, och cykelåtgärder. Kommunerna kan ansöka om medel enligt *förordning om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.* (SFS 2009:237). Ansökningsperioden inleds alltid på hösten med ett dialogmöte där kommunerna får information om processen och vi för diskussion om brister och behov i infrastrukturen. Sedan kan de ansöka om medel till månadsskiftet februari/mars. Ansökningar behandlas och prioriteras av *Infragruppen*, ett samarbete mellan Region Örebro län och Svealandstrafiken. Trafikverket fattar beslut om åtgärder och meddelar Region Örebro län och kommunerna under våren.

För statlig medfinansiering på enskilt vägnät är ansökningsperioden öppen året runt. Ansökningsprocessen sköter Trafikverket och har dialog om förslag till beslut med Region Örebro län när ansökningar väl har inkommit.

Cykel

Vi har kontinuerlig dialog kring utbyggnad av cykelinfrastruktur med kommunerna. Strävan i *Regional cykelplan för Örebro län 2022* är att få en helhet i cykelvägnätet där cyklister inte märker att det är olika väghållare på olika delsträckor. Här behöver vi en förbättrad dialog med kommunerna och Trafikverket och ett nytänkande. Det kan innebära att kommuner medfinansierar utveckling av statlig infrastruktur på samma sätt som länsplanen medfinansierar åtgärder på kommunal infrastruktur. Hur åtgärder finansieras avgörs i varje enskilt fall, se prioriteringar i cykelplanen. Eftersom cykelplanen är en precisering av länsplanens cykelprioriteringar ska Trafikverket i sitt uppdrag att genomföra länsplanen även genomföra cykelplanen. **Cykelplanen remitteras våren 2022.**

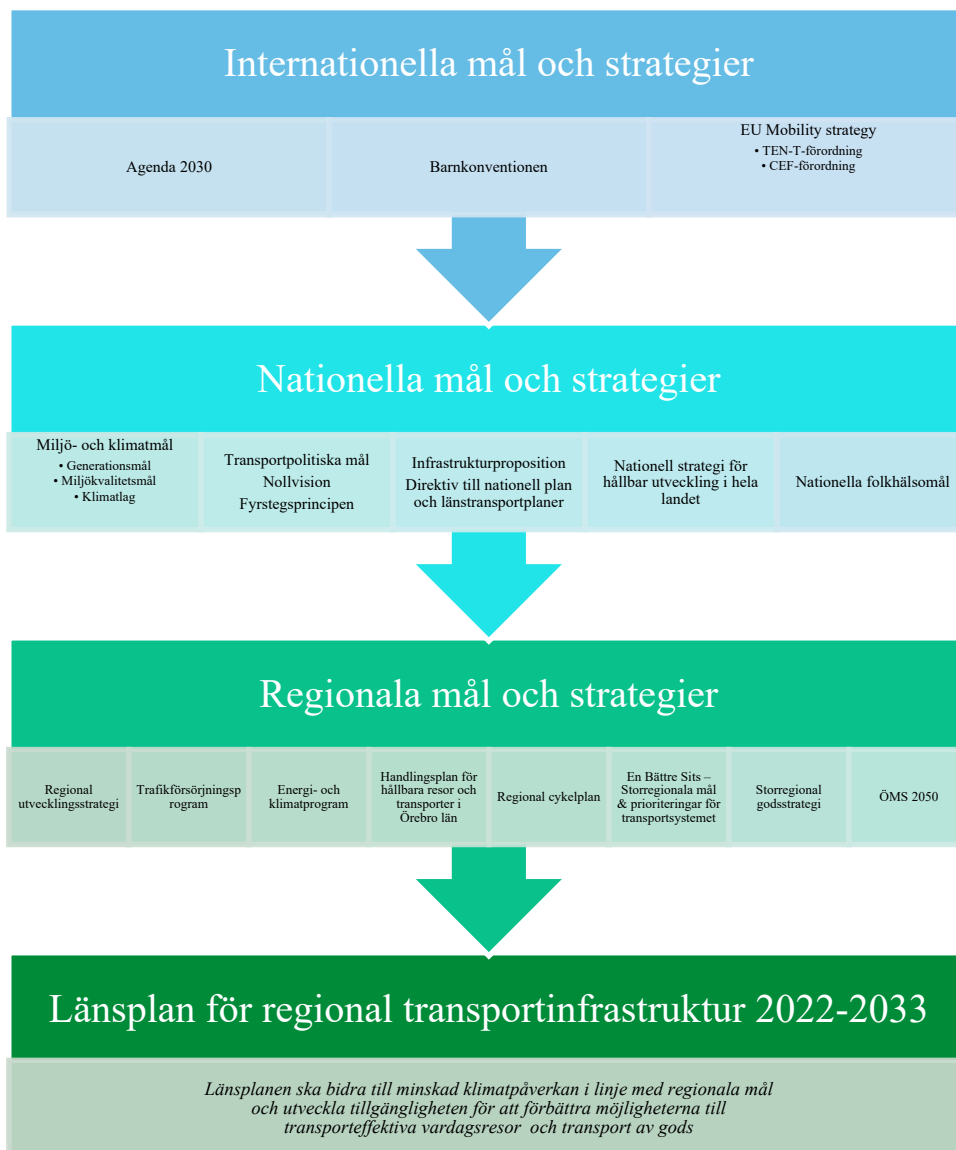
1.3.2 Ändring och uppföljning

Enligt *förordningen för länsplaner för regional transportinfrastruktur* (SFS 1997:263) ska länsplanen revideras om det sker en väsentlig avvikelse i innehållet i den fastställda länsplanen. Exempelvis om en åtgärd skulle få en väldigt stor kostnadsförändring som innebär att en annan åtgärd inte kan genomföras enligt plan eller att en så kallad trimningsåtgärd (<50 miljoner kronor) blir så dyr att den överstiger gränsen för namngivna objekt (>50 miljoner kronor) och måste namngivas i länsplanen. En sådan revidering ska stämmas av med Trafikverket, länsstyrelsen och länets kommuner samt andra berörda myndigheter och en kopia ska skickas till regeringen.

Enligt *förordningen för länsplaner för regional transportinfrastruktur* (SFS 1997:263) ska Trafikverket årligen följa upp utfallet i länsplanen med en redovisning av genomförda åtgärder. Uppföljningen ska presenteras för Samhällsbyggnadsnämnden av ansvarig tjänsteperson när den har blivit inrapporterad av Trafikverket.

2. Mål och planer som påverkar länsplanen

När vi har tagit fram länsplanen har vi tagit hänsyn till olika mål och initiativ på internationell, nationell, storregional och regional nivå. Bilden nedan ger en översikt. I bilaga 1 finns en fullständig beskrivning av det länsplanen förhåller sig till.



3. Länsplanens mål och inriktning

Länsplanen kan ses som ett verktyg för att uppnå mål som formulerats i andra regionala strategiska dokument samt de transportpolitiska målen och andra nationella mål som har bäring på transportsystemet. Gemensamt för målen är att de visar på ett behov av investeringar som syftar till ett förändrat användande av infrastrukturen för att uppnå hållbara resor och transporter både för godstransporter och persontransporter för både vardag och arbete.

Cirka hälften av medlen i länsplanen för åren 2022-2033 tas i anspråk av tidigare beslutade åtgärder. I realiteten innebär det att inriktningen i denna länsplan främst kommer att påverka den andra hälften vilket gör det ännu viktigare att välja de åtgärder som är smarta och har bäst effekt för hur människor använder infrastrukturen. De åtgärder som väljs kommer att genomföras under planperiodens senare del och därefter. Mål och prioriterade funktioner har därför ett tidsperspektiv bortom planperioden.

Nedan formuleras ett övergripande mål för länsplanen. Planens mål följs av ett antal prioriterade funktioner som konkretiserar målet och beskriver det önskade läget i transportsystemet på längre sikt. När vi når funktionerna om hållbart resande, effektiva godstransporter och tillgänglighet i olika dimensioner kan vi nå länsplanens övergripande mål och i förlängningen de strategiska regionala och nationella mål med bäring på transportsystemet.

Till funktionerna hör strategier som beskriver hur de prioriterade funktionerna ska nås. De ger också vägledning för hur vi ska prioritera och vilka åtgärder som ska väljas i länsplanen.

3.1 Länsplanens syfte, mål och strategier

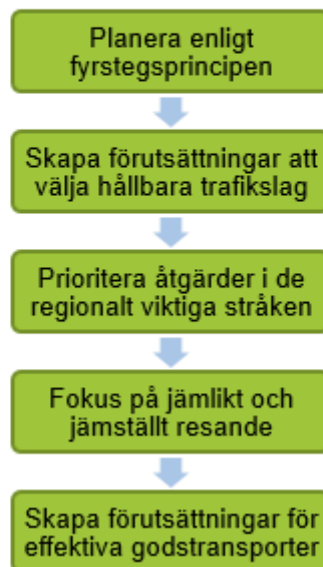
Länsplanen förhåller sig i första hand till andra mål och är ett av många verktyg för att nå de olika målen. Det *övergripande målet* för länsplanen är därför en sammanvägning av många mål och de behov och brister som är identifierade för transportsystemet. *Länsplanens funktioner* ska utvecklas för att leda till att vi når det övergripande målet. *Länsplanens strategier* ger riktning och prioritering hur funktionerna ska förbättras för val av åtgärder som förbättrar funktionerna inriktning mot det övergripande målet.

Övergripande mål för länsplanen:

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



Strategier



3.1.1 Länsplanens mål

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

framtagande har ett övergripande mål för länsplanen formulerats. Länsplanens mål ska svara upp mot de utmaningar, brister och behov som identifierats i andra relevanta planer och på de dialogmöten som hållits under processen att ta fram länstransportplanen. Målet ska också ge vägledning vid prioritering av åtgärder.

Övergripande mål för länsplanen:

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

3.1.2 Länsplanens prioriterade funktioner

Transportsystemets grundläggande funktion är att tillhandahålla säker tillgänglighet och framkomlighet för person- och godstransporter. Funktionerna beskriver ett önskat läge i transportsystemet:

- Tillgänglighet till Örebro
- Tillgänglighet i tvärförbindelser
- Tillgänglighet i länets landsbygder
- Hållbart resande
- Framkomlighet för effektiva godstransporter

Tillgänglighet till Örebro

Tillgänglighet är en resenärs möjlighet att nå arbetsmarknad, utbildning, service med mera inom rimlig tid. Örebro är regionens kärna och fyller en viktig funktion för hela länet. Örebro har också en storregional funktion som ett nav i kollektivtrafiksystemet. Tillgängligheten till Örebro påverkar förutsättningar för kompetensförsörjning, tillgång till arbetstillfällen, utbildning, sjukvård och universitetssjukhuset, samhällelig service så som polis, skattekontor, banker samt utbud av kultur, nöjen, varor och tjänster. För stora delar av länet betyder tillgänglighet till Örebro också tillgänglighet till Stockholm. Fokus i den systemanalys En Bättre Sits gjord i östra Mellansverige ligger på att förbättra förbindelserna till Stockholm från nodstäderna i de storregionala stråken.

Tillgänglighet i tvärförbindelser

Tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna mellan kommunhuvudorter och transportnoder är viktiga för möjligheten till studie- eller arbetspendling samt dagligt utbyte av varor och tjänster. I vissa av de regionala tvärförbindelserna finns redan i dag etablerade relationer för arbetspendling. Dessa bör vi bygga vidare på för att uppnå en flerkärnighet där hela länet har förutsättningar för en positiv utveckling när det gäller kompetensförsörjning, sysselsättning och bostadsmarknad.

Tillgänglighet i landsbygderna

För dem som bor och/eller verkar på landsbygderna och i mindre tätorter är tillgänglighet till lokala målpunkter med olika utbud och service nödvändig för en fungerande vardag. Bilen används till stor del men vardagsresande kan också ske med kombinerad mobilitet där flera transportmedel används för resan. En god tillgänglighet i närområdet gör det möjligt med ett hållbart resande där andel gång, cykel och kollektivtrafik ökar även för boende i landsbygderna. Det skulle bidra till mer attraktiva boendemiljöer med bättre uppväxtvillkor för barn, en god och jämlik folkhälsa genom aktivt resande och till minskad klimatpåverkan.

Hållbart vardagsresande

Transportsystemet ska bidra till en hållbar utveckling enligt de tre hållbarhetsperspektiven – ekologiskt, socialt och ekonomiskt.

- För det vardagliga resandet där hela eller delar av resan genomförs till fots, med cykel, buss eller tåg måste cykel och kollektivtrafik vara de mest attraktiva trafikslagen. Detta ses som nödvändiga åtgärder för att nå klimatmålen. För att åstadkomma sådan utveckling behöver kollektivtrafik och cykelinfrastruktur vara kapacitetsstark, tillgänglig och attraktiv så som det beskrivs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet respektive den regionala cykelplanen för Örebro län.
- Vi får ett socialt hållbart transportsystem när det likvärdigt svarar mot alla grupperns behov och är trafiksäkert.
- Transportsystemet bidrar till en hållbar ekonomisk utveckling när det förser resenärer och näringsliv med framkomlig och trafiksäker infrastruktur som ger möjlighet till effektiva transporter.

Effektiva godstransporter

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

3.1.3 Länsplanens strategier

Länsplanens fem strategier ska vara vägledande vid prioritering av brister, behov och åtgärder och peka ut vissa fokusområden inom vilka åtgärder är prioriterade för att nå funktioner och mål. Strategierna redovisas i prioriteringsordning.

Planera enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen¹ är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen – 1. Tänk om, 2. Optimera, 3. Bygg om, 4. Bygg nytt – täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.

För att nå nationella och regionala mål inom klimat och miljö måste sättet vi använder infrastrukturen förändras. Andelen gång, cykel och kollektivtrafik av det totala resandet måste öka samtidigt som resandet med bil behöver minska och godstransporter ska effektiviseras. Planering enligt fyrstegsprincipen lägger grunden för att rätt åtgärder väljs för att lösa de brister och behov som finns i infrastrukturen. Planeringen sker med ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Region Örebro län kommer eftersträva åtgärder som styr mot beteendeförändring och minskar behovet av fysiska åtgärder, steg 1 och steg 2 enligt fyrstegsprincipen. Att planera enligt principen skapar förutsättningar för att hitta åtgärder som bidrar till minskat behov av resor och transporter samt till överflyttning av resor och transporter till hållbarare trafikslag. Om en åtgärd bedöms bidra till sådana överflyttningseffekter ska detta vara en del av bedömningen vid val av åtgärder i exempelvis åtgärdsvalsstudier. Även digital infrastruktur bör beaktas i samband med planering av transportinfrastruktur för att vidareutveckla och skapa förutsättningar för att dra nytta av digitaliseringens möjligheter.

Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag

Det behövs en förändring av transportbeteende och överflyttning mellan trafikslagen för att nå ett hållbart transportsystem. För att fler ska välja bort den egna bilen till förmån för att färdas till fots, med cykel eller med kollektivtrafik och andra delningstjänster måste dessa transportmedel vara kapacitetsstarka och attraktiva. För att uppnå större andel hållbara resor krävs insatser från flera olika aktörer, däribland investeringar med länsplanen. När transporterna blir hållbara kan vi dels nå klimatmålen om minskade växthusgasutsläpp och dels minska trängseln framförallt i rusningstider.

En central strategi för att nå klimatmålen är att länsplanen ska bidra till att skapa bättre tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik. Därför behövs en satsning på infrastruktur för dessa trafikslag. Åtgärder som syftar till att öka andelen resande med cykel och kollektivtrafik är alltså prioriterade, framförallt i de utvecklingsområden där boende ska kunna klara sitt vardagliga resande utan bil samt i de viktigaste

¹ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/> (Hämtad 2021-09-22)

kollektivtrafikstråken enligt strukturbilden för bebyggelse och kollektivtrafik i den regionala utvecklingsstrategin². För cykel gäller prioriteringsgrunderna i den regionala cykelplanen.

Prioritera åtgärder i de regionalt viktiga stråken

I den regionala utvecklingsstrategin finns strukturbilder med de regionalt viktigaste stråken för kollektivtrafik, persontransporter och godstransporter i länet. För att åstadkomma förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet bör investeringar i regional transportinfrastruktur i första hand ske i de stråk där många länsbor gör sina vardagsresor i form av arbetspendling, skolresor och serviceresor. Bedömningen är att satsningar i dessa stråk har störst effekt och betydelse för den regionala utvecklingen, därför bör de största enskilda satsningarna och större mängden mindre åtgärder ske i eller i anslutning till dessa stråk. För att åstadkomma tillgänglighet och hållbarhet i dessa stråk krävs åtgärder för ökad kapacitet, minskade restider och ökad andel resande med kollektivtrafik och andra hållbara trafikslag samt förbättrad trafiksäkerhet.

Eftersom vardagsresor mellan och inom tätorter ofta går i stråk får många resenärer del av förbättringar som görs i stråken för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet. Det finns även potential att förändra färdmedel när antalet resenärer når en kritisk massa för att kollektivtrafik ska vara relevant. Med förändrade arbetssätt kopplat till digitalisering och pandemi arbetar fler hemifrån. Konsekvensen blir att vardagsresandet förändras och fler rörelser blir lokala och fritidsresandet ökar. Det lokala fritidsresandet kan gynnas av åtgärder i stråk som primärt är viktiga för arbetspendling, skolresor och serviceresor men vissa relationer kan ibland behöva utvecklas separat från dessa för att gynna exempelvis hållbar turism.

Fokus på jämlikt och jämställt resande

Insatser som genomförs i länsplanen ska vara riktade till hela befolkningen men samtidigt vara proportionella till de behov som finns i mer utsatta grupper av befolkningen, så kallad proportionell universalism. För persontransporter läggs fokus i länsplanen på ett jämlikt och jämställt resande och åtgärder som kan minska sociala klyftor. Det är viktigt att åtgärder som prioriteras utgår från att minska klyftorna mellan olika sociala grupper som i dag har olika tillgång till transportsystemet och därigenom olika förutsättningar att ta sig till jobb, skola och fritidsaktiviteter. Investeringar i infrastruktur ger förbättrad tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet och ökad trygghet på platser, oavsett om klyftorna beror på geografiska, ekonomiska, åldersmässiga eller språkliga förutsättningar.

² <https://utveckling.regionorebrolan.se/sv/regionala-utvecklingsstrategin/> (Hämtad 2021-09-22)

Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

Effektiv och hållbar logistik uppstår framförallt när den är ekonomiskt lönsam. Länsplanen kan bidra till lönsamma, hållbara godsflöden genom investeringar som exempelvis förbättrar möjligheten att flytta över gods från väg till järnväg. Vissa flöden kommer dock även fortsättningsvis hanteras effektivast på lastbil och det är därför viktigt att även väginfrastrukturen är robust, har hög framkomlighet, är trafiksäker och ger möjlighet till så miljöeffektiva vägtransporter som möjligt. Det gäller både i de viktigaste stråken och på mindre vägar i landsbygderna där Örebro län har brister i den grundläggande tillgängligheten för godstransporter.

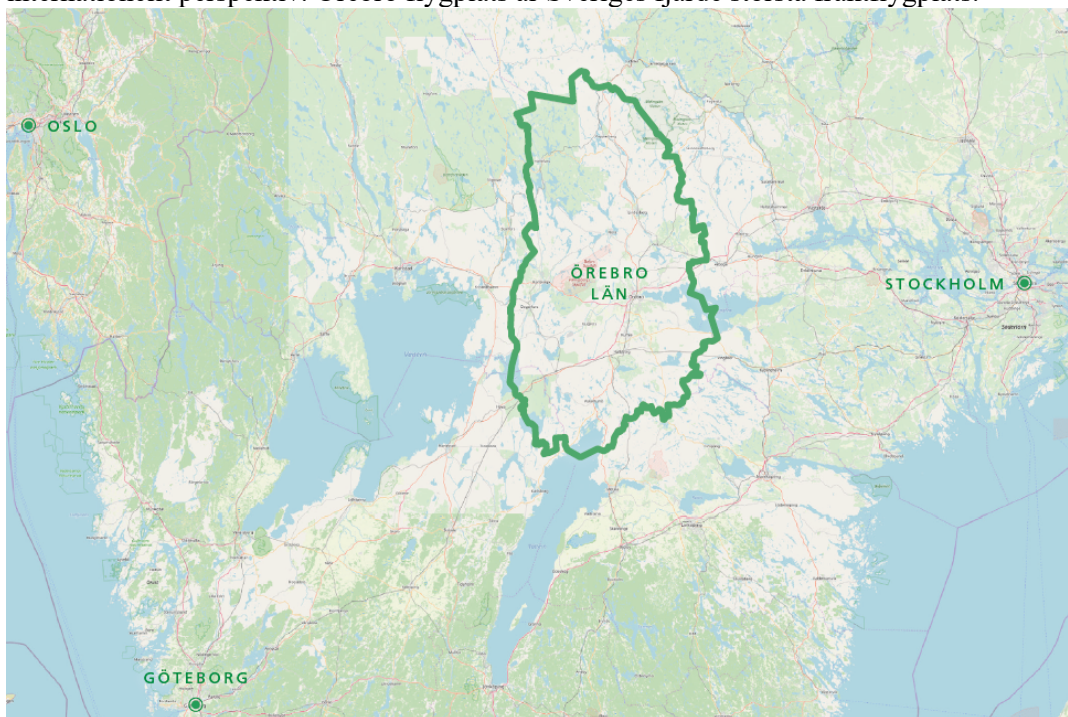
Förutsättningar för effektiva godstransporter skapas i första hand genom att fokusera på investeringar i de stråk som identifierats i strukturbild för godstransporter och logistik i den regionala utvecklingsstrategin. Åtgärder för att förbättra och bibehålla god framkomlighet för godstrafiken samt åtgärder för att bidra till att andelen gods på miljövänliga trafikslag, framförallt järnväg, ökar är därför prioriterade. Åtgärder ska också bidra till att öka konkurrenskraften för logistiknäringen som helhet och att stärka regionens logistikläge.

4. Detta är Örebro län

4.1 Örebro län i korthet

Örebro län har ett strategiskt läge mellan de tre storstadsregionerna Stockholm, Oslo och Göteborg och framförallt är närheten till Stockholm mycket betydelsefull för länets utveckling i dag. Länet har blivit en alltmer integrerad del av Stockholm-Mälarenregionen tack vare omfattande infrastrukturinvesteringar och satsningar på regional tågtrafik. Trots stora satsningar har vi långa restider till storstäderna och vi behöver bygga vidare på våra egna styrkor och specifika förutsättningar för att klara den framtida utvecklingen. Flyget har en fortsatt viktig roll för den internationella tillgängligheten. Örebro Airport är strategiskt viktig för länets internationella tillgänglighet men även tillgängligheten till Arlanda har stor betydelse.

Örebro län genomkorsas av Sveriges största transportleder för gods, både på väg och på järnväg. Tillsammans utgör Västra stambanan, Mäljarbanan, E18 och E20 de nationellt viktiga stråken mellan Stockholm och Oslo samt Stockholm och Göteborg. Väg 50 fyller tillsammans med Godsstråket genom Bergslagen en viktig funktion i att knyta samman norra delarna av Sverige med de södra delarna av landet och Centraleuropa. Hallsberg är landets viktigaste godsnod med stor betydelse även ur ett internationellt perspektiv. Örebro flygplats är Sveriges fjärde största fraktflygplats.



Örebro kommun, där hälften av länets invånare bor, är i kraft av sin storlek och utbildnings- och arbetsmarknad ofrånkomligt den dominerande staden i länet. Men alla kommuner är viktiga och alla är beroende av varandra. Behov av kompetens,

bostäder, livsmedel, kultur och natur visar tydligt hur mycket nytta vi har av att växa och komplettera varandra.

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

Globalisering driver ekonomisk utveckling och en stor del av ekonomin i Örebro län är inflätad i de globala ekonomiska värdekedjorna. Internationellt utbyte av varor och idéer ökar i både skala och hastighet och förmågan till innovation, förnyelse och flexibilitet i både privat och offentlig verksamhet är nödvändig för att kunna tackla globaliseringens utmaningar. Det finns redan idag en växande efterfrågan på resurseffektiva och miljöanpassade produkter och tjänster. Utvecklingspotentialen inom den cirkulära biobaserade ekonomin bedöms därför vara stor. Än så länge är potentialen relativt outnyttjad i länet, men är en förutsättning för en framtida miljödriven näringslivsutveckling och global konkurrenskraft. Här är landsbygderna en stor resurs, framför allt för livsnödvändig försörjning av vatten, livsmedel och energi, biobaserade produkter och lokal förädling.

4.2 Nulägesbeskrivning

Det här avsnittet är en sammanfattning av bilaga 2, som beskriver nuläget i länet utifrån trender, klimat och miljö, hälsa, boendemiljöer, transporter och tillgänglighet.

4.2.1 Trender

Fem megatrender som identifierats påverkar oss, människan; *globalisering, digitalisering och teknisk utveckling, urbanisering, demografiska förändringar och hållbarhetsfokus*.³

- *Globaliseringen* har påverkats av pandemin och färre reser mellan länder nu. Hur den trenden blir på sikt är osäker. Däremot har den digitala globaliseringen fått ett stort uppsving under pandemin och den globala handeln ökat.
- *Digitalisering och teknisk utveckling* har snabbspolats när pandemin tvingat oss till drastiska åtgärder som förändrat beteenden som påverkat både arbetsvanor och transportbeteenden. Att utvecklingen kommer fortsätta i samma riktning efter pandemin är säkert, vilket ställer krav på utbyggnad av digital infrastruktur.

³ Omvärldsrapport 2021, Region Örebro län, 2021.

- *Urbaniseringen* påverkas av den digitala utvecklingen. När digital infrastruktur och tekniska möjligheter utvecklas minskar det den geografiska platsens betydelse och skapar en förskjutning av ekonomiska aktiviteter. I vanliga fall är tillgången till arbete inom pendlingsavstånd den enskilt viktigaste källan till variation i bostadspriser men det tenderar att ändras. En folkförflyttning till platser med höga attraktiva värden kan påverka åldersstrukturen i olika geografier. När distansarbete gör avståndet mellan bostad och arbetsplats mindre viktigt ges möjligheter till platser vid sidan av de stora stråken att utvecklas. Distansarbete har trendmässigt ökat i Sverige under den senaste tioårsperioden och det finns undersökningar som tyder på att det fyr- eller femdubblats under pandemin.
- *Demografiska förändringar* har påverkats strukturellt av pandemin. Sveriges folkökning har varit den lägsta på flera år på grund av minskad invandring under pandemin, vilket kan ha påverkan på åldersstrukturen på sikt.
- *Hållbarhetsfokus* har ökat de senaste åren och cirkulär ekonomi, återbruk, uthyrning, up-cycling och hållbart resande har blivit allt vanligare. ”Hållbarhet som en tjänst”-lösningar vägleder till smarta val kombinerat med bekvämlighet.

Trafikverket har titta på liknande megatrender som de kopplar till förändringar i transportsystemet⁴. Trafikverket pekar på att:

- Transportsystemet blir mer digitaliserat och automatiserat.
- Nya digitala tjänster skapar ”det femte trafikslaget” som innebär resfri tillgänglighet vilket gör att resor inte alls behövs.
- Ökade krav på lägre växthusgasutsläpp från fordon och krav på fossilfrihet.
- Trycket på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter väntas öka i takt med befolkningstillväxten, vilket ökar krav på tillgänglighet och mobilitet.
- Godstrafiken väntas öka kraftigt men kan motverkas genom ökad transporteffektivitet och överflyttning mellan trafikslag.
- Transportsystemet blir mer integrerat i samhällsutvecklingen vilket ställer ökat krav på samhällsplaneringen.
- Ökade krav på samhällssäkerhet och robusta transportsystem.
- Ökad uppmärksamhet kring trygghetsfrågan i transportsystemet

4.2.2 Uppföljning transportpolitiska mål

Trafikanalys har i uppdrag att varje år redovisa en uppföljning av hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I varje redovisning pekar Trafikanalys ut trender inom olika områden och har valt ut nyckelområden som är extra viktiga att de transportpolitiska målen ska uppnås och upprätthållas.

⁴ Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2018.

Det övergripande transportpolitiska målet och tillhörande funktionsmål har över de tre senaste åren en genomgående negativ utveckling vilket innebär en övervägande negativ utveckling generellt och särskilt för indikatorerna som rör funktionsmålet. Genomgående negativ utveckling har indikatorn om fysiskt aktiva resor samtidigt som tillgänglighet utan transporter ökat och tillgänglighet för persontransporter samt användbarhet för alla i transportsystemet utvecklats negativt eller neutralt. Energieffektivitet har neutral utveckling för alla tre år precis som den samhällsekonomiska effektiviteten i transportsystemet.

Hänsynsmålet har en neutral utveckling över de tre senaste åren där påverkan på naturmiljö och människors livsmiljö inte förändrats nämnvärt. Utvecklingen för växthusgasutsläpp samt omkomna och allvarligt skadade är positiv sedan 2009 men går för långsamt för att nå delmålen.

4.2.3 Klimat och miljö

För att nå våra regionala klimatmål till 2030 finns ett flertal åtgärder identifierade i *Handlingsplan för hållbara transporter* för att minska transportsektorns växthusgasutsläpp med 70 procent jämfört med nivån för år 2010. Länsplanen kan inte finansiera utbyggnad av infrastruktur för förnybara bränslen men kan skapa förutsättningar för effektiva körsträckor genom att utveckla av infrastrukturen. För länsplanen kan åtgärder handla om att öka förutsättningar för transporteffektivitet eller bidrar till ändrade beteenden där överflyttning görs till resor med hållbara trafikslag, vilket kan minska utsläppen av växthusgaser.

I infrastrukturprojektens planeringsskede tas hänsyn till olika mål och Trafikverket gör alltid en miljökonsekvensbedömning när de tar fram en vägplan, enligt det lagstadgade planförfarandet.

4.2.4 Folkhälsa

En god folkhälsa innebär att så många som möjligt i befolkningen har en bra fysisk och psykisk hälsa, och att hälsan är jämnt fördelad mellan olika grupper i samhället. Hälsan är viktig för den enskilda individen, och bidrar även till att stärka samhällets utveckling. En god och jämlikt fördelad folkhälsa är även centralt för en hållbar utveckling. Där är vi inte idag. *Proportionell universalism* innebär att när vi gör insatser för att förbättra hälsa bör insatserna vara universella, det vill säga riktade till hela befolkningen, men samtidigt vara proportionella till de behov som finns i mer utsatta grupper. Med andra ord, när vi utvecklar transportinfrastrukturen för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet i det allmänna transportsystemet bör det göras särskilda insatser för socialt utsatta grupper. För att nå de nationella målen om folkhälsa rekommenderas av Folkhälsomyndigheten att man börjar med barnens

livsvillkor och barnens boendemiljöer. Åtgärder ska alltså gynna alla men vara särskilt riktade till vissa socialt utsatta grupper, framförallt barn.

4.2.5 Jämlikhet och jämställdhet

I de transportpolitiska målen står det att transportsystemet ska vara utformat som jämlikt och jämställt. Dagens transportsystem är varken jämlikt eller jämställt och mycket beror på en historisk skuld i planeringen. De som arbetat med planering och suttit på beslutsfattande positioner har inte varit representativt för samhället, vilket har missgynnat sociala grupper med mindre makt som har svårare att komma till tals.

Kvinnor och män har olika beteende i transportsystemet. Kvinnors resvanor har högre trafiksäkerhet samt lägre utsläpp och energianvändning jämfört med mäns. Med ett fullt ut jämställt transportsystem och samhälle skulle inte resandet se ut som idag. Det handlar om att skapa lika förutsättningar att välja typ av resa. Skillnaden i transportbeteende mellan män och kvinnor i Sverige är så stor att om alla män skulle resa som kvinnor skulle energianvändningen i transportsystemet minska med nästan 20 procent⁵. Ett jämställt transportsystem har stor potential att bidra till ökad folkhälsa.

4.2.6 Befolkning och sysselsättning

Befolkningen i Örebro län har växt med tio procent sedan 1995. Till år 2040 beräknas det bo 324 000 personer i Örebro län. Här kan också noteras att en fortsatt ojämn inomregional fördelning förutspås där merparten av de nya invånarna kommer till Örebro, Kumla, Hallsberg och Lekeberg. Örebro och Lekeberg förväntas öka mest procentuellt, 13 respektive 15 procent. I Ljusnarsberg och Laxå kommuner förväntas en minskning med tio procent medan övriga kommuner står still, minskar eller ökar, fast mindre än länets ökning i sin helhet⁶.

Regionförstoring är ett geografiskt begrepp som innebär att lokala arbetsmarknadsregioner växer samman. Detta sker bland annat genom att kommunikationerna i området byggs ut, vilket möjliggör pendling från landsbygd och mindre orter till arbete eller studier i större orter – eller omvänt. Regionförstoring antas vara en faktor som starkt bidrar till den regionala utvecklingen. Inom länet har urbaniseringen i Örebro län liksom i övriga delar av landet lett till en demografisk förskjutning av befolkningen mot Örebro och kommuner med nära geografisk anknytning till Örebro. Det är städernas storlek och täthet som lockar med nya möjligheter till företagande och försörjning, utbildning, kultur och upplevelser. Enligt den regionala utvecklingsstrategin kommer kraven på djupare kunskaper inom allt

⁵ Rapport – jämställdhet och transportsystemet. 2020. Vinnova.

⁶ Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2021-2040. SCB, 2021.

smalare och mer nischade arbetsfält leda till att det krävs ett större befolkningsunderlag för att hitta rätt kompetens inom arbetsmarknaden. Tätbefolkade och folkrika regioner är därför ofta mer attraktiva för företagsetableringar och investeringar än mindre tätbefolkade regioner. Det är också en orsak till att Örebro som stad växer då många människor lockas till de större städerna. Antingen flyttar de dit eller så pendlar de dit. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser allt längre sträckor till sina arbeten med en allt snabbare förstoring av arbetsmarknadsregionerna som följd.

Befolkningen minskar i många av de mindre kommunerna inom Örebro län. Närheten till naturen och den sammanhållande gemenskapen är två av flera viktiga faktorer för landsbygdens attraktionskraft. Det finns samtidigt en positiv utveckling även i många mindre kommuner, tätorter och landsbygder, inte minst inom pendlingsavstånd från de större städerna. Dock blir befolkningen äldre samtidigt som många äldre fortsätter att arbeta efter pensioneringen.

Hur läget kommer se ut i framtiden är osäkert med tanke på de trender vi ser och pandemins långvariga effekter som än inte är kända.

5. Tillstånd och brister i transportsystemet

Detta kapitel består av ett avsnitt om tillgänglighet och trafiksäkerhet (bilaga 3). För fördjupad kunskap rekommenderas bilagan.

5.1 Tillgänglighet

Ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemet ska vara användbart för alla oavsett kön, ålder, etnicitet och eventuell funktionsvariation. Begreppet tillgänglighet beskriver människors förutsättningar att nå olika funktioner i samhället, det kan vara arbete, utbildning, daglig service, vård, omsorg eller fritidssysselsättning. För de allra flesta påverkas tillgängligheten främst av avstånd, färdmedel och restid men för personer med en funktionsvariation finns ytterligare krav för att infrastrukturen ska vara användbar och skapa tillgänglighet, som exempelvis ledstråk till busshållplatser. För vissa grupper av människor varierar tillgängligheten till infrastruktur av andra skäl, som språk, ekonomi eller ålder. Tillgänglighet kan skapas genom såväl fysiska åtgärder som genom åtgärder för att skapa tillgänglighet utan transporter, till exempel genom att göra det möjligt att arbeta eller studera på distans i större utsträckning.

Geografiska skillnader

Det finns stora geografiska skillnader mellan regioner och även inom regioner. Rapporter, som Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen 2021, visar på att regioner med god respektive dålig tillgänglighet utvecklas i motsatt riktning och olika takt. Regioner med dålig tillgänglighet får sämre tillgänglighet och regioner med god tillgänglighet får ännu bättre tillgänglighet. Det är en negativ trend som visar att klyftan mellan olika regioner ökar och samma trend finns inom regioner där skillnaden mellan stad och land även den ökar.

Tillgängligheten till skolor och framförallt gymnasieskolor är väsentligt lägre i landsbygds- och pendlingskommuner än i storstäder. För tillgänglighet till dagligvaruhandel, livsmedelsbutiker och vårdcentraler ökar det geografiska avståndet till målpunkterna nästan exponentiellt mellan kommungrupperna ”Storstäder” och ”Landsbygdskommun med besöksnäring” och tillgängligheten blir sämre ju glesare befolkningen är i kommunen. Människors restid är i snitt högst i pendlingskommuner nära storstäder. Tittar man på färdtid till målpunkterna är tillgängligheten med bil god överallt medan cykel och gång inte når samma tillgänglighetsgrad. Enligt Trafikanalys bor minst 84 procent av befolkningen i landsbygdskommuner inom 1 000 meter från en trafikerad kollektivtrafikhållplats.

Kommungrupp	Livsmedelsbutik			Grundskola			Vårdcentral		
	Gång (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Gång (%)	Cykel (%)	Bil (%)	Gång (%)	Cykel (%)	Bil (%)
Storstads-kommuner	91	99	100	94	100	100	80	98	100
Täta kommuner nära en större stad	73	93	100	78	96	100	55	84	99
Täta kommuner avlägset belägna	66	88	100	73	92	100	46	76	98
Landsbygds-kommuner nära en större stad	58	85	100	63	91	100	37	65	98
Landsbygds-kommuner avlägset belägna	57	82	100	60	88	100	37	64	96
Landsbygds-kommuner mycket avlägset belägna	58	75	95	59	78	96	35	59	79
Riket	76	93	100	81	96	100	60	85	99

Figur 1. Tabell och figurtext från Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen 2021. "Lokal geografisk tillgänglighet. Andel (i procent) av befolkningen som bor inom 20 minuter med gång, cykel eller bil i vägnätet från en livsmedelsbutik, grundskola (barn 7 till 15 år) och vårdcentral, år 2020. Tillväxtanalys kommungruppsindelning."

Kostnaden för att äga en bil ökar över tid i takt med till exempel inflation, bränslekostnad och skatter och det påverkar möjligheten att inneha och använda bil. Personer som haft sämre inkomstutveckling än ökningen av milkostnaden med bil är de som påverkats mest. Dessa personer bor främst i landsbygdskommuner som ligger avlägset eller nära en större stad. Kvinnor påverkas som grupp i högre utsträckning än män eftersom färre kvinnor har tillgång till bil och har således sämre tillgång till transportsystemet via bil. När det gäller kollektivtrafik är utvecklingen svårbedömd, men svagt positiv för hela landet som helhet även om den varierar mellan olika kommuntyper, enligt Trafikanalys.

Digitalisering

Digitaliseringen kommer sannolikt att påverka såväl resmönster som transporter, vilket inte minst har visat sig under coronapandemin. Digitalisering kan komma att påverka tillgängligheten genom att fler får tillgång till resurser som skola och sjukvård utan att behöva förflytta sig fysiskt. Det ökar tillgängligheten till varor och tjänster då inköp och beställningar kan göras via e-handel istället för att besöka fysiska butiker. Det ger också bättre förutsättningar för företagande i länets landsbygder och stärker konkurrenskraften i länet. Den ökade näthandeln innebär däremot fler transporter eftersom inköp som tidigare gjordes på väg till eller från jobbet nu blir varor som behöver fraktas till utlämningsställe eller till dörren. Utvecklingen av konsumtion och digital handel är avgörande för hur en stor del av transportererna genomförs.

För att fler ska välja en digital transport framför att en fysisk krävs en vidareutbyggnad av den digitala infrastrukturen i form av tillgång till snabbt internet via bredband och 5G. Bredbandstäckningen i Örebro län har ökat, men har långt kvar till det nationella målet. Det är ojämn tillgång till bredband bland länets kommuner, vilket kan påverka människor och företag i synnerhet på landsbygderna hårt. Utvecklingen av nästa generations mobilnät 5G kommer att bli ett starkt komplement till fiber.

Att infrastrukturen finns betyder inte att den används. Det är en utmaning att få alla hushåll att ansluta sig, mycket på grund av anslutningspriset. Tillgång till snabbt internet i hemmet skapar exempelvis möjligheter till att arbeta eller studera hemifrån och ha tillgång till digitala tjänster. I Örebro län har cirka 25 procent⁷ av befolkningen möjligheten till distansarbete i dag. Det går att anta att de yrkesgrupper som har möjlighet att jobba på distans kommer att välja att göra det en eller flera dagar i veckan i framtiden. Man kan också anta att om människor inte är låsta till att resa varje dag så kan toleransen för pendlingsavstånd förändras. I dag är en vedertagen bild att gränsen ligger kring 45 minuter och den antas öka om vi reser mer sällan. Man kan också anta att om en fjärdedel av befolkningen skulle arbeta hemifrån så ökar det lokala resandet kring bostaden och betydelsen av attraktiva närmiljöer ökar. Det är viktigt att komma ihåg att även om det finns en viss potential att en del av dagens resor ersätts av distansarbete via digital uppkoppling så kan vi anta att även i framtiden kommer merparten av arbetstagarna inte ha möjlighet att sköta sitt arbete från bostaden.

Tack vare att fordon i allt högre grad blir uppkopplade med varandra och till olika system finns stor potential att digitaliseringen kan ha effekter i infrastrukturen i form av så kallade ITS-lösningar så som variabla hastigheter, varningssystem för köer och olyckor, signalprioritering för kollektivtrafik eller cyklister samt detektion av fotgängare. Sådana lösningar kan innebära att restider varierar över dygnet beroende på variabla hastigheter och kommer troligen leda till effektivare användning av infrastrukturen.

Tillgänglighet och bostadsmarknad

Goda digitala kommunikationer, snabba restider och tillgång till kollektivtrafik är viktiga faktorer att en plats ska uppfattas som attraktiv att bo på och det gäller både befintligt bestånd av bostäder och nyproduktion. Infrastrukturinvesteringar som förkortar restider eller förbättrar utbudet av kollektivtrafik kan påverka bostadsmarknaden och nyproduktionen av bostäder. Genom att förbättra

⁷ Enligt studie av distansarbete i Mälardalsregionen, Region Sörmland.

kommunikationer till befintligt och framtida bostadsbestånd påverkas arbetsmarknad, utbildningsmöjligheter, integration och den sociala hållbarheten positivt. Den regionala utvecklingen kan hämmas om ett lågt utbud av bostäder gör att människor får svårt att flytta dit jobben finns eller att studera vid framför allt universitet och högskolor. Kommunikationer är dock inte den enda faktor som påverkar bostäders attraktivitet, de måste även kombineras med god tillgång till kommersiell service och välfärdstjänster.

Nya områden för bostäder bör läggas i anslutning till kollektivtrafik för att den ska vara bas för transporterna och infrastruktur för cykel bör byggas före eller i samband med att bostäderna byggs. Genom en hållbar stadsplanering kan vi skapa fler bostäder, minskad segregation, minskad klimatpåverkan, ökad jämställdhet, bättre levnadsförhållanden och en bättre vardag för många.

På flera ställen i länet finns potential för ökat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen, särskilt i länets orter med järnvägsstation. Örebro kommun är en av de städer i landet som de senaste åren byggt mest nya bostäder per capita. Med infrastrukturinvesteringar i såväl kommunal som nationell infrastruktur finns potential att både öka bostadsbyggandet och göra bostadsmarknaden tillgänglig för större delar av Stockholm-Mälardalenregionen. I stationsorterna Lindesberg, Frövi, Kumla, Hallsberg och Laxå med flera finns potential till ökat bostadsbyggande och utveckling av det kollektivtrafiknära läget. Utveckling av transportinfrastrukturen, till exempel genom att bygga Nobelbanan, skulle kunna skapa möjligheter för ökat bostadsbyggande i orter som i dag saknar spårförbindelse med reguljär persontågstrafik.

Restidsförbättringar för personbilar kan påverka bostadsbyggandet positivt men ett ökat resande med personbil är inte hållbart vare sig på kort eller på lång sikt. Det har även en begränsad potential för regional utveckling. I *Handlingsplan för hållbara resor och transporter* har regionen åtagit fokusera på investeringar för att öka attraktiviteten hos de hållbara trafikslagen och på så vis lägga grunden för ett hållbart resande när människor flyttar till en plats eller för att förändra resandebeteende hos befolkningen. Genom tydliga prioriteringar av trafikslagen kollektivtrafik och cykel kan man också få fler att välja dem för att minska energiåtgången/-förbrukningen och bli ett mer transporteffektivt samhälle. Det är ett av de tre strategiska områden Region Örebro län ska jobba för, de andra, *energieffektiva och fossilfria fordon* och *förnybara drivmedel* hanteras i andra handlingsplaner.

Tillgänglighet för persontransporter

Örebro är fortsatt den kommun som har störst dragningskraft och den starkaste arbetsmarknaden i länet. I nedanstående figur kan restidskvoter från länets

kommunhuvudorter till Örebro jämföras. Siffrorna är hämtade från reseplaneraren på Länstrafiken, reseplaneraren på SJ samt körtid för bil i normaltrafik från Google maps. Restiderna för kollektivtrafik är framtagna utifrån att resenären ska anlända vid Örebro centralstation tidigast 7.15 och senast 7.40 en vardagsmorgon med utgångspunkt i en annan centralorts buss-/tågstation.

Jämfört med de restidskvoter som eftersträvas i trafikförsörjningsprogrammet finns en brist i restid med busstrafiken mellan Örebro och kommunhuvudorterna Degerfors, Hallsberg, Laxå, Kumla och Kopparberg. För tågtrafiken uppfylls inte restidskvoten i förhållanden mellan Örebro och Degerfors, Laxå och Kopparberg. Däremot är tåget, där förbindelserna finns, förstahandsvalet för pendlare och i dessa relationer har bussen funktionen att täcka in det geografiska området mellan stationerna.

Destination	Startpunkt	Avstånd	Restid i minuter			Restidskvot	
			Bil	Buss	Tåg	Buss/bil (1,3*)	Tåg/bil (0,8*)
Ö R E B R O C	Askersund busstation	53,7	42	50		1,19	
	Degerfors station	57,6	48	75	56	1,56	1,17
	Fjugesta, tingshuset	29,7	25	32		1,28	
	Hallsberg station	29,7	26	54	20	2,08	0,77
	Hällefors station	79,5	64	70		1,09	
	Laxå station	53,8	40	100	36	2,5	0,9
	Lindesberg station	39,3	35	38	29	1,09	0,83
	Karlskoga busstation	47,9	39	50		1,28	
	Kumla station	21,3	21	37	13	1,76	0,62
	Kopparberg station	79,9	66	99	60	1,5	0,91
	Nora station	32,4	31	34		1,1	

Figur 2. Siffror från mars 2021. *Mål från trafikförsörjningsprogrammet. 1.3 för regionlinjer och 1,2 för expresslinjer. Värdet 1.0 innebär att det tar lika lång tid, över 1 är långsammare, under 1 är snabbare.

Vid längre resor till nodstäder eller större städer är tåget det bästa färdmedlet och står sig starkt mot bilen i de flesta fall. Däremot är det tydligt att vissa förbindelser har brister, till exempel kopplingen mot Oslo där restiden med tåg är väldigt lång i förhållande till avståndet och kopplingen mot Uppsala som sker med buss. Se figur 5.

Destination	Startpunkt	Avstånd*	Minuter			Restidskvot		Medelhastighet km/h		
			Till	Från	Km	Bil	Buss	Tåg	Buss/bil	Tåg/bil
Ö R E B R O C	Stockholm central	200	137	160	141	1,2	1,0	88	75	85
	Oslo central	326	249	285	390	1,1	1,6	79	69	50
	Göteborg central	282	215		138		0,6	79		123
	Malmö central	504	344		272		0,8	88		111
	Uppsala central	171	125	170	138	1,4	1,1	82	60	74
	Eskilstuna central	87	66	185	46	2,8	0,7	79	28	113
	Västerås central	95	66	70	52	1,1	0,8	86	81	110
	Linköping central	123	105		111		1,1	70		66
	Karlstad central	112	86	100	123	1,2	1,4	78	67	55
	Falu centralstation	180	151		156		1,0	72		69

Figur 3. Siffror från mars 2021.

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

För personer utan körkort är tillgången till säker infrastruktur väldigt begränsad på flera håll i länet. Inom tätbebyggt område finns ofta cykelvägar och möjlighet att cykla i blandtrafik på vägar med låga hastigheter. De förutsättningarna finns inte längs med de flesta regionala statliga vägar, utan där saknas cykelväg hela eller delar av sträckan mellan och inom tätorter samt till andra målpunkter. Det gör att befolkningen som bor längs med statligt vägnät blir hänvisade till att cykla på vägar där bilar har en relativt hög hastighet och utrymmet för väjning ofta inte finns, vilket gör att cyklandet upplevs som farligt. Bristen på tillgång till cykelinfrastruktur hämmar det hållbara resandet och hindrar barn att själva kunna ta sig till skola och fritidsaktiviteter vilket begränsar deras självständighet.

Enligt den studie för cykelpotential som Region Örebro län tagit fram med hjälp av VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) kan 37 procent av skolbarnen i Örebro län cykla till skolan inom 10 minuter och ytterligare 23 procent (totalt 60) kan cykla till skolan inom 20 minuter. 95 procent av barnen kan åka till skolan med en kombination av cykel och kollektivtrafik inom 30 minuter. 39 procent av barnen i förskoleklass, 73 procent ÅK 4, 66 procent ÅK 7 och 51 procent av ungdomarna i GY 1 går eller cyklar till skolan.

41 procent av arbetstagarna skulle kunna cykla till jobbet på 15 minuter och totalt 59 procent på mindre än 30 minuter. Resvaneundersökningen från 2017 (se bilaga 2) visar att 65 procent av de vuxna färdas med bil ensamma eller samåker i bil till jobbet, medan 26 procent går eller cyklar.

I cykelplanen för Örebro län prioriteras cykelstråk för arbetspendling, skolpendling och serviceresor. Satsningar på dessa stråk gynnar även dem som cyklar för fritidsresor. Cykeln kan också vara ett medel för att skapa tillgänglighet i ett hela resan-perspektiv där cykel kombineras med kollektivtrafik, gång och i vissa fall bil.

Regionen har som mål att samtliga invånare i länet ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik där fokus ligger på stråk med hög efterfrågan av resor. 83 procent av invånarna bor i tätorter och majoriteten av utbudet av buss och tåg finns inom och mellan dessa områden. Många invånare har alltså tillgång till kollektivtrafik nära sin bostad men tillgängligheten varierar. I regionens hållplatshandbok finns kriterier för vad en tillgänglighetsanpassad hållplats innebär. I en inventering fann man att 44 lägen, alltså 22 hållplatser, på statligt vägnät och 128 lägen på kommunalt vägnät behöver anpassas för att nå målet om ett jämlikt och jämställt transportsystem som alla har god tillgång till.

För god tillgänglighet till en hållplats räcker det inte med att hållplatsen ligger nära bostaden och att själva hållplatsen är tillgänglighetsanpassad, man behöver även kunna ta sig fram säkert till hållplatsen med olika färdmedel och kunna parkera där. Det krävs ett hela resan-perspektiv där kollektivtrafiken som bas används tillsammans med andra trafikslag, som cykel och bil. Bilarna kan i dag ta sig till i princip alla hållplatser men cykelvägar finns inte på alla platser där kollektivtrafiken körs i dag. Cykelvägar underlättar för människor att ta sig till och från hållplatser vilket ökar tillgängligheten och stärker kollektivtrafikens attraktivitet mot bilen. Därför bör cykelvägar byggas i första hand där människor bor och där kollektivtrafik finns. Vid viktiga bytespunkter i länet behöver också parkeringsmöjligheterna förbättras för att göra bytet mellan olika färdmedel så tryggt som möjligt, både för cykel, andra fossilfria färdmedel och för bil.

Tillgänglighet för näringslivets transporter

För en logistikregion som Örebro län är godstransporter avgörande för människors försörjning och för företagens framgång. Ju bättre tillgänglighet för gods till, inom och från regionen, desto bättre chanser har länet också att attrahera nya företagsetableringar. Det i sin tur skapar nya arbetstillfällen. Här krävs bra tillgänglighet för långväga godsflöden till och från regionen (till exempel järnvägstrafik, flygfrakt och motorvägarna över länsgränserna) och bra tillgänglighet på väg inom regionen både på landsbygden och i tätorterna. Godstransporternas

påverkan på till exempel buller och luftkvalitet behöver minskas så mycket som möjligt. Utöver det måste omlastning av gods mellan de olika trafikslagen fungera smidigt. För många företag i länet är det mindre vägnätet på landsbygden av stor betydelse, ett vägnät som har oftast lägre standard och större känslighet för störningar än de vägar som utgör regionala stråk.

Det går stora transitflöden både på järnväg och med lastbil mellan norra Sverige och Centraleuropa. Om framkomligheten för dessa transporter är otillräcklig leder det inte bara till försvårade exportmöjligheter för den svenska basindustrin men också till trängsel på infrastrukturen i Örebro län.

Sveriges viktigaste järnvägsnav för godstrafiken är Hallsberg, där en fjärdedel av alla vagnar som rangeras i landet rangeras där och volymerna ökar. Det är viktigt att rangerbangården även i framtiden har kapaciteten att klara av efterfrågan. Ett sätt att öka kapaciteten på järnvägen är att köra längre godståg. I Danmark bygger man redan nu för tåg som är upp till 1 000 meter långa. Rangerbangården i Hallsberg bör anpassas på sikt så att 1 000 meter långa godståg kan hanteras.

5.2 Trafiksäkerhet

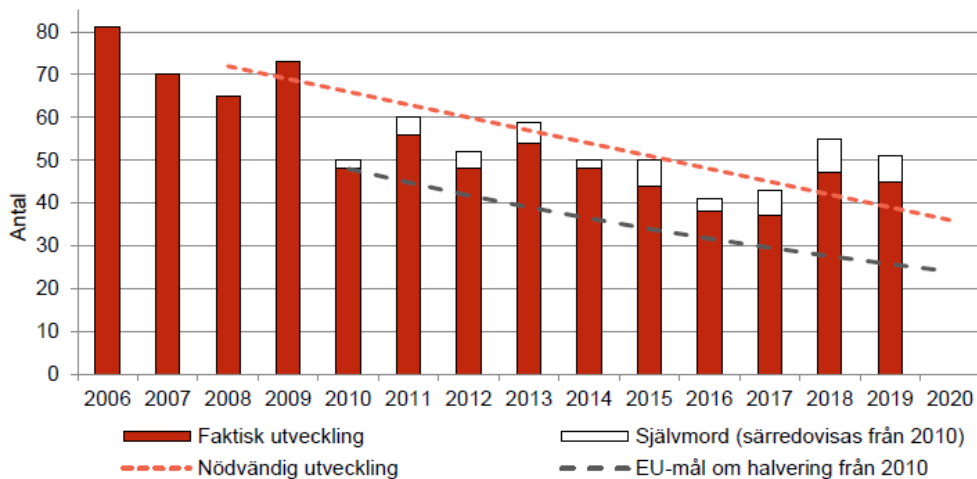
Trafikverket har gjort en sammanställning av trafiksäkerhetsläget i Trafikverket Region Öst till länsplanen, se bilaga 3. Trafikverket Region Öst består av det geografiska området Örebro, Västmanlands, Uppsala, Södermanlands och Östergötlands län. Nedan följer ett sammanfattande utdrag och precisering för Örebro län samt bearbetning av försäkringsbolaget Folksam:s rapporter *Hur kan dödsolyckor med fotgängare på kommunalt och statligt vägnät undvikas?* (2020) och *Analys av dödsolyckor med cyklisterna på statligt och kommunalt vägnät* (2018).

5.2.1 Olyckor

Det finns ett flertal faktorer som påverkar olyckor. Bland annat vilket väder som är för dagen, hur trafikarbetet utvecklas över tid, samband mellan ekonomi och arbetslöshet samt befolkningsutvecklingen. Alla dessa faktorer påverkar hur många som rör sig i transportsystemet, när de rör sig och hur de rör sig för dagen, vilket är värt att ta i beaktning. Annat som också har effekt på olyckstal är alkoholpåverkan, om förare håller hastighetsgränser, bältes-/hjälm användning och psykisk ohälsa.

Utöver det nationella målet finns ett etappmål på EU-nivå om en halvering av antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2010 och 2020. Det motsvarar i Sverige ett mål om högst 133 omkomna år 2020. Det finns inget riksdagsbeslut på att Sverige ska nå EU-målet. I enlighet med det nationella etappmålet är målsättningen för Trafikverket Region Öst en halvering av antalet omkomna år 2020 jämfört med medelvärdet

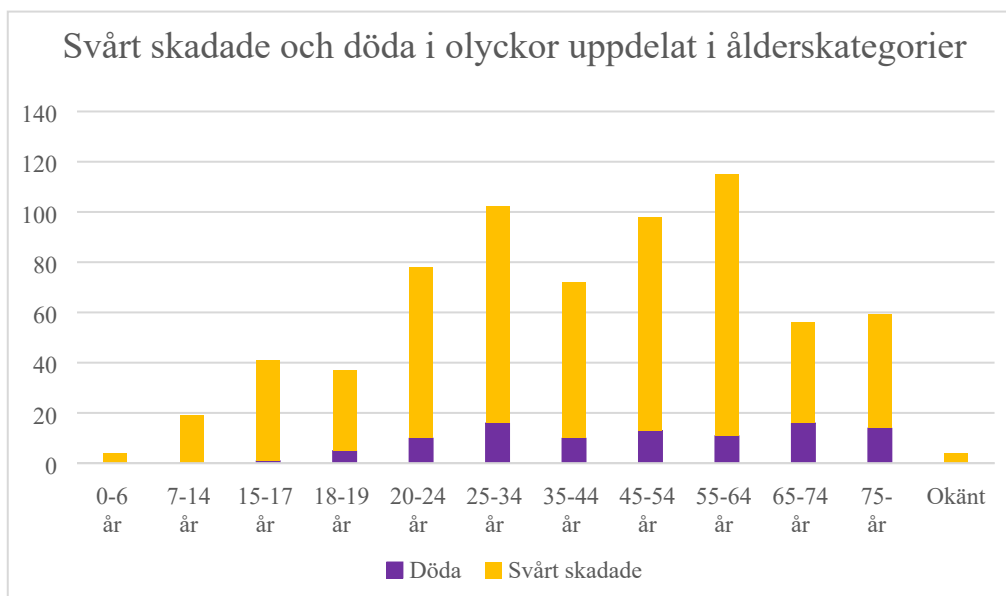
mellan åren 2006–2008. Enligt Trafikverket är inte utvecklingen i linje med målet och det går inte att se någon märkbar skillnad mellan länen i Trafikverket Region Öst.



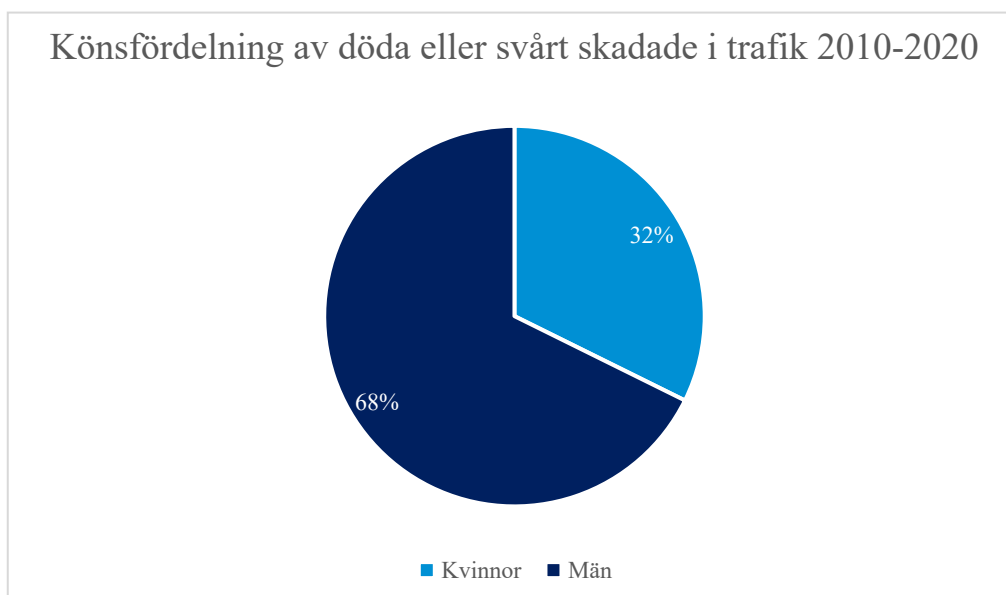
Figur 4. Antal omkomna i vägtrafikolyckor i Region Öst 2010–2019 (inklusive självmord) samt nödvändig utveckling till 2020. Stjärnan representerar etappmålet referensår, 2007 och beräknas som medelvärdet av 2006–2008 vilket är 51 antal omkomna. Källa: Strada

Siffrorna varierar mellan vilken typ av trafikant som förolyckats men generellt är en klar majoritet av de omkomna de senaste tio åren bilister (inklusive lastbil och buss) som dött i singelolyckor eller omkörningsolyckor. Noterbart är att antalet fotgängare som dör ökade 2019 medan andra trafikantkategorier minskade. För fotgängare är den vanligaste olyckstypen att den blir påkörd av ett fordon vid korsande av väg. En stor del av bilisterna och motorcyklisterna omkommer på vägar med 70–90 km/tim som hastighetsgräns och fotgängare och cyklister på vägar 40–60 km/tim. Av alla olyckor med dödsfall under perioden 2015–2019 har 55 procent av olyckorna varit på det statliga regionala vägnätet vilket motiverar ytterligare trafiksäkerhetsarbete med hjälp av medel i länsplanen.

Statistiken för vilka grupper av människor som främst dödas eller blir svårt skadade i olyckor i Örebro län har Region Örebro län tagit fram. Av de som skadats är andelen män är mer än dubbelt så många som kvinnor mellan 2010 och 2020. De åldersgrupper som särskilt utmärker sig i antalet svåra olyckor är 25–34 åringar och 55–64 åringar. Däremot utmärker sig de två stora åldersgrupperna från 65+ och gruppen 25–34 med flest antalet olyckor med dödligt utfall.



Figur 5. Polisrapporterade dödade och skadade personer i vägtrafikolyckor efter åldersklass och år för perioden Jan-Dec i Örebro län (uppdaterad 2021-01-05)



Figur 6. Polisrapporterade dödade och skadade personer i vägtrafikolyckor efter kön och år för perioden jan-dec i Örebro län (uppdaterad 2021-01-05).

Örebro län har, tillsammans med Sörmlands län, haft högst antal omkomna per 100 000 invånare mellan 2015 och 2019. De flesta olyckorna är singelolyckor med cykel eller motorfordon samt olyckor mellan fotgängare och motorfordon. Fotgängare och cyklister är särskilt utsatta grupper i Örebro län. Statistiken visar också att av de allvarligt skadade i trafiken så är det fotgängare och cyklister som drabbas värst medan de som färdas i bil, lastbil eller buss i större utsträckning klarat sig oskadda eller med lättare skada. En stor del av skadorna på fotgängare är fallolyckor perioden dec-mars. På kommunalt vägnät är mer än hälften av de som omkommer fotgängare och cyklister och forskning visar att det är två gånger högre risk att omkomma eller skadas allvarligt vid en påkörning i 50 km/tim jämfört med 40 km/tim.

I försäkringsbolagets Folksam's studie tittade man på nationell statistik, som även är intressant att titta på och överföra till Örebro län. På kommunalt vägnät skedde 69 procent av olyckor med fotgängare då fotgängaren försökte korsa vägen varav 54 procent vid övergångsställen/utpekade passager som inte var reglerade eller hastighetssäkrade. På statligt vägnät blev 51 procent av de gående påkörda när de gick längs med vägbanan och merparten av dessa fanns på själva körbanan. I 45 procent av olyckorna på statligt vägnät försökte fotgängaren korsa vägen. Korsningsolyckor sker främst vid passager som inte var reglerade eller hastighetssäkrade. Totalt 51 olyckor inträffade i närheten av en busshållplats och i minst 13 olyckor var fotgängaren på väg till/från busshållplatsen, varav två på väg till skolan.⁸

5.2.2 Trafiksäkerhetsklassificering

Trafikverket har ett eget mål om att minst 90 procent av trafikarbetet på vägar med en hastighetsbegränsning över 80 km/tim ska ske på vägar som är mötesseparerade med mitträcke. Målsättningen kan nås antingen genom sänkta hastighetsgränser och lämpliga åtgärder för dessa vägar eller genom att bygga mitträcken. Målet har nåtts i Trafikverket Region Öst (91 procent), men inte nationellt, och flera sträckor ska bli mötesfria de kommande åren, bland annat Kvarntorp-Almbro.

⁸ Hur kan dödsolyckor med fotgängare på kommunalt och statligt vägnät undvikas? Folksam, 2020.



Figur 7. Säkerhetsklassning av vägar i Region Öst för alla vägar som har vägnummer 100 eller lägre samt alla vägar över nummer 100 med en genomsnittlig trafik över 4 000 fordon per dygn. Källa: NVDB (Nationell vägdatabas), 2020.

För säkra gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager) har målet varit att 35 procent av korsningspunkterna på huvudnät för bil ska vara trafiksäkra år 2020. I verkligheten anses endast 26 procent av passagera i Trafikverket Region Öst säkra (lägre än nationellt genomsnitt), 31 procent av passagera på det statliga regionala vägnätet och 20 procent av passagera på det kommunala vägnätet. För det statliga regionala vägnätet anses 56 procent av passagera ha låg kvalitet och på det kommunala 48 procent.

5.2.3 Identifierade åtgärder

Trafikverket har identifierat brister i transportsystemet utifrån data och statistik som presenteras i sin helhet i bilaga 3. Flera av de identifierade bristerna är redan utredda eller ska utreda inom några år. Sammanställningen är inte fullständig och troligtvis är behovet större om man skulle studera alla länets olika vägar i detalj.

- Trafikverket har identifierat nio sträckor som har 70-80 km/tim där någon form av trafiksäkerhetsåtgärd behöver göras. Fem av dem är utredda och åtgärder väntas bli genomförda inom några år. En sträcka ska utredas de närmaste åren, två sträckor är prioriterade som brister i länsplanen men kommer inte utredas kommande planperiod och en sträcka är inte prioriterad som brist i länsplanen.
- Trafikverket har identifierat sex korsningar i Örebro län med hög prioritet att utreda, varav tre har utretts och ska åtgärdas kommande åren. Två identifierade korsningar ska utredas de närmsta åren.
- Trafikverket har identifierat 53 GCM-passager i Örebro län med låg trafiksäkerhetsklassning där antalet trafikanter till fots, via cykel eller moped är betydande samtidigt som tillåten hastighet är över 40 km/tim och ÅDT (årsdygnsmedeltrafik) är över 2000.

Utöver det har Trafikverket de senaste åren sett över hastigheten på länets vägar och gjort ändringar. Som resultat finns inga regionala vägar kvar med hastigheten 90 km/tim. Trafikverkets säkerhetsklassning av vägar i länet visar att det främst är vägsträckor med hastighetsgränsen 70 och 80 km/tim som har en stor andel med låg trafiksäkerhet. Efter att pågående eller planerade åtgärder är genomförda kommer sträckor med låg trafiksäkerhet kvarstå längs de regionala vägarna på riksväg 51 söder om Svennevad, riksvägarna 52 och 63 samt länsvägarna 205 och 207. På nationellt vägnät är det låg trafiksäkerhet på riksväg 50 norr om Lindesberg.

De åtgärder som har högst potential för att minska olyckor mellan fordon och fotgängare på statligt vägnät är⁹

- Hastighetssäkrad GCM-passage
- Separat GC-bana utanför vägen
- Intrångsskydd för fotgängare

Folksam rapport uppgav hastighetsgränser på 30 km/tim som den åtgärd som har näst störst potential att minska antalet svårt skadade och döda, efter fysisk åtgärd att bygga hastighetssäkrad passage. På statligt vägnät skulle hastighetssänkning adressera 33-36 procent av olyckorna och på kommunalt vägnät 45-48 procent. På statligt vägnät skulle separata GC-banor kunna motverka 26-30 procent av olyckorna med fotgängare och då krävs räcke eller annan typ av separering.

⁹ Hur kan dödsolyckor med fotgängare på kommunalt och statligt vägnät undvikas? Folksam, 2020.

Att bygga GC-bana inom befintlig vägbredd skulle bara minska olyckorna för gående med 4 procent. För cyklister minskar separat GC-bana olyckorna med 49-53 procent¹⁰ medan en GC-bana inom befintlig vägbredd endast har 1-3 procent effekt och intrångsskydd endast 1 procent. I korsningar har hastighetssäkrade GCM-passager 25 procent effekt och byggande av tunnel eller gångbro 11 procent positiv effekt.

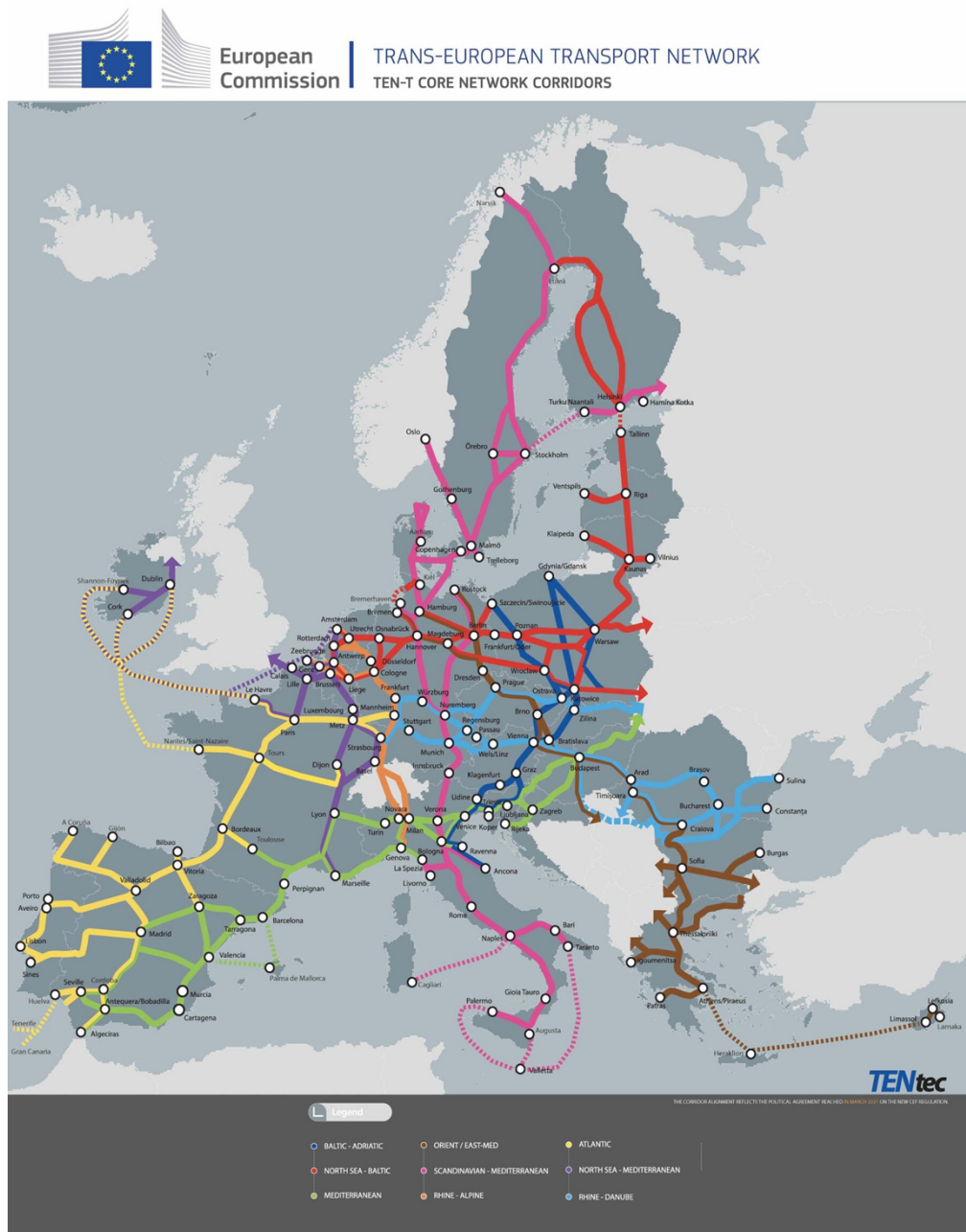
5.3 Transportstråk i Örebro län

I den regionala utvecklingsstrategin har ett antal strukturbilder tagits fram som illustrerar regionens viktigaste transportsamband för kollektivtrafik, persontransporter och godstransporter, se *Regional utvecklingsstrategi för Örebroregionen 2018-2030* på Region Örebro läns hemsida. Nedan illustreras den infrastruktur som ingår i dessa transportsamband samt i de stråk som beskrivs i detta kapitel. **I början av 2022 antas en aktualiserad utvecklingsstrategi och strukturbilder uppdateras efter det.**

Flera av de prioriterade funktionerna handlar om tillgänglighet i stråk. Tillgänglighet är en resenärs möjlighet att nå arbetsmarknad, utbildning, service med mera inom rimlig tid. Brister i framkomlighet och kapacitet påverkar tillgängligheten. Trafiksäkerhetsbrister kan också påverka tillgängligheten om bristande trafiksäkerhet påverkar resenärens val av färdväg eller trafikslag. Att transportsystemet är trafiksäkert för alla att använda är en aspekt av transportsystemets hållbarhet. I detta avsnitt beskrivs länets mest trafikerade stråk utifrån deras funktion, infrastruktur och identifierade större brister i förhållande till de aspekter som påverkar tillgängligheten och hållbarheten i stråken. Som större brister räknas allt där lösningen kan tänkas kosta mer än 50 miljoner kronor. Stråken som beskrivs inkluderar både regional och nationell infrastruktur, vissa av de brister som beskrivs hanteras därmed inom ramen för nationell plan för transportsystemet som tas fram av Trafikverket.

¹⁰ Analys av dödsolyckor med cyklister på statligt och kommunalt vägnät. Folksam, 2018.

5.3.1 Transeuropeiskt transportnät – TEN-T



Figur 8. TEN-T, det transeuropeiska nätverket.

Örebroregionen fyller en viktig funktion i både en nationell och europeisk kontext på grund av sitt geografiska läge. Utvecklingen av det europeiska transportsystemet är därför en viktig del för att uppfylla regionala mål om tillgänglighet. Förordningen om det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) är, tillsammans med CEF-förordningen, de två betydande europeiska förordningar kopplade till

mobilitetsstrategin. TEN-T-förordningen formulerar regelverk och standarder som infrastrukturen ska uppfylla. Målet med TEN-T är att uppnå:

- ett sammanhållet, gränsöverskridande transportnät utan flaskhalsar,
- en effektiv, integrerad och konkurrenskraftig inre marknad,
- ett hållbart, resurseffektivt och koldioxidsnålt transportsystem och
- en sträckning av TEN-T över hela EU samt vissa grannländer, till exempel Norge.

TEN-T är multimodalt och det innebär att alla trafikslag (väg, järnväg, sjöfart, flyg) inkluderas. Dessutom är viktiga omlastningsterminaler definierade.

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

5.3.2 TEN-T stomnät

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

Vägar

- E18 mellan Örebro och Oslo
- E20 mellan Örebro och Stockholm

Järnvägar

- Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg (person- och godstrafik)
- Värmlandsbanan (person- och godstrafik)
- Godsstråket genom Bergslagen mellan Hallsberg och Mjölby (person- och godstrafik)
- Godsstråket genom Bergslagen mellan Hallsberg och Gävle (bara godstrafik)
- Södra Stambanan mellan Stockholm och Malmö

Flygplatser

- Stockholm Arlanda

Hamnar

- Göteborgs hamn
- Stockholms hamnar

Omlastningsterminaler

- Hallsberg

5.3.3 Övergripande nät TEN-T

I TEN-T övergripande nät ingår följande infrastruktur som är viktig för Örebroregionen: All infrastruktur som är definierad som TEN-T stamnät och dessutom

Vägar

- E18 mellan Örebro och Stockholm
- E20 mellan Örebro och Göteborg

Flygplatser

- Örebro Airport

Hamnar

- Norrköpings hamn
- Mälardamarna

5.3.4 Europeiska transportkorridorer enligt CEF-förordningen

CEF-förordningen definierar transportkorridorer i hela Europa och innehåller också medel till finansiering av åtgärder i dessa korridorer. Korridoren som är mest relevant för Örebroregionen är ScanMed-korridoren (se figur 7) som sträcker sig från rysk-finska gränsen via Stockholm och Hallsberg till Central- och Sydeuropa. Region Örebro län arbetar för att hela sträckan Oslo–Stockholm ska bli en del av ScanMed-korridoren.

Nedan följer en beskrivning av de stråk som identifierats som mest betydelsefulla för Örebro län.

5.3.5 Stockholm-Västerås/Eskilstuna-Örebro-Karlskoga-Karlstad-Oslo

Funktion

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

Västerut från Örebro saknas direkt järnvägsförbindelse mot Karlstad och vidare mot Oslo som möjliggör restid på under tre timmar Oslo-Stockholm. Det är en klar brist. Österut är både Mälardamarna och Svealandsbanan av begränsad betydelse för godstrafik men är av stor betydelse för den storregionala pendlingen. Mellan Örebro

och Arboga går Mäljarbanan och Svealandsbanan i samma sträckning. Banorna kommer bli av ännu större betydelse både för godstransporter och långväga persontransporter om en ny järnvägsförbindelse mellan Örebro och Kristinehamn byggs och möjliggör en bättre förbindelse i stråket och bättre tillgänglighet till Norge. Godstrafiken på järnvägen mellan Hallsberg och Oslo har vuxit väldigt snabbt de senaste åren och åtgärder ska göras både i Hallsberg och på Värmlandsbanan för att förbättra de järnvägsförbindelser som finns idag.

E18 samlar upp trafik som går från norra Mälardalen och nordvästra Storstockholm som ska vidare mot Oslo. Från Örebro län är det i nuläget många som väljer att ta bil på E18 till Oslo istället för att använda tåget, vissa företag väljer till och med bil till Arlanda och sedan flyg till Oslo, en rejäl omväg.

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

Infrastruktur

Mäljarbanan är enkelspårig Örebro-Kolbäck och åtgärdsförslag har tagits fram i funktionsutredningar av Trafikverket mellan Örebro och Kolbäck, öster om Köping. Svealandsbanan ansluter till Mäljarbanan i Valskog, öster om Arboga, och sträckan Valskog-Eskilstuna är enkelspårig. Tre olika banor utgör stråket Örebro-Karlstad, Godsstråket genom Bergslagen (Örebro-Hallsberg), Västra Stambanan (Hallsberg-Laxå) och Värmlandsbanan (Laxå-Karlstad). På sikt bör en järnvägsförbindelse Örebro-Karlskoga och en ny gränsbana mot Norge byggas i förbindelsen mellan Stockholm och Oslo, detta för att möjliggöra tågtrafik med restid under tre timmar mellan Stockholm och Oslo via Örebro.

E18 är mötesfri landsväg från Karlstad till Lekhyttan, strax väster om Örebro, och därefter motorväg genom Örebro och till Köping samt mellan Västerås och Stockholm. Sträckan Köping-Västerås ska inom de närmaste åren byggas om till motorväg. Större delen mellan Norge och Karlstad är inte mötesfri väg. Under första delen av planperioden kommer en olycksdrabbad korsning med trafiksignal byggas om till cirkulation i Karlskoga.

E18/E20 är motorväg Örebro-Arboga, sträckan Arboga-Eskilstuna är mötesfri landsväg och till stora delar skyltad 100 km/tim.

Åtgärdsvalsstudien *ÅVS E18/E20 samt riksväg 50, kapacitetsbrist genom Örebro* har visat på systempåverkande brister på och i koppling mellan nationella stamvägar.

Större brister

- Avsaknad av järnvägsförbindelse Karlskoga-Örebro
- Kapacitetsbrist på järnväg i stråken mot Stockholm
- Långa restider på järnväg Stockholm-Oslo och Örebro-Karlstad
- Majoriteten av tågresor Örebro-Arlanda kräver minst ett byte. Kapacitet för fler genomgående tåg Örebro-Eskilstuna (Stockholm-Arlanda)
- Majoriteten av tågresor Örebro-Eskilstuna kräver byte i Arboga.
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid resecentrum i Örebro
- Bristande kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid södra station i Örebro
- Bristande kapacitet på järnväg i Hovsta
- Kapacitets och trafiksäkerhetsbrist på de delar av E18 som inte är mötesfri landsväg eller motorväg
- Bristande trafiksäkerhet, kapacitet och framkomlighet på E18, E20 och riksväg 50
- Bristande trafiksäkerhet, kapacitet och framkomlighet i anslutningar mellan E18, E20 och riksväg 50
- Framkomlighetsbrist på de delar av E20 öster om Arboga som har lägre hastighet än 100 km/tim.
- Problem med trafiksäkerhet och framkomlighet på E18 genom Karlskoga
- På delar av stråket finns behov av separat cykelväg.
- Bristande framkomlighet för bussar från E18 in till Örebro Resecentrum

5.3.6 Stockholm-Örebro/Hallsberg-Laxå-Skövde-Göteborg

Funktion

Persontrafiken Stockholm-Göteborg går i detta stråk och kommer att göra så under minst 25 år framöver. Stråket är också av betydelse för regionalstågtrafiken i Örebro län och arbets- och studiependling till och från Laxå, Hallsberg och Kumla mot Örebro.

Stråket fyller också en viktig funktion för järnvägstransporter från Göteborg och Göteborgs hamn till Hallsberg och Stockholm. I Hallsberg samlas gods från norra delarna av landet upp för vidare transport mot Göteborg och Centraleuropa. Hallsberg är Nordeuropas största rangerbangård och av betydelse för godstransporter på järnväg för hela Sverige och Skandinavien.

En stor del av vägtransporter mellan norra Sverige/ Storstockholm och Göteborg nyttjar E20 som har en viktig funktion för interregionala och regionala transporter. Längs stråket finns en stor del av landets fordonsindustri och underleverantörer till fordonsindustrin. Stråket har även regionala funktioner som transportstråk för bland annat Laxå, Hallsberg och Kumla för resor och transporter till och från Örebro. För dessa transportsamband fyller även väg 529 en viktig funktion som förbindelse Östansjö-Hallsberg-Kumla och vidare till Örebro.

Ur ett näringslivsperspektiv är transporterna till hela Göteborgsregionen viktiga. För Örebroregionen är det även av stor vikt att kunna utnyttja närheten till Göteborgs hamn. Örebro/Hallsberg är en länk mellan Mälardalens och Västra Götalands regionala kollektivtrafik på tåg. Vid gränsen mellan Örebro län och Västra Götalands län ansluter även Kinnekullebanan till Västra stambanan. Persontrafiken på Kinnekullebanan är ett exempel på regional tågtrafik i angränsande regioner som har Örebro som målpunkt.

Infrastruktur

Västra Stambanan har dubbelspår. E20 mellan Stockholm och länsgränsen till Västra Götaland är mötesfri. För näringslivet i regionen är det viktigt att E20 genom Västra Götaland byggs ut till mötesfri väg. Regionen samfinansierade del av utbyggnaden i länsplan för åren 2018-2029. Väg 529 och 641 har nyligen utretts utifrån ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv.

Större brister

- Kapacitetsbrist på järnvägen
- Trafiksäkerhetsproblem Laxå bangård/station
- Kumla bangård, kapacitets och trafiksäkerhetsbrist
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid resecentrum Örebro
- Bristande kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid södra station i Örebro
- Flera sträckor på E20 i Västra Götaland har undermålig standard med hänsyn till trafikmängderna och den stora andelen tung trafik.
- På delar av stråket finns behov av separat cykelväg.
- Godståg som kan hanteras i Hallsberg kan i regel vara bara upp till 630 meter långa. Standard bör vara 740 meter långa tåg med sikte på att kunna hantera 1 000 meter långa tåg i Hallsberg.
- Bristande trafiksäkerhet på väg 529 och 641 samt dålig bärighet på Samzeliibron i centrala Hallsberg

5.3.7 Jönköping-Mjölby-Askersund-Örebro-Kopparberg-Ludvika-Borlänge

Funktion

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

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

Infrastruktur

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

På riksväg 50 pågår planering för mittseparerad väg på sträckan Nykyrka-Brattebro backe. Rude-Askersund-Åsbro och Axbergshammar-Lilla Mon byggdes nyligen ut till mötesfri landsväg. När Nykyrka-Brattebro backe är färdigställt är riksväg 50 mittseparerad med i huvudsak skyltad hastighet 100 km/tim nästan hela sträckan från Motala till Lindesberg. Förslag finns på vidare utbyggnad norr om Lindesberg. På flertalet sträckor längs med riksväg 50 finns behov av cykelväg.

Större brister

- Kapacitetsbrist på järnvägen
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid resecentrum Örebro
- Brister i kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid Södra station i Örebro
- Brister i kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet på riksväg 50 Nykyrka-Brattebro backe
- Framkomlighetsbrist riksväg 50 Örebro-Kvinnersta

- Brister i kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet på riksväg 50 norr om Lindesberg
- Hällabacken och Silverhöjdsbacken orsakar problem vintertid
- Behov av separata gång- och cykelvägar på flertalet sträckor längs stråket

5.3.8 Örebro-Norrköping

Funktion

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

Infrastruktur

För att Mariebergs handelsområde ska kunna utvecklas kommer riksväg 51 har Trafikverket tagit fram vägplan för en ny sträckning genom Marieberg. Ombyggnationen ska bekostas av Örebro kommun. Under 2019 färdigställdes mötesfri 100-väg sträckan Svennevad-Kvarntorp. Bygge av sträckan Kvarntorp-Almbro pågår under planperiodens första år. Söder om Svennevad till länsgränsen och vidare mot Finspång är riksväg 51 inte mötesfri, men åtgärder för en trafiksäker och framkomlig 80-väg ska göras. I Svennevad kommer trafiksäkerheten att ses över.

Större brister

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

5.3.9 Örebro/Hallsberg/Kumla-Katrineholm

Funktion

Med Örebro/Hallsberg som utgångspunkt är Västra Stambanan till Katrineholm en viktig länk för persontransporter till Stockholm samt till Norrköping och vidare söderut. Hallsberg är en knutpunkt för den interregionala persontrafiken, framförallt genom byten till och från Göteborg, Stockholm och Mjölby samt genom att flera regionala tågssystem når Hallsberg. Västra Stambanan är också det enda betydande stråket på järnväg för godstransporter mellan Stockholm och landets västra delar. Även stora delar av godsflöden mellan Centraleuropa och Stockholm går via Hallsberg på grund av rangering i Hallsberg.

Riksväg 52 är ett interregionalt stråk mellan Örebro län och Sörmlands län.

Infrastruktur

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

Större brister

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

5.3.10 Örebro-Lindesberg-Fagersta-Gävle

Funktion

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

Riksväg 68 är en viktig länk för framförallt godstrafik mellan Gävleborg/norra Västmanland och Örebroregionen och vidare till södra och västra Sverige.

Infrastruktur

Största delen av järnvägen är enkelspår. Riksväg 68 har nyligen förbättrats genom anpassning till 80 km/tim med vissa framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder längs sträckan tillsammans med Västmanland.

Större brister

- Kapacitetsbrist på järnväg
- Gång- och cykelväg saknas längs delar av stråket

5.3.11 Örebro-Nora-Hällefors

Funktion

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

Infrastruktur

Delen Örebro-Nora går drygt halva sträckan på riksväg 50 och resterande del på länsväg 244. På denna del finns potential att korta restiderna med både kollektivtrafik

och bil. Länsväg 244 Nora-Lilla Mon är 80-väg och åtgärder ska göras under planperioden, bland annat ny trafikplats Nora. Riksväg 50 sträckan Lilla Mon-Örebro är mestadels mötesfri men saknar kollektivtrafikprioritering i någon form närmast Örebro.

Stråket vidare från Nora upp mot Hällefors är viktigt för nordvästra länsdelens tillgänglighet till Örebro och en framkomlig och trafiksäker förbindelse är därför av stor betydelse för kompetensförsörjningen. Ökad tillgänglighet Örebro-Nora-Hällefors har potential att bidra till en positiv utveckling av bostadsmarknaden och bostadsbyggandet i Nora och Hällefors. Här finns också potential att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andel av persontransporterna. Under flera år har det förts diskussioner kring bygge av järnväg mellan Örebro och Nora och införa en länspendel med tåg. I nuläget är ett bygge av ny järnväg inte aktuell men frågan bör tas upp igen i framtiden, till exempel om pendeltågsstation i Hovsta och Nobelbanan byggs.

Större brister

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

5.3.12 Lindesberg-Arboga

Funktion

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

Infrastruktur

Järnvägen är enkelspårig. Standarden på väg 249 varierar. Vägen går genom Vedevåg och Fellingsbro men utanför Frövi och passerar järnvägen fyra gånger. 2016 förändrades hastigheten på ett flertal sträckor från 70/90 till 80 km/tim med mål att få jämn hastighet och standard på hela stråket.

Större brister

- Låg trafiksäkerhet på delar av vägen och långa sträckor med lägre hastighet än 80 km/tim
- Problem med trafiksäkerhet, miljö och framkomlighet i Fellingsbro på grund av tung trafik och järnvägstrafiken
- Behov av separat gång- och cykelväg längs delar av stråket

5.3.13 Askersund-Laxå-Degerfors-Karlskoga-Hällefors

Funktion

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

Infrastruktur

Väg 205 har växlande standard, på sikt bör hela stråket ha jämn hastighet men delen mellan Askersund och Karlskoga är prioriterad på grund av trafikmängden på vägen där. Väg 237 har hastighet 80 km/tim på större delen av sträckan.

Större brister

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

5.3.14 Karlskoga-Nora

Funktion

Stråket är i första hand en väg för pendling mellan Karlskoga och Nora men rymmer också övrig trafik.

Infrastruktur

Väg 243 har varierande hastighet och endast delar av sträckan når upp till 80 km/tim.

Större brister

- Uppnår inte jämn hastighet på större delen av stråket.

- Behov av separat cykelväg i anslutning till Karlskoga och Gyttorp.

5.3.15 Karlskoga, Gyttorp respektive Filipstad-Hällefors-Kopparberg

Funktion

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

Infrastruktur

Målet är att vägen ska vara en trafiksäker och framkomlig väg med jämn hastighet som inte understiger 80 km/tim. Vägförbättringar genomförs på sträckan Sikfors-Kopparberg med den större åtgärden förbifart Hjulsjö för att öka framkomligheten, korta restiderna och höja trafiksäkerheten.

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

Större brister

- Långa restider och hastighetsbegränsningar som understiger 80 km/tim på delar av sträckan.
- Bristande trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter i Kopparberg och Hällefors tätort

5.3.16 Nora-Lindesberg

Funktion

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

Infrastruktur

Länsväg 244 Nora-Lilla Mon är en 80-väg som inte mötesfri med mitträcke. Riksväg 50 sträckan Lilla Mon-Lindesberg är mestadels mötesfri landsväg med 100 km/tim.

Större brister

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

- Godstrafik skapar lokala problem i Nora.
- Behov av gång- och cykelväg längs delar av stråket

5.3.17 Fjugesta - Kumla

Funktion

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

Infrastruktur

Länsväg 534 har till största del hastighet 70 km/tim med 50 km/tim på kortare avsnitt, oftast genom korsningar eller förbi bebyggelse. Korsning med väg 529 ska åtgärdas.

Större brister

- Låg standard och hastighet i förhållande till vägens funktion
- Låg trafiksäkerhet i korsning med länsväg 529

5.3.18 Örebro stad

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

Funktion

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

Infrastruktur

Örebro resecentrum är en viktig nod i det storregionala, regionala och lokala resandet. Här sker byte mellan olika trafikslag och här stannar både regionaltåg och fjärrtåg. Örebro södra är en viktig station i det regionala tågsystemet och viktig för arbetspendling då den ligger strategiskt i förhållande till många stora arbetsplatser. Stadstrafiken i Örebro går framförallt på kommunal infrastruktur men är ett transportmedel för hela regionen för att ta sig vidare från bytespunkter mellan regionaltrafiken och lokaltrafiken. Bussarnas framkomlighet i Örebro är därför av regional betydelse. Under planperiodens första år byggs BRT-system för snabbussar i Örebro.

Åtgärdsvalsstudien *ÅVS E18/E20 samt riksväg 50, kapacitetsbrist genom Örebro* har visat på systempåverkande brister på och i koppling mellan nationella stamvägar.

Större brister

- Bristande framkomlighet för regionbussarna i Örebro
- Bristande kapacitet på plattformar och för angörande trafik vid resecentrum Örebro
- Bristande kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid Södra station i Örebro
- Bristande trafiksäkerhet, kapacitet och framkomlighet på E18, E20 och riksväg 50
- Bristande trafiksäkerhet, kapacitet och framkomlighet i anslutningar mellan E18, E20 och riksväg 50

6. Prioriteringar i länsplanen 2022-2033

I detta kapitel beskrivs vilka större brister och/eller åtgärder som prioriteras för utredning och/eller genomförande samt vilka åtgärdsområden/typåtgärder som ska prioriteras. I åtgärdsplaneringen har den strategiska hållbarhetsbedömningen (se avsnitt 10) varit en betydande faktor i bedömningen av storleken av potter och prioritering av brister. Alla föreslagna åtgärder har prövats mot fyrstegsprincipen i åtgärdsvalsstudier eller motsvarande.

När länsplanen för Örebro län 2022–2033 antas pågå eller planeras ett antal åtgärder som beslutats under planperioden 2018–2029. Dessa åtgärder ligger fast och belastar planramen under planperioden 2022–2033. Totalt uppgår kostnaden för dessa åtgärder till cirka 522 miljoner kronor, vilket betyder att utrymmet för nya åtgärder är begränsat. Nya åtgärder ska tydligt bidra till de transportpolitiska målen, den regionala utvecklingsstrategin samt mål i trafikförsörjningsprogram, energi- och klimatprogrammet och den regionala cykelplanen.

I detta kapitel beskrivs de större åtgärder som ingår i länstransportplan 2022–2033, vad deras syfte är, när de beräknas genomföras samt hur resterande medel i planen fördelas mellan dessa brister, åtgärder och åtgärdsområden.

6.1 Större vägombyggnationer, 202 mnkr

6.1.1 Riksväg 51, Kvarntorp-Almbro, 127 mnkr

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

Kvarntorp färdigställdes 2019. Sträckan Kvarntorp-Almbro ska byggas om till mötesfri landsväg med 100 km/tim som referenshastighet. Arbetet startade våren 2021. Objektet har belastat två tidigare länsplaner med kostnader för vägplanearbete. Totalt kostar projektet 243 mnkr varav 57 mnkr har finansierats genom extra stöd för mittseparering från Nationell plan. 37 mnkr av dessa bidrar till denna plan.

6.1.2 Riksväg 63, Förbifart Hjulsjö, 75 mnkr

Riksväg 63 mellan Hällefors och Kopparberg är ett viktigt stråk för godstransporter genom norra länsdelen, från Dalarna, Gävleborgs och Västmanlands län och vidare mot Värmland och Karlstad. Objektet ingick i länstransportplan 2014–2025 samt 2018-2029. Förbifart Hjulsjö innebär en restidsminskning och förbättrad trafiksäkerhet på sträckan, då det både ökar möjligheten att hålla jämn hastighet och möjligheten till omkörningar. Arbetet har tidigare lagts tack vare ökat utrymme i budget och byggstart skedde 2020. Objektet har belastat tidigare länsplaner med kostnader. Totalt kostar projektet 100 mnkr.

6.2 Mindre åtgärder på regionalt vägnät

6.2.1 Kollektivtrafik, 80 mnkr

Ett av de transportpolitiska målen är att uppnå ett jämlikt och jämställt transportsystem. Det huvudsakliga målet för allmän kollektivtrafik är att uppnå en ökad marknadsandel av de motoriserade resorna som genomförs. För att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken behöver åtgärder göras för att fler ska ha säker tillgång till bytesnoder som hållplatser och stationer. En infrastruktur i form av hållplatser och vägar till och från dessa som är fysiskt tillgängliga skapar möjlighet att kombinera olika transportslag, vilket stärker kollektivtrafikens attraktivitet ur ett hela resan-perspektiv med kunden i fokus.

För att stärka kollektivtrafikens attraktivitet i hela länet samt för att effektivisera trafikeringen behövs därför åtgärder av mindre karaktär som stärker hela resan. Åtgärderna som planeras ska höja trafiksäkerhet och tillgänglighet till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter. Åtgärderna kan oftast genomföras utan att ta fram vägplan. Exempel på åtgärder som kan göras:

- Standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser
- Utveckling av bytespunkter, till exempel pendelparkeringar
- Åtgärder för effektivare omlopp som minskar körtider, exempelvis förbättrade vändplatser för bussar i linjetrafik

6.2.2 Cykel, 244 mnkr

Det övergripande transportpolitiska målet handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för

medborgarna och näringslivet i hela landet. Cykeln är det mest samhällsekonomiskt lönsamma transportmedlet enligt kostnadsnyttoanalyser, mycket tack vare de positiva folkhälsoaspekterna. Den är därför ett prioriterat trafikslag för att uppnå ett hållbart transportsystem.

Vägnätet för cykel är i dag bristfälligt och behöver förbättras. Cykelvägar har en viktig funktion för arbetspendling och skolresor med cykel men fungerar också som en säker infrastruktur för att genomföra kortare resor lokalt eller vidare med andra färdmedel som buss eller tåg.

Cykelåtgärder genomförs vid behov efter rekommendation i åtgärdsvalsstudier och i dialog med Trafikverket och berörda kommuner. Trafikverket ska i sin verksamhetsplan prioritera utredningar för cykelvägar utifrån bristlista i den regionala cykelplanen för Örebro län.

Mindre åtgärder som bidrar till att stärka kollektivtrafiken och/eller ökar trafiksäkerheten i korsningspunkter med bilar och lastbilar kommer att prioriteras tillsammans med utbyggnad av nya cykelvägar. I cykelpotten finns utrymme för både större och mindre åtgärder, utöver de som redan är planerade och listas nedan.

Grythyttan-Hällefors, 36 mnkr

Det finns en vägplan för cykelväg mellan Grythyttan och Hällefors och cykelvägen beräknas att öppna för trafik år 2023. Kostnader har belastat tidigare länsplan och objektet kostar totalt 49 mnkr.

Sannahed-Ralavägen, 25 mnkr

Vägplanearbete pågår för gång- och cykelväg Sannahed-Ralavägen. Det är en saknad länk i cykelvägnätet och objektet kommer att bidra till en separat cykelförbindelse mellan Hallsberg och Kumla, via Sannahed.

Norra Bro-Almbro, 35 mnkr

Vägplanearbete pågår för Norra Bro-Almbro. Cykelvägen kommer tillsammans med satsningar från Örebro kommun och det större vägobjektet Kvarntorp-Almbro göra det möjligt att cykla på separat cykelväg från Örebro till Gällersta.

Stöd till regionala cykelvägar i Nationell plan

Medel som eventuellt frigörs i cykelpotten via Nationella planens stöd till statliga cykelvägar kommer att läggas på att bygga mer cykelinfrastruktur utifrån prioriteringslistan i den regionala cykelplanen för Örebro län.

6.2.3 Trafiksäkerhet, 150 mnkr

Under tidigare planperioder har det genomförts stora satsningar på att höja trafiksäkerhet och framkomlighet längs regionalt viktiga stråk. Trots det finns det flera sträckor i länet som har brister när det gäller trafiksäkerhet och framkomlighet. Stråken har en viktig funktion i länet för godstransporter, arbetspendling och kollektivtrafik men har inte lika stora trafikmängder som de vägar som redan åtgärdats. För några av stråken finns åtgärdsvalsstudier gjorda men vissa av dessa kräver en översyn innan åtgärder kan genomföras.

De åtgärder som främst kommer att genomföras under planperioden är enklare åtgärder för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet, som att räta ut kurvor, göra åtgärder vid sidan om vägen, eliminera flaskhalsar, trafiksäkra tätortsgenomfarter, göra åtgärder vid korsningar med mera. En inriktning för arbetet är att vägarna ska ha jämna hastigheter och de stråk som bedöms viktigast för godstransporter ska ha hastigheten 80 km/tim som minimum. Åtgärder bör genomföras i stråk och noder enligt prioriteringsordningen nedan och genom paketering av åtgärder.

1. Länsväg 204, Fjugesta-Lanna

Åtgärder enligt genomförd åtgärdsvalsstudie. Flera åtgärder har redan genomförts med mål att höja standarden på befintlig 80-väg, men en översyn och genomförande av åtgärder vid den södra infarten till Fjugesta återstår. Utöver det kommer behov av cykelväg att diskuteras vidare med kommunen och Trafikverket.

2. Länsväg 207, Örebro-Odensbacken

Åtgärder enligt genomförd åtgärdsvalsstudie. Åtgärder innebär trafiksäkerhetsåtgärder för en säker 80-väg och säkerhetsåtgärder i tätorterna. Utöver det ska hållplatser för kollektivtrafik rustas upp och cykelväg byggas i etapper längs stråket.

3. Länsväg 244, Lilla Mon-Gyttorp

Åtgärder enligt åtgärdsvalsstudie. Länsväg 244 är ett stråk för framförallt arbetspendling och är viktigt för nordvästra länsdelens tillgänglighet till Örebro. Vägen ska förbättras som 80-väg med upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser, byggnation av saknade cykellänkar och utbyggnad av pendlarparkeringar samt en större ombyggnation av trafikplats Nora, som är utformad för vänstertrafik. De åtgärder som är föreslagna i åtgärdsvalsstudie för en trafiksäker och tillgänglig 80-väg behöver även göras inför en möjlig framtida ombyggnation till mötesfri landsväg.

Det kan på sikt vara rimligt att bygga ut väg 244 till mötesfri landsväg, men så länge trafiken i sambandet mellan Örebro och länets norra kommuner ”fastnar” i köer på

väg 50 mellan Kvinnersta och trafikplats Norrplan på E18 i Örebro bör andra satsningar prioriteras före. Pengar ämnade för Örebro Södra har flyttats till åtgärder på väg 50 i Örebro delvis med anledning av detta. Vidare utredning av åtgärder på väg 50 ska göras innan åtgärder kan beställas. Behovet av mötesfri landsväg på väg 244 bör därför ses över när kapacitetshöjande åtgärder för väg 50 och E18 är planerade och/eller genomförda. Då kan vi även utvärdera effekter av coronapandemin och digitaliseringens utveckling samt värdera åtgärder kopplade till klimatförändringar. Behovet bör ses över ihop med frågan om en pendeltågsstation i Hovsta och en upprustning av Norabanan, vilken kan vara aktuell om Nobelbanan byggs mellan Örebro och Kristinehamn.

4. Länsväg 529 och 641, Östansjö-Hallsberg-Kumla

Åtgärder enligt genomförda åtgärdsvalsstudier som innebär en jämnare hastighet och anpassade trafiksäkerhetsåtgärder i hela stråket. Vissa åtgärder ligger på kommunalt vägnät och dessa har kommunerna Kumla och Hallsberg ansvar för att finansiera och genomföra.

6.3 Utvecklingsåtgärder

Tanken med potten är att snabbt kunna svara upp mot behov som uppstår och därför ska medlen för utvecklingsåtgärder främst användas till:

- utredning av prioriterade brister
- åtgärder som är av betydelse för regionens näringsliv som inte är kända just nu samt
- till samfinansiering av objekt i nationell plan som är av regional betydelse.

6.3.1 Utvecklingspott, 16 mnkr

Pengarna i den här potten ska främst gå till finansiering och medfinansiering av hittills okända åtgärder som är av regional betydelse. Potten ska även användas till utredningar av prioriterade brister och behov enligt lista nedan och i den regionala cykelplanen. För att bli ett namngivet objekt i länsplanen är huvudprincipen att bristen redan ska ha genomgått en åtgärdsvalsstudie med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Därefter görs ett ställningstagande av deltagande parter för val av åtgärder.

Region Örebro län har, tillsammans med flera andra länsplaneupprättare, tidigare önskat göra separata steg 1- och steg 2-åtgärder med hjälp av länsplanen. I nuläget kan endast vissa steg 1- och steg 2-åtgärder genomföras i byggskede. Om en ändring av förordningen gör detta möjligt under planperioden ska utvecklingspotten användas för genomförande av steg 1- och 2-åtgärder.

6.3.2 Prioriterade brister

Prioriterade brister och behov för utredningar i stråk är:

1. Regionbussarnas framkomlighet

Körtiden för bussar inom tätort är oproportionerligt stor i jämförelse med restiden på resten av sträckan. Utredning av åtgärder för att höja regionbussarnas framkomlighet i tätort bör genomföras under planperiodens första år. Bristen behöver utredas tillsammans med väghållare längs de aktuella stråken. För åtgärder är Örebro tätort prioriterat. Se vidare under avsnitt *Statlig medfinansiering*.

2. Riksväg 52 E20-Odensbacken

Riksväg 52 är ett viktigt mellanregionalt stråk för vilken en förenklad åtgärdsvalsstudie genomfördes 2014. Utredningen gjordes inte förutsättningslöst, utan utredningens utgångspunkt var åtgärder som skulle främja målstandarden 100 km/h, som var ett mål i länsplanen för 2014-2025. Både näringslivets och barnens perspektiv saknades dessutom i utredningen. Åtgärder som föreslogs i utredningen bedöms inte ha prövats tillräckligt utifrån fyrstegsprincipen och därför har vi inte kunnat motivera en beställning av åtgärder i varken länsplan för 2018-2029 eller 2022-2033. Vägen behöver utredas på nytt under planperiodens första tre år för att ha föreslagna åtgärder som beslutsunderlag till 2026 års planrevidering.

3. Riksväg 63 Hällefors och Kopparberg tätorter

Riksväg 63 är ett viktigt mellanregionalt stråk där stora delar av sträckan har åtgärdats och andra kommer att åtgärdas. Brister som kvarstår är trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet i Hällefors och Kopparberg tätorter.

4. Almbro, Svennevad, Pålsboda och Ekeby tätorter

I samband med ombyggnad av riksväg 51 har problem med trafiksäkerheten i Almbro och Svennevad har uppdagats. Utredningar för att höja trafiksäkerhet och öka tillgängligheten i tätorterna ska genomföras. Det finns även anledning att titta på Ekeby och Pålsboda som fått effekter av ombyggnationen.

5. Väg 244 Hällefors-Nora

Väg 244 är utredd mellan Lilla Mon och Gyttorp. Sträckan mellan Grythyttan och Hällefors rustas upp i samband med byggnation av ny cykelväg. Trafiksäkerhet och framkomlighet behöver utredas på den sträcka som ännu inte är utredd mellan Gyttorp och Grythyttan med fokus på i första hand trafiksäkerhet.

6. Länsväg 831 och 840, Frövi tätort

Som konsekvens av utvecklingen av Billerud Korsnäs pappersbruk och ombyggnation av Frövi bangård behöver trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet i Frövi

tätort utredas för den godstrafik som färdas på väg. Målet är att öka attraktiviteten i tätorten för både invånare och näringsliv.

7. Länsväg 205, Askersund-Degerfors-Karlskoga-Hällefors

Länsväg 205 ska som stråk i sin helhet utredas på sikt, men i första hand kommer Degerfors tätort att prioriteras. Anledningen är den osäkra trafiksituationen centralt i tätorten i kombination med framkomlighetsproblem för regionbussar och utvecklingsplaner centralt i Degerfors.

8. Genom-/förbifart Nora

En översyn av trafiksituationen i Nora behövs för att förbättra den lokala trafikmiljön. Ett problem är att godstransporter åker genom Nora tätort istället för att åka runt staden vilket ger både bullerproblematik i den lokala miljön och framkomlighetsproblem för godstransporterna.

9. Länsväg 249, Lindesberg – E20

Väg 249 utreddes 2013 i en förenklad åtgärdsvalsstudie. Mindre trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts men på sikt kommer vägen behöva utredas igen för att täcka de perspektiv som inte togs med i den förenklade studien. Vägen är viktig för kollektivtrafik med buss.

10 Länsväg 243, Karlskoga – Nora

Väg 243 utreddes 2013 i en förenklad åtgärdsvalsstudie. Mindre trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts men på sikt kommer vägen behöva utredas igen för att täcka de perspektiv som inte togs med i den förenklade studien. Vägen är viktig för kollektivtrafik med buss.

Cykelvägar

För prioriterade brister av cykelvägar, se Regional cykelplan för Örebro län.

6.3.3 Finmaskigt vägnät, 30 mnkr

I länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029 är det finmaskiga vägnätet, länets mindre statliga vägar, prioriterat för utredning och en första studie har genomförts. Vägtyperna det handlar om är asfaltsvägar med max 500 i årsdygnsmedeltrafik eller grusvägar. I studien har länets kommuner, Trafikverket och Svealandstrafiken involverats. En vidare utredning ska göras år 1-3 denna planperiod för att prioritera vilka vägar som ska åtgärdas. Åtgärder ska sedan göras utan enligt prioritering att ta fram vägplan.

6.3.4 Samfinansiering av åtgärder i nationell plan

Godsstråket genom Bergslagen, Frövi bangård, 23 mnkr

2015 fattade Region Örebro län beslut tillsammans med Lindesbergs kommun och Trafikverket om att finansiera en ombyggnation av Frövi bangård. Behovet uppstod i samband med investeringar som leder till kraftig produktionsökning vid Frövifors bruk och en önskan att transporter till bruket skulle gå på järnväg istället för med lastbil. 23 miljoner kronor är avsatta till samfinansiering av ombyggnationen av Frövi bangård tillsammans med Lindesbergs kommun och Trafikverkets nationella plan för transportsystemet. I länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029 avsattes 31 miljoner kronor. Den summan har minskats tack vare att Trafikverket tagit kostnaden för att ta fram en järnvägsplan i det nationella objektet Frövi bangård som finansieras av Nationell plan för transportinfrastruktur.

Väg 50, framkomlighet för kollektivtrafik mellan trafikplats Norrplan och Kvinnerstarondellen, 20 mnkr

Åtgärdsvalsstudien E18/E20 samt riksväg 50, kapacitetsbrist genom Örebro visade stora kapacitetsbrister på väg 50 mellan trafikplats Norrplan och Kvinnersta där lokal trafik ”bromsar” genomgående godstrafik och kollektivtrafik, särskilt i rusningstid. Utredningen visade potential i att skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafiken längs sträckan som är in- och utfart för regionbussar till de fyra norra kommunerna i länet samt en sträcka där linjebussar i stadstrafik trafikerar. Kommunala planer för exploatering finns i området kring riksväg 50 och trafiken beräknas därför öka på sträckan och ytterligare försämra framkomligheten för kollektivtrafik och gods. En fördjupad utredning ska göras de närmsta åren med fokus på hållbart resande tillsammans med Örebro kommun och Trafikverket. Huvudfinansiering för åtgärder på vägen är Trafikverket genom Nationell plan.

I länsplanen avsätts pengar på en nationell väg för att stråket är mycket viktigt för kollektivtrafiken och en naturlig förlängning av framtida planerade etapper för snabbussar (BRT) i Örebro. Utredningen avgör dock vilka åtgärder som är aktuella. Det kan innebära busskörfält, signalprioritering i korsningar och förbättrade hållplatsutformningar. Målet är att göra kollektivtrafiken mer attraktiv i stråket genom att fokusera på åtgärder som gör bussen mer attraktiv genom ökad pålitlighet, minskad restid och ökade förutsättningar för högre turtäthet i framtiden. Åtgärderna ska ha en trafikslagsövergripande verkan vilket innebär att åtgärder ska förbättra trafiksituationen för all övrig trafik.

Pengarna som avsätts var tidigare ämnade för åtgärder vid Örebro Södra men har flyttats för att åtgärderna på järnvägsstationen ligger långt fram i tid, enligt Trafikverket.

6.4 Statlig medfinansiering

6.4.1 Strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar

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

Den regionala utvecklingen är beroende av arbetspendling och fungerande kompetensförsörjning. Trenden har varit att allt fler reser mer och längre till arbete och studier. För att detta ska vara möjligt ur ett hållbarhetsperspektiv måste mer av det dagliga resandet ske med kollektivtrafik och därför är det angeläget att korta restiderna och öka tillgänglighet med kollektivtrafik från hela länet till Örebro och dess funktioner med universitetssjukhus, universitet och arbetstillfällena. Därför prioriteras medfinansiering av att utveckla kollektivtrafiken i Örebro i riktning mot så kallad Bus rapid transit (BRT) samt medfinansiering för att höja regionbussarnas framkomlighet i tätort, där åtgärder i Örebro är prioriterade först.

Kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro, 90 mnkr

Region Örebro län har tillsammans med Örebro kommun tagit fram en utredning och genomförandeplan för ett så kallat Bus rapid transit-system (BRT), ett system för snabbussar i Örebro stad. I dag är stadstrafiken i Örebro en av Sveriges långsammaste och BRT har potential att öka kollektivtrafikresandet på ett betydande sätt i Örebro. BRT-åtgärden har också effekter på bostadsbyggandet, då det längs den planerade sträckningen kommer att byggas cirka 2 730 nya bostäder inom perioden för länsplanen.

Genomförandet av BRT i Örebro sker i etapper och finansieringen bör ske både via kommunala medel och via länsplanen. Örebro kommun planerar också att söka stadsmiljöavtal för byggandet av ett BRT-system. Länsplanen kan samfinansiera byggandet av den första etappen av BRT-systemet med högst 125 miljoner kronor, varav en del medel redan använts under 2021 och resterande medel kommer användas under kommande planperiod.

Regionbussarnas framkomlighet, 50 mnkr

Körtiden för regionbussar inom tätort är oproportionerligt stor i jämförelse med restiden på resten av sträckan. Dessa brister är tydliga i bland annat Örebro tätort där många resenärer upplever att bussen ”sitter fast” i trafiken in och ut ur Örebro. Örebro är också ett nav i det regionala kollektivtrafiksystemet och åtgärder för att höja regionbussarnas framkomlighet till Örebro resecentrum är därför prioriterat. Liknande åtgärder kan komma att bli aktuella även i andra tätorter i länet framöver.

Att höja bussarnas framkomlighet i Örebro skulle stärka bussarnas attraktivitet och restidskvot gentemot bilen. En utredning av brister och behov för regionbussarnas framkomlighet i Örebro, främst på Södra infarten samt riksväg 50 från Norrplan och in mot resecentrum, bör färdigställas under planperiodens tidigare år. Utredningen bör tas fram i samarbete med Örebro kommun eftersom sträckorna till största del är kommunala, men bör även inkludera relevant regional och nationell infrastruktur. Kopplat till de behov som pekats ut på riksväg 50 i genomförd åtgärdsvalsstudie bör även Trafikverket involveras.

Region Örebro län och Örebro kommun planerar dessutom för nytt stadslinjenät där Örebro C och Örebro Södra pekas ut som huvudsakliga målpunkter. Därför behöver medel prioriteras för åtgärder där.

Medfinansiering av kommunala åtgärder, 150 mnkr

I länsplanen 2022–2033 avsätts totalt 150 miljoner kronor under planperioden till medfinansiering av kommunala åtgärder för trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik och cykel. Länets kommuner kan söka medfinansiering av åtgärder på kommunal infrastruktur i enlighet med förordning SFS 2009:237 om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. Prioritering av vilka kommunala åtgärder som ska få medfinansiering sker i en årlig process i dialog med kommuner och Trafikverket. Åtgärderna bör ligga i linje med länsplanens övergripande mål samt övriga relevanta regionala och nationella mål och planer. Satsningarna på att öka tillgänglighet till skolor och koppla ihop kollektivtrafik med andra transportmedel bättre kan med fördel göras med hjälp av denna pott.

Medfinansiering av investeringar på det enskilda vägnätet, 15 mnkr

Det finns möjlighet för enskilda väghållare att få bidrag med högst 50 procent till vissa investeringar i det enskilda vägnätet, exempelvis för byte/bygge av broar eller nybyggnation av enskild väg. Trafikverket ansvarar för hantering av ansökningar och prioritering av medel efter dialog med Region Örebro län. Totalt avsätts 15 miljoner kronor till medfinansiering av investeringar i det enskilda vägnätet under planperioden.

6.5 Planeringsutrymme, 91 mnkr

Det kan hända att ett objekt blir så kostsamt att det börjar tränga ut andra objekt och då krävs en omprioritering i länsplanens genomförande och en teknisk justering av länsplanen. Planeringsutrymmet finns till för att kunna hantera kostnadsfördyringar i de större objekten utan att påverka övriga satsningar. Om det inte skulle bli några kostnadsfördyringar i de planerade objekten ska pengarna i första hand användas till mindre åtgärder för cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet på det statliga regionala vägnätet.

7. Ekonomisk fördelning av planen

7.1 Fördelning över planperioden

I tabellen ser du länsplanens fördelning på objekt och åtgärdsområde över tid. I tabellen finns tre kolumner med en indelning av pengar i den tolvåriga planen. Länsplanens år 1-3 innehåller pengar för åtgärder som är aktuella för genomförande där till exempel eventuell vägplan tagits fram. År 4-6 innehåller pengar för sådant som är prioriterat sedan tidigare och åtgärder är på gång, där exempelvis vägplanearbete pågår. År 7-12 är den del av länsplanen där pengar placeras för att visa vilka objekt som är viktigast att utreda. Pengarna kan prioriteras om vid nästa planrevidering.

I förhållande till de preliminära planramarna är planen framtung under planens år 1-3. Detta beror på att Kvarntorp-Almbro försenats och att förbifart Hjulsjö tidigare lagts, tack vare pengar från Nationell plan för bygge av mötesfria vägar. Även projektet för snabbussar i Örebro är framflyttat tidsmässigt och bidrar till detta.

Många av de trafiksäkerhetsåtgärder som planerats in för genomförande ligger under åren 4-6. Kollektivtrafikåtgärder är planerade i detalj för de första tre åren men därefter blir det mer utrymme för att använda potten fritt mellan de två senare perioderna för att tillgänglighetsanpassa hållplatser, anpassa körvägar, utveckla bytespunkter med mera.

De största cykelåtgärder som är planerade ligger för genomförande år 1-3 och vägplanearbete inför genomförande år 4-6. Anledningen är att det planeringsutrymme som fanns i länsplanen för åren 2018-2029 bland annat gick till att finansiera cykelobjekten Sannahed-Ralavägen och Norra Bro-Almbro, utöver att hantera kostnadsfördyringar.

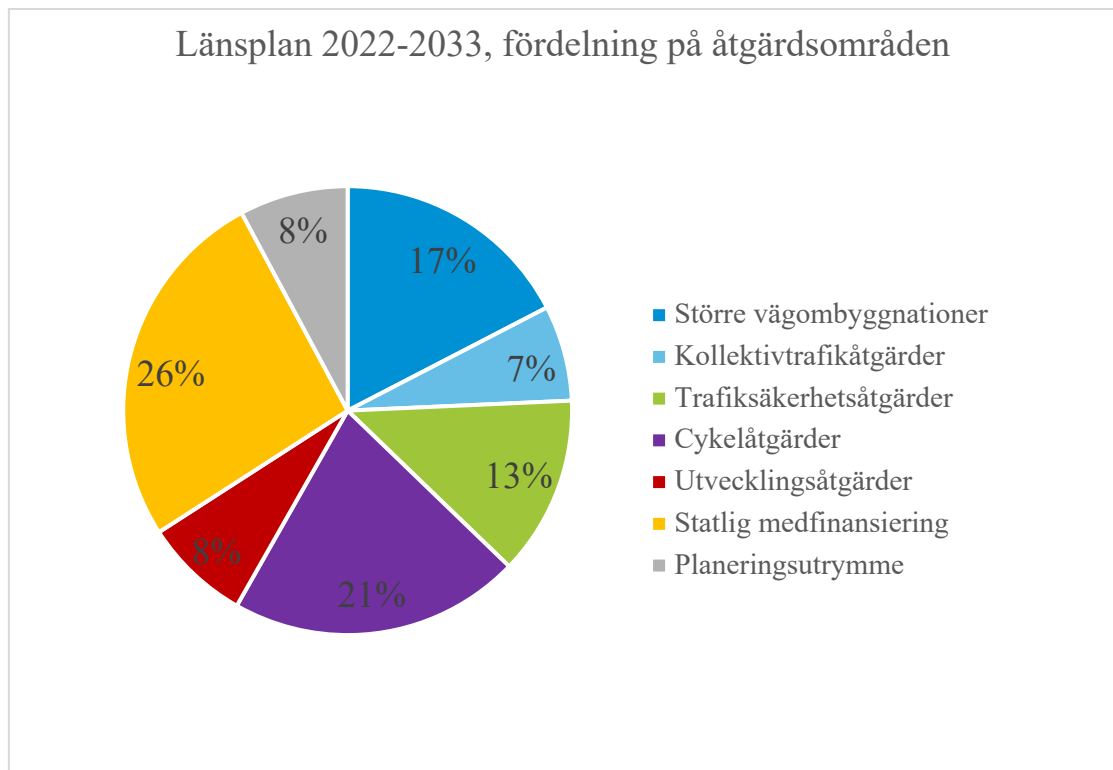
Sam- och medfinansiering av större åtgärder på nationell respektive kommunal infrastruktur är fördelad över tid enligt de avsiktsförklaringar som finns mellan berörda parter. I utvecklingspotten finns pengar till utredningar för alla år och där ingår även åtgärder på det mindre statliga vägnätet. Pengarna för åtgärder ligger i slutet av planperioden.

Trafikverket ska utforma ett stöd till regionala cykelvägar. Det arbetet är inte färdigt och kan därför inte förklaras närmare. Uppdatering görs till beslutsversionen.

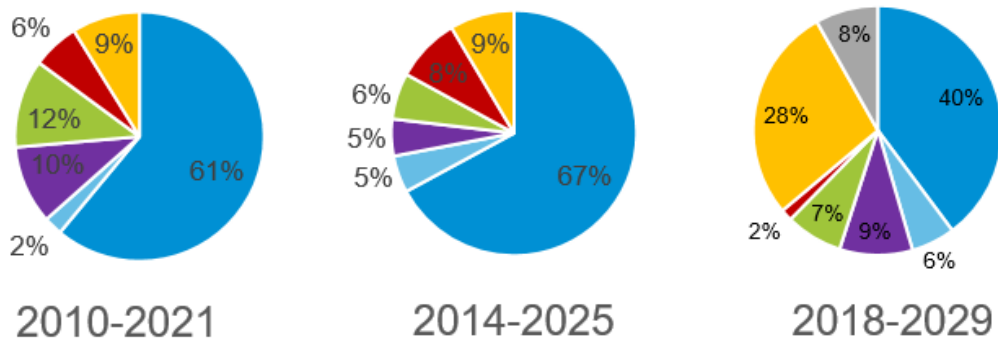
Örebro län	Summa 2022-2033	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Planram	1 161			
Större vägombyggnationer	202	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro	127	127		
Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö	75	75		
Kollektivtrafik	80	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Mindre kollektivtrafikåtgärder	80	12	26	42
Trafiksäkerhet	150	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Mindre TS-åtgärder	150	18	46	86
Cykel, regionalt vägnät	244	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Grythyttan-Hällefors	36	36		
Norra Bro-Almbro	34		34	
Sannahed-Ralavägen	24		24	
Cykelåtgärder (pott)	150	7	25	118
Utvecklingsåtgärder	89			
Samfinansiering av nationell plan	43	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Frövi bangård (cykelbro)	23		23	
Kollektivtrafikprioritering väg 50	20			20
Utvecklingspotten	46	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Finmaskigt vägnät	30			30
Pott	16	2	6	8
Statlig medfinansiering	305	År 1-3	År 4-6	År 7-12
Snabbussar Örebro (BRT)	90	70	20	
Regionbussarnas framkomlighet	50		17	33
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	150	31	35	84
Enskilda vägar	15	3	3	9
Totalt	1 070	381	259	430
Planeringsutrymme, ca 7%	91	10	22	59
Medfinansiering från Nationell plan mötesfria vägar	37	37		
Medfinansiering från Nationell plan cykelvägar	?			

7.2 Fördelning mellan åtgärdsområden

I figur 6 nedan visas fördelningen av pengar mellan åtgärdsområden. Större vägombyggnationer är ett område där man i projekten tar ett helhetsgrepp på vägmiljön och gör åtgärder för väg, kollektivtrafik och cykel. De åtgärder i länsplanen som finns i detta område omfattar totalt 202 miljoner kronor där Förbifart Hjulsjö och Kvarntorp-Almbro är beslutade i tidigare plan. Planen innehåller också mindre kollektivtrafikåtgärder (sju procent) och mindre trafiksäkerhetsåtgärder (13 procent) på det regionala vägnätet. 21 procent av planen används för cykelåtgärder där Grythyttan-Hällefors är ett objekt från tidigare plan medan Norra Bro-Almbro och Sannahed-Ralavägen är nya objekt. Åtta procent går till utvecklingsåtgärder där åtgärder på finmaskigt vägnät, utredningar, plötsliga åtgärder och cykelbro vid Frövi station ingår. 305 mnkr (26 procent) läggs på att medfinansiera kommunal och enskild infrastruktur. I planen finns 91 mnkr som inte är fördelade på åtgärder och potter och kommer användas som ett planeringsutrymme och buffert för att hantera kostnadsförändringar eller akuta behov eller mindre åtgärder. I framtagande av kommande länsplaner avgörs vad resterande medel ska användas till.



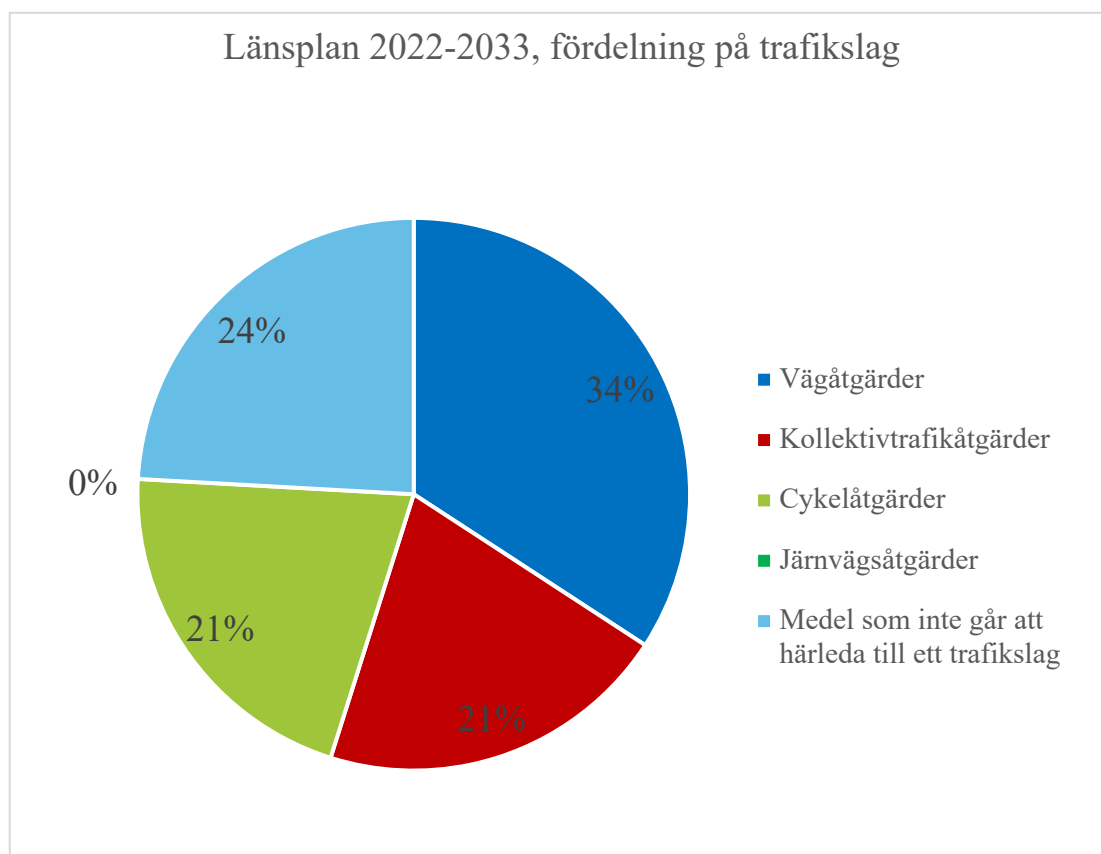
Figur 9. Procentuell fördelning av planramar i länsplan för 2022-2033 på åtgärdsområden



Figur 7. Jämförelse mellan de tre senaste länsplanerna. Samma legend som i föregående figur.

7.3 Fördelning mellan trafikslag

Att påstå att en åtgärd enbart har effekter och nyttor på ett trafikslag är att förenkla verkligheten och bortse från det samspel som finns mellan trafikanter och de sekundära effekter som kan uppstå på grund av åtgärderna. I större vägombyggnationer ryms till exempel också åtgärder för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. I figur 7 visas fördelningen av pengar mellan trafikslag.



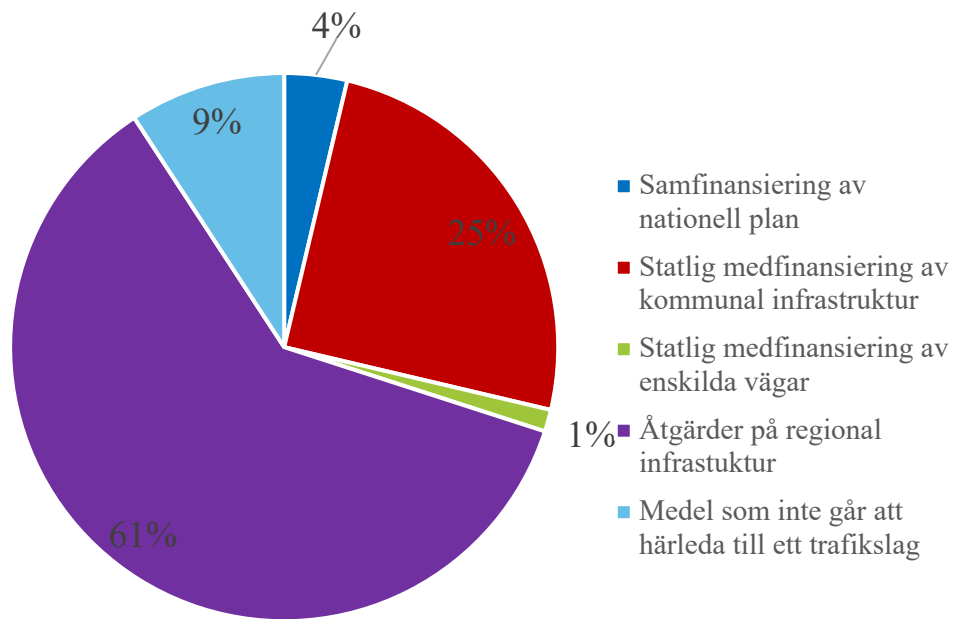
Figur 8. Procentuell fördelning av planramar i länsplan 2022-2033 fördelat på trafikslag.

Fördelat på trafikslag läggs cirka 397 miljoner på vägåtgärder i form av större vägombyggnationer, mindre trafiksäkerhetsåtgärder, satsning på finmaskigt vägnät samt medfinansiering av enskilt vägnät. Det utgör 34 procent av den totala planramen. 240 miljoner läggs på kollektivtrafikåtgärder där åtgärderna främst består av större satsningar i Örebro tätort och mindre åtgärder längs med regionalt vägnät men också en satsning på väg 50 i Örebro. Cykelåtgärder finns både i cykelpotten och i de enskilda cykelobjekten och dit kan 244 mnkr härledas. Både vad gäller kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder är det svårt att bedöma den exakta slutsumman, eftersom fördelningen mellan trafikslag i potten för statlig medfinansiering beror på vilka objekt kommunerna söker stöd för. Större vägombyggnationer kommer också innehålla åtgärder för kollektivtrafik och cykel, liksom att åtgärder i trafiksäkerhetspotten kan komma att gynna kollektivtrafikresenärer och oskyddade trafikanter. Objektet Frövi bangård innebär en cykelbro men gynnar både cyklister och dem som reser med buss och tåg eftersom cykelbron kommer användas som plattformanslutning i framtiden. Därför går det inte att specifikt säga att den gynnar enbart ett trafikslag. I denna plan läggs inga medel på järnvägsåtgärder.

7.4 Sam- och medfinansiering

I figur 8 visas fördelningen mellan huvudmannaskap. Majoriteten av planen är fördelad till åtgärder på regional infrastruktur. Totalt 30 procent av planen går till att medfinansiera åtgärder på nationell, kommunal och enskild infrastruktur. Detta är ett uttryck för att åtgärder som utvecklar tillgängligheten i länet inte enbart behövs i den regionala infrastrukturen.

Länsplan 2022-2033, fördelning på huvudmannaskap



Figur 10 Procentuell fördelning av planramar i länsplan 2022-2033 på huvudmannaskap för åtgärd.

8. Samband med nationell plan och grannlänens planer

8.1 Nationell plan

Stycke uppdateras till beslutsversion.

Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 innehåller åtgärder på järnvägsnätet och riksväg 50, som kommer leda till ökad kapacitet och bättre fungerande förbindelser i länets nationella stråk. De aktuella större välgångsplaner som ingår i länsplanen kompletterar eller ansluter till det nationella vägnätet. Länsplanen ger förutsättningar att helt eller delvis finansiera åtgärder på järnväg.

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

I länsplanen avsätts medel för att samfinansiera åtgärder på nationell infrastruktur. Åtgärder på nationell infrastruktur som ska samfinansieras av länsplanen är ombyggnad av Frövi bangård samt åtgärder på väg 50 i Örebro. Det kan även bli aktuellt att samfinansiera åtgärder på eller i anslutning till E18/E20/väg 50 genom Örebro i syfte att förbättra regionbussarnas framkomlighet i Örebro tätort.

8.2 Grannlänens planer

Stycke uppdateras till beslutsversion.

Dalarnas län

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

Sörmlands län

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

Västra Götalands län

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

Värmlands län

Örebro län och Värmlands län binds samman av E18, Värmlandsbanan, Bergslagsbanan och de två regionala vägarna riksväg 63 och länsväg 237.

Västmanlands län

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

Östergötlands län

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

9. Effekter

9.1 Strategisk hållbarhetsbedömning

Nedan följer en sammanfattning av den samlade effektbedömningen av planens bidrag till de mål anges som relevanta i bilaga 1 Mål och planer som påverkar länsplanen. Bedömningen är en strategisk hållbarhetsbedömning genomförd av Trivector. I processen med att ta fram hållbarhetsbedömningen har avgränsningssamråd hållits, en bedömning av tre olika planalternativ har genomförts och nu har även en bedömning av remissversionen gjorts. Rapporten finns i sin helhet i bilaga 4.

Den strategiska hållbarhetsbedömningen består av två delar:

- en strategisk miljöbedömning som enligt 6 kap Miljöbalken ska tas fram eftersom planen antas medföra betydande miljöpåverkan.
- en social konsekvensbeskrivning som beskriver hur transportplaneringen kan tillgodose olika befolkningsgruppers förutsättningar och behov.

Åtgärder som finansieras av länsplanen ska ha föregåtts av en utredning i form av exempelvis en åtgärdsvalsstudie. I framtagandet av denna länsplan har alla åtgärder som föreslagits i utredningar rekommenderats som alternativ och fått plats inom befintlig budget. Därför har hållbarhetsbedömningen inte påverkat val av åtgärder i planalternativet utan snarare påverkat storleken av potter och därmed inriktningen av länsplanen under år sju till tolv. Indirekt har hållbarhetsbedömningen därför påverkat prioriteringar av brister och därmed valet av utredningar som föreslås bli genomförda kommande år.

9.1.1 Bedömning av effekter

Konsekvensbedömningen visar att planalternativet i stor utsträckning bidrar till positiva effekter, alternativt neutrala effekter, i förhållande till måluppfyllnad av framför allt det transportpolitiska funktionsmålet. Detta gäller särskilt för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder på det regionala vägnätet samt statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder, och då gäller det framför allt ett positivt bidrag till fokusområdena medborgarnas resor, tillgänglighet regionalt, jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning). Samma åtgärder bidrar generellt i positiv riktning avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet. Cykelåtgärder på det regionala vägnätet bidrar dock till utsläpp i byggskedet.

När det gäller större vägombyggnader bidrar de i positiv riktning avseende exempelvis fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter och

tillgänglighet regionalt, samt trafiksäkerhet, men påverkan är neutral avseende flera av de sociala aspekterna, såsom inkludering och sammanhållning. Påverkan är dock i allt väsentligt negativ avseende klimat och landskap.

Då planalternativ 2022-2033 och nollalternativet (inriktning för Länsplan 2018-2029) jämförs kan det konstateras att planalternativet i större utsträckning bidrar positivt till det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet och dess fokusområden jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv och äldreperspektiv. När det gäller fokusområdet jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning) är påverkan ungefär lika.

Skillnaderna mellan planalternativet och nollalternativet är dock ganska stora avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa och landskap där den negativa påverkan är större i nollalternativet.

En stor del av medlen i länsplanen går till de så kallade pottorna där kommuner under planperiodens gång kan ansöka om medel. Effekterna av länsplanen kommer att bero av hur de medel som är avsatta till pottorna delas ut till kommunerna. Generellt kan sägas att en större satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik kommer att bidra till en mer transportsnål och energieffektiv tillgänglighet. Detta i sin tur minskar klimatpåverkan och kan ge bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet. Med avseende på social hållbarhet förbättrar dessa typer av åtgärder också för en större grupp människor då gång-, cykel- och kollektivtrafiksystem är öppna för en större del av befolkningen än vad biltrafiksystemet är. För att nå en hög tillgänglighet geografiskt och demografiskt är det viktigt att arbeta med både infrastruktur och användarvänlighet. Väljer man att prioritera åtgärder för ökad framkomlighet för biltrafik kommer utvecklingen att gå i motsatt riktning för dessa mål.

Noteras bör också att socioekonomiskt svagare områden är något förfördelade när det gäller den geografiska fördelningen av de studerade åtgärderna. Analysen bör dock ses som en första indikation på eventuella ojämlikheter och beaktar inte storleken på investeringarna och huruvida investeringarna eventuellt bidrar till negativa effekter såsom barriäreffekter.

En total bild av länsplanens effekter kan alltså fås först när slutliga åtgärder av de studerade valts, och då de medel som tilldelas de olika pottorna i länsplanen betalats ut till exempelvis kommuner.

9.2 Effekter på tillväxt och bostadsbyggande

Att beskriva planens effekter på förutsättningar för bostadsbyggande är förknippat med stora utmaningar, då länets olika delar har stora skillnader i grundförutsättningar.

Skillnaderna består framförallt i olika befolkningssammansättning och -utveckling, flyttningsmönster och läge på arbetsmarknaden. Många av länets kommuner har själva angett att det inte är infrastruktur och transporter som har avgörande betydelse för ett ökat bostadsbyggande utan snarare andra faktorer såsom att hitta attraktiva platser i form av sjönära lägen, fungerande daglig service och finansiella förutsättningar såsom bankernas vilja att bevilja lånefinansiering.

Örebro kommun är den kommun i Sverige som under de senaste åren byggt flest bostäder per år och capita. Sex av de senaste sju åren har Örebro kommun angett ett underskott av bostäder i bostadsenkäten och i sin översiktsplan finns planer på 20 000 nya bostäder och 20 000 nya arbetsplatser.

I Örebro finns redan ett fungerande kollektivtrafiksystem och ett väl utbyggt cykelvägnät. Länsplanen ska medfinansiera en satsning på kapacitetsstark kollektivtrafik i form av så kallad Bus rapid transit (BRT). Inom upptagningsområdet för detta system kommer det att byggas drygt 2 000 – 3 000 bostäder inom planperioden och planerna till 2040 innebär ytterligare flera tusen bostäder i närheten av BRT-systemet. Med ett utbyggt BRT-system kan framtida boende erbjudas hållbara färdmedelsalternativ och det är en viktig aspekt för att dessa planer ska bli attraktiva att genomföra. Åtgärden BRT skapar förutsättningar för en mer attraktiv kollektivtrafik och de bostäder som Örebro kommun planerar för skapar i sin tur underlag för kollektivtrafiken.

BAKSIDA

Tjänsteställe, handläggare	Datum	Beteckning	Er beteckning
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg	2021-09-0211	20RS4413	

Region Örebro län
Box 1613
701 16 Örebro

Remissmissiv

Region Örebro län är ansvarig för framtagande av länsplan, enligt förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263). Vi har tagit fram ett tjänstemannaförslag och bjuder in till samråd. Samhällsbyggnadsnämnden har beslutat att skicka ut länsplan för regional transportinfrastruktur på remiss, utan politiskt ställningstagande till innehållet. Era synpunkter behövs för att Samhällsbyggnadsnämnden i Region Örebro län ska kunna ta ställning till förslaget.

Förslaget avser perioden 2022-2033 och innehåller förslag på prioriteringar, behov, brister och åtgärder i den regionala transportinfrastrukturen. Samrådet innehåller även en första version av strategisk hållbarhetsbedömning som innehåller en miljöbedömning, enligt lagkrav, och en social konsekvensbedömning.

Samlade effektbedömningar för större åtgärder som rekommenderats i åtgärdsvalsstudier som genomförts under innevarande planperiod, 2018-2029, finns framtagna och tillgängliga på Region Örebro läns hemsida ([länk](#)). Samlade effektbedömningar för åtgärder på kommunal infrastruktur eller mindre åtgärder har inte tagits fram.

Beskrivning av effekter av länsplanen som helhet på de transportpolitiska målen och bidrag till måluppfyllelse även mot relevanta regionala mål kommer finnas tillgängliga under remissperioden.

Samrådet pågår från den 11 oktober 2021 till den 21 januari 2022.

Så här kan du lämna synpunkter:

Fyll i digitalt formulär på vår hemsida

LÄNK

Skriv brev till Region Örebro län, Box 1613, 701 16 Örebro

Märk brevet med 20RS4413

Skicka e-post till regionen@regionorebrolan.se

Märk meddelandet med 20RS4413

Synpunkter från myndigheter och organisationer önskas att bli inlämnade via e-post i word-format eller PDF med kopierbar text.

Samlade effektbedömningar hittas på vår egen hemsida

Länk

Kommentar [JSRuSoI1]: Ladda ned från TRV och ladda upp på hemsidan

Kontakt

Om du har frågor kontakta ansvarig tjänsteperson för planförslaget:

Simon Jäderberg, 019-602 63 13, simon.jaderberg@regionorebrolan.se

Med vänlig hälsning

Simon Jäderberg

Infrastrukturstrateg, Region Örebro län

Remissinstanser

Askersunds kommun
Degerfors kommun
Hallsbergs kommun
Hällefors kommun
Karlskoga kommun
Kumla kommun
Laxå kommun
Lekebergs kommun
Lindesbergs kommun
Ljusnarsbergs kommun
Nora kommun
Örebro kommun
Arboga kommun
Filipstads kommun
Finspångs kommun
Gullspångs kommun
Karlsborgs kommun
Katrineholms kommun
Kristinehamns kommun
Köpings kommun
Ludvika kommun
Motala kommun
Smedjebackens kommun
Storfors kommun
Töreboda kommun
Vingåkers kommun
Kommunförbundet Skaraborg

Region Västmanland
Regionförbundet Sörmland
Region Östergötland
Västra götalandetsregionen
Region Värmland
Region Dalarna
Region Uppsala
Falun-Borlänge regionen
Kollektivtrafikmyndigheten Sörmland
MÅLAB

Länsstyrelsen i Örebro län

Länsstyrelsen i Västmanlands län
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen i Östergötlands län
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Länsstyrelsen i Värmlands län
Länsstyrelsen i Dalarnas län
Naturvårdsverket
Trafikanalys
Trafikverket
Transportstyrelsen
Örebro universitet
Polismyndigheten Örebro

Bergslagens Räddningstjänst
Nerikes Brandkår
SNF Örebroregionen
Cykelfrämjandet
Synskadades riksförbund
Närke Östergötlands jordägareförening
Handelskammaren Mälardalen
Intresseföreningen Bergslaget
LRF Örebroregionen
Svensk cykling
Svenskt Näringsliv Örebro
Sveriges Åkeriföretag Örebroregionen
Örebro flygplats
Riksförbundet enskilda vägar

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Bilaga 1, mål och planer som
påverkar länsplanen

Version: 1

Länsplan för regional transportinfrastruktur
Bilaga 1, mål och planer som påverkar länsplanen

2021-08-24

Innehåll

1.	Europeiska mål och planer.....	4
1.1	TEN-T och CEF	4
1.2	Den gröna given – EU:s nya tillväxtstrategi	5
2.	Nationella mål och strategier.....	6
2.1	Regeringens direktiv om åtgärdsplanering	6
2.2	Nationella klimatmål.....	6
2.3	Nationella transportpolitiska mål	7
2.3.1	Fyrstegsprincipen.....	8
2.4	Regeringens infrastrukturproposition	9
2.5	Barnkonventionen	9
2.6	Nationell strategi för regional utveckling	10
2.7	Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling	11
3.	Storregionala mål och strategier	11
3.1	En bättre sats – mål och prioriteringar för transportsystemet i Östra Mellansverige	11
3.1.1	Storregional systemanalys.....	11
3.1.2	Storregional godsstrategi	12
4.	Regionala mål och strategier	13
4.1	Regionala utvecklingsstrategin (RUS)	13
4.1.1	Strukturbilder för Örebro län	15
4.2	Örebroregionens energi- och klimatprogram	15
4.3	Handlingsplan för hållbara resor och transporter.....	16
4.4	Regional cykelplan för Örebro län.....	17
4.5	Regionalt trafikförsörjningsprogram 2022-2030.....	17

1. Europeiska mål och planer

1.1 TEN-T och CEF

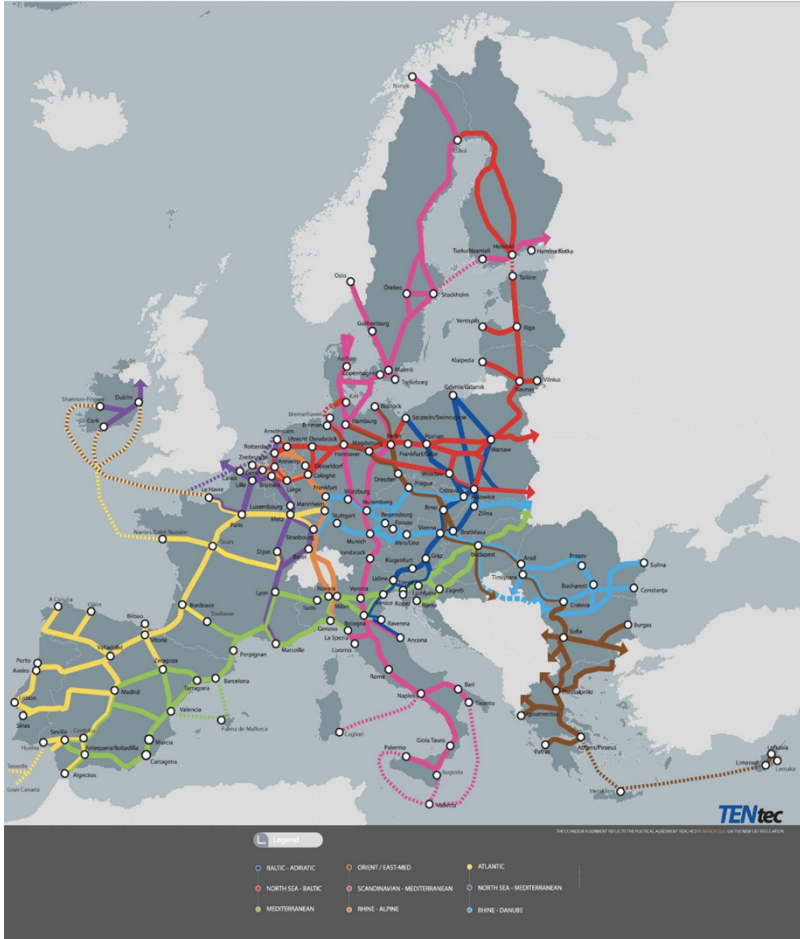
För Örebroregionen finns en rad olika europeiska mål och initiativ som är värda att beaktas. Två betydande europeiska förordningar kopplade till mobilitetsstrategin är det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T) och CEF-förordningen.

CEF-förordningen definierar transportkorridorer i hela Europa och innehåller också medel till finansiering av åtgärder i dessa korridorer. Korridoren som är mest relevant för Örebroregionen är ScanMed-korridoren (se figur 1) som sträcker sig från rysk-finska gränsen via Stockholm och Hallsberg till Central- och Sydeuropa. Region Örebro län arbetar för att hela sträckan Oslo–Stockholm ska bli en del av ScanMed-korridoren.

TEN-T-förordningen formulerar regelverk och standarder som infrastrukturen ska uppfylla. Målet med TEN-T är att uppnå:

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

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



Figur 1. TEN-T, det transeuropeiska nätverket.

1.2 Den gröna given – EU:s nya tillväxtstrategi

EU ska ställa om till en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det inte finns några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050, ekonomisk tillväxt har frikopplats från resursförbrukning, inga människor eller platser lämnas utanför.

EU:s gröna giv omfattar en handlingsplan som ska främja ett effektivt utnyttjande av resurser genom att vi ställer om till en ren, cirkulär ekonomi, återställa förlorad biologisk mångfald och minska föroreningarna. Hållbarhetsaspekten ska genomsyra all EU-politik. För att möjliggöra den europeiska gröna given måste politiken för olika områden innefatta klimatfrågan. Inom bland annat ekonomi, industri,

produktion och konsumtion, storskalig infrastruktur, transport, livsmedel och jordbruk samt byggande.

I planen anges också vilka investeringar som behövs och vilka finansieringsverktyg som finns samt att en rättvis och inkluderande omställning behöver göras. Åtgärder som lyfts fram för att nå klimatmålen är:

- Investeringar i ny och miljövänlig teknik
- Stöd till innovativ industri
- Renare, billigare och hälsosammare former av privata och offentliga transporter
- Utfasning av fossila bränslen i energisektorn
- Energieffektivare byggnader
- Samarbete med internationella partner för att förbättra globala miljöstandarder.

2. Nationella mål och strategier

2.1 Regeringens direktiv om åtgärdsplanering

Regeringen har utifrån proposition och beslut i riksdagen uppdragit Trafikverket och länsplaneuppdräktarna att upprätta förslag till nationell plan respektive länsplaner för regional transportinfrastruktur för åren 2022-2033.

Utgångspunkterna ska, utöver propositionen *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* (prop. 2020/21:151), i huvudsak vara de transportpolitiska målen med tillhörande etappmål, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt. Klimatmålen ska nås och är central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen.

2.2 Nationella klimatmål

Regeringens klimatpolitik innebär att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Detta är också en av de prioriterade samhällsutmaningarna som ska beaktas i länsplanerna. Sverige har skrivit på klimatavtalet från Paris i vilket överenskommelsen är att den globala temperaturökningen ska begränsas till 1,5 grader jämfört med förindustriell tid. På nationell nivå finns flera olika mål kopplade till miljö, klimat och utsläpp. Högst i den målhierarkin är generationsmålet som anger den övergripande inriktningen för Sveriges miljömål. Generationsmålet visar inriktningen i den svenska miljöpolitiken och ska vara vägledande på alla nivåer i samhället. Regeringen definierar generationsmålet enligt följande:

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

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

2.3 Nationella transportpolitiska mål

Målet för den nationella transportpolitiken är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De nationella transportpolitiska målen består av funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålen är koncentrerade kring tillgänglighet medan hänsynsmålen kretsar runt säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmål:

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

Hänsynsmål:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan år 2007 och 2020. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan år 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende

av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och att ohälsan minskar. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Nollvisionen

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

Nollvisionen är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet. Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor begår misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.

2.3.1 Fyrstegsprincipen

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

- Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.
- Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.
- Det fjärde steget innebär att överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen.

Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas bidra till kostnadseffektiva lösningar. Alla trafikslag och transportmedel, liksom alla typer av åtgärder som leder till att målen nås, ska beaktas. En effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens

steg. Syftet ska vara att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling.

2.4 Regeringens infrastrukturproposition

Regeringen redovisar i för varje ny planeringsomgång en proposition med förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för den aktuella planperioden. Propositionen innehåller förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Denna proposition bygger på en överenskommelse mellan regeringen och samarbetspartierna Centerpartiet och Liberalerna.

I propositionen lyfts särskilt sex viktiga inriktningsområden där transportsystemet spelar en stor roll:

- Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland
- Transporte effektiviteten ska öka
- Förbättrade förutsättningar för Sveriges näringsliv
- Stärkt sysselsättning i hela landet
- Jämlikt och jämställt transportsystem
- Minskade klyftor mellan städer, tätorter och landsbygder

I propositionen framgår att det är viktigt att transportsystemets utformning, funktion och användning bidrar till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidrar till ökad hälsa. Transportinfrastrukturen ska även bidra till jämlikhet och jämställdhet och ge alla, oavsett kön, socioekonomisk situation, ålder, funktionsnedsättning eller geografisk bosättning en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Det är tydligt att transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet. Infrastruktursatsningar ska bidra till en god återstart efter pandemin.

2.5 Barnkonventionen

Den 1 januari 2020 trädde lagen (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter träder i kraft den 1 januari 2020. Beslutet innebär ett förtydligande av att domstolar och rättstillämpare ska beakta de rättigheter som följer av barnkonventionen. Barnets rättigheter ska beaktas vid avvägningar och bedömningar som görs i beslutsprocesser i mål och ärenden som rör barn. En inkorporering av barnkonventionen bidrar till att synliggöra barnets rättigheter. Det är ett sätt att skapa en grund för ett mer barnrättsbaserat synsätt i all offentlig verksamhet. Barnrättslagen ska säkerställa att barnets rättigheter uppfylls på alla nivåer inom offentlig verksamhet. Barnkonventionens huvudpunkter är:

- Alla barn har samma rättigheter
- Barnets bästa ska alltid komma först
- Varje barn har rätt att överleva och utvecklas
- Varje barn har rätt att uttrycka sin åsikt

För länsplanen innebär detta att ett barnrättsperspektiv ska anläggas vid beslut om åtgärder och prioriteringar.

2.6 Nationell strategi för regional utveckling

Under 2020 beslutades om ett nytt nationellt mål för den regionala utvecklingspolitiken: Utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet. Politiken ska främja en hållbar ekonomisk, social och miljömässig regional utveckling där de tre dimensionerna är integrerade och ömsesidigt beroende av varandra. Det nya nationella målet har tagit bort begreppet tillväxt och betonar en hållbar utveckling - att de tre hållbarhetsdimensionerna är integrerade och ömsesidigt beroende av varandra. Liksom Agenda 2030 ska hållbarhetsdimensionerna vara odelbara.

Utgångspunkten är att den regionala utvecklingspolitiken ska i linje med genomförandet av Agenda 2030 bidra till omställningen till ett modernt och hållbart välfärdsland. Utgångspunkten är att den regionala utvecklingspolitiken ska i linje med genomförandet av Agenda 2030 bidra till omställningen till ett modernt och hållbart välfärdsland. Politiken ska även främja en bättre miljö, minska klimatpåverkan och främja energiomställning. Dessutom ska politiken främja en hållbar strukturomvandling och utveckling av näringslivet samt jobb i fler och växande företag. Stärkt lokal och regional konkurrenskraft ska skapa förutsättningar för näringslivet att stärka sin produktivitet och sina möjligheter att utveckla nya och hållbara verksamheter, affärsmodeller och marknader. Den regionala utvecklingspolitiken ska främja regioners, kommuners och andra aktörers förutsättningar att bedriva ett långsiktigt hållbart utvecklingsarbete. Den regionala utvecklingspolitiken ska också bidra till utvecklingen av hållbara innovationsmiljöer och främja en ökad konkurrenskraft i företagen.

I strategin lyfts även Landsbygdsmålet in i strategin för hållbar regional utveckling. Det övergripande målet för landsbygdspolitikerna är en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet. Förutsättningarna att bo, leva och verka skiljer sig åt i olika delar av landet. Att utmaningar och förutsättningar skiljer sig åt ställer krav på olika insatser och lösningar. Det går inte att ha samma fysiska närhet och tillgänglighet i glesare miljöer, men det är möjligt att på andra sätt skapa likvärdiga förhållanden mellan tätare och glesare miljöer. Med likvärdig avses att det

ska finns goda möjligheter att bo, leva och verka i såväl glesa som täta miljöer, men lösningarna för detta kan se olika ut.

2.7 Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling

Regeringen beslutade år 2017 om en nationell cykelstrategi. Målsättningen är att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar. Syftet med strategin är att främja ökad och säker cykling som kan minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätort samt bidra till en bättre folkhälsa. Strategin ska bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Cykelstrategin bygger på fem insatsområden:

- lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen
- öka fokus på grupper av cyklister
- främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur
- främja en säker cykeltrafik, och
- utveckla statistik och forskning.

3. Storregionala mål och strategier

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

En bättre sats är ett samarbete mellan kommunerna och länen i Östra Mellansverige, det vill säga Stockholms län, Uppsala län, Västmanland län, Örebro län, Sörmlands län, Östergötlands län och Gotlands län, som samordnas av Mälardalsrådet. Syftet med samarbetet är att skapa samsyn kring behov av åtgärder i infrastruktursystemet och trafikering i detsamma.

3.1.1 Storregional systemanalys

Inför åtgärdsplaneringen 2022–2033 gjordes en storregional systemanalys som tar sin utgångspunkt i och är inriktad på storregionala samband, utmaningar, behov, brister och prioriteringar. Länen i En Bättre Sats samarbetet har gemensamma mål om att skapa ett transportsystem:

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

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

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

Som sätt att stärka och skapa dessa funktioner samt nå de storregionala målen har ett antal strategier och åtgärder formulerats:

- Styr mot beteendeförändring och överflyttning: Bygg transportsnålt och kollektivtrafiknära, se till hela resan/transporten, premiera kollektivtrafiken och tillgodose konkurrensneutralitet mellan trafikslag för godstransporter.
- Stärk kollektivtrafiken: I planeringen och i utvecklandet av nya mobilitetstjänster.
- Ställ om fordonsparken; Infrastruktur, incitament och styrmedel för fossilfria fordon.
- Återställ funktionalitet: Satsning på förstärkt underhåll, driftsäkra stödsystem, ökad kapacitet för fordonsuppställning och rekonstruktion av Europavägarna.
- Förbättra prestanda: Utökade trimningsåtgärder och en effektivare användning av infrastrukturen.
- Öka kapaciteten; Framförallt i spårssystem för person- och godstrafik.
- Omvärldsbevakning: Kontinuerlig omvärldsbevakning, trendspaning, analys- och beslutsförmåga.

3.1.2 Storregional godsstrategi

In En Bättre Sits systemanalys från 2016 åtog sig länen att ta fram en gemensam storregional godsstrategi. I systemanalys 2020 åtar sig samarbetet att implementera denna strategi. Strategin utgår från de gemensamma storregionala målen och prioriterade funktionerna för transportsystemet, innehåller ett antal övergripande prioriteringar och formulerar strategi och åtgärder för fyra strategiska områden.

De övergripande prioriteringarna kan sammanfattas som:

- upprätthålla funktionerna i de viktigaste nationella godsstråken samt möjliggöra för en högre andel sjöfart.
- Det behövs ett ökat underhåll och åtgärdande av kapacitetsbrister,
- Det måste finnas kapacitet för ökad andel gods på järnväg, där försörjningen av kombiterminalerna i regionen norrifrån och söderifrån samt tillräcklig kapacitet för transittrafiken är avgörande.
- På vägsidan är det framför allt kapacitet och standard på Europavägarna som behöver prioriteras. På riksvägsnivå är de nordsydgående förbindelserna viktigast för att förbättra försörjningen av de stora logistikcentrumen i västra Mälardalen
- För ett bättre tillvaratagande av infrastrukturen, en ökad andel gods på järnväg och sjö, en ökad intermodalitet och en implementering av fossilfria drivmedel krävs därtill utvecklade styrmedel och teknikutveckling. Lika förutsättningar mellan trafikslagen, marginalkostnadsprincipen, behöver också uppnås.
- Gotland är helt beroende av en väl fungerande sjö- och luftfart för resor och transporter till fastlandet. Färje- och flygtrafiken måste kunna bidra till en god tillgänglighet genom transporttider, turtäthet och kapacitet som svarar mot de behov som finns på Gotland.

Åtgärder är identifierade för fyra strategiska områden:

- Samverkan för en ledande internationell logistikregion
- Effektiv och hållbar struktur med noder och länkar
- Minskad miljö- och klimatpåverkan
- Transporter i både stad och land

Inom ramen för arbetet med den storregionala godsstrategin har också ett storregionalt godstransportråd. Godstransportrådet drivs av Mälardalsrådet och Trafikverket i samverkan och samlar regioner, kommuner, näringsliv och akademi för att gemensamt arbeta med implementering av strategin samt utveckling av godstransporter och infrastruktur.

4. Regionala mål och strategier

4.1 Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

Strategin tar sin utgångspunkt i länets geografi och historia – det som format oss till vad vi är idag och i det vi strävar efter att vara 2030:

Örebroregionen Sveriges hjärta, en attraktiv och pulserande region för alla.

Kommentar [JSRuSoI1]: Aktualisering av RUS är på remiss. Texten här uppdateras när aktualiseringen fastställs.

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

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

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

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

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

4.1.1 Strukturbilder för Örebro län

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

- förtydliga vår regionala målbild,
- vara underlag för kommunernas översiktsplanering, vara utgångspunkter för länstransportplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet
- vara Örebroregionens inspel till storregional, nationell och internationell planering.

Strukturbilderna ger en rumslig beskrivning av förutsättningar för framtida bebyggelse samt transportsamband för persontransporter, godstransporter och logistik i ett 2030-perspektiv. Strukturbilderna återfinns i den regionala utvecklingsstrategin, se Region Örebro läns hemsida (2021-08-24):

<https://utveckling.regionorebrolan.se/sv/regionala-utvecklingsstrategin/regional-utvecklingsstrategi/>

4.2 Örebroregionens energi- och klimatprogram

Energi- och klimatprogrammet beskriver målen för länets klimatarbete och utgör grunden för hur vi jobbar mot klimatmålen. Visionen för länets energi- och klimatarbete är:

I Örebro län tar vi vårt ansvar för att minska klimatutsläppen. Energin som används är förnybar, energianvändningen är effektiv och nettoutsläppen av växthusgaser går mot noll.

Ambitionen är att vårt län ska ligga i framkant med ett smart klimatarbete, fokuserat på tre områden: energieffektivisering, förnybar energi och minskade utsläpp av växthusgaser. Övergripande mål i programmet är:



De tre målen ska leda till ett klimatneutralt och resurseffektivt län utan nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, vilket även är det nationella målet. Målen i programmet är beslutade för att uppnå de mål som bestämts inom Parisavtalet.

Kommentar [JSRuSoI2]: Nytt program finns men har inte fastställts. Kommer ev inte vara klart till ltp ska på remiss. Stäm av med Linda Svensson

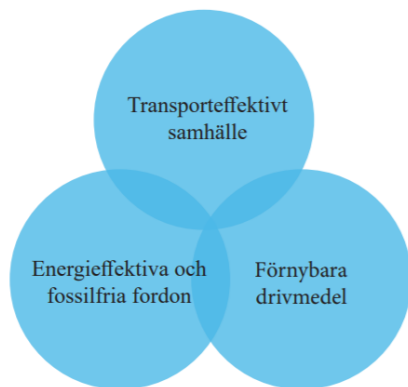
I programmet identifieras ett antal insatsområden för att nå målen, ett av dessa är resor och transporter, där målbilden är att klimatpåverkan från resor och transporter är minimerad genom ett transporteffektivt samhälle, energieffektivare fordon och förnybara drivmedel. Målen för området är:

- År 2030 är transporterna i Örebro län fossiloberoende
- År 2030 är andelen persontransporter med kollektivtrafik, gång och cykel minst 30 procent
- År 2030 har energianvändningen inom transportsektorn minskat med 25 procent jämfört med 2009 års nivå
- Godstransporterna i länet är klimateffektiva och bidrar till en fossilfri fordonsflotta

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

4.3 Handlingsplan för hållbara resor och transporter

I projektet vägval 2030 studerades hur länet ska nå klimatmålen för resor och transporter och en handlingsplan för hållbara resor och transporter togs fram. Handlingsplanen ska vara stödjande och vägledande för kommuner och andra aktörer i det fortsatta arbetet med att nå en transportsektorns klimatmål till 2030 i Örebro län. I handlingsplanen föreslås en rad åtgärder för att Örebro län ska nå transportsektorns klimatmål, de kan övergripande kategoriseras i tre områden:



Figur 2. De tre områden som omställningen till en hållbar transportsektor bygger på.

Åtgärderna för Region Örebro län och Länsstyrelsen i Örebro län innehåller även Strategiska åtgärder, som är svåra att kategorisera i något av de tre områdena.

Länsplanen kan i första hand påverka och bidra med åtgärder inom området transporteffektivt samhälle. Åtgärder som nämns i handlingsplanen är bland annat:

- Samverka regionalt
- Se över hastigheter i dialog med väghållarna

- Följa upp och utveckla den regionala cykelplanen
- Verka för en smartare mobilitet i länet

I handlingsplanen nämns också implementering av länsplanens strategier som ett sätt att nå ett transporteffektivt samhälle.

Handlingsplan för hållbara resor och transporter (2021-06-04):

<https://utveckling.regionorebrolan.se/siteassets/regional-utveckling/dokument-regional-utveckling/dokument-energi-kontoret/handlingsplan-for-hallbara-resor-och-transporter-i-orebro-lan---tillganglighetskorradd.pdf>

4.4 Regional cykelplan för Örebro län

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

Den regionala cykelplanen identifierar behov av cykelvägar i regionen och innehåller prioriteringsgrunder för utbyggnad av de regionala cykelstråken. Hälsan förbättras om vi cyklar, miljön mår bättre än om vi åker bil och tillgängligheten ökar då en cykel tar mindre plats i gaturummet och parkering än bilen. I cykelplanen pekas en långsiktig riktning ut för utvecklingen av cykelvägar i länet. Målet är att bidra till en ökad cykling och att förbättra tillgängligheten med cykel till målpunkter som arbetsplatser, skolor, vård, service och fritidsaktiviteter i regionen. För att nå målet om en ökad cykling krävs att fokusering sker på att öka barnens möjlighet att ta sig fram i samhället på egen hand och på det vardagliga resandet som bedöms ha störst potential för ökad andel cykelresor i de stråk som är prioriterade för kollektivtrafik. Som ett led i detta prioriteras åtgärder i stråk för arbets- och skolpendling samt åtgärder som leder till bättre förutsättningar att nyttja flera trafikslag, till exempel cykel och kollektivtrafik. Den regionala cykelplanen kommer att vara grunden för prioritering av cykelåtgärder i länstransportplanen.

4.5 Regionalt trafikförsörjningsprogram 2022-2030

Trafikförsörjningsprogrammet utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik i Örebro län. Programmet ska ange mål för och beskriva behov av kollektivtrafik i länet samt beskriva den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver hur kollektivtrafik som verktyg kan bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Målen är följande:

Kommentar [JSRuSoI3]: Trafikförsörjningsprogram ute på remiss. Uppdateras när beslut tagits.



Figur 3. Mål för allmän kollektivtrafik respektive serviceresor. Gröna mål är exklusiva för allmän kollektivtrafik medan blå/gröna delas och appliceras på både allmän kollektivtrafik och serviceresor.

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller också ett antal centrala strategier för att nå uppsatta mål för kollektivtrafiken. Länsplanens budget innehåller bland annat medel för kollektivtrafikåtgärder. Åtgärder prioriteras för att bidra till att nå mål och strategier i trafikförsörjningsprogrammet.

Arbetet mot målen genomsyras av dessa strategier				
Trafikering	Eftersträva konkurrenskraftiga restider jämfört med bilen och hög turtäthet i stråk med stor efterfrågan på resor	Prioritera i första hand: högre turtäthet i relationer med restid <30 min kortare restider i relationer med restid >30 min	Eftersträva bytesfria resor mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i länet samt till angränsande nodstäder	Utveckla trafik som kan utföras med hög grad av pålitlighet och punktlighet
Attraktiv och tillgänglig resa	Utveckla attraktiva hållplatser och bytespunkter där kunder kan kombinera olika transportmedel för en smidig resa dör-till-dör	Utveckla metoder och tjänster för att leverera störningsinformation i realtid till kund	Möjliggör för kunder att använda sin restid till arbete eller avkoppling på ett effektivt sätt	Utveckla metoder för att minimera trängsel i trafiken
Försäljning	Tillämpa prissättning och produktutbud som främjar ett ökat resande och ökade intäkter	Tillämpa prissättning och produktutbud som bidrar till ett jämnt nyttjande över trafikdygnet	Erbjud enkla säjlösningar med fokus på självbetjäning	Eftersträva ökat resande genom påverkanskampanjer
Hälsa, klimat och miljö	Kravställ ny trafik (drivmedel och fordon) för minska påverkan på hälsa, miljö och klimat	Agera tillsammans med andra aktörer för att påverka beteenden och motivera fler att välja kollektivtrafiken istället för bilen	Dimensionera utbud och typ av målpunkter för att komplettera andra transportslag och klara omställningen till hållbart transportsystem	

Figur 4. Centrala strategier för att nå uppsatta mål för kollektivtrafiken.

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Bilaga 2, nuläge

Version: 1

Länsplan för regional transportinfrastruktur
Bilaga 2

2021-04-15

Innehåll

1.	Nuläge.....	4
1.1	Trender	4
1.2	Uppföljning transportpolitiska mål	5
1.2.1	2019	5
1.2.2	2020	6
1.2.3	2021	7
1.2.4	Sammanfattning transportpolitiska mål.....	9
2.	Samhällsutmaningar	9
2.1	Klimat och miljö.....	9
2.2	Folkhälsa.....	12
2.2.1	Barn och hälsa	15
2.3	Jämlikhet och jämställdhet.....	18
2.4	Befolkning och sysselsättning.....	19
3.	Tillgänglighet och resvanor	21
3.1	Nationell resvaneundersökning.....	21
3.2	Tillgänglighet i Örebro län	22
3.2.1	Tillgänglighet till arbete, utbildning, sjukvård	23
3.2.2	Pendlingsavstånd mellan bostad och arbete	26
3.2.3	Regionförstoring.....	27
3.2.4	Resor till vård	30
3.3	Tillgänglighet med bil, buss och tåg.....	31

1. Nuläge

1.1 Trender

Fem megatrender påverkar oss; *globalisering, digitalisering och teknisk utveckling, urbanisering, demografiska förändringar och hållbarhetsfokus.*¹

- *Globaliseringen* har påverkats av pandemin där färre reser mellan länder och hur den trenden blir på sikt är osäker. Däremot har den digitala globaliseringen fått ett stort uppsving under pandemin och den globala handeln ökat.
- *Digitalisering och teknisk utveckling* har snabbspolats genom att pandemin tvingat till drastiska åtgärder som förändrat beteenden som påverkat arbetsvanor och transportbeteenden. Att utvecklingen kommer fortsätta snabbare efter pandemin är säker vilket ställer krav på utbyggnad av digital infrastruktur.
- *Urbaniseringen* påverkas av den digitala utvecklingen. När digital infrastruktur och tekniska möjligheter utvecklas påverkar det den geografiska platsens betydelse och skapar en förskjutning av ekonomiska aktiviteter. I vanliga fall är tillgången till arbete inom pendlingsavstånd den enskilt viktigaste källan till variation i bostadspriser och det tenderar att ändras. En folkförflyttning till platser med höga attraktiva värden kan påverka åldersstrukturen i olika geografier.
- *Demografiska förändringar* har påverkats strukturellt av pandemin. Sveriges folkökning har varit den lägsta på flera år på grund av pandemin vilket kan ha påverkan på åldersstrukturen på sikt.
- *Hållbarhetsfokus* har fått ett upplyft senaste åren och cirkulär ekonomi, återbruk, uthyrning, up-cycling och hållbart resande har blivit allt vanligare. ”Hållbarhet som en tjänst”-lösningar vägleder till smarta val kombinerat med bekvämlighet.

Trafikverket på liknande megatrender som de kopplar till förändringar i transportsystemet². Trafikverket pekar på att transportsystemet blir mer digitaliserat och automatiserat vilket kan leda till säkrare vägtrafik men också ökad trängsel i systemet i övergång till automatisering och ett ökat informationsflöde i transportsystemet. Nya digitala tjänster väntas skapa ”ett femte trafikslag” och att resor inte alls behöver göras. Ökade krav på lägre växthusgasutsläpp från fordon och krav på fossilfrihet, där teknikutvecklingen bryter ny mark snabbt. Tuffare styrmedel från politik väntas för att möjliggöra detta. Trycket på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter väntas däremot öka i takt med befolkningstillväxten vilket ökar krav på tillgänglighet och mobilitet. Godstrafiken väntas också öka kraftigt men kan motverkas genom ökad transporteffektivitet och överflyttning mellan trafikslag. Transportsystemet väntas också bli mer integrerat i samhällsutvecklingen vilket ställer ökat krav på samhällsplaneringen. I takt med ökade klimatförändringar och

¹ Omvärldsrapport 2021, Region Örebro län, 2021.

² Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2018.

geopolitiskt osäkert läge väntas också ökade krav på samhällssäkerhet och robusta transportsystem samtidigt som trygghetsfrågan i transportsystemet blir allt viktigare eftersom den begränsar människors användande av det.

1.2 Uppföljning transportpolitiska mål

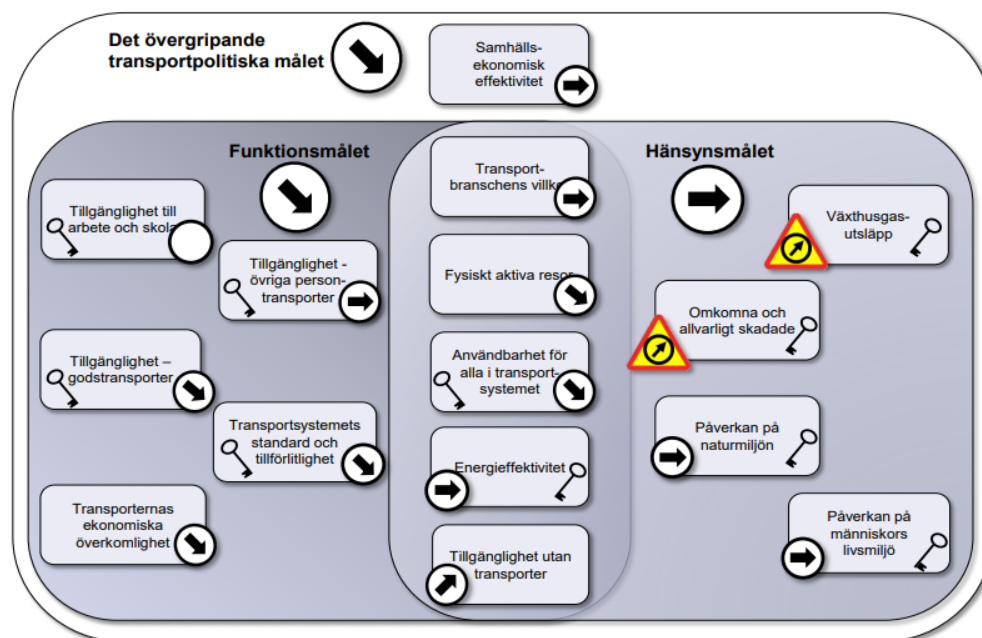
Trafikanalys har i uppdrag att varje år redovisa en uppföljning av hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I varje redovisning pekar Trafikanalys ut trender inom olika områden och har valt ut nyckelområden som är extra viktiga att förbättra för att transportpolitiska målen ska uppnås och upprätthållas.

1.2.1 2019

Uppföljningen för 2018 pekade på att transporter i samhället överkonsumeras, alltså att fler transporter än vad som egentligen behövs genomförs vilket är samhällsekonomiskt ineffektivt. Transportsystemet fortsätter ha negativ påverkan på landskap och djurliv samtidigt som tillgängligheten förbättras i landet, framförallt den digitala tillgängligheten. Målen om minskat antal döda och svårt skadade enligt Nollvisionen är mål som missas och även målen med minskade växthusgasutsläpp.

För funktionsmålets nyckelindikatorer pågår en negativ utveckling för *Transportsystemets standard och tillförlitlighet*, *Tillgänglighet – godstransporter* och *Användbarhet för alla i transportsystemet*. Gällande den sistnämnda indikatorn påverkas den främst av den negativa trenden gällande trygghet i transportsystemet. Övriga negativa indikatorer är *Transporternas ekonomiska överkomlighet* och *Fysiskt aktiva resor*. Endast en indikator har positiv utveckling och det är *Tillgänglighet utan transporter*, kopplat till den digitala utvecklingen.

För hänsynsmålet visar indikatorerna *Växthusgasutsläpp* och *Omkomna och allvarligt skadade* visar en tydligt positiv utveckling sedan 2009. Dock går utvecklingen så pass långsamt att delmål inte kommer uppnås i tid. För övriga indikatorer finns ingen tydlig utvecklingsinriktning. Framförallt *Tillgänglighet utan transporter* är även för hänsynsmålet positiv.



Figur 1. Skärmdump och bildtext från Trafikanaly Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019. ”Sammanvägda bedömningar av indikatorer och mål. En pil som pekar uppåt markerar att indikatorn eller målet utvecklats i önskvärd riktning sedan de transportpolitiska målen antogs. Nedåtpekande pil markerar att utvecklingen i alla fall i delar gått i riktning bort från målet. En horisontell pil innebär att den sammanvägda bedömningen är tillståndet i transportsystemet är ungefär detsamma som när målen antogs.”

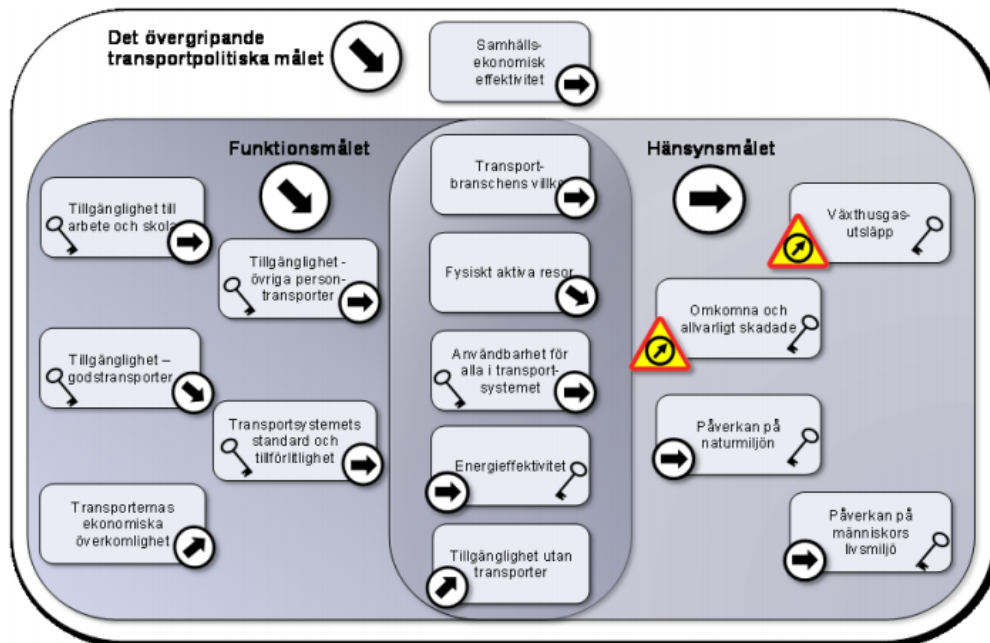
1.2.2 2020

Precis som för 2018 överkonsumerar transporter jämfört med vad som vore samhällsekonomiskt effektivt. Vissa transporter, särskilt utanför tätorter, är tydligt överinternaliserade jämfört med den koldioxidvärdering som gällde för 2019. Sedan transportpolitiska målen antogs bedöms förutsättningarna för näringslivets transporter ha försvagats men för medborgarnas tillgänglighet förbättras den i hela landet, främst tack vara tillgänglighet utan transporter (digital tillgänglighet). Kostnaden för att använda transportsystemet har ökat över tid men välfärdensförbättringen för hela landet har gjort kostnadsökningen överkomlig. Precis som föregående år bedöms transportsystemet ha fortsatt negativ påverkan på landskap och djurliv och varken mål om växthusgasutsläpp eller minskat antal döda och svårt skadade kommer uppnås i tid. Transportförsörjningen har utvecklats negativt sedan målen antogs men vissa nyckelmått pekar på en hållbar utveckling över tid.

Funktionsmålet bedöms ha haft negativ utveckling sedan målen antogs. Godstransporterna har lägre tillgänglighet än tidigare. Efter några års negativ utveckling har vissa indikatorer visat på återhämtning, exempelvis *Individuella förutsättningar att resa och genomföra transporter*. Dock har det visat sig leda till stillasittande och minskat aktivt resande. Fortsatt bedöms *Transportsystemets standard och tillförlitlighet* ha negativ utveckling. Samtliga mått och indikatorer för funktionsmålet visar tecken på geografiska tillgänglighetsskillnader som ökar över

tid. Regioner med god tillgänglighet tenderar att utvecklas positivt och regioner med dålig tillgänglighet utvecklas negativt, eller positivt i lägre hastighet. Vad gäller de geografiska aspekterna och jämställdheten i transportsektorn finns också såväl positiva som negativa tendenser.

För hänsynsmålet visas tydlig positiv utveckling sedan 2009 för *Växthusgasutsläpp* och *Omkomna och allvarligt skadade* men samma bedömning görs som året innan att utvecklingen går för långsamt.



Figur 2. Skärmdump och bildtext från Trafikanalys Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020. ”Sammanvägda bedömningar av indikatorer och mål. En pil som pekar uppåt markerar att indikatorn eller målet utvecklats i önskvärd riktning sedan de transportpolitiska målen antogs 2009. Nedåtppekande pil markerar att utvecklingen i alla fall i delar gått i riktning bort från målet. En horisontell pil innebär att den sammanvägda bedömningen är att tillståndet i transportsystemet är ungefär detsamma som när målen antogs.”

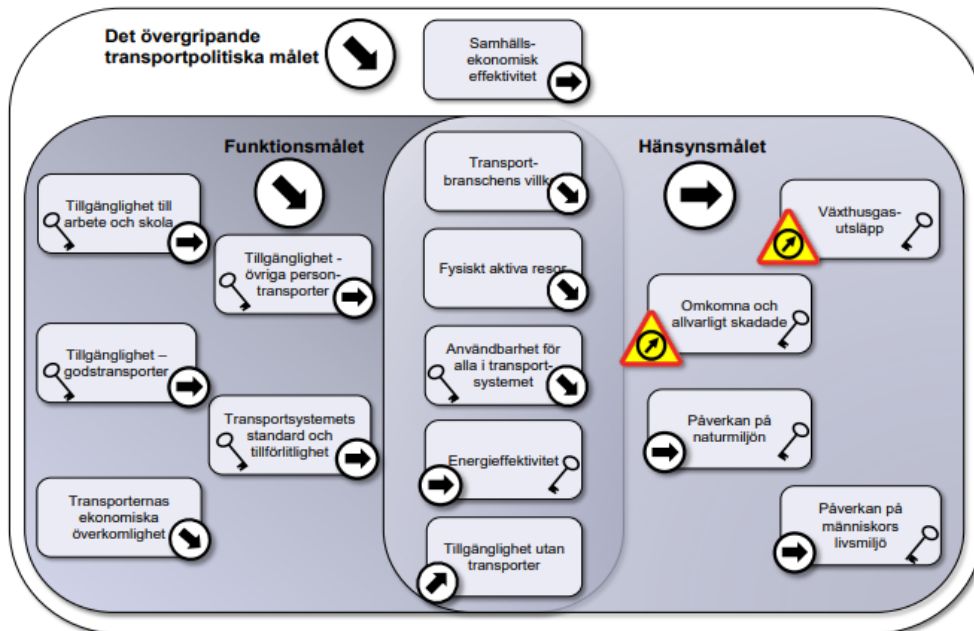
1.2.3 2021

Trafikanalys bedömer att transportförsörjningen inte närmast sig en långsiktig Hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta hållbarhetsperspektiv. Precis som föregående år är utveckling av digital tillgänglighet positiv, det överkonsumerar transporter, transportsystemet påverkar djur och landskap negativt, näringslivets transporter utvecklas inte positivt, indikatorn *Användbarhet för alla i transportsystemet* utvecklas negativt och mål om växthusgasutsläpp och minskat antal döda och svårt skadade bedöms att inte uppnås på grund av för långsam utveckling. Transportsystemet bedöms inte närma sig det övergripande målet. Den sammanvägda bedömningen är oförändrad från tidigare år. Trafikanalys påpekar dock att fler nyckelindikatorer som styr den sammanvägda bedömningen har haft gynnsam utveckling än de nyckelindikatorer som utvecklats i negativ riktning.

För funktionsmålet har utvecklingen förvärrats sedan föregående år, framförallt *Transportsystemets standard och tillförlitlighet* i vägtrafiken. Coronapandemin har påverkat användbarheten i transportsystemet, främst för personer med funktionsnedsättningar som vill använda kollektiva färdmedel. Det har dock inte med kollektivtrafiksystemet att göra utan livssituationer och riskuppfattningar. Den interregionala tillgängligheten har utvecklats negativt, även innan pandemin, och den ekonomiska överkomligheten för användning av transportsystemet har minskat över tid. Indikatorn om *Transportbranschens villkor* har utvecklats negativt på grund av ökad medianålder och färre innehavare av C- och D-körkort. Pandemin har påverkat dataunderlaget och gjort *Godstransporternas tillgänglighet* svårbedömt men ändå bedöms indikatorn vara i samma nivå som när transportpolitiska målen antogs. Precis som föregående år tenderar geografiska tillgänglighetsskillnader finnas och klyftorna ökar mellan regioner.

För hänsynsmålet har energieffektiviteten utvecklats positivt sedan 2009 men i lägre takt än förhoppningarna. Laddbara fordon har fått ett tydligt genombrott och coronapandemin har etablerat en ny norm för att nyttja digitala lösningar för arbete och kommunikation. Trots att växthusgasutsläppen minskade markant under pandemiåret 2020 ligger utsläppen över beräknad nivå för att följa en linjär utveckling mot etappmålet för 2030.

Transporterna har fortsatt inverkan på naturmiljö och ingen tydlig skillnad mot tidigare har identifierats. För människors livsmiljö ökar befolkningen snabbast i tätorter med störst problematik med buller och luftföroreningar från transporter vilket gör att exponering för farliga partiklar har ökat. Det finns dock en långsiktig trend att de farliga halterna i städerna minskar. En minskande andel av befolkningen får sitt behov av motion tillgodosett genom dagliga gång- och cykelresor.



Figur 3. Skärmdump och bildtext från Trafikanalys Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021. "Sammanvägda bedömningar av indikatorer och mål. En pil som pekar uppåt markerar att indikatorn eller målet utvecklats i önskvärd riktning sedan de transportpolitiska målen antogs 2009. Nedåtppekande pil markerar att utvecklingen i minst något avseende gått i riktning bort från målet. En horisontell pil innebär att den sammanvägda bedömningen är att tillståndet i transportsystemet är ungefär detsamma som när målen antogs. Pilar i varningsmärke visar att satta etappmål inte bedöms bli uppnådda i tid."

1.2.4 Sammanfattning transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet och funktionsmålet har en negativ utveckling vilket innebär en övervägande negativ utveckling generellt och särskilt för indikatorerna som rör funktionsmålet. Genomgående negativ utveckling har indikatorn om *Fysiskt aktiva resor* samtidigt som *Tillgänglighet utan transporter* ökat och *Tillgänglighet för persontransporter* och *Användbarhet för alla i transportsystemet* utvecklats negativt eller neutralt. Energieffektiviteten har neutral utveckling för alla tre år precis som den samhälls-ekonomiska effektiviteten i transportsystemet.

Hänsynsmålet har en neutral utveckling över de tre senaste åren där påverkan på naturmiljö och människors livsmiljö inte förändrats nämnvärt. Utvecklingen för växthusgasutsläpp samt omkomna och allvarligt skadade är positiv men går för långsamt för att nå målen.

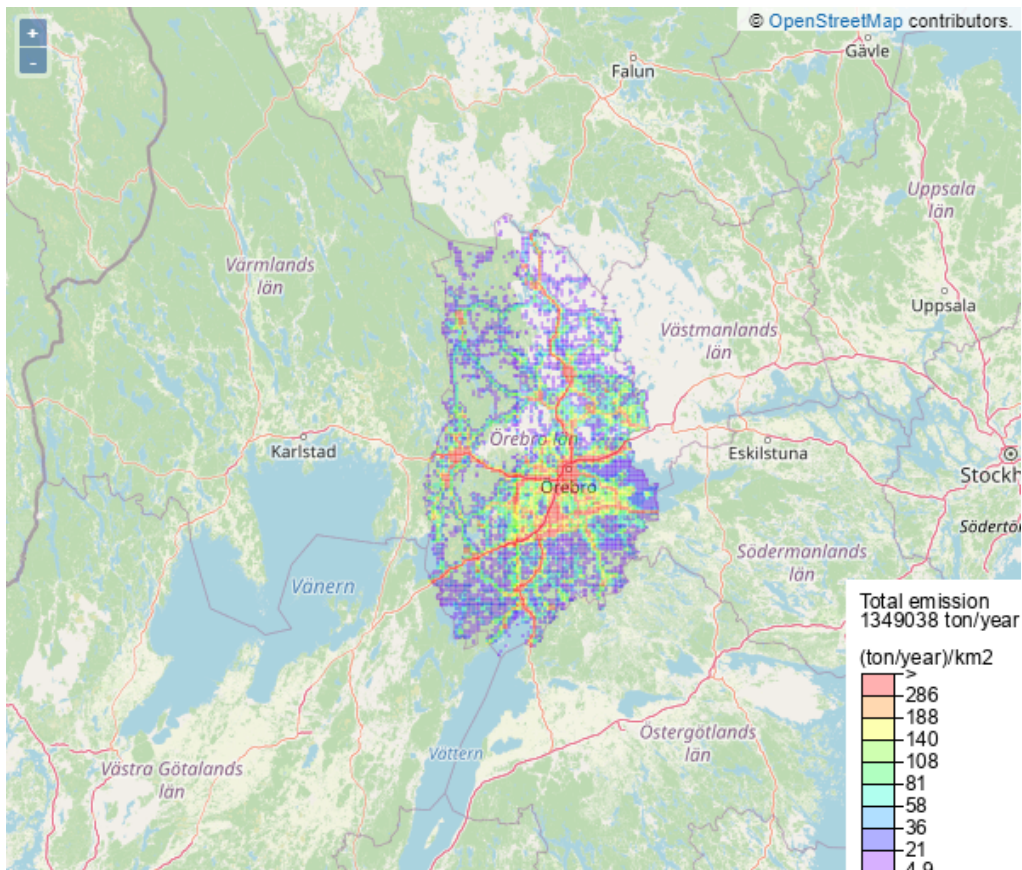
2. Samhällsutmaningar

2.1 Klimat och miljö

Nedan följer ett kort och övergripande avsnitt om klimatet och miljön utifrån ett nulägesperspektiv. Effekterna av länsplanen ger betydande miljöpåverkan och därför

tas en strategisk miljökonsekvensbeskrivning fram, enligt 6 kap. 11 § miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen ger en heltäckande bedömning av länsplanens effekter på olika mål.

Transporter står för cirka 40 procent av Örebro läns utsläpp av växthusgaser och transportsystemet utmärks tydligt i kartan nedan över utsläpp i länet. Utvecklingen går mot energieffektivare fordon och ökad andel förnybara bränslen vilket innebär att utsläppen minskar. Men det sker i en alltför långsam takt samtidigt som trafiken ökar och därmed genererar nya utsläpp. Till 2030 ska vi ha minskat klimatpåverkan från transporter i Örebro län med 70 procent mot år 2010.



Figur 1. Karta från Nationella emissionsdatabasen (SMHI) med siffror från 2018. Transportsystemet utmärker sig tydligt.

Under perioden 2010-2018 har utsläppen av växthusgaser (totalt) i Örebro län minskat med 23 procent³. Detta mycket tack vare miljöeffektiviseringen inom energiförsörjningssektorn. Transportsektorn har samtidigt minskat med ungefär 10%, varav utvecklingen ökade fram till 2010 och har därefter minskat långsamt fram till 2016 och efter det har minskningen tagit mer fart. För transporterna står personbilar för ungefär 60 procent av utsläppen, tunga lastbilar för nästan en fjärdedel av de totala

³ Nationella emissionsdatabasen (SMHI), <http://www.airviro.smhi.se/RUS/emistrend.htm>

utsläppen och lätta lastbilar för cirka 10 procent. Transportsektorn har inte minskat sina klimatpåverkande utsläpp i samma utsträckning som exempelvis energisektorn. Mängden utsläpp av växthusgaser från transporter beror i hög grad på vilket trafikslag som används. Järnväg och sjöfart har en lägre klimatpåverkan än vägtransporter.

För att mål ska kunna uppnås om att minska transportsektorns växthusgasutsläpp med 70 procent mot nivån för år 2010 finns ett flertal åtgärder identifierade i *Handlingsplan för hållbara transporter*. För länsplanen handlar det om att öka förutsättningar för transporteffektivitet, som innebär att resurserna utnyttjas på ett bättre sätt för att transporter ska effektiviseras. Det handlar om att fler personer eller mer gods transporteras i samma fordon samt överflyttning av person- och godstransporter till de mest effektiva trafikslagen (tåg/buss/cykel istället för bil och tåg/båt istället för flyg).

I Örebro län genomförs de flesta resorna med bil och godset fraktas till stor del på lastbil. Eftersom en stor del av fordonsflottan fortfarande drivs av fossila bränslen och transporterarna är många står transporterarna i länet för totalt cirka 40 procent av utsläppen av växthusgaser. 60 procent av transporterarna är av personbilar, 25 procent av tunga lastbilar och 10 procent av lätta lastbilar. Örebro län har en geografisk belägenhet i landet och i Skandinavien som gör att det är väl lämpat som logistikcentrum. Ett antal stora företag har sina centrallager här. Det kan göra att utsläppen från godstransporter blir något högre i länet än de skulle vara om transporterarna var färre, men bidrar till att minska godstransporter nationellt och det pågår ett stort arbete för att skapa en grön logistikregion. För hållbara och effektiva godstransporter krävs minskade utsläpp. Länsplanen kan inte finansiera utbyggnad av infrastruktur för förnybara bränslen men kan skapa förutsättningar för effektiva körsträckor genom utveckling av infrastruktur.

För att lyckas nå miljö- och klimatmålen till 2030 i Örebro län ska vi minska utsläppen med 70 procent jämfört med 2010. Det kräver att vi ändrar levnadsvanor och därmed krävs åtgärder också inom områden som ligger utanför länsplanens område. Energianvändningen per capita behöver minska med 75 procent för de kortväga transporterarna. Exempelvis skulle antalet personbilar behöva minska med 9 000 i Örebro län och ett stort antal av alla bensin- och dieslbilar behöver bytas ut till bland annat el- och gasdrivna bilar.

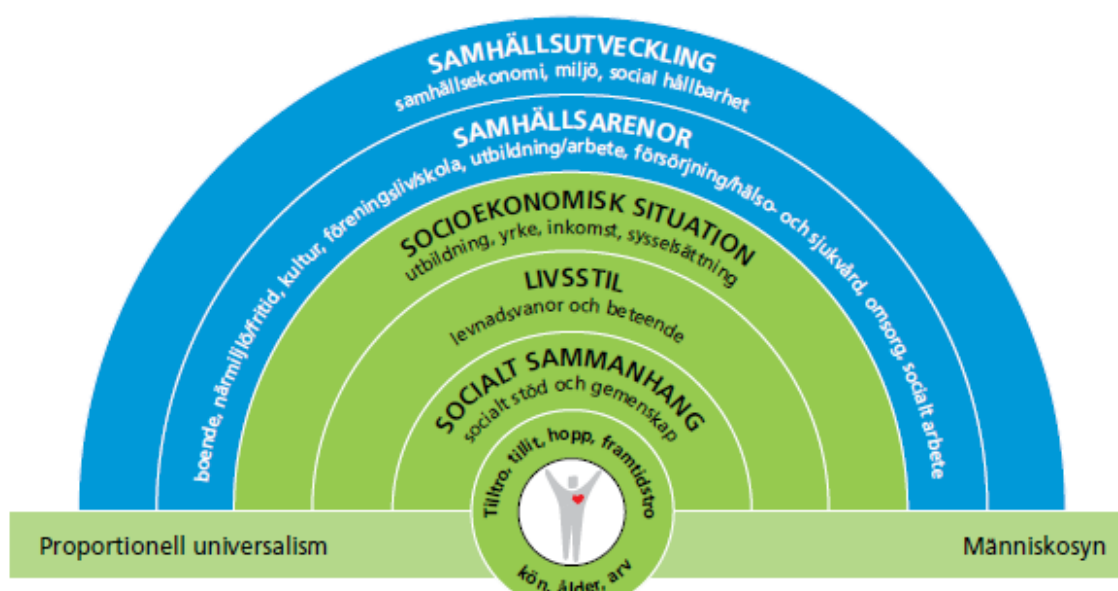
I huvudsak behöver fler persontransporter göras med andra trafikslag än bil, både för att hantera problem med utsläpp, buller och trängsel men också för att få bukt med en försämrad folkhälsa som delvis beror på att människor rör sig mindre och att utsläpp och buller skadar. För godstransporter behöver överflyttning av gods göras till järnväg och hållbara drivmedel samtidigt som arbete behöver göras för att få bort tung

trafik från att åka inne i tätbebyggda områden. Ökad samverkan mellan transportörer och transportköpare behövs för att effektivisera godstransporterna och minska de negativa effekter fordonen har på hälsa och miljö.

I infrastrukturprojektens planeringsskede tas hänsyn till mål om en giftfri miljö, ökad biologisk mångfald och säkrad vattenförsörjning, för att nämna några områden som ingår i bedömningen av till exempel en vägplan, som tas fram enligt lagstadgat planförfarande av Trafikverket där miljökonsekvensbedömningar ingår i genomförandet.

2.2 Folkhälsa

Folkhälsa innebär samhällets hälsa, vilket innebär den samlade hälsan för många individer. Folkhälsan kan man kortfattat förklara som att det utgår från individen, men individen påverkas av både individuella och samhälleliga förutsättningar som sedan ihop till en helhet. En god folkhälsa innebär att så många som möjligt i befolkningen har en bra fysisk och psykisk hälsa, och att hälsan är jämnt fördelad mellan olika grupper i samhället. Hälsan är viktigt för den enskilda individen, och bidrar även till att stärka samhällets utveckling. En god och jämlikt fördelad folkhälsa är även centralt för en hållbar utveckling.



Figur 4. Illustration över folkhälsans bestämningsfaktorer, från Dahlgren & Whitehead 1991 i Pellmer, Wramner och Wramner 2012

Enligt regeringsformen⁴ ska ”den enskildes personliga, ekonomiska och kulturella välfärd ska vara grundläggande mål för den offentliga verksamheten. Särskilt ska det

⁴ Regeringsformen, SFS 2011:109, 1 kap, 2§).

allmänna trygga rätten till arbete, bostad och utbildning samt verka för social omsorg och trygghet och för goda förutsättningar för hälsa”. En grundläggande utgångspunkt i folkhälsopolitiken är att alla ska ha samma möjligheter till en god hälsa och ett långt liv.

Arbetet med folkhälsan utgår från nationella folkhälsomål lyder: ”Att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation”. Kopplat till det övergripande målet finns åtta målområden varav boende och närmiljö är ett av dem där målet att nå är bostadsområden som är socialt hållbara. Som precisering skrivs att ”Med en ökad trygghet i närområdet är det färre som avstår från att gå ut ensamma och det blir lättare att nyttja de utomhusmiljöer som främjar hälsa. Det handlar om allt från att kunna gå eller cykla till och från skola och arbete, till att vistas på lek och idrottsplatser, i terrängspår och liknande”.

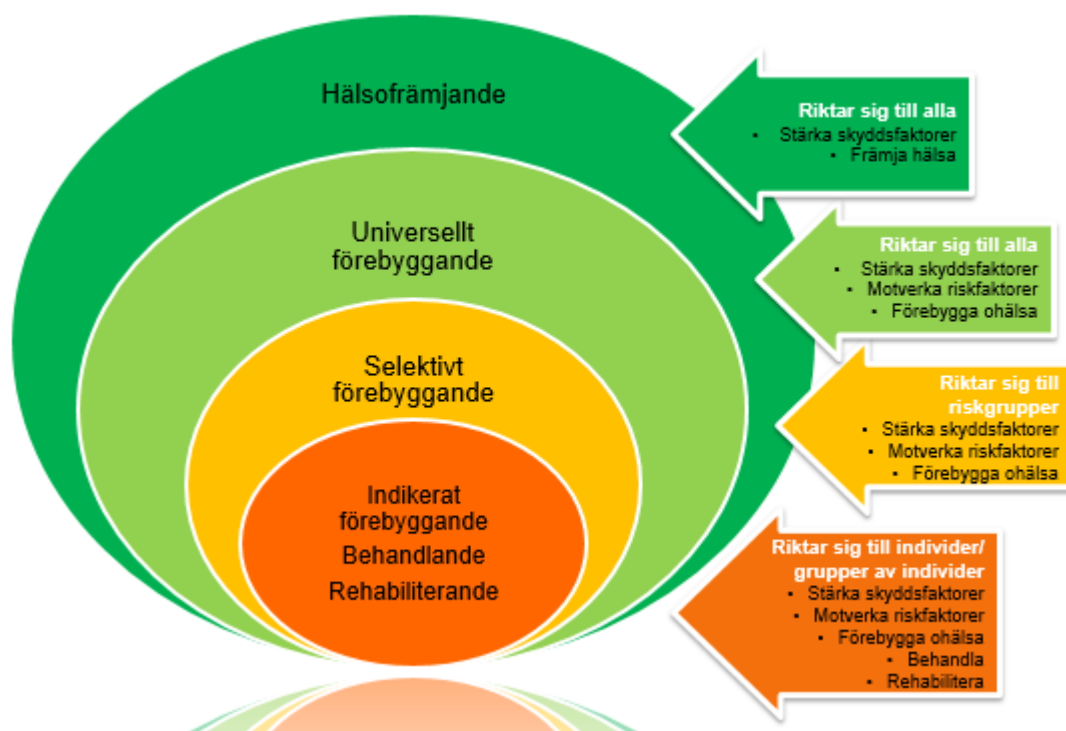
Inriktningen för målområdet innebär att ha tillgång till en god bostad i ett område som ger samhälleliga förutsättningar för social gemenskap bidrar till trygghet, tillit och en god och jämlik hälsa. Åtgärder för en mer jämlik hälsa bör riktas mot att bryta boendesegregation men också på hållbart byggande med som motverkar exponering för skadliga miljöfaktorer. Med jämlik hälsa-perspektiv inom samhällsplanering kan förändringar åstadkommas som påverkar människors levnadsvillkor och minskar ojämlikhet i hälsa. Viktiga komponenter för en jämlik hälsa är att skapa bostadsområden som är socialt hållbara och boendemiljöer som präglas av goda miljöfaktorer. Övriga målområden behandlar bland annat levnadsvanor och kontroll, inflytande och delaktighet i livet. Det kan för transporter handla om hur förutsättningarna ser ut för att röra sig och att kunna välja färdmedel.

Många faktorer kan skapa ojämlikhet i hälsa, bland annat socioekonomi, utbildning, kön, etnicitet, ålder, funktionsnedsättning, sexuell läggning med mera. Ojämlikheten uppkommer när det finns systematiska hälsoskillnader mellan olika samhällsgrupper med olika social position. Ojämlikheten visar sig som en gradient i hälsa och som ansamling av hälsoproblem i vissa sociala grupper. Den sociala gradienten innebär att varje steg nedåt i den sociala hierarkin, oavsett faktor, innebär sämre hälsa. Handlingsutrymmet att ändra sina levnadsvanor skiljer sig åt socialt och ekonomiskt åt mellan olika grupper. Folkhälsomyndighetens årsrapport 2020⁵ för perioden 2007-201 visat att ingen förbättring i jämlikhet i hälsa har skett under perioden och att flera områden inom folkhälsa snarare har ökade skillnader mellan grupper i samhället.

Hur arbetar vi med folkhälsa?

⁵ Folkhälsans utveckling. Årsrapport 2020. Folkhälsomyndigheten.

- *Hälsofrämjande arbete* är ett sammanfattande begrepp för aktiviteter som har till syfte att förbättra hälsan. Detta sker genom insatser som kan stärka eller bibehålla människors fysiska, psykiska och sociala välbefinnande samt ge möjlighet att öka kontrollen över den egna hälsan och förbättra den. Hälsöfrämjande arbete bedrivs oftast utanför hälso- och sjukvården och har hela befolkningen, eller grupper i befolkningen, som målgrupp.
- *Sjukdomsförebyggande arbete* undanröjer orsaker till sjukdom och skador, bedrivs huvudsakligen inom hälso- och sjukvården och riktas mot olika riskgrupper.



Figur 5.

Proportionell universalism innebär att insatser som görs för att förbättra hälsa bör vara universella, det vill säga riktade till hela befolkningen, men samtidigt vara proportionella till de behov som finns i mer utsatta grupper. Med andra ord och kopplat till transportinfrastruktur kan man säga att utveckling för att förbättra det allmänna transportsystemet bör göras särskilt för alla, men särskilt där det finns socialt utsatta grupper.

År 2017⁶ gjordes en studie om livsvillkor, levnadsvanor och hälsa i Mellansverige. Resultaten för Örebro län visade flera illavarslande resultat. Utdrag ur rapporten visar att unga vuxna sitter mer än 85-åringar. Den nationella rekommendationen för fysisk aktivitet för vuxna är minst 30 minuter per dag, vilket motsvarar minst 150 minuter i

⁶ Liv och hälsa i Mellansverige, 2017

veckan. Som fysisk aktivitet räknas både fysisk träning och vardagsaktiviteter såsom promenader, cykling och trädgårdsarbete. Två av tre vuxna, oavsett kön, når den rekommenderade nivån och andelen skiljer sig inte mellan män och kvinnor. Fysisk aktivitet är ungefär lika vanligt i åldrarna 18-69 år, men minskar sedan med stigande ålder. Dagens hälsoförhållanden och vårdbehov är till stor del resultat av gårdagens levnadsvanor, livsvillkor och vårdstruktur. Vi vet att ohälsosamma levnadsvanor kan kopplas ihop med många folksjukdomar och därmed är utvecklingen av våra levnadsvanor av särskild betydelse för den framtida ohälsan. Sundare levnadsvanor i befolkningen anses kunna förebygga 80 procent av hjärt- och kärlsjukligheten och 30 procent av cancersjukligheten, samt förhindra eller försena insjuknandet i diabetes.

2.2.1 Barn och hälsa

I Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen har en tematisk fördjupning gjorts kring hälsa och livsmiljö⁷. Regeringen har gjort bedömningen att det är centralt att alla barn får en bra start i livet med goda uppväxtvillkor som stimulerar deras tidiga utveckling, inläring och hälsa för att uppnå jämlik hälsa som barn och som vuxen. Barn som haft möjlighet att utveckla de grundläggande förmågorna tidigt i barndomen har fått en mer stabil grund att stå på och i förlängningen bättre hälsa. Särskilt barn som växer upp i ekonomisk utsatthet får oftare sämre hälsa som vuxna. Det finns ett samband mellan målområdet om det tidiga livets villkor och transportpolitiska målen funktionsmål, som innebär att barns möjligheter att själva använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka.

Barns fria rörelser beror på flera faktorer, bland annat föräldrarnas bedömning av trafikmiljön. Barns rörelsefrihet är ett eget mål men kan också motverka ett i övrigt stillasittande liv och sämre folkhälsa på sikt. Barns användande av transportsystemet ökar dessutom kunskapen om det vilket på sikt kan få positivt utfall. Rörelsefriheten har dock minskat med åren de senaste 30 åren, främst på grund av föräldrarnas uppfattning om att deras barn kan utsättas för fara. Föräldrarna hanterar oron genom att skjutsa barnen istället för att gå eller cykla med dem. Det i sig ger effekt av ökad trafik och minskad rörelsefrihet för barn och det i sig får fler föräldrar att göra samma val. En ond cirkel. Forskning finns på att barns rörelsefrihet även är mer begränsad hemma då färre barn tillåts utforska sin närmiljö på egen hand.

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, har sammanställt kunskap om tänkbara orsaker till minskat cyklande⁸. Barns cyklande till fritidsaktiviteter är den aktivitet som minskat mest, största anledningen är långa avstånd till ökade avstånd till

⁷ Mer hälsa för pengarna? Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Trafikanalys. 2019.

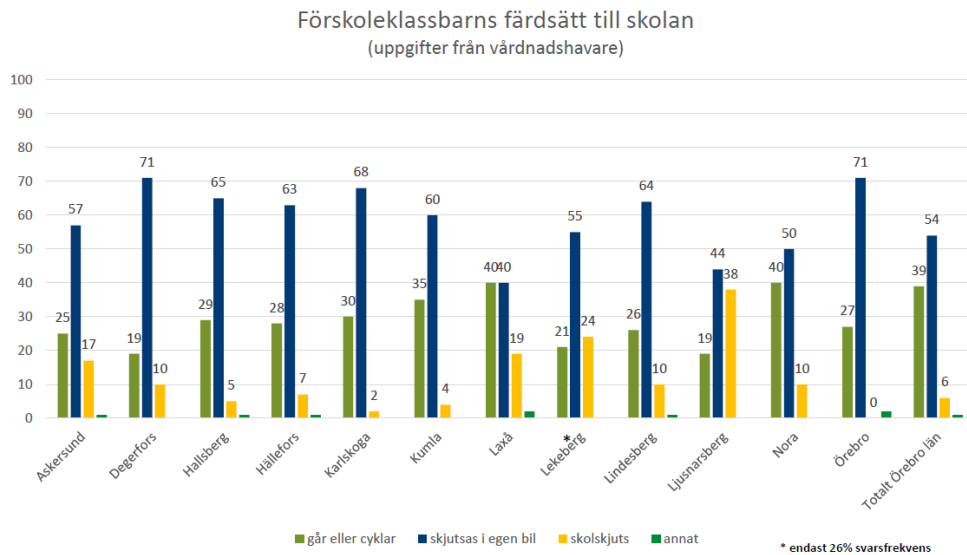
⁸ Niska, Henriksson m fl. 2017. VTI.

fritidsaktiviteter, föräldrar som inte har tid att skjutsa och mycket tid som spenderas på skolan. Barn har inte tid med fritidsaktiviteter i samma grad längre. Resor till skolan har också minskat, framförallt på grund av det fria skolvalet som ger ökade avstånd. Fler bilar i hushållen, förändringar i hur barn leker och kommunicerar, bristande faktisk och upplevd säkerhet i kombination med föräldrars föreställningar om barns trafikförmåga. Cykelresorna har delvis ersatts av bilresor men framför allt av ett ökat gående och resande med kollektivtrafik. Åtgärder som föreslås är bland annat höjda kunskapsmål gällande cykling i läroplanen, höjd kompetens om barn och ungas cykling bland planerare och att säkra cykelparkeringar säkerställs.

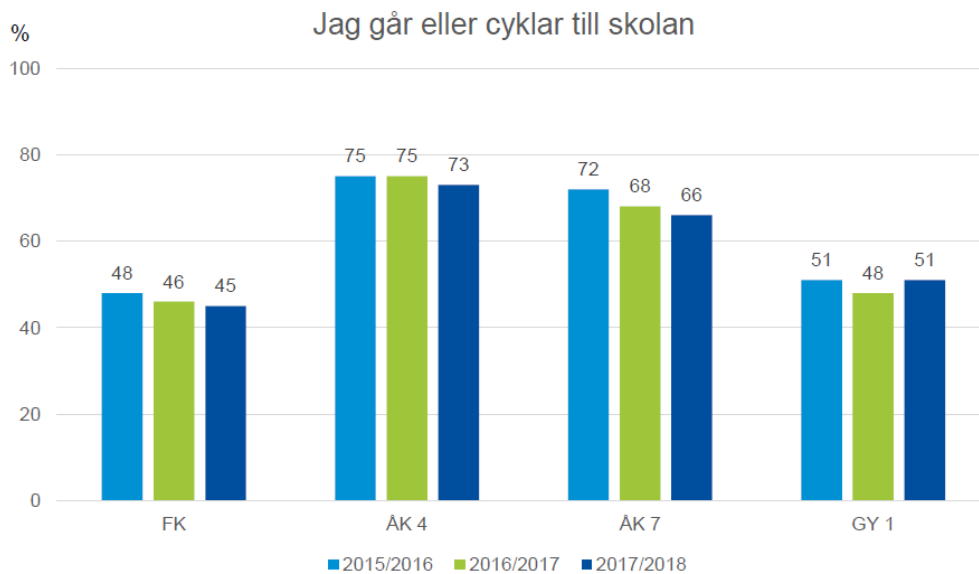
Det finns ett bevisat samband mellan barns upplevda psykiska hälsa och fysisk aktivitet. Folkhälsomyndigheten skriver i en rapport⁹ att 8 av 10 barn i Sverige uppnår WHO:s (World Health Organisation) rekommendationer om fysisk aktivitet. Låg livstillfredsställelse, psykiska besvär och otillräcklig fysisk aktivitet är vanligare bland flickor än pojkar och vanligast bland skolbarn som har sämre socioekonomiska förutsättningar. Folkhälsomyndighetens rapport om samband mellan barns fysiska aktivitet och deras psykiska hälsa visar att barn som är mer fysiskt aktiva har högre livstillfredsställelse och mindre besvär med nedstämdhet, irritation, nervositet och sömnproblem, jämfört med barn som är mindre fysiskt aktiva. Det går inte att avgöra vad som är orsak och verkan bakom sambanden, men det finns flera tänkbara förklaringar till att fysisk aktivitet skulle kunna leda till psykiskt välbefinnande och mindre psykiska besvär. Resultaten visar att fysisk aktivitet är betydelsefull, både för den fysiska och psykiska hälsan. Därför är det viktigt att arbeta för att barn ska ha alla förutsättningar för att vara fysiskt aktiva och uppleva rörelseglädje, oavsett social och socioekonomisk bakgrund.

I Liv och hälsa i Mellansverige har skolelevers resvanor undersökts för barn i förskoleklass, årskurs 4, årskurs 7 och gymnasieelever år 1. Vid undersökning om hur förskolebarn tar sig till skolan så körs en klar majoritet av barnen till skolan. Allra störst andel i Örebro och Degerfors kommun. När man tittar på resultaten för hur många av barnen som tar sig till skolan genom att gå eller cykla syns det tydligt att den typen av färdssätt minskar med ålder efter årskurs 4, det visas i figur 4. Av de tillfrågade eleverna uppger 45 procent av de som mår bra varje dag att de går/cyklar. 17 procent av de som mår bra varje dag cyklar/går ofta/ibland och 38 procent som mår bra varje dag går/cyklar inte alls. Av de som sällan/aldrig mår bra uppgav 48 procent att de inte cyklar eller går till skolan, 18 procent att de gör det ibland och 34 procent cyklar/går.

⁹ Skolbarn som är fysiskt aktiva rapporterar bättre psykisk hälsa. 2021. Folkhälsomyndigheten.



Figur 6. Förskoleklassbarns färdstätt till skolan.



Andel elever i Örebro län som svarat "Stämmer mycket bra"/"Stämmer ganska bra" på påståendet "Jag går eller cyklar till skolan", uppdelat per årskurs och läsår

Figur 7. Källa: ELSA Örebro län (Elevhälsosamtal Sammanställt och Analyserat), Region Örebro län

För folkhälsan spelar även andra faktorer än rörelse in, till exempel trygghet, buller och luftkvalitet. Det finns en samvariation mellan låg socioekonomisk status och exponering för luftföroreningar och buller. Vägtrafiken är källa till både luftföroreningar och buller¹⁰. Inkomster och försörjningsmöjligheter är dock de viktigaste faktorerna för skillnader i hälsa. Transportpolitikens funktionsmål anger att transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet, även om arbetet för jämlikhet inte är lika uttalat inom transportpolitiken som inom folkhälsoområdet. En

¹⁰ Mer hälsa för pengarna? Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Trafikanalys. 2019.

av preciseringarna till funktionsmålet är formulerat ”Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet”. Visserligen finns det vissa utbildningar och arbeten på distans, men möjligheten att resa till skola, utbildning och arbete kan ändå vara en central förutsättning för inkomster och försörjningsmöjligheter.

Det aktiva resandet via cykling minskar. Samtidigt som Sveriges befolkning ökat med 8 procent sedan 1990-talet har cykelresorna minskat med hela 38 procent. Barn och unga vuxnas cyklande har minskat med över 40 procent, mätt i färdlängd per invånare och dag. Skolresorna med cykel har minskat med 48 procent men även äldre personer cyklar väldigt sällan. För personer över 45 år och strax över 65 år har en återgång till nivåerna kring 1995-1998 påbörjats gradvis. De som cyklar mest är personer boende i områden med relativt hög inkomst och är äldre medelinkomsttagare i villa med utflyttade eller äldre barn¹¹.

2.3 Jämlikhet och jämställdhet

När transportsystemets största förändringar påbörjades och genomfördes under åren mellan 1950 och 1970, i takt med att allt fler fick tillgång till bil eller kunde ta sig råd att ha bil, var aldrig mer än 20 procent av beslutsfattarna i Sveriges riksdag kvinnor. Enligt Trafikanalys har det transportpolitiska funktionsmålet två preciseringar som knyter an till det folkhälsopolitiska målområdet Kontroll, inflytande och delaktighet. Det är dels preciseringen att ”Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet” och att ”Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle”. Enligt den transportpolitiska målpropositionen så har kvinnors villkor och intressen många gånger varit otillräckligt företrädda vid planering, beslut och förvaltning av dagens transportsystem. Förutom kopplingen mellan Kontroll, inflytande och delaktighet och dessa två preciseringar kan det tänkas att det finns ett samband så till vida att en grundläggande tillgänglighet möjliggör kontroll, delaktighet och inflytande över individens eget liv och samhällsutvecklingen.

Sveriges innovationsmyndighet Vinnova har tagit fram en rapport om jämställdhet och transportsystemet¹². Målformuleringen i transportpolitiska målen om ett jämställt transportsystem är av två delar, den ena om individens rätt att välja sitt eget liv och den andra om rätten att påverka samhället. Vinnova skriver att för transportsystemet kan det översättas till att påverka sina egna resval och kunna påverka beslut för transportsystemet. Kvinnors resvanor har ökat trafiksäkerhet, lägre utsläpp och

¹¹Mer hälsa för pengarna? Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Trafikanalys. 2019.

¹² Rapport – jämställdhet och transportsystemet. 2020. Vinnova.

energianvändning jämfört med män. Med ett fullt ut jämställt transportsystem och samhälle skulle inte resandet se lika ut, utan det handlar om lika förutsättningar att välja typ av resa. Skillnaden i transportbeteende mellan män och kvinnor i Sverige är så stor att om alla män skulle resa som kvinnor skulle energianvändningen i transportsystemet minska med nästan 20 procent. Ett jämställt transportsystem ses ha stor potential att ge ökad folkhälsa.

Kvinnor upplever i större grad en subjektiv otrygghet än män. Främst för kvinnor har andelen som väljer att ta en annan väg eller färdväg på grund av oro för att utsättas för brott ökat från 20 procent 2011-2015 till 30 procent 2017-2019. I transportsystemet råder manliga normer där transport, teknik, risktagande och hastighet som är typiskt maskulina ideal. Skillnader mellan kvinnor och män finns i inställning till klimat och miljö där kvinnor i högre grad väljer hållbara färdmedel. Trots att kvinnor i högre grad upplever otrygghet i transportsystemet är de mer positiva än män till att åka kollektivtrafik (34 procent respektive 24 procent). Kvinnor är också mer positivt inställda till trafiksäkerhetsåtgärder och att följa trafikrytmen snarare än hastighetsgränserna. Kvinnor är också mer positiva till åtgärder som gör det bättre för gående och cyklister och bedömer trafiksäkerhetsrisken högre än män i olika trafiksituationer.

Samtidigt ägs en betydligt större del av Sveriges bilar av män och dessa fordon körs längre sträckor än de som ägs av kvinnor, trots att det inte skiljer sig mycket i andelen män och kvinnor som har körkort, 47 respektive 42 procent. Förutsättningarna håller på att ändras genom utfasning av äldre generationer där kvinnor har sämre ekonomiska förutsättningar, lägre bilinnehav och körkort och infasning av yngre, där kvinnor runt 20 år och yngre har högre utbildningsnivå, högre körkortsinnehav och använder bil något mer än vad män gör i samma ålder.

Ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemet ska vara användbart för alla oavsett kön, ålder, etnicitet och eventuell funktionsvariation. För att beskriva den fysiska tillgängligheten för alla, dvs. allas möjlighet att ta sig fram i transportsystemet kan man kolla på infrastrukturen vid hållplatser och i vilken utsträckning de uppfyller samtliga tillgänglighetskrav.

2.4 Befolkning och sysselsättning

Befolkningen i Örebro län har växt med 10% sedan 1995. Befolkningen i Örebro län har växt med 10 procent sedan 1995. Till år 2040 beräknas det bo 324 000 personer i Örebro län. Här kan också noteras att en fortsatt ojämn inomregional fördelning förutspås där merparten av de nya invånarna tillkommer i Örebro, Kumla, Hallsberg och Lekeberg varav Örebro och Lekeberg ökar mest procentuellt, 13 respektive 15 procent. I Ljusnarsberg och Laxå kommuner förväntas en minskning med 10 procent

medan övriga kommuner står still, minskar eller ökar, fast mindre än länets ökning i sin helhet¹³.

De befolkningsframskrivningar som genomförts inom ramen för Östra Mellansverigesamarbetet (ÖMS) beräknar att befolkning i regionen uppgår till 295 000-320 000¹⁴ år 2030. Prognosen mot 2050 pekar mot intervallet 297 000-343 000 invånare. Bedömningen är att de delar av regionen som idag har befolkningstillväxt troligen kommer att fortsätta växa, och att de delar vars befolkning minskar troligen kommer att fortsätta att minska. En inströmning av utrikes födda kan förändra denna bedömning.

Inom länet har urbaniseringen i Örebro län liksom i övriga delar av landet lett till en förskjutning av befolkningen mot Örebro och kommuner med nära geografisk anknytning till Örebro. Det är städernas storlek och täthet som lockar med nya möjligheter till företagande och försörjning, utbildning, kultur och upplevelser.

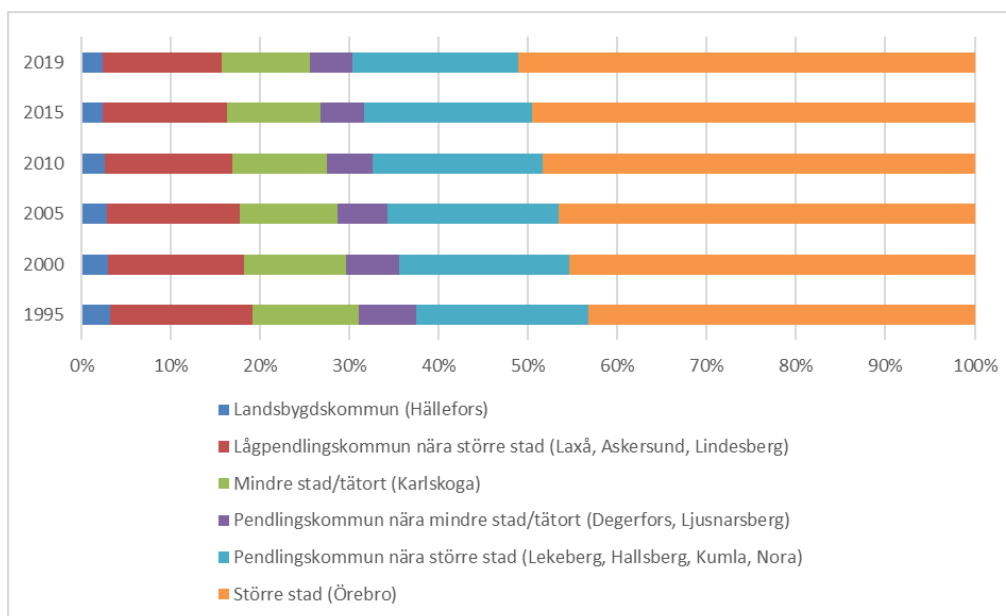
Enligt den regionala utvecklingsstrategin kommer kraven på djupare kunskaper inom allt smalare och mer nischade arbetsfält leda till att det krävs ett större befolkningsunderlag för att hitta rätt kompetens inom arbetsmarknaden. Tätbefolkade och folkrika regioner är därför ofta mer attraktiva för företagsetableringar och investeringar än mindre tätbefolkade regioner. Det är också en orsak till att Örebro som stad växer då många människor lockas till de större städerna. Antingen flyttar de dit eller så pendlar de dit. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser allt längre sträckor till sina arbeten med en allt snabbare förstoring av arbetsmarknadsregionerna som följd.

Befolkningen minskar i många av de mindre kommunerna inom Örebro län. Närheten till naturen och den sammanhållande gemenskapen är två av flera viktiga faktorer för landsbygdens attraktionskraft. Det finns samtidigt en positiv utveckling även i många mindre kommuner, tätorter och landsbygder, inte minst inom pendlingsavstånd från de större städerna.

I följande diagram kan man utläsa att Örebro kommun de senaste 24 åren ökat sin andel av befolkningen i länet från 43 procent 1995 till 51 procent 2019. Övriga kommungrupper har minskat sin andel. Största förändringen står lågpendlingskommuner nära större stad. Observera att för pendlingskommuner nära större stad (Örebro) har en minskad andel av befolkningen i länet, uppvisar de en ökning i antalet invånare. Förklaringen är att ökningstakten mellan 1995 och 2019 är 5 gånger högre i Örebro än i kranskommunerna (30 respektive 6 procent).

¹³ Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2021-2040. SCB, 2021.

¹⁴ Region Örebro län; Örebroregionen utifrån och in - Underlags-PM för RUS 2030; Rapport 2016:04



Figur 8 Kommungruppers andel av länets befolkning perioden 1995-2019, uppdelat efter SKR:s kommungruppsindelning 2017.

Befolkningen blir allt äldre samtidigt som det är många äldre som fortsätter att arbeta efter pensioneringen. Antalet invånare i åldersgruppen 65+ har ökat med 23 procent i länet mellan 1995 till 2019. Åldersgruppen 20-64 år har ökat med 8 procent under samma period. Piggare äldre innebär att fler fortsätter arbeta efter pensionsåldern vilket till viss del påverkar arbetspendlandet inom gruppen 65+.

3. Tillgänglighet och resvanor

3.1 Nationell resvaneundersökning

Trafikanalys har sedan 2019 gjort nationella resvaneundersökningar för varje år¹⁵, det är alltså relativt nytt. Tidigare har resvaneundersökningar gjorts för flera år samtidigt. Den senaste undersökningens resultat har påverkats kraftigt av coronapandemins effekter och visat sig exempelvis genom att antalet kollektiva resor minskade med 42 procent mot 2019. Därför har även resvaneundersökningen för 2019 använts för att ge perspektiv på resultaten för 2020, eftersom den mer speglar ett normalt tillstånd i transportsystemet.

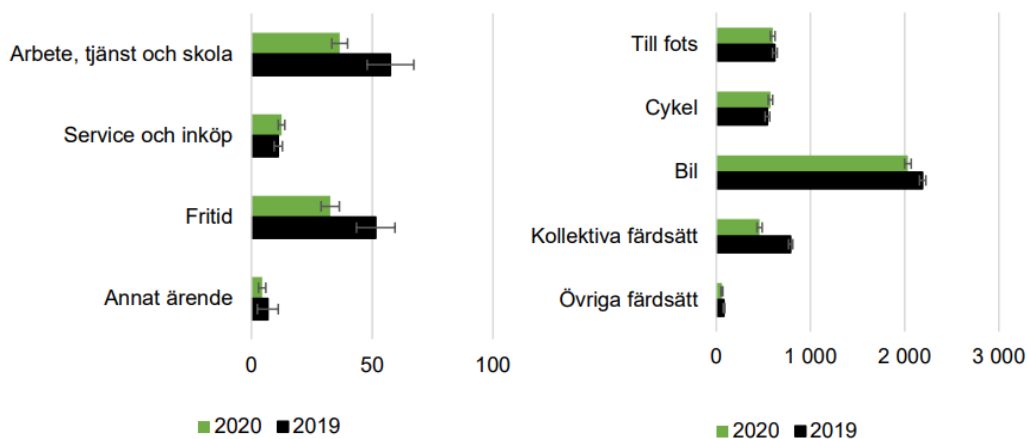
Resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik står för cirka 19 procent av resorna. Andelen är högst i storstäder och lägst i lågpendlingskommuner nära större städer. Resorna gjordes främst med bilen för båda åren, cirka 50 procent av resorna. Kollektivtrafiken stod för var femte resa 2019 och var åttonde resa 2020. Resor till

¹⁵ <https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/> (Hämtad 2021-09-08)

fots minskade mellan åren med 4 procent och resorna med cykel ökade med 6 procent.

De flesta resor för både 2019 och 2020 gjordes för att ta sig till arbete, tjänst och skola. Trots att resorna minskade överlag från 2019 till 2020 var mer än hälften av resorna till arbete, tjänst och skola. Resor ämnade för fritidsändamål minskade med 12 procent mellan åren och är cirka en tredjedel av resorna.

För skillnader mellan män och kvinnor har Trafikanalys endast kunnat statistiskt säkerställa resvanor med bil. Där reser män i snitt 26 kilometer per person och dag och kvinnor knappt 17 kilometer. I snitt reser folk kollektivt 4 kilometer per dag och ungefär en kilometer per dag till fots och med cykel.



Figur 9. T v: Antal restkilometer per år efter ärende med 95%-konfidensintervall. T h: antal miljoner huvudresor per år efter huvudsakligt färdmedel med 95%-konfidensintervall. Källa: Trafikanalys Resvanor i Sverige 2020.

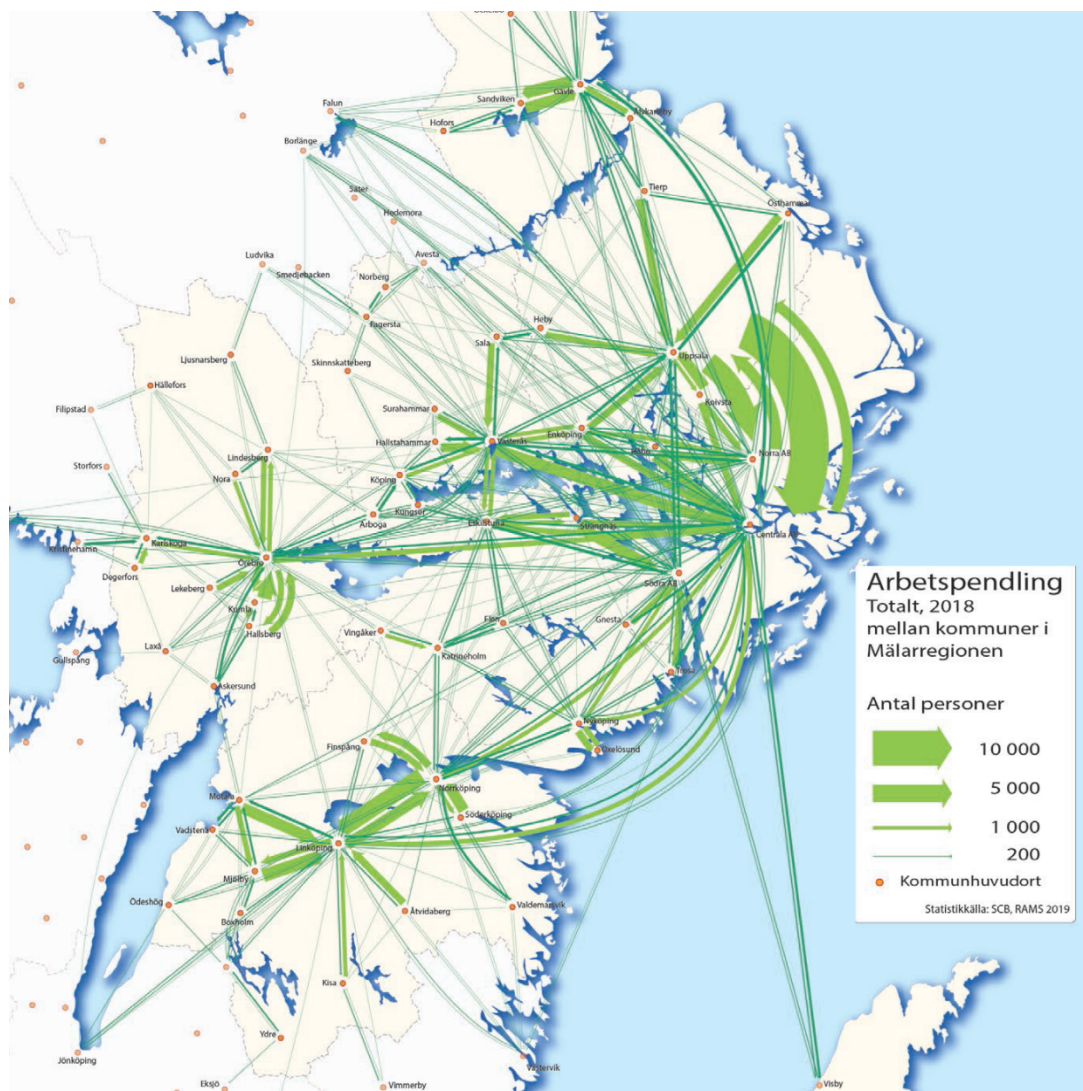
3.2 Tillgänglighet i Örebro län

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

3.2.1 Tillgänglighet till arbete, utbildning, sjukvård

Urbaniseringen innebär att arbetstillfällena ökar i storstäder till följd av ett allt större befolkningsunderlag. Det innebär att ytterligare människor lockas dit. Antingen flyttar de eller så pendlar de dit. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser allt längre sträckor till sina arbeten, med en allt snabbare förstoring av arbetsmarknadsregionerna som följd.

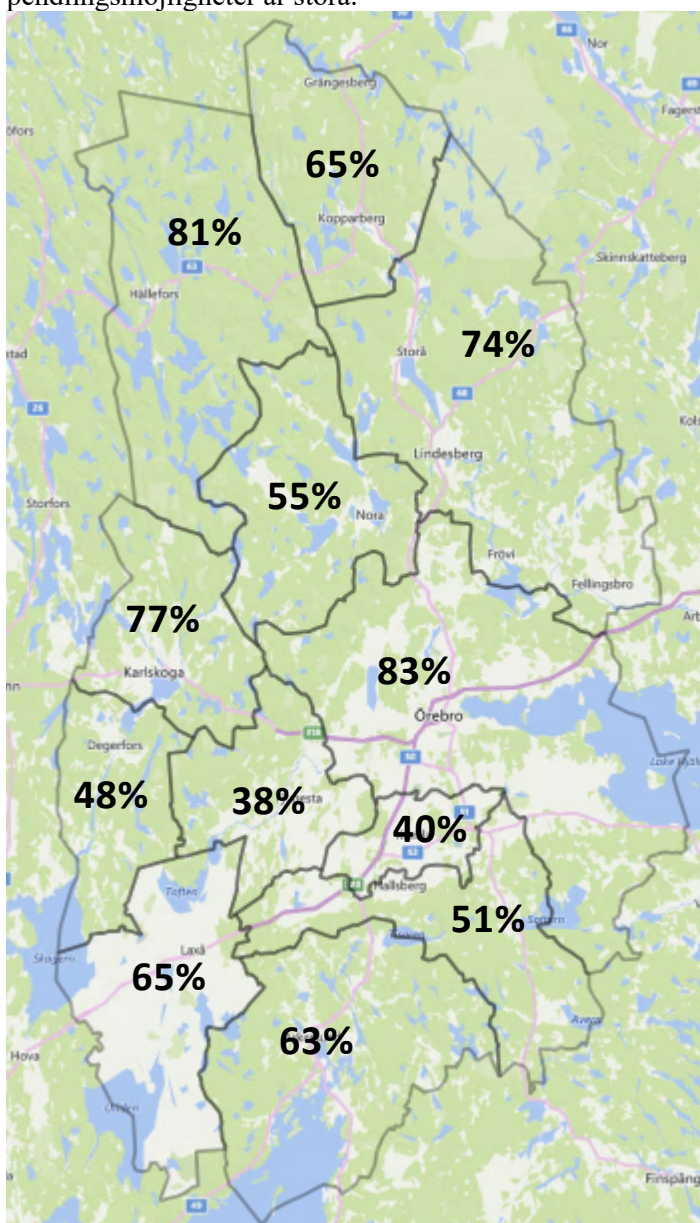
Sett till vart människor pendlar, framgår det av figuren nedan att det finns två viktiga noder i Örebro län; Örebro och Karlskoga, även om Karlskoga tappat något sedan 2012. De största pendlingsströmmarna sker radiellt mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i länet. I stråken Örebro–Karlskoga, Hallsberg–Kumla–Örebro samt Örebro–Lindesberg finns ett dubbelriktat pendlande.



Figur 10 Arbetspendling i Stockholm-Mälardalenregionen och Stockholms län 2018. Källa Storregional systemanalys 2020 (Mälardalsrådet).

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

Följande karta visar andel personer som är bosatta och arbetar i den egna kommunen (nattbefolkning). Ett lågt värde indikerar bland annat att utbudet av arbetsplatser och studiemöjligheter är större än i den egna kommunen och behovet av goda pendlingsmöjligheter är stora.



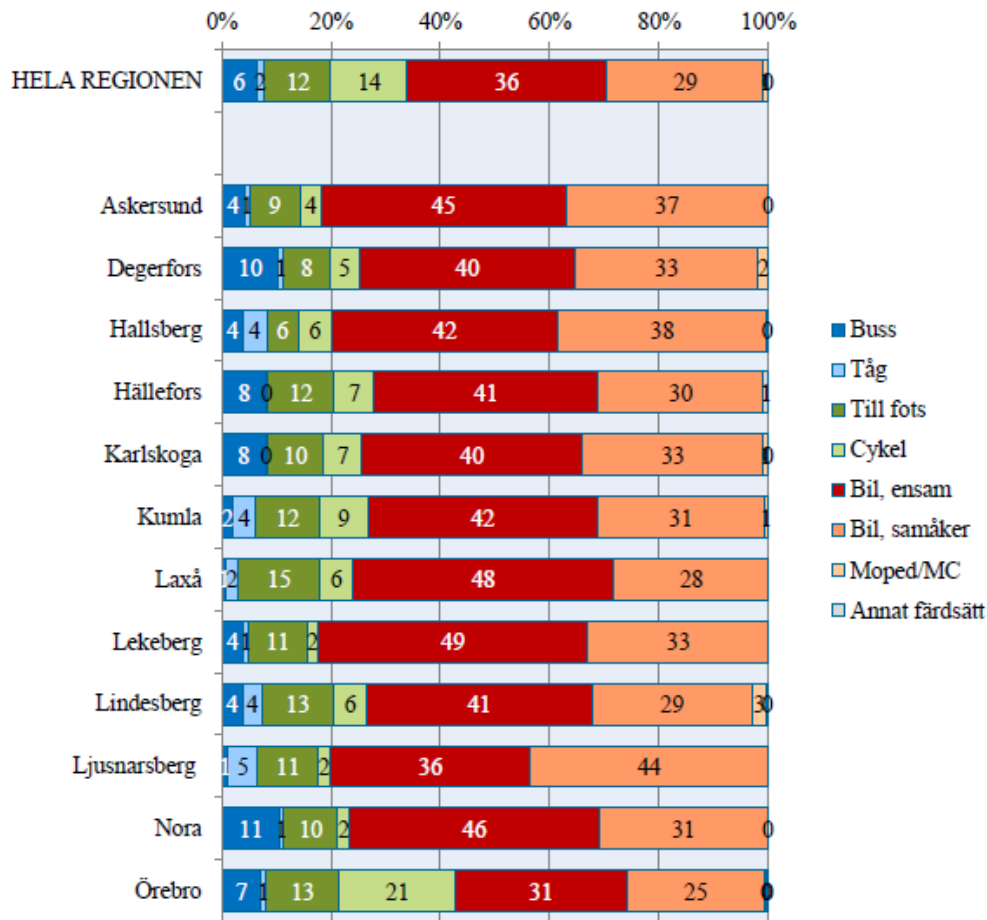
Figur 11 Andel av kommuninvånarna som arbetar/studerar i den egna kommunen (Källa: SCB)

De flesta kommuner i länet har sin största pendling till Örebro kommun. Följande tabell visar de tre största pendlingsströmmarna för respektive kommuns nattbefolkning. Drygt var femte länsbo pendlar till en kommun utanför länet. Kommuner i Stockholms, Västmanlands och Värmlands län är de största målpunkterna för länsbor som pendlar till kommuner utanför Örebro län.

Kommun	Rang 1	Rang 2	Rang 3
Lekeberg	Örebro	Utanför länet	Kumla
Laxå	Örebro	Utanför länet	Hallsberg
Hallsberg	Örebro	Kumla	Utanför länet
Degerfors	Karlskoga	Utanför länet	Örebro
Hällefors	Utanför länet	Örebro	Nora
Ljusnarsberg	Utanför länet	Lindesberg	Örebro
Örebro	Utanför länet	Kumla	Hallsberg
Kumla	Örebro	Hallsberg	Utanför länet
Askersund	Örebro	Hallsberg	Utanför länet
Karlskoga	Örebro	Utanför länet	Degerfors
Nora	Örebro	Lindesberg	Utanför länet
Lindesberg	Örebro	Utanför länet	Ljusnarsberg

Tabell 1 De tre största pendlingsströmmarna från den egna kommunen

Region Örebro län gjorde 2017 en resvaneundersökning över länsbornas resvanor. I hela regionen görs 65 procent av resorna med bil. Andelen resor som genomförs med bil som huvudfärdmedel skiljer sig starkt mellan de olika kommunerna. Klart lägst andel bilresor görs i Örebro. Högst andel av resorna görs med bil i Lekeberg, Askersund, Ljusnarsberg och Hallsberg.



Figur 12 Resornas fördelning mellan olika huvudfärdmedel efter hemkommun

De kommuner som har högst andel kollektivtrafiken är Degerfors, Hällefors, Karlskoga och Nora. De lägsta färdmedelsandelarna för kollektivtrafik är Kumla, Laxå och Ljusnarsberg. Genomsnittliga färdmedelsandelen i länet är 8 procent för kollektivtrafikresor (buss och tåg) vilket är lågt när man jämför med länen i ÖMS (Östra Mellansverige).

3.2.2 Pendlingsavstånd mellan bostad och arbete

Samhällets grundfunktioner vilar på produktion av resurser i form av produkter och tjänster. En basfunktion är arbetspendlingen för att människor ska kunna ta sig till arbetet för att bidra till samhällets nytta. Arbetspendlingen är också en viktig beståndsdel i det dagliga transportarbetet. Inom transportsektorn är det vanligt att beskriva de avväganden som görs av val av färdmedel för resor till arbetet i termer av reslängd, restid, färdmedel, reskostnad m.m. Men sådana faktorer hänger även samman med bredare överväganden avseende val av jobb, bostad och transportmöjligheter mellan bostad och arbete. En individs beslut angående arbetspendling är alltså resultatet av avvägningar som görs mellan boendemiljö, boyta, tillfredsställelse med arbetet,

färdmedlets bekvämlighet m.m. och olika restriktioner¹⁶. En faktor för val av färdmedel är avståndet till arbetsplatsen. Följande tabell visar en grov uppskattning av avstånd mellan bostad och arbete för de förvärvsarbetande i länets 12 kommuner. I Lekeberg har 24 procent av de förvärvsarbetande mindre än en km till sitt arbete. Lekeberg har minst andel av de förvärvsarbetande som cykelavstånd (< 5 km) medan Karlskoga har högst andel.

	<1 km	1-2 km	2 – 3 km	3-4 km	4-5 km	5-10 km	10- 20 km	20- 30 km	30- 40 km	40- 50 km	50- 100 km	100 – 200 km	> 200 km
Lekeberg	24%	3%	2%	2%	1%	7%	29%	24%	4%	1%	1%	2%	1%
Laxå	31%	14%	5%	1%	1%	4%	12%	9%	6%	10%	3%	1%	2%
Hallsberg	23%	10%	5%	3%	2%	10%	18%	20%	4%	1%	1%	2%	1%
Degerfors	25%	13%	7%	3%	1%	14%	22%	5%	2%	5%	2%	1%	1%
Hällefors	30%	21%	6%	3%	3%	13%	6%	4%	2%	2%	5%	2%	2%
Ljusnarsberg	31%	13%	5%	3%	2%	13%	8%	5%	7%	2%	8%	4%	1%
Örebro	16%	14%	13%	9%	7%	14%	10%	5%	2%	1%	2%	4%	1%
Kumla	18%	9%	5%	4%	2%	13%	37%	4%	1%	1%	2%	2%	1%
Askersund	29%	7%	2%	1%	1%	13%	19%	8%	7%	7%	3%	2%	1%
Karlskoga	22%	17%	16%	9%	5%	9%	4%	3%	6%	4%	2%	2%	2%
Nora	25%	10%	6%	4%	4%	5%	13%	14%	12%	2%	2%	3%	1%
Lindesberg	26%	14%	8%	2%	2%	8%	15%	9%	7%	3%	2%	2%	1%

Tabell 2 Grov beräkning av avstånd bostad och arbete (Källa SCB, egen bearbetning)

3.2.3 Regionförstoring

Regionförstoring är ett geografiskt begrepp som innebär att lokala arbetsmarknadsregioner växer samman. Detta sker bland annat genom att kommunikationerna i området byggs ut, vilket möjliggör pendling från landsbygd och mindre orter till arbete eller studier i större orter - eller omvänt. Regionförstoring antas vara en faktor som starkt bidrar till den regionala utvecklingen. Transportsektorns utveckling bidrar till att resor går snabbare med tiden som i sin tur leder till att arbetsmarknaden blir större, för med samma restid kan resan göras längre.

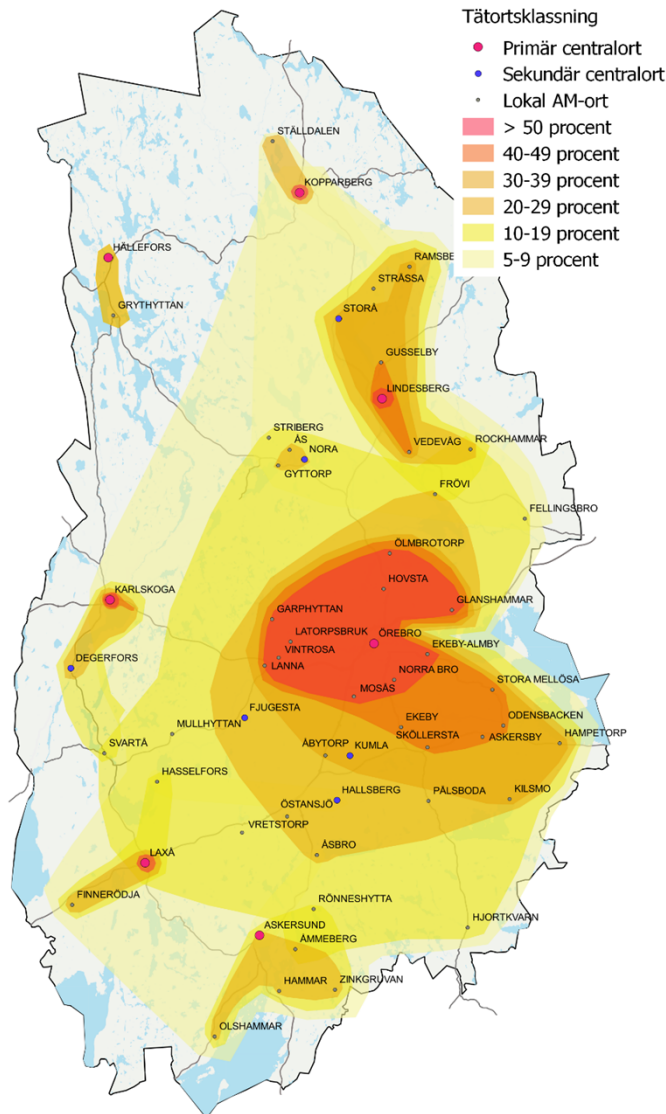
I det förra regionala trafikförsörjningsprogrammet användes en modell med syftet att identifiera lokala centra och beskriva vilken betydelse och dragningskraft de har för sina omland. Det handlar om att skapa lokala arbetsmarknader som så långt det är möjligt återspeglar de funktionella sambanden på arbetsmarknaden. I denna modell används tätorten som minsta byggsten. Med tätort definieras sammanhållnen bebyggelse med fler än 200 invånare. Det finns tre klassningar på tätort:

- Primär centralort – orter som i liten uträkning är beroende av andra orters arbetsmarknad
- Sekundära centralorter – orter som i hög grad är beroende av arbetsmarknaden i ett primärt centrum
- Osjälvständiga orter – orter som är beroende av arbetsmarknaden i ett primärt och/eller sekundärt centrum.

¹⁶ Trafikanalys (2011); Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys; Rapport 2011:3

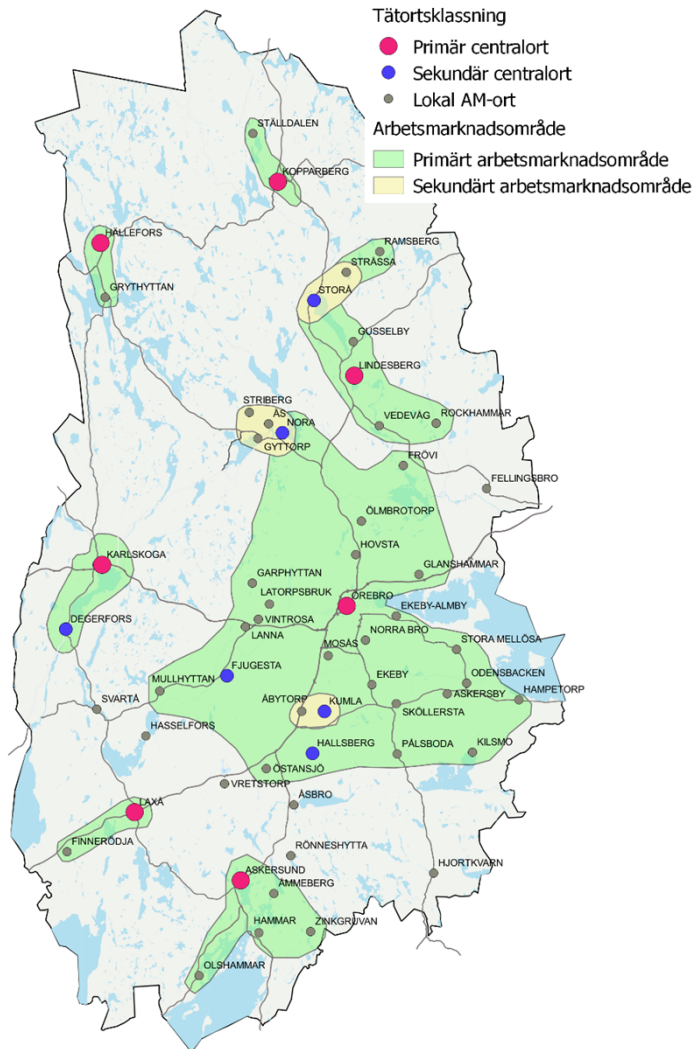
En ort antas vara beroende av en annan ort om minst 20 procent av den sysselsatta nattbefolkningen pendlar till en annan specifik ort.

Följande figur visar andelen av tätortens nattbefolkning som pendlar till centralorten, ofta kommunhuvudorten. Den visar bland annat Örebros betydelse för arbetsmarknaden i länet. Alla tätorter, förutom Degerfors, Ställdalen, Hällefors och Grythyttan, har minst 5 procent som arbetspendlar till Örebro.



Figur 13 Andel inpendlare av sysselsatt nattbefolkning från tätorter till centralorter Källa: SCB, egen bearbetning

Antalet primära arbetsmarknadsområden har inte förändrats sedan 2014. Däremot har det skett några förändringar. Askersund har blivit en primär centralort istället för Zinkgruvan och samtidigt har det primära arbetsmarknadsområdet blivit större och omfattar även tätorterna Olshammar och Hammar (2018). Ett sekundärt arbetsmarknadsområde har försvunnit. Det är Degerfors som tappat dragningskraften för orterna Svartå och Åtorp. Den senare klassas inte som tätort längre, som hade Degerfors som beroende ort. Sedan 2014 har även orterna Røfors och Hällabrottet tappat klassningen som tätort.

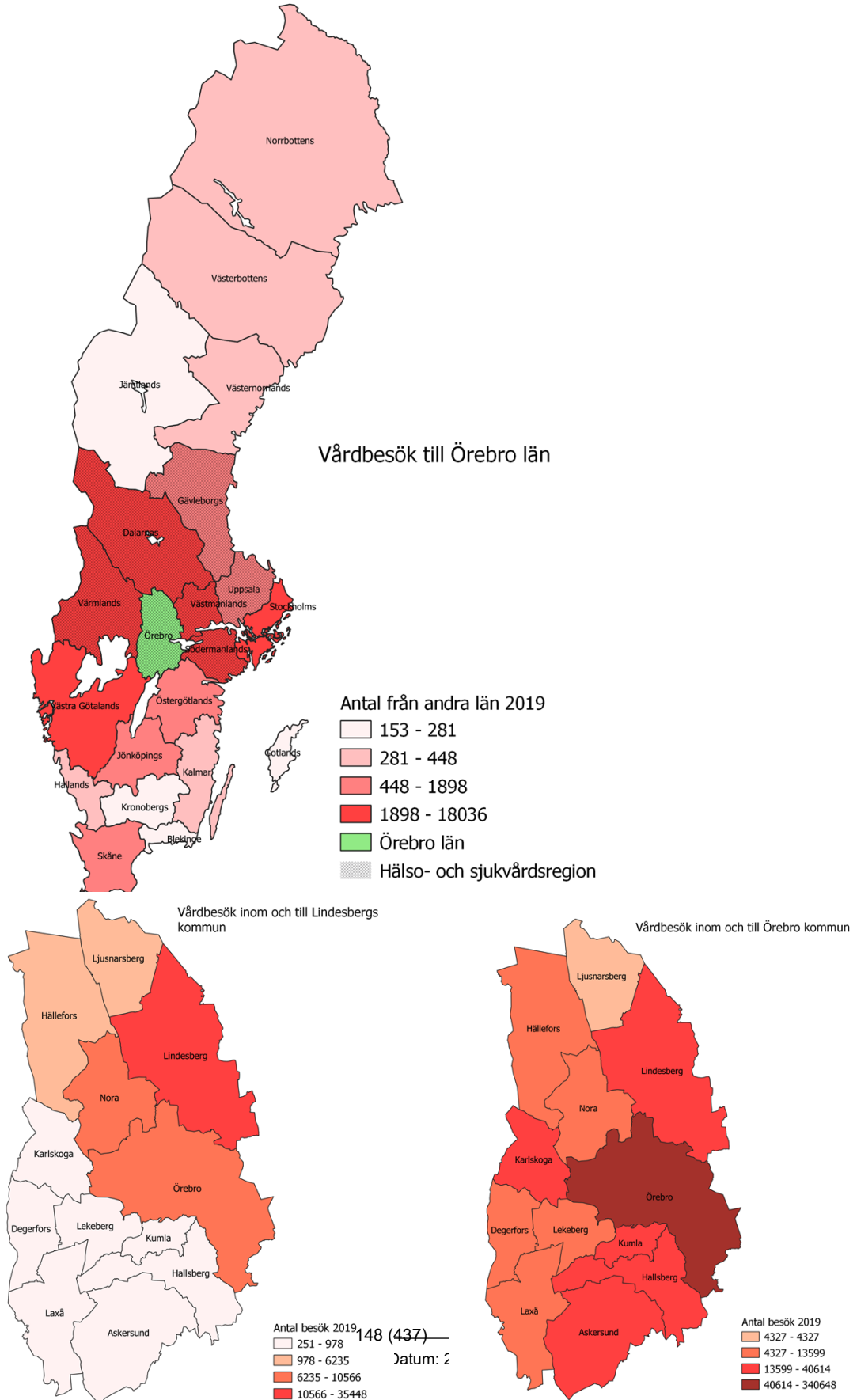


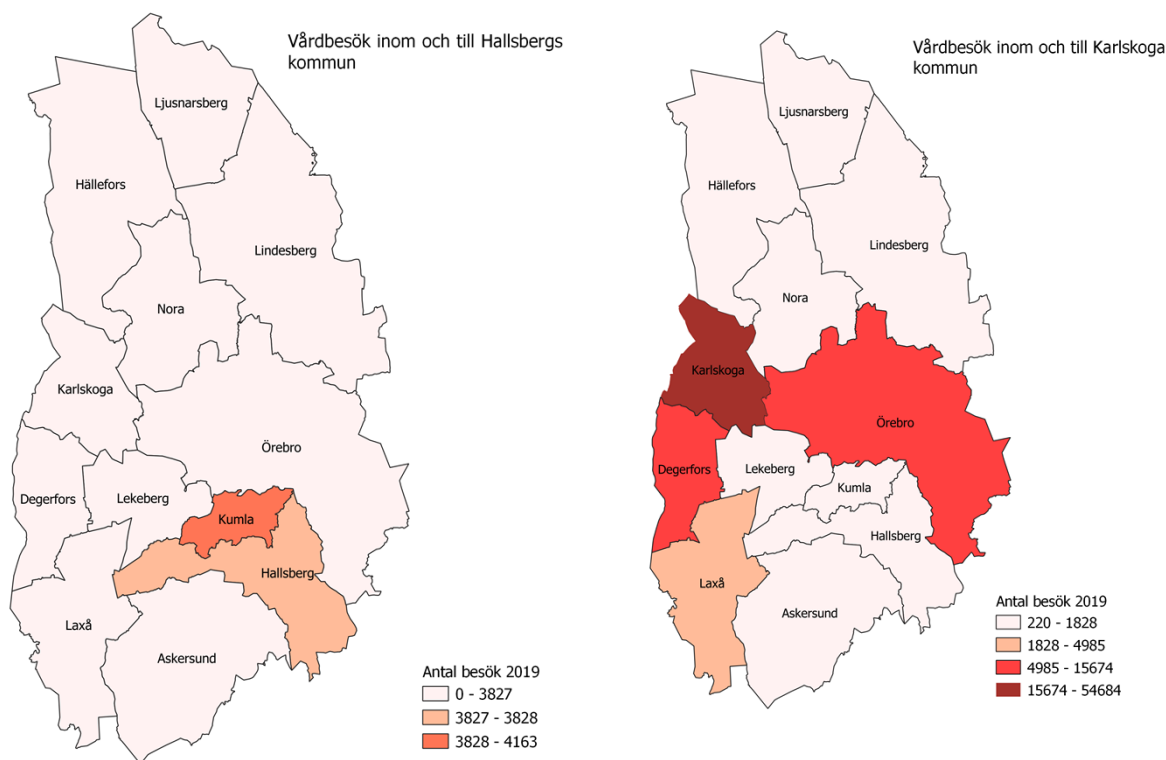
Figur 14 Arbetsmarknadsområden 2018 - samtliga sysselsatta/förvärvsarbetande

Örebro arbetsmarknadsområde är länets stora kraftfält som har 66 000 förvärvsarbetande som pendlar inom området. Utöver dessa tillkommer de som arbetspendlar till orter utanför arbetsmarknadsområdet (< 20%). Karlskoga arbetsmarknadsområde har 11 000 arbetspendlare. Minsta arbetsmarknadsområdet är

Kopparberg som har 750 arbetspendlare inom arbetsmarknadsområdet med Kopparberg som primär centralort.

3.2.4 Resor till vård





3.3 Tillgänglighet med bil, buss och tåg

Tillgänglighet kan beskrivas på olika sätt, bl.a. genom restider och restidskvoter mellan personbil och andra trafikslag. I figur 4 kan restidskvoter från länets kommunhuvudorter till Örebro som är den starkaste arbetsmarknaden jämföras. Siffrorna är hämtade från reseplaneraren på Länstrafiken, reseplaneraren på SJ samt körtid för bil i normaltrafik från Google maps. Restiderna för kollektivtrafik är framtagna utifrån att resenären ska anlända vid Örebro centralstation tidigast 7.15 och senast 7.40 en vardagsmorgon.

Övriga indikatorer	Mått	Källa
Allmän koll: Restidskvoter	Tåg/bil 0,8 Expresslinjer/bil 1,2 Regionlinjer/bil 1,3 Stadslinjer/bil 1,5 BRT/bil 0,9-1,2	GoogleMaps/Reseplaneraren

Destination	Startpunkt	Avstånd*	Restid i minuter			Restidskvot	
Till	Från	Km	Bil	Buss	Tåg	Buss/bil (1,3*)	Tåg/bil (0,8*)
Ö R E B R O C	Askersund busstation	53,7	42	50		1,19	
	Degerfors station	57,6	48	75	56	1,56	1,17
	Fjugesta, tingshuset	29,7	25	32		1,28	
	Hallsberg station	29,7	26	54	20	2,08	0,77
	Hällefors station	79,5	64	70		1,09	
	Laxå station	53,8	40	100	36	2,5	0,9
	Lindesberg station	39,3	35	38	29	1,09	0,83
	Karlskoga busstation	47,9	39	50		1,28	
	Kumla station	21,3	21	37	13	1,76	0,62
	Kopparberg station	79,9	66	99	60	1,5	0,91
	Nora station	32,4	31	34		1,1	

Figur 15. Uppdaterad mars 2021. *Mål från trafikförsörjningsprogrammet. 1,2 för expressbussar.

Tabellen visar att en bilist kan nå regionens centrala arbetsmarknad i Örebro inom 45 minuter om utgångspunkt är någon av de sju kommunhuvudorterna Askersund, Kumla, Fjugesta, Hallsberg, Nora, Karlskoga, Lindesberg eller Laxå. Med buss gäller detta endast Fjugesta, Lindesberg, Kumla och Nora. Med tåg kan en resenär nå Örebro inom 40 min från centralorterna i kommunerna Kumla, Hallsberg, Laxå och Lindesberg. Tågen har den högsta medelhastigheten och klart lägst hastighet har busstrafiken i länet.

Jämfört med de restidskvoter som eftersträvas i trafikförsörjningsprogrammet finns en brist i restid med busstrafiken mellan Örebro och kommunhuvudorterna Degerfors, Hallsberg, Laxå, Kumla och Kopparberg. För tågtrafiken uppfylls inte restidskvoten i förhållanden mellan Örebro och Degerfors, Laxå och Kopparberg.

Destination	Startpunkt	Avstånd*	Minuter			Restidskvot		Medelhastighet km/h		
			Till	Från	Km	Bil	Buss	Tåg	Buss/bil	Tåg/bil
Ö R E B R O C	Stockholm central	200	137	160	141	1,2	1,0	88	75	85
	Oslo central	326	249	285	390	1,1	1,6	79	69	50
	Göteborg central	282	215		138		0,6	79		123
	Malmö central	504	344		272		0,8	88		111
	Uppsala central	171	125	170	138	1,4	1,1	82	60	74
	Eskilstuna central	87	66	185	46	2,8	0,7	79	28	113
	Västerås central	95	66	70	52	1,1	0,8	86	81	110
	Linköping central	123	105		111		1,1	70		66
	Karlstad central	112	86	100	123	1,2	1,4	78	67	55
	Falu centralstation	180	151		156		1,0	72		69

Figur 16. Uppdaterad mars 2021

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

Ett annat sätt att mäta tillgänglighet kan vara att titta på tillgången till kollektivtrafik i form av avstånd till närmaste hållplats och utbud av kollektivtrafik. Regionen har som mål att samtliga invånare i länet ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik där fokus ligger på fokus på stråk med hög efterfrågan av resor. 83 procent av invånarna bor i tätorter och majoriteten av utbudet av buss och tåg finns inom och mellan dessa områden. Därför har många invånare tillgång till kollektivtrafik nära sin bostad men tillgängligheten varierar både på hållplatser och på vägen till hållplatserna. I regionens hållplatshandbok finns kriterier för vad en tillgänglighetsanpassad hållplats innebär. I en inventering fann man att 44 lägen, alltså 22 hållplatser, på statligt vägnät och 128 lägen på kommunalt vägnät behöver tillgänglighetsanpassas i en del av att nå mål om ett jämlikt och jämställt transportsystem där alla har god tillgång till transportsystemet.

För god tillgänglighet till en hållplats räcker det inte med att hållplatsen är närliggande och att själva hållplatsen är tillgänglighetsanpassad, man behöver kunna ta sig fram säkert till hållplatsen med olika färdmedel också. Cykelvägarnas roll kan

vara att underlätta för människor att ta sig till och från hållplatser vilket ökar tillgängligheten och stärker kollektivtrafikens attraktivitet mot bilen. Därför bör cykelvägar byggas i första hand där människor bor och kollektivtrafik finns. Vid viktiga bytespunkter i länet behöver också bilparkering finnas för att möjliggöra tryggt färdmedelsbyte.

Tillgänglighet med cykel

Mellan tätorterna i Örebro län är tillgången till separat cykelväg varierande men generellt saknas cykelväg längs med de regionala statliga vägarna hela eller delar av sträckan mellan och inom tätorter samt till andra målpunkter. Inom tätbebyggt område finns ofta cykelvägar eller möjlighet att cykla i blandtrafik där bilarnas hastighet är relativt låg. Denna möjlighet saknas ofta för de som vill cykla från en tätort till en annan, de är då hänvisade till att cykla på bilvägen eller på mindre småvägar som ofta inte går den genaste vägen. Att cykla längs med mittseparerade vägar eller vägar med högre hastighet och betydande trafikmängder är för oskyddade trafikanter vare sig attraktivt eller trafiksäkert. I den regionala cykelplanen för Örebro län prioriteras barnens möjlighet till cykling i kombination med cykelstråk för arbetspendling, skolpendling och serviceresor i viktiga stråk för kollektivtrafiken. Satsningar på dessa stråk kan även gynna de som cyklar för fritidsresor. Cykeln är ett viktigt medel för att skapa tillgänglighet i ett hela-resan-perspektiv där cykel kombineras med gång, kollektivtrafik och i vissa fall bil.

Digitaliseringens effekter på tillgänglighet

Digitaliseringen kommer sannolikt att påverka såväl resmönster som transporter, vilket inte minst har visat sig under Coronapandemin. Digitalisering kan komma att påverka tillgängligheten både genom att fler får tillgång till resurser så som till exempel skola och sjukvård utan att behöva förflytta sig fysiskt. Det ökar också tillgängligheten till varor och tjänster då inköp och beställningar kan göras via e-handel framför att besöka fysiska butiker. Det ger också bättre förutsättningar för företagande i länets landsbygder och stärker konkurrenskraften i länet.

För att kunna genomföra en digital transport framför att genomföra en fysisk krävs en vidareutbyggnad av den digitala infrastrukturen i form av tillgång till bredband och 5G. I nuläget har 84 procent av länets hushåll tillgång till snabbt bredband från fasta punkter och 5G har börjat byggas ut på vissa håll.

I Örebro län har cirka 25 procent¹⁷ av befolkningen möjligheten till distansarbete idag. Innan Coronapandemin var uppskattningsvis 3-4 procent av de arbetade timmarna på distans. Vad den siffran blir efter pandemin vet vi inte idag men det går att anta att de yrkesgrupper som har möjlighet att jobba på distans kommer att välja

¹⁷ Enligt studie från Region Sörmland.

att göra det en eller flera dagar i veckan i framtiden. Man kan anta att om människor inte är låsta till att resa varje dag så kan toleransen för pendlingsavstånd förändras, idag är en vedertagen bild att gränsen ligger kring 45 minuter och den antas öka om vi reser mer sällan. Man kan också anta att om en fjärdedel av befolkningen skulle arbeta hemifrån så ökar det lokala resandet kring bostaden och betydelsen av attraktiva närmiljöer ökar. Det är viktigt att komma ihåg att även om det finns en viss potential att en del av dagens resor ersätts av distansarbete via digital uppkoppling så kan vi anta att även i framtiden kommer merparten av arbetstagarna inte ha möjlighet att sköta sitt arbete från bostaden.

Tack vare att fordon i allt högre grad blir uppkopplade med varandra finns stor potential att digitaliseringen kan ha effekter i infrastrukturen i form av s.k. ITS-lösningar så som variabla hastigheter, varningssystem för bl.a. köer och olyckor, signalprioritering för kollektivtrafik och cyklisterna med mera. Sådana lösningar kan innebära att t.ex. restider varierar över dygnet beroende på variation i hastighet men kommer troligen leda till effektivare användning av infrastrukturen.

Tillgänglighet och bostadsmarknad

Kommunikationer, restider och tillgång till kollektivtrafik är en faktor för att befintligt bestånd av bostäder och nyproduktion ska bli attraktivt för boende. Infrastrukturinvesteringar kan påverka bostadsmarknaden och nyproduktionen av bostäder om åtgärder i infrastrukturen påverkar platsens attraktivitet genom till exempel restidsförbättringar och förbättrat utbud av kollektivtrafik. Genom att öka tillgängligheten till bostadsmarknaden påverkas arbetsmarknad, utbildningsmöjligheter, integration och den sociala hållbarheten positivt. Den regionala utvecklingen kan hämmas om ett lågt utbud av bostäder gör att människor får svårt att flytta dit jobben finns, eller att studera vid framför allt universitet och högskolor. Kommunikationer är dock inte den enda faktor som påverkar bostäders attraktivitet, de måste även kombineras med kommersiell service och välfärdstjänster.

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

På flera ställen i länet finns potential för ökat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen, särskilt i länets orter med järnvägsstation. Örebro kommun är en av de städer i landet som de senaste åren byggt mest nya bostäder per capita men med infrastrukturinvesteringar i såväl kommunal som nationell infrastruktur finns potential att både öka bostadsbyggandet och tillgängliggöra bostadsmarknaden för större delar av Stockholm-Mälarenregionen. I stationsorterna Lindesberg, Frövi, Kumla, Hallsberg, Laxå med flera finns potential till ökat bostadsbyggande och utveckling av det kollektivtrafiknära läget.

Tillgänglighet för olika sociala grupper

Ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemet ska vara användbart för alla oavsett kön, ålder, etnicitet och eventuell funktionsvariation. För att beskriva den fysiska tillgängligheten för alla, det vill säga allas möjlighet att ta sig fram i transportsystemet, kan man kolla på infrastrukturen vid hållplatser och i vilken utsträckning de uppfyller samtliga tillgänglighetskrav. I Örebro län finns mer än 2 500 hållplatslägen. Av dessa bedöms 394 hållplatslägen på 197 hållplatser inte uppfylla ambitionsmålen för tillgänglighet i den senaste inventeringen. Enligt beräkningar kommer inte länsplanens pott att kunna åtgärda dessa under planperioden.

God tillgänglighet med alla trafikslag kan skapa förutsättningar till utbildning och försörjning för grupper som inte har körkort eller tillgång till egen bil.

Tillgängligheten avgörs dock inte enbart av restid och turtäthet utan också av möjligheten att färdas säkert i transportsystemet. Att infrastruktur för kollektivtrafik, gång och cykel är utformade på ett säkert sätt påverkar allas möjlighet att välja dessa trafikslag men kanske särskilt barn, äldre och funktionsvarierades möjlighet att självständigt använda transportsystemet.

Tillgänglighet och framkomlighet för näringslivets transporter

Tillgänglighet för godset är avgörande för människornas försörjning i regionen och för företagens framgång. Ju bättre tillgänglighet för gods till, inom och från regionen, desto bättre chanser har regionen också att attrahera nya företagsetableringar. Det i sin tur skapar nya arbetstillfällen. Det som krävs är bra tillgänglighet för långväga godsflöden till och från regionen (t ex järnvägstrafik, flygfrakt och motorvägarna över länsgränserna) och bra tillgänglighet på väg inom regionen både på landsbygden och i tätorterna. Det gäller att minska godstransporters påverkan på till exempel buller och luftkvalitet så mycket som möjligt. Utöver det måste omlastning av gods mellan de olika trafikslagen fungera smidigt. För många företag i länet är det mindre vägnätet på landsbygden av stor betydelse. Detta vägnät har oftast lägre standard som innebär större känslighet för störningar än de vägar som utgör regionala stråk.

Eftersom person- och godstrafik samsas på samma vägar och järnvägar är även transittrafik en viktig faktor. Det går stora transitflöden både på järnväg och med lastbil mellan norra Sverige och Centraleuropa. Om framkomligheten för dessa transporter är otillräcklig leder det inte bara till försvårade exportmöjligheter för den svenska basindustrin men också till trängsel på infrastrukturen i Örebro län. Hallsberg är Sveriges viktigaste järnvägsnav för godstrafiken. En fjärdedel av alla vagnar som rangeras i Sverige rangeras här och volymerna ökar. Det är viktigt att rangerbangården även i framtiden har kapaciteten att klara av efterfrågan. Ett annat sätt att öka kapaciteten på järnvägen är att köra längre godståg. I Danmark bygger man redan nu för tåg som är upp till 1000 meter långa. Rangerbangården i Hallsberg bör anpassas på sikt så att 1000 meter långa godståg kan hanteras.

RAPPORT

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst 2019

Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020



Trafikverket

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst 2019, Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020

Författare: Lovisa Indebetou Trivector Traffic AB, Britt Lisra Trafikverket Region Öst

Kontaktperson: Britt Lisra, Trafikverket Region Öst

Dokumentdatum: 2021-02-01

Diarienummer: TRV 2021/21359

Distributör: Trafikverket Region Öst, Box 1140, 631 80 Eskilstuna, telefon: 0771-921 921

Foto framsida: Bildarkivet,se,Trafikverket

Innehåll

Innehåll	3
Förord	5
Sammanfattning	6
1. Inledning	10
1.1. Syfte	11
1.2. Utgångspunkter	11
1.3. Brister och mörkertal i Strada	11
1.4. Läsanvisning	12
2. Antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken	13
2.1. Antal omkomna i vägtrafiken	14
2.2. Allvarligt skadade i vägtrafiken	18
3. Omvärldsfaktorer	21
3.1. Befolkningsutveckling	21
3.2. Trafikarbetets utveckling	22
3.3. Ekonomi och arbetslöshet	22
3.4. Väder	23
4. Uppföljning av tillståndsmål – indikatorer	24
4.1. Hastighetsefterlevnad på det statliga vägnätet	25
4.2. Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet	31
4.3. Nykter trafik	32
4.4. Bältesanvändning	36
4.5. Hjälm användning	38
4.6. Säkra statliga vägar	39
4.7. Säkra gång-, cykel- och mopedpassager	45
4.8. Drift och underhåll av gång- och cykelvägar i tätort	47

5. Utveckling av omkomna och allvarligt skadade i de olika länen	48
6. Omkomna och allvarligt skadade på statlig järnväg.....	51
7. Diskussion och slutsatser.....	58
Referenser	60

Förord

Denna rapport redovisar och analyserar trafiksäkerhetsutvecklingen under 2019 för Trafikverket Region Öst, som omfattar Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Rapporten är en uppföljning enligt målstyrningsarbetet etappmål 2020 för väg- och järnvägstrafiken år 2020.

För vägtrafik analyseras utfallet för antalet omkomna och skadade samt för ett antal utpekade indikatorer. För järnväg analyseras utfallet av antal omkomna – där finns dock i nuläget ingen målnivå för allvarligt skadade och inte heller några utpekade indikatorer. Rapporten redogör även kort för det regionala arbete som genomförs och planeras för de kommande åren.

Den regionala rapporten är ett av flera underlag för den fortsatta planeringen av trafiksäkerhetsåtgärder i regionen. I stora drag följer den regionala rapporten upplägget från den nationella uppföljningsrapporten (för vägtrafik) och en del av underlaget är hämtat från den. Se Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020 (Trafikverket, publikation 2020:120) för mer information.

Sammantaget visar rapporten vilka indikatorer och områden som är viktigast att förändra och arbeta med i regionen för att etappmålet 2020 ska nås. Rapporten är därmed ett viktigt stöd för den fortsatta planeringen av trafiksäkerhetsåtgärder i regionen. Ökad hastighetsefterlevnad är den enskilt viktigaste faktorn för att nå trafiksäkerhetsmålen och ett ökat fokus på oskyddade trafikanter är centralt för att nå målet om färre allvarligt skadade. Rapporten visar sammantaget att åtgärder särskilt behöver fokuseras till följande områden:

- Ökad hastighetsefterlevnad
- Ökad andel nykter och drogfri trafik
- Ökade insatser för höjd trafiksäkerhetsstandard och fortsatt anpassning av hastighetsgränser på det statliga regionala vägnätet och på kommunala gator
- Ökade insatser på drift, underhåll och infrastruktur främst för cyklister och fotgängare
- Samverkan och innovation för nya åtgärder på järnvägsnätet

Rapporten, som haft Region Stockholms rapport för år 2019 som förlaga, har författats av Lovisa Indebetou på Trivector Traffic AB som också genomfört analyserna. I arbetet har också Frida Odbacke deltagit. För den interna kvalitetsgranskningen på Trivector har Hanna Wennberg svarat. Ansvarig på Trafikverket har varit Britt Lisra på Trafikverket Region Öst som också har deltagit i arbetet med rapporten.

Eskilstuna, januari 2021

Per Ahlenius,

Chef enhet Utredning, Trafikverket Region Öst

Sammanfattning

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen. Det för denna rapport aktuella etappmålet för vägtrafiken är att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras och att antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel mellan år 2007 och 2020. Det innebär högst 220 omkomna i vägtrafiken år 2020 för Sverige som helhet. För Region Öst, som omfattar Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län, motsvarar halveringsmålet högst 36 omkomna år 2020. Det prognosticerade antalet allvarligt skadade går dock inte att bryta ned på regional nivå. Nationellt bedöms utvecklingen ligga i linje för att nå målet till 2020.

Tabellen nedan visar utgångsläge och faktiskt utveckling de senaste åren samt en bedömning om utvecklingen vad gäller antalet omkomna i vägtrafiken är tillräckligt stor för att nå målen.

Omkomna		Utgångsläge (snitt 2006– 2008)	2019	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Omkomna	Nationellt	440	221	220	I linje
	Region Öst	72	45	36	Inte i linje

För att nå målen behöver flera parter arbeta med frågan. Utöver Trafikverket behöver även polis och kommuner stärka sitt arbete.

Flera faktorer påverkar trafiksäkerhetsutfallet

Flera faktorer utanför trafiksäkerhetsarbetet kan påverka utfallet av antalet omkomna och skadade. Nollvisionen är dock formulerad så att antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken ska minska oavsett dessa. Två faktorer som dock är extra intressanta att relatera skadeutvecklingen till är befolkning och resande – som båda ökat sedan 2010.

Befolkningen i Region Öst växer kraftigt och sedan 2010 har befolkningen ökat med 10 procent. Trafikarbetet mäts inte regionalt men storleksordningen bedöms vara i nivå med befolkningstillväxten. Trots detta och att trafikarbetet ökat så har inte antalet omkomna ökat på motsvarande sätt. I ett nationellt perspektiv har regionen något lägre antal omkomna i vägtrafikolyckor per invånare jämfört med rikssnittet.

Målstyrning med hjälp av indikatorer

I Trafikverket nationella trafiksäkerhetsarbete används 14 indikatorer för mätning och uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen. Varje indikator har ett mål som ska uppnås till år 2020. Genom att nå målen för indikatorerna bedöms det beslutade etappmålet att kunna nås. För de indikatorer som mäts på nationell nivå, vilket är tio stycken, utvecklas endast två av dem i linje med bedömd nödvändig utveckling. Fyra av indikatorerna kan brytas ned på regional nivå och ytterligare två kan bedömas med hjälp av alternativ metodik. Tabellen nedan redovisar utfallet för indikatorerna år 2019 och en bedömning om de förändrats i tillräcklig takt för att nå de nationella målet 2020. Hastighetsefterlevnad för statligt vägnät,

¹ Utgångsvärdet är ett medelvärde av antalet dödade åren 2006–2008

² Utgångsvärdet för regionen är beräknat på ett medelvärde för åren 2006–2008.

Nykter trafik och Säkra statliga vägar är de tre viktigaste indikatorerna för att minska antalet omkomna i vägtrafiken. För dessa indikatorer finns regionala resultat.

Indikator	Nationellt	Region Öst
Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät	Inte i linje	Inte i linje
Hastighetsefterlevnad – kommunalt vägnät	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Nykter trafik	Inte i linje	Inte i linje
Bältesanvändning	I linje	Bedömd på annat sätt
Hjälmanvändning cykel	Inte i linje	Bedömd på annat sätt
Hjälmanvändning moped	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Säkra personbilar	I linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Rätt användning av motorcykel	Mäts inte	Mäts inte
Säkra statliga vägar	Inte i linje	I linje
Säkra gång-, cykel- och mopedpassager	Inte i linje	Inte i linje
Underhåll av gång- och cykelvägar i tätort	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete enligt ISO 39001	Mäts inte	Mäts inte

De flesta i regionen omkommer som bilåkande eller motorcyklister

Majoriteten av de omkomna i regionen färdas i bil eller på motorcykel. Av dessa omkommer flest i singelolyckor på statliga vägar med hastighetsgräns 70-90 km/tim. De flesta fotgängare och cyklister som omkommer på de statliga vägarna har kolliderat med motorfordon.

Antalet omkomna på det statliga vägnätet har mellan åren 2015-2020 varit högre än på det kommunala vägnätet. Mellan 2015 och 2019 har andelen omkomna på det kommunala vägnätet ökat medan andelen på det statliga vägnätet har minskat.

Många cyklister och fotgängare får allvarliga skador

Analyser av data från Strada för registrerade olyckor med dödliga eller allvarliga skador visar att singelolyckor med fotgängare, cyklister och mopedister är den dominerande olyckstypen. Flera av dessa är olyckor där fotgängare fallit omkull i vägtrafikmiljön. Fallolyckor med fotgängare definieras inte som en trafikolycka och ingår därför inte i etappmålet till 2020, men fallolyckorna är ändå en viktig olyckstyp då de står för en betydande andel av det totala antalet allvarligt skadade i trafiken och genom att de även sker i trafikmiljöer som Trafikverket arbetar med. De flesta fallolyckor med fotgängare sker dock på kommunalt vägnät.

Även singelolyckor bland motorfordon är bland de vanligaste olyckstyperna med omkommande eller allvarligt skadade. Dock har förekomsten av denna olyckstyp minskat med 60 procent mellan 2010 och 2019.

På det statliga vägnätet är majoriteten av de omkomna och allvarligt skadade bilister och motorcyklister. På det kommunala vägnätet är majoriteten av de omkomna och allvarligt skadade fotgängare och cyklister.

Hastighetsefterlevnaden är för låg

Förbättrad hastighetsefterlevnad som leder till lägre hastighetsnivåer är det insatsområde som har störst potential för att minska antal omkomna i trafiken. Ökad polisövervakning, ATK och översyn av hastighetsgränserna är viktiga åtgärder för att öka efterlevnaden. En sänkning av medelhastigheten med 1 km/tim hos vägtrafiken i Sverige skulle rädda 15 människoliv om året, och för varje ny minskning med 1 km/tim skulle ytterligare 15 liv sparas.

2019 bedöms endast 46,5 procent av trafikarbetet på det statliga vägnätet i regionen ske inom gällande hastighetsgräns, vilket är en oacceptabelt låg nivå. Förare som medvetet färdas över gällande hastighetsgränser är en betydande del av problembilden i dödsolyckor. Efterlevnaden av hastighetsgränserna är sämst bland motorcyklister och tung trafik. Överhastigheter innebär inte bara försämrade trafiksäkerhet med fler omkomna och skadade. De ger också ökade problem med buller och dålig luft, som också leder till mänskliga lidanden och dödsfall.

Andel nykter trafik är för låg

Andelen trafikarbete som sker med nyktra förare har legat på ungefär samma nivå sedan 2007 och följer inte den nödvändiga utvecklingen för att nå målet för 2020. Även alkohol och droger har en betydande inverkan i dödsolyckorna. Under perioden 2015-2019 har 20 procent av alla omkomna i regionen omkommit i alkohol- och drogrelaterade olyckor. Andelen alkoholpåverkade har varierat de senaste åren, medan de drogpåverkade minskat något.

Polisen har i sin strategi pekat ut prioriterade områden som nykterhet och hastighet. Även om det finns tecken på att Polisen i högre grad prioriterar nykterhetskontroller är det inte tillräckligt för att uppnå stora förbättringar. Det är avgörande, på såväl kort som lång sikt, att Polisen intensifierar sitt arbete i enlighet med sin trafiksäkerhetsstrategi.

Cyklister och fotgängare i fokus på kommunalt vägnät samt bilåkande på regionalt statligt vägnät

Majoriteten av de omkomna i regionen omkommer på det statliga regionala vägnätet och är bilister och motorcyklister. Cyklister samt fotgängare i singelolyckor står för en stor del av de allvarligt skadade. När det gäller cyklister och fotgängare sker de flesta av de dödliga och allvarliga olyckorna på det kommunala vägnätet. För att minska dessa olyckor behöver kommunerna sätta stort fokus på ökade insatser. I det korta perspektivet handlar dessa insatser om att året runt hålla en kontinuerligt god och hög standard på drift och underhåll av gång- och cykelvägar. I det lite längre perspektivet handlar det om att ta ökad hänsyn till fotgängares och cyklisters behov och säkerhet vid utformning av infrastrukturen.

Hastighetsanpassning och hastighetsdämpande åtgärder på stråk med många fotgängare och cyklister, utbyggnad av gång- och cykelvägar och hastighetsräddade gång-, cykel- och moped (GCM)-passager är de områden som har störst betydelse för att öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister, exempelvis enligt "Rätt fart i staden". Även Trafikverket som

statlig väghållare måste ta sin del av ansvaret för att öka säkerheten för cyklister och fotgängare.

För bilister behöver trafiksäkerhetsarbetet fokusera på åtgärder på det statliga regionala vägnätet. Främst handlar det om att t ex förbättra brister i sidoområdet (t ex att ta bort krockobjekt i sidoområdet som träd, stenar etc), för att minska risken för singelolyckor, mötteseparera för att minska risken för mötes- och singelolyckor samt anpassa hastighetsgränserna utifrån vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Samtidigt är det helt avgörande att kraftigt öka hastighetsefterlevnaden.

Andelen som använder bilbälte och cykelhjälm är lägre än rikssnittet

De nationella mätningarna av bilbältes- och cykelhjälmsanvändning är inte möjliga att bryta ned på regional nivå. Däremot kan vi följa de mätningar som NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) årligen genomför i landets alla kommuner. NTF:s mätningar 2019 visar att bland förare och passagerare i framsätet var 95 procent i regionen bältade, vilket är något lägre jämfört med landet som helhet. Ungefär en tredjedel av de som omkommer i personbil är obältade.

För cykelhjälm visar NTF:s mätningar 2019 att 37 procent av cyklisterna i Region Öst använde cykelhjälm. Det är den lägsta andelen bland alla Trafikverkets regioner. För att nå en högre andel användning av cykelhjälm kan, och behöver, fler aktörer bidra.

Polisen har en viktig roll

Polisens övervakning av nykterhet, hastigheter och bilbältesanvändning har stor betydelse för att utvecklingen av antal omkomna och allvarligt skadade. Polisen är en av flera viktiga aktörer och det är avgörande, såväl på kort och som på lång sikt, att Polisen fortsätter och även intensifierar sitt arbete i enlighet med sin trafiksäkerhetsstrategi.

Färre omkomna på järnväg kräver samverkan och nytänkande

Målet är att halvera antalet omkomna i personolyckor på det statliga järnvägsnätet från 110 år 2010 till högst 55 år 2020. För Region Öst innebär målet att antalet omkomna ska minska från 23 år 2010 till 11 år 2020.

På det statliga järnvägsnätet minskar antalet omkomna och allvarligt skadade inte i önskad takt. En viktig del i det är att olyckorna till största delen är självmord och självmordsförsök. Utvecklingen styrs till stor del av faktorer som Trafikverket inte råder över eller kan påverka. Frågan om att minska självmorden på järnvägen är komplex det är tydligt att det behövs mer än de fysiska åtgärder som idag finns till buds. Det behövs en ökad dialog och samverkan mellan flera aktörer inom olika ansvarsområden, där Trafikverket är en aktör.

1. Inledning

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen. Det etappmål som denna rapport avser beslutades av riksdagen 2009 (regeringens proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter) och innebär att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras mellan år 2007 och år 2020. Målet innebär även att antalet allvarligt skadade ska reduceras med en fjärdedel under samma period.

Utvecklingen av antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken beror förenklat på tre faktorer:

- **Systematiskt trafiksäkerhetsarbete** i form av säkrare vägar, säkrare fordon, reglering och lagstiftning, trafikantutbildning, övervakning med mera.
- **Omvärldsfaktorer** som inte påverkas av det systematiska trafiksäkerhetsarbetet men som påverkar vägtransportsystemet, exempelvis befolknings- och resandeutvecklingen, bortfall i skaderapportering, konjunkturförändringar och vädervariationer.
- **Slumpvis variation** som varierar beroende av storleken på gruppering. På nationell nivå är den slumpvisa variationen för antalet skadade av mindre betydelse, medan den för antalet omkomna kan vara så hög som tio procent.

Det systematiska trafiksäkerhetsarbetet för Trafikverket målstyrs med hjälp av ett antal indikatorer. Varje indikator har ett målvärde att nå till 2020. Dessa målvärden motsvarar tillsammans det samlade målet för trafiksäkerhetsutvecklingen. Måluppfyllelsen utvärderas vid årliga nationella resultatkonferenser. Syftet med detta arbetssätt är att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet.

Uppföljningen av indikatorer är central i målstyrningen. På nationell nivå följs i dagsläget följande indikatorer upp:

- hastighetsefterlevnad på statligt vägnät
- hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät
- genomsnittlig reshastighet på statligt vägnät
- genomsnittlig reshastighet på kommunalt vägnät
- nykter trafik
- bältesanvändning
- användning av cykelhjälm
- användning av mopedhjälm
- säkra personbilar
- säkra statliga vägar
- rätt användning av motorcykel
- säkra gång-, cykel- och mopedpassager i tätort
- underhåll av gång- och cykelvägar
- systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001

1.1. Syfte

Syftet med rapporten är att beskriva och analysera trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Region Öst, som omfattar Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Utvecklingen beskrivs dels utifrån utfallet av antalet omkomna och allvarligt skadade, dels om indikatorerna går åt rätt håll och i den takt som krävs för att nå målet 2020.

Sammantaget visar rapporten vilka indikatorer och områden som är viktigast att förändra och arbeta med i regionen för att etappmålet 2020 ska nås. Rapporten ska utgöra en del av det kunskaps- och planeringsunderlag som ligger till grund för det fortsatta regionala systematiska trafiksäkerhetsarbetsarbetet och är därmed ett viktigt stöd i det arbetet.

1.2. Utgångspunkter

Utgångspunkten för analysen är de mål och indikatorer som ligger till grund för etappmålen. Dessa är framtagna av dåvarande Vägverket i samverkan med andra aktörer, se rapporten Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet (Vägverket Publikation 2008:31). År 2012 genomfördes en översyn av mål och indikatorer för att säkerställa att uppföljningsmetoderna var relevanta och uppdaterade. 2016 gjordes en andra översyn. Avsikten var att föreslå en mindre revidering av indikatorerna samt svara på frågan om nuvarande planerade trafiksäkerhetsåtgärder leder mot måluppfyllelse 2020. Översynen visade att etappmålet för antalet omkomna till 2020 kan vara möjligt att nå, men det förutsätter ytterligare åtgärder utöver de då redan planerade åtgärderna. Den stagnation av antalet omkomna som skett under senare år riskerar att försvåra möjligheten att nå nuvarande etappmål. För att målet om allvarligt skadade ska kunna nås krävs mer än de sammanlagda effekter som räknats upp i det åtgärdsscenario som pekats ut i översynen.

1.3. Brister och mörkertal i Strada

Statistiken i rapporten är till stora delar hämtad från Strada³, som bygger på inrapporterade olyckor och skador från polis och akutsjukhus. Vid tolkningen av utfall och utveckling för omkomna och allvarligt skadade finns några viktiga saker att tänka på.

För antal omkomna är statistiken att betrakta som fullständig. När det gäller antal skadade finns mörkertal och bortfall, såväl för polis som för sjukhus. Det är känt att alla trafikolyckor inte kommer till Polisens kännedom. En estimering utifrån överlapp av sjukhusrapporter och polisrapporter visar att för personskadeolyckor där motorfordon är inblandade är det cirka 40 procent som blir rapporterade av Polisen. För personskadeolyckor utan inblandning av motorfordon, främst singelolyckor med cykel och fotgängare, är Polisens täckningsgrad mycket låg. Bortfallet är generellt lägre bland allvarliga olyckor än vid olyckor med lindriga personskador. Dessutom införde Polisen ett nytt utredningsstöd (PUST) 2013, vilket ledde till ett stort bortfall under 2013 och 2014.

År 2007 var det endast Västmanlands och Södermanlands län som var anslutna till Stradas olycksrapportering i regionen. År 2013 var det endast Akademiska sjukhuset i Uppsala som inte rapporterar, och sedan 2016 rapporterar samtliga sjukhus både regionalt och nationellt till Strada. Detta innebär att uppskattningar om allvarligt skadade innan 2016 ska tolkas med försiktighet. Den 1 januari 2015 infördes en rutinförändring i sjukvården som innebar

³ STRADA: Swedish Traffic Accident Data Acquisition – informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet registrerade av polis och sjukvård.

att registrering i Strada inte får göras utan patientens samtycke, vilket kan ha minskat antalet registreringar. En annan tänkbar orsak till bortfall kan vara om något akutsjukhus har ett ovanligt ansträngt år, vilket påverkade akutmottagningarnas förutsättningar att hantera Strada-rapporteringen.

1.4. Läsanvisning

Upplägget i rapporten är till stor del baserad på den nationella analysrapporten. I vissa delar har text tagits direkt från denna. Indikatorerna mäts på nationell nivå och flera av dem är inte möjliga att bryta ned på en regional nivå. För dessa har rapporten endast ett kortfattat resonemang. För en mer detaljerad beskrivning hänvisas till den nationella rapporten⁴. Olycksstatistiken för vägtrafiken är hämtad från Strada. Övriga data, om inte annat anges i texten, är hämtad från mätningar genomförda av Trafikverket eller Transportstyrelsen. För järnväg kommer statistiken från Trafikverkets eget avvikelshanteringssystem för järnväg, Synergi.

⁴ <https://trafikverket.ineko.se/se/analys-av-trafiksäkerhetsutvecklingen-2019-målstyrning-av-trafiksäkerhetsarbetet-mot-etappmålen-2020>

2. Antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken

Som nämnts tidigare finns det flera faktorer som påverkar utfallet av antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken, exempelvis trafiksäkerhetsstandard på vägnätet, trafikarbetets utveckling och många andra omvärldsfaktorer. Dessutom finns en stor årlig slumpmässig variation i utfallet. Nationellt bedöms den slumpmässiga variationen för antalet skadade vara av mindre betydelse, men för antalet omkomna kan den uppgå till så mycket som 10 procent. På regional nivå bedöms den slumpmässiga variationen vara ännu större eftersom underlaget är mindre och därför slumpmässig variation inverkar ännu mer.

Med en vägtrafikolycka avses en olycka som inträffat på ett område avsett för allmän trafik, vari deltagit minst ett fordon i rörelse och som medfört personskada. Fotgängare som omkommit eller skadats till följd av fallolyckor (singelolyckor) i vägtrafik definieras därför inte som trafikolycka.

Som omkommen vid vägtrafikolycka räknas en person som avlidit inom 30 dagar till följd av olyckan. Självmod har tidigare definitionsmässig ingått i Sveriges officiella statistik över omkomna i vägtrafiken.

Med allvarligt skadad i en vägtrafikolycka menas att en person i samband med en trafikolycka skadas så pass mycket att den får bestående men i form av medicinsk invaliditet på 1 procent eller mer.

Som allvarligt skadad definieras den som i samband med en vägtrafikolycka fått en skada som ger minst 1 procent permanent medicinsk invaliditet. Medicinsk invaliditet är ett begrepp som används av försäkringsbolagen för att värdera funktionsnedsättningar, oberoende av orsak. Ett problem med att använda detta mått är att det ofta går lång tid mellan skada och konstaterad invaliditet. Därför används istället en metod som utifrån data om allvarligt skadade i Strada, gör det möjligt att prognosticera antalet personer som fått medicinsk invaliditet.

Det prognosticerade antalet allvarligt skadade går i dagsläget inte att bryta ned och redovisa på regional nivå. I denna rapport har vi därför valt att redovisa utvecklingen av antal allvarligt skadade utifrån de direkta data som finns i Strada. Med direkta data menas registrerade personer i Strada med en *sammanvägd skadegrad som allvarligt skadad*. För skador som är registrerade av polis är det polisen på plats som gör en mycket grov bedömning om skadan verkar lindrig eller svår. En svårt skadad som endast finns rapporterad av polis ger den sammanvägda skadegraden allvarligt skadad. I sjukhusregistreringen baseras graden på skadans svårighet på sjukhusens diagnoser. Det ger en avsevärt bättre bild av personskadorna än vad som finns i polisens statistik. Sjukhusen klassificerar skador enligt den så kallade ISS-skalan (Injury Severity Score) där en högre siffra innebär allvarligare skada. Vid en skada som är rapporterad av både polis och sjukhus bygger den sammanvägda bedömningen på sjukhusens bedömning. Transportstyrelsen klassificerar sjukhusens skadegrad enligt följande:

- Oskadad: ISS 0
- Lindrigt skadad: ISS 1–3
- Måttligt skadad: ISS 4–8
- Allvarligt skadad: ISS 9–

2.1. Antal omkomna i vägtrafiken

Utöver det nationella målet finns ett etappmål på EU-nivå om en halvering av antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2010 och 2020. Det motsvarar i Sverige ett mål om högst 133 omkomna år 2020. Det finns inget riksdagsbeslut på att Sverige ska nå EU-målet. Det mål som gäller är därför målet om högst 220 omkomna år 2020.

I enlighet med det nationella etappmålet är målsättningen för Trafikverket Region Öst en halvering av antalet omkomna år 2020 jämfört med medelvärdet mellan åren 2006–2008.

Indikator	Utgångsläge	2018	2019	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) Hela regionen	72	47	45	36	Inte i linje
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) Södermanlands län	12	11	8	-	-
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) Uppsala län	14	12	15	-	-
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) Västmanlands län	12	7	2	-	-
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) Örebro län	14	12	7	-	-
Antal omkomna i vägtrafiken (exklusive självmord) Östergötlands län	20	5	13	-	-

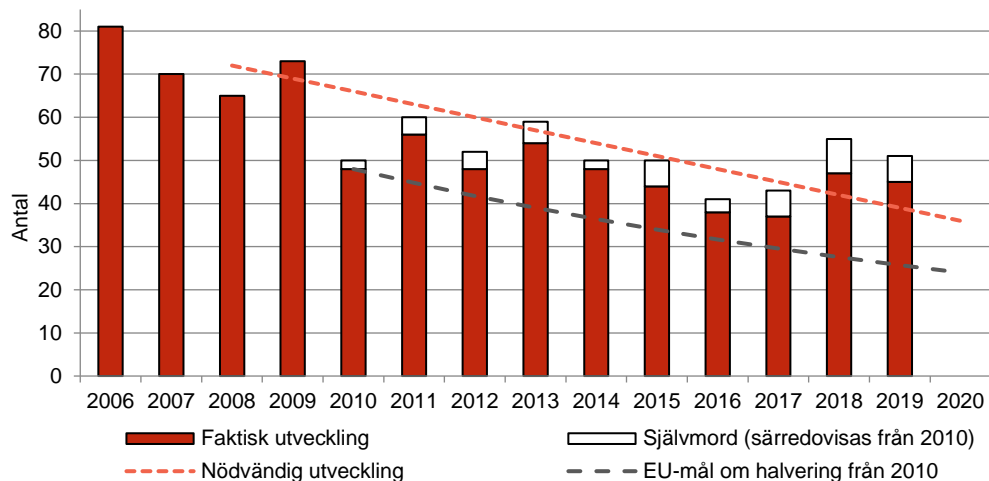
Fram till 2009 ingick självmord i den officiella statistiken för omkomna i vägtrafiken. Sedan år 2010 exkluderas självmord i transportsystemet från den officiella statistiken. Detta innebär att data från 2010 och framåt inte går att jämföra rakt av med äldre statistik. Under 2010–2012 utvecklades metoden för att fastställa självmord, vilket har bidragit till att antalet bedömda självmord ökade under den perioden. Från 2012 är metoden fastlagd och den visar att självmord står för cirka 10 procent av antalet omkomna i vägtrafiken.

Under 2019 inträffade sex dödsfall genom självmord i trafiken i regionen. Under 2018 var det åtta och 2017 var det sex dödsfall.

Under 2019 omkom 45 personer (exklusive självmord) i vägtrafiken i regionen, vilket är en minskning jämfört med föregående år. När utfallet av antalet omkomna studeras på regional nivå uppstår, som tidigare nämnt, stora slumpmässiga variationer från år till år.

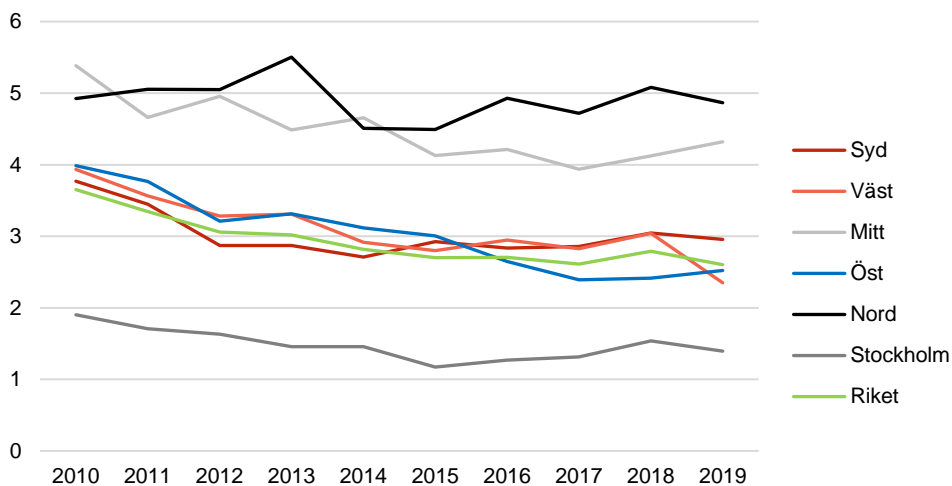
Utvecklingen ska därför tolkas med försiktighet.

Figur 2.1 visar antal omkomna och den nödvändiga utvecklingen för att regionen ska bidra till att nå etappmålet. Antalet omkomna ligger för närvarande inte i linje med den utveckling som krävs för att nå det.



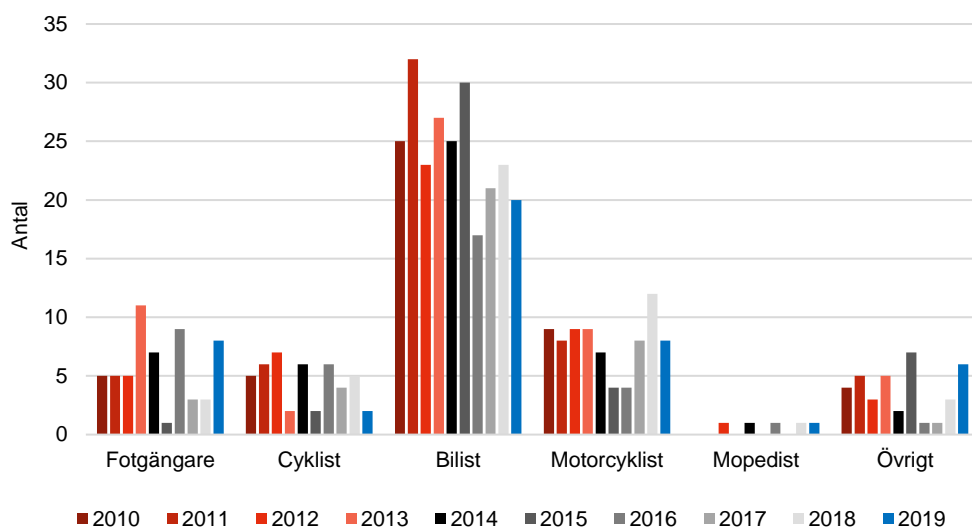
Figur 2.1 Antal omkomna i vägtrafikolyckor i Region Öst 2010–2019 (inklusive självmord) samt nödvändig utveckling till 2020. Stjärnan representerar etappmålets referensår, 2007 och beräknas som medelvärdet av 2006–2008 vilket är 51 antal omkomna. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

Figur 2.2 visar utvecklingen av antal omkomna i förhållande till antal invånare fördelat på Trafikverkets sex regioner (glidande medelvärdesbildning). I ett nationellt perspektiv är antalet omkomna per invånare i Region Öst varken högst eller lägst. Ser man på antalet omkomna per 100 000 invånare i de olika länen inom region Öst varierar de mycket från år till år och det går inte att uttala sig om några genomgående skillnader.



Figur 2.2 Antal omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare efter Trafikverkets regioner 2010–2019 Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik samt SCB.

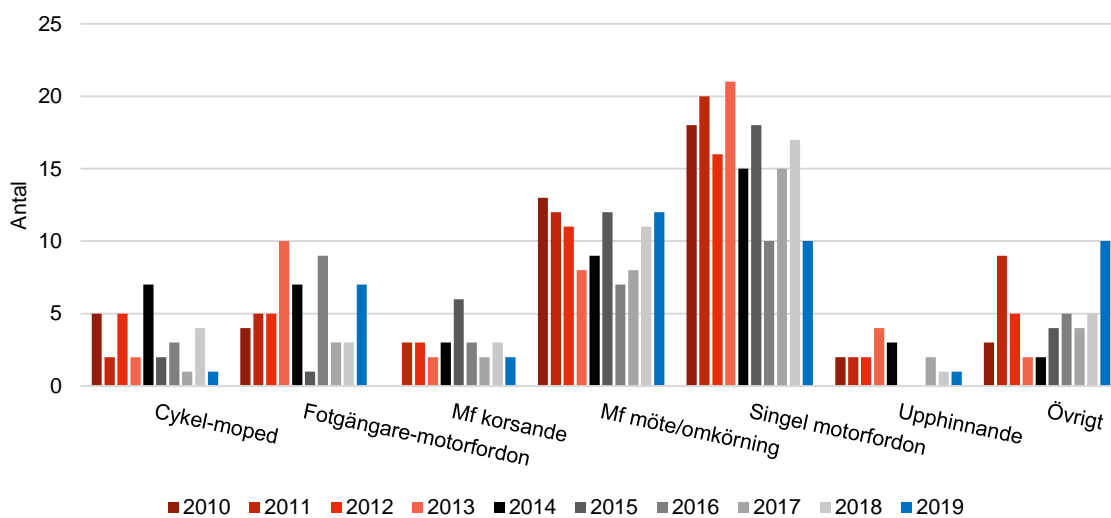
Majoriteten av de omkomna i regionen har färdats i bil. I dessa ingår även åkande i lastbil och buss, men den övervägande majoriteten är bilåkande. Hur de som omkommit under 2019 fördelar sig på olika trafikantslag redovisas i figur 2.3.



Figur 2.3 Antal omkomna i vägtransportsystemet i Region Öst (2010–2019) fördelat på trafikantkategori. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

2019 ökade antalet omkomna fotgängare medan antalet omkomna av andra trafikantkategorier minskade jämfört med 2018. Observera att statistiken för trafikantkategorierna varierar mycket mellan åren.

När dödsolyckorna undersöks i förhållande till olyckstyp, se figur 2.4, framgår att den vanligaste olyckstypen bland dödsolyckor är singelolyckor med motorfordon och kollisioner i mötes-/omkörningsolyckor med motorfordon.

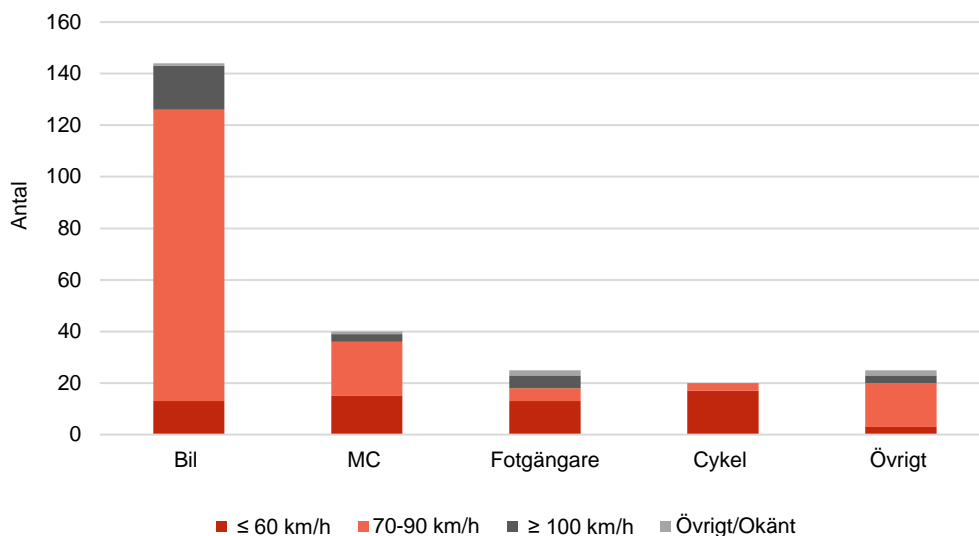


Figur 2.4 Antal omkomna i vägtransportsystemet i Region Öst 2010–2019 fördelat på olyckstyp. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

Den största förändringen jämfört med 2017 och 2018 är minskningen i antal singelolyckor med motorfordon. Dödsolyckor som sorterats in under övrigt handlar främst om singelolyckor med cyklister och fotgängare eller viltolyckor.

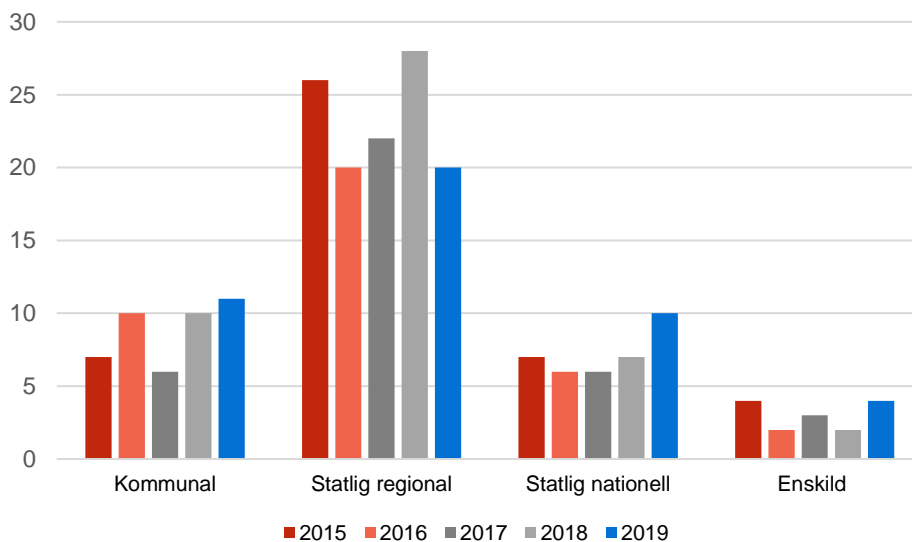
Figur 2.5 visar hur antalet omkomna, uppdelat på trafikantkategori, fördelar sig över olika hastighetsgränser. En stor andel av bilisterna och motorcyklisterna omkommer på vägar

med 70–90 km/tim som hastighetsgräns. Fotgängare och cyklister omkommer vanligtvis på vägar med 40-60 km/tim eller lägre, vilket är rimligt då dessa oftast rör sig i tätortsmiljöer.



Figur 2.5 Antal omkomna på samtliga vägnät i Region Öst 2015–2019 fördelat på hastighetsbegränsning och trafikantkategori. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

I regionen har totalt 211 personer (exklusive självmord) omkommit under perioden 2015–2019. De flesta av dessa, 72 procent, omkom på det statliga vägnätet, se figur 2.6. 55 procent omkom på det statliga regionala vägnätet och 17 procent på det statliga nationella vägnätet. Ca en femtedel, 21 procent, omkom på kommunalt vägnät. Mest fokus bör därmed läggas på det statliga regionala vägnätet.



Figur 2.6 Antal omkomna i Region Öst 2015–2019 fördelat på väghållare. Källa: STRADA, polisrapporterad (officiell) statistik

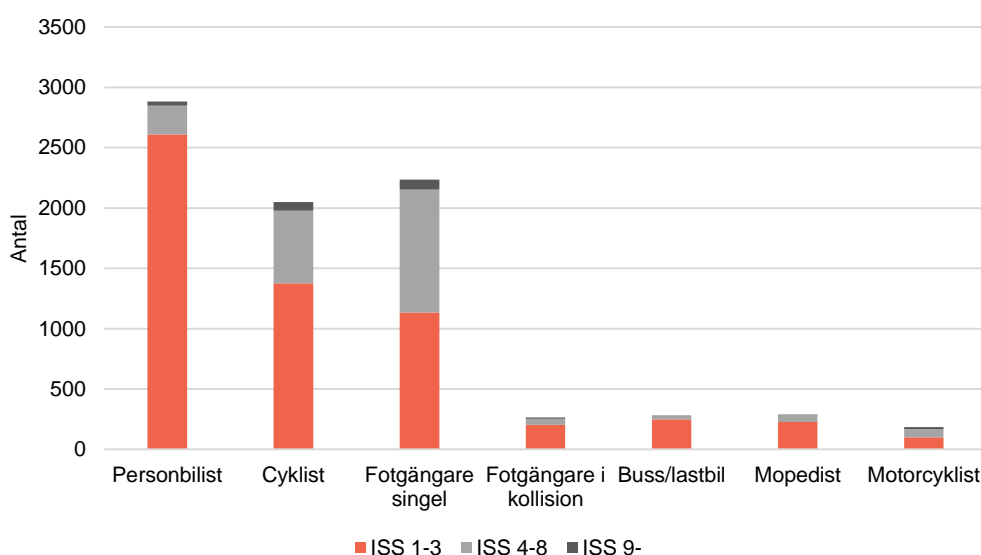
2.2. Allvarligt skadade i vägtrafiken

På nationell nivå är målet att antalet allvarligt skadade i vägtrafiken ska minska med 25 procent, från cirka 5 400 skadade personer år 2007 till 4 100 år 2020. Nationellt bedöms utvecklingen ligga i linje för att nå målet till 2020.

Som beskrivits i början av kapitlet går det prognosticerade antalet allvarligt skadade inte att bryta ned på regional nivå. I rapporten har vi istället valt att belysa antal personer som i Strada fått den sammanvägda skadegraden allvarligt skadade, vilket innebär skada som av sjukhusen fått skadegraden ISS 9 och högre eller som av Polisens bedömts som svårt skadade.

Med hänsyn till de brister och mörkertal i rapporteringen från såväl polis som sjukvård, som beskrivits i avsnitt 1.3, innebär antalet sannolikt underskattningar. Bristerna varierar mellan åren vilket försvårar jämförelser mellan olika år och analyser av utvecklingen över tid behöver göras med mycket försiktighet.

Figur 2.7 visar alla sjukhusrapporterade personer som skadats i vägtrafiken i regionen åren 2017 till 2019 fördelade efter trafikantkategorier. Totalt är det cirka 670 personer under treårsperioden som rapporterats som allvarligt skadade i trafiken (Skadegrad ISS 9 eller högre).



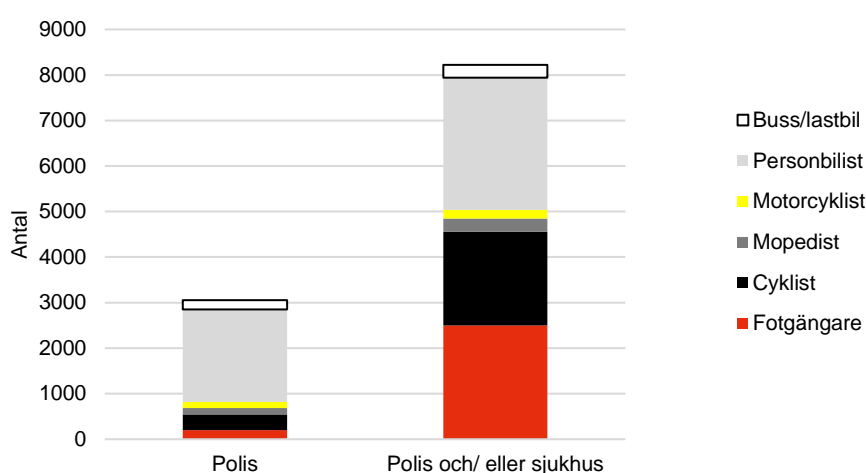
Figur 2.7 Skadade i Region Öst, genomsnitt av åren 2017 till 2019, fördelat på skadegrad (ISS) och trafikantkategori. Källa: Strada polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik. Okänd/osäker skadegrad liksom oskadade (ISS 0) har filtrerats bort.

Statistiken visar att en stor del av fotgängarna och cyklisterna har fått måttliga eller allvarliga skador (ISS ≥ 4), medan de som har färdats i bil, lastbil eller buss i större utsträckning har klarat sig oskadade eller med en lättare skada (ISS < 4).

En tredjedel av de som skadats allvarligt är en fotgängare som fallit omkull i vägtrafikmiljö. En stor del av dessa olyckor sker under december till mars.

Eftersom fallolyckor med fotgängare inte definieras som en trafikolycka ingår dessa inte i måluppföljningen och målvärdet fram till 2020 – men fallolyckorna är ändå en viktig olyckstyp då de står för en betydande andel av det totala antalet allvarligt skadade i trafiken och genom att de även sker i trafikmiljöer som Trafikverket arbetar med. Även cyklister utgör nästan en tredjedel av de som skadats allvarligt i en vägtrafikolycka. En stor andel av dessa är singelolyckor. Åtta av tio cyklister som skadats allvarligt har gjort det i en singelolycka och lite drygt var tionde i en kollision med ett motorfordon, enligt en studie som VTI genomfört (Niska och Eriksson, 2013).

I figur 2.8 illustreras skillnaden i polisens och sjukvårdens rapportering av trafikrelaterade skador.

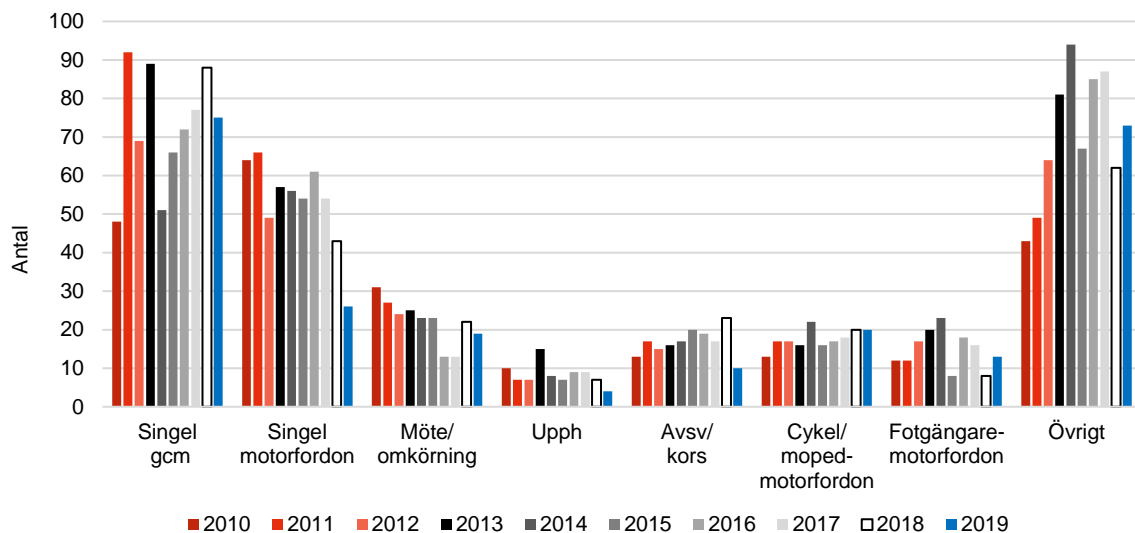


Figur 2.8 Skadade i Region Öst, genomsnitt av åren 2017 till 2019, fördelat på trafikantyp. Källa: Strada sjukvårds- och (eller enbart) polisrapporterad (officiell) statistik. Oskadade, okänd samt osäker skadegrad har filterats bort.

Den sjukhusrapporterade statistiken visar att skador för fotgängare och cyklister underskattas om endast den polisrapporterade statistiken studeras.

Figur 2.9 visar antalet omkomna och allvarligt skadade fördelat på olyckstyp. Singelolyckor med fotgängare, cyklister och mopedister (singel GCM) är tillsammans med singel motorfordon de klart dominerande olyckstyperna.

Antalet omkomna och allvarligt skadade i kategorin Övrigt är också stor och i denna kategori ingår olyckstyperna fotgängare-cykel, cykel-cykel, cykel-moped, moped-fotgängare, moped-moped, fotgängare-fotgängare, tåg/spårvagn, övrigt icke definierat, djur, häst/tamboskap, älg/rådjur/hjort/annat vilt, traktor/snöskoter/terränghjuling/motorredskap, parkerat, backning/vändning/U-sväng, i buss, permobil-cykel, elsparkcykel, bil-mopedbil.



Figur 2.9 Antal omkomna och allvarligt skadade i vägtransportssystemet i Region Öst (2010–2019) fördelat på olyckstyp. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik.

En betydande del av de allvarligt skadade i kategorin Övrigt är till följd av kollisioner mellan fotgängare och cyklister, cyklister i kollision med andra cyklister samt viltolyckor.

Antal allvarligt skadade är något lägre 2019 jämfört med 2018 och det var framför allt olyckorna i kategorierna singelolyckor med gång- cykel och mopedister, singelolyckor med motorfordon samt avsvängande/korsande motorfordon som minskat. 2010 rapporterades det lägsta antalet allvarligt skadade, men detta beror troligtvis på att alla akutsjukhus då ännu inte börjat rapportera in olycksstatistik till Strada.

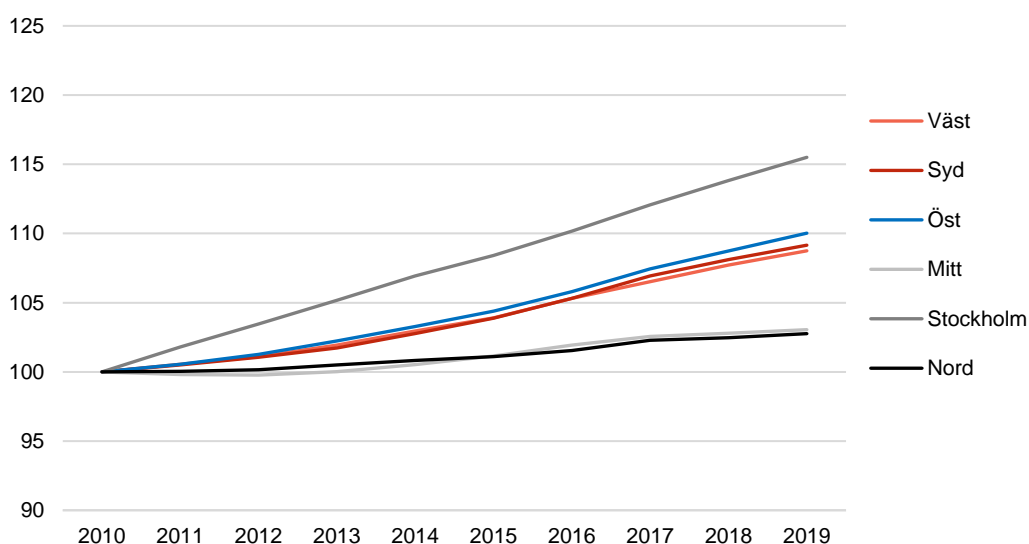
Sammanfattningsvis kan det konstateras att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet måste sätta större fokus på att minska antalet allvarligt skadade fotgängare och cyklister samt att minska antalet allvarliga singelolyckor bland motorfordon.

3. Omvärldsfaktorer

I den nationella rapporten presenteras och relateras olycksstatistiken till ett flertal omvärldsfaktorer, exempelvis trafikarbete, åldersfördelning, ekonomi, arbetslöshet och väder. En omvärldsfaktor kan sägas vara en faktor som påverkar trafiksäkerheten men som ligger utanför det som kan påverkas med trafiksäkerhetsarbete. En del omvärldsfaktorer kan ha inverkan på trafiksäkerheten, som exempelvis vädret. Andra faktorer, som befolkningens åldersstruktur och den ekonomiska konjunkturen, påverkar sammansättningen av olika färdmedel som i sin tur påverkar antalet omkomna och skadade i trafiken.

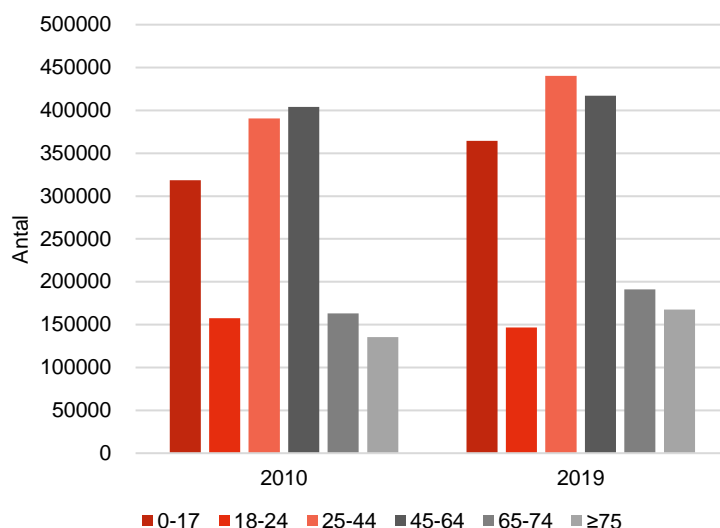
3.1. Befolkningsutveckling

Befolkningen ökar och i takt med det också efterfrågan på resor, vilket kan påverka utfallet av antal omkomna och skadade. I Sverige har befolkningen ökat med knappt 10 procent sedan 2010. Trafikverket Region Öst har haft näst störst befolkningsutveckling jämfört med övriga Trafikverksregioner där befolkningen ökat med 10 procent sedan 2010, se figur 3.1. Det är ungefär lika stor ökning som i Region Syd och Region Väst. Störst har ökningen varit i Region Stockholm och minst i Region Mitt och Region Nord



Figur 3.1 Index för befolkningsutvecklingen uppdelat på Trafikverksregion 2010-2019. Källa: SCB.

Även befolkningens ålderssammansättning påverkar utfallet. Beroende på ålder väljer personer olika färdmedel, reser olika mycket och olika åldersgrupper uppvisar olika stora riskbeteenden. Även den fysiska förmågan att klara till exempel en påkörning varierar med åldern. Ju äldre vi blir desto skörare blir kroppen. I figur 3.2 visas ålderssammansättningens förändring i regionen mellan 2010 och 2019. Förändringen mellan olika åldersgrupper sker mycket långsamt, men man kan se en förskjutning mot en mindre andel i åldersgruppen 18–24 år. Denna grupp har minskat med 7 procent. För övriga åldersgrupper har en ökning skett och störst är ökningen i den äldsta åldersgruppen som ökat med 24 procent.



Figur 3.2 Befolkningsmängd i Region Öst efter åldersgrupper, 2010 och 2019. Källa: SCB.

3.2. Trafikarbetets utveckling

Nationellt följs trafikarbetet på väg baserat på information kring mätarinställningar från besiktningar. Eftersom denna information endast visar hur mycket olika fordonstyper åkt, och inte var, så kan den inte brytas ned regionalt. Regionalt används istället befolkningsutvecklingen som mått på det ökade resandet – de måtten följer varandra relativt väl. Exempelvis har det totala trafikarbetet i Sverige sedan 2010 ökat 9 procent att jämföra mot befolknings som ökat med knappt 10 procent.

Totalt sett har trafikarbetet under 2019 minskat med 1 procent. Efter en kontinuerlig ökning under många år har personbilstrafiken stagnerat och 2019 visar till och med på minskning med 1,1 jämfört med 2018. De senaste åren har transportererna med lätta lastbilar ökat (≤3,5 ton).

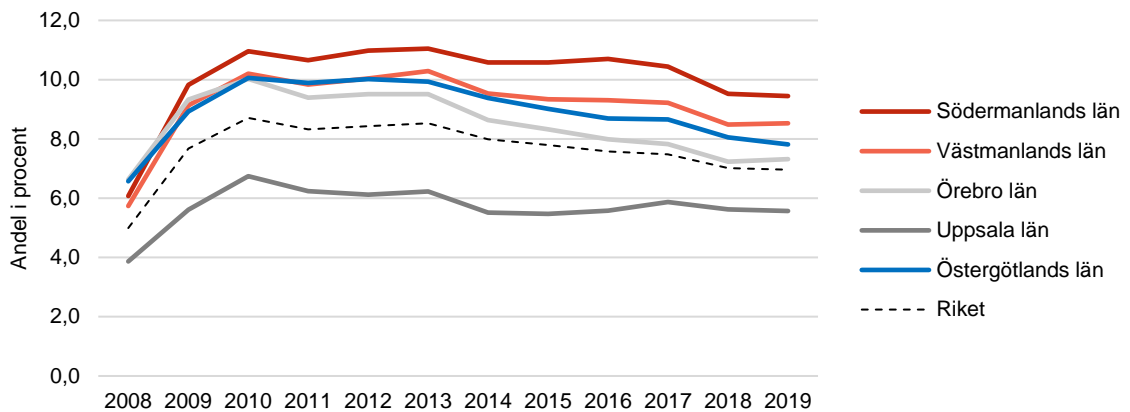
Mer information om trafikarbetet finns att läsa i den nationella analysrapporten.

3.3. Ekonomi och arbetslöshet

Erfarenheter visar att det finns ett samband mellan antalet omkomna i trafiken och den ekonomiska utvecklingen. En nedgång i ekonomin följs ofta av en minskning av antalet omkomna. Till viss del kan sambandet bero på ett minskat resande under lågkonjunktur, men det är inte hela förklaringen. Det finns ett flertal hypoteser om sambandet mellan konjunktur och trafiksäkerhet, och de flesta handlar om förändringar i resmönster. Det finns förmodligen flera olika faktorer som kan påverka trafiksäkerheten i olika riktning, så det är mycket svårt att reda ut hur orsakssambanden ser ut.

Ett mått på ekonomisk utveckling är att studera arbetslöshetens storlek. I figur 3.3 visas Arbetsförmedlingens statistik över andel personer som är öppet arbetslösa eller som deltar i något program med aktivitetsstöd. Under perioden 2010–2019 har arbetslösheten varierat. I efterdyningarna av finanskrisen år 2008 ökade antalet arbetslösa kraftigt men de senaste åren har antalet arbetslösa minskat något.

Arbetslösheten är i stort sett oförändrad i regionen mellan 2018 och 2019, 6-9 procent i de olika länen, vilket är kring den nationella nivån på cirka 7 procent.



Figur 3.3 Andel öppet arbetslösa i program med aktivitetsstöd i procent av den registerbaserade arbetskraften, Region Öst och nationellt, 2010-2019. Källa: Arbetsförmedlingen.

3.4. Väder

Vädret kan ha stor effekt på trafiken under korta perioder och på begränsade platser, till exempel vid tillfälliga skyfall eller vid halka. Det är dock svårt att mäta vilken effekt tillfälliga och lokala väderförhållanden har i den samlade årliga statistiken. Vilken effekt vintersäsongens längd och väderförhållanden har går däremot att se.

Vintrar med mycket nederbörd och med höga snödjup i vägarnas sidoområden brukar medföra minskade trafikmängder och framförallt lägre hastigheter. Vintrar med riklig nederbörd medför en stor mängd snö i vägarnas sidoområden, vilket leder till färre svåra singelolyckor. Av denna anledning är det inte sällan så att antalet allvarliga olyckor, framför allt allvarliga avkörningsolyckor, minskar under år med långa och snörika vintrar. Vädret kan också påverka exponeringen för olika trafikantkategorier, främst när det gäller cyklister och motorcyklister. Exempelvis minskar cyklingen vid nederbörd och kyla.

2019 var varmare än normalt i hela Sverige, och på de flesta håll var det också mer nederbörd än normalt. Det var relativt snöfattigt i de södra delarna av landet där den största delen av trafikarbetet sker.

4. Uppföljning av tillståndsmål – indikatorer

Inom trafiksäkerhetsarbetet i Sverige finns idag 14 indikatorer utpekade som viktiga för att färre personer ska omkomma eller skadas allvarligt i vägtrafiken. För de indikatorer som mäts på nationell nivå, vilket är tio stycken, utvecklas endast två av dem i linje med bedömd nödvändig utveckling.

Fyra av indikatorerna kan brytas ned på regional nivå: Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät, Nykter trafik, Säkra statliga vägar samt Säkra gång-, cykel- och mopedpassager. Ytterligare två kan bedömas med hjälp av alternativ metodik: Bältesanvändning samt Hjälpmanvändning cykel.

I denna rapport fokuserar vi på dessa sex indikatorer och belyser endast kortfattat några av de övriga. För mer information om alla indikatorer hänvisas till den nationella rapporten. Nedan preciseras indikatorerna och hur regionen ligger till med utvecklingen relativt de mål som är uppsatta fram till 2020. Som framgår av tabellen finns det två indikatorer som ännu inte mäts (markerade med grått i tabellen).

Indikator	Nationellt	Region Öst
Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät	Inte i linje	Inte i linje
Hastighetsefterlevnad – kommunalt vägnät	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Nykter trafik	Inte i linje	Inte i linje
Bältesanvändning	I linje	Bedömd på annat sätt
Hjälpmanvändning cykel	Inte i linje	Bedömd på annat sätt
Hjälpmanvändning moped	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Säkra personbilar	I linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Rätt användning av motorcykel	Mäts inte	Mäts inte
Säkra statliga vägar	Inte i linje	I linje
Säkra gång-, cykel- och mopedpassager	Inte i linje	Inte i linje
Underhåll av gång- och cykelvägar i tätort	Inte i linje	Kan inte brytas ned till regional nivå
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001	Mäts inte	Mäts inte

4.1. Hastighetsefterlevnad på det statliga vägnätet

Hastighetsefterlevnad bedöms vara en av de indikatorer som har störst potential att minska antalet omkomna i trafiken. Nationellt mål är att 80 procent av trafikarbetet ska ligga inom gällande hastighetsgräns år 2020. Förutom uppföljning av andel trafikarbete på det statliga vägnätet studeras även medelhastighet för motsvarande vägnät. Beräkningar visar att varje minskning med en 1 km/tim kan spara 15 människoliv per år. För medelhastighet är målet att, nationellt och regionalt, minska medelhastigheten under tidsperioden med 5 km/tim vilket skulle motsvara ungefär 75 sparade liv.

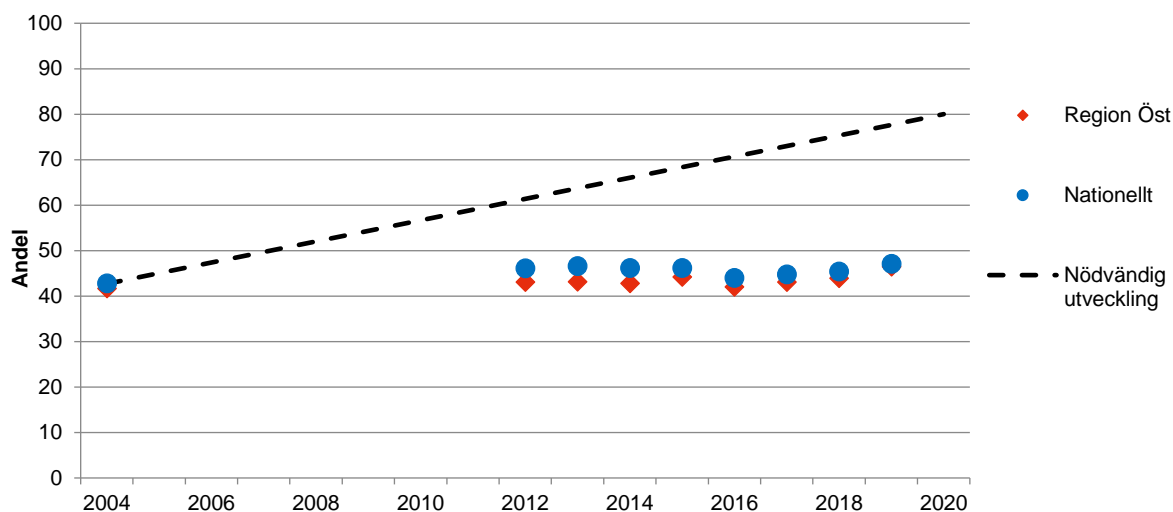
Indikator		2004	2019	Mål 2020	Bedömd utveckling mot mål
Andel av trafikarbete inom hastighetsgräns	Nationellt	43%	47%	80%	Inte i linje
	Region Öst	41,7%	46,5%	80%	Inte i linje
Genomsnittlig reshastighet	Nationellt	82 km/tim	78,1 km/tim	77 km/tim	Inte i linje
	Region Öst	84,6 km/tim	80,9 km/tim	77 km/tim	Inte i linje

Representativa mätningar av hastighetsnivåer är resurskrävande och genomförs inte varje år. Under 2016 genomförde Trafikverket den andra av tre mätningar (2012, 2016 och 2020) som planerats till 2020. Den senaste mätningen före 2012 års mätning genomfördes 2004. För åren mellan mätningarna görs istället skattningar utifrån tidigare mätningar och Trafikverkets enklare mätningar (hastighetsindex), som endast visar relativ förändring av hastigheter. Beräkningarna för 2019 utgår från den procentuella förändringen i hastighetsindexet, som sedan adderas på de uppmätta nivåerna från den senaste hastighetsundersökningen (2016).

Mätningarna av hastigheterna i genomfördes i ett slumpmässigt urval av 1 500 mätplatser på de statliga vägarna i Sverige. Urvalet av vägsträckor är jämnt fördelade mellan olika vägkategorier (Europavägar, riksvägar, primära länsvägar och övriga länsvägar) och efter trafikarbete i Trafikverkets regioner. På de valda sträckorna har mätplatser valts så att minst en mätplats finns för varje skyltad hastighet som förekommer på sträckan.

Analys och diskussion

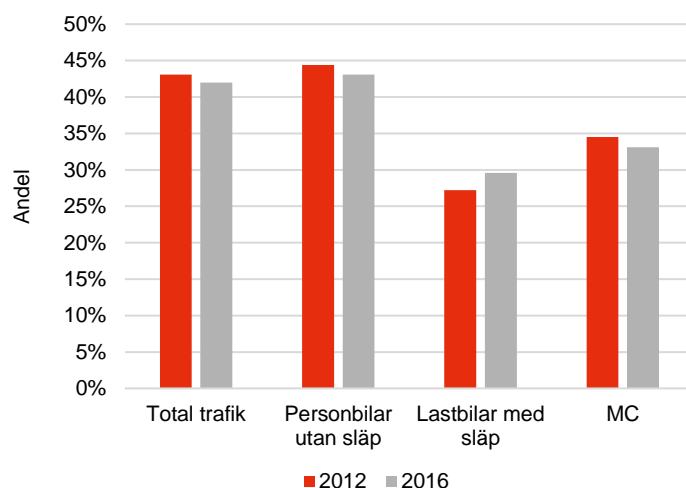
Figur 4.1 visar andel trafikarbete inom hastighetsgräns på statliga vägnätet. 2019 bedöms hastighetsefterlevnaden nationellt ligga på 47 procent och i region Öst på 46,5 procent. För regionen innebär det en ökning med ca 12 procent sedan 2004, men är långt ifrån målnivån på 80 procent.



Figur 4.1 Hastighetsefterlevnad i Öst och nationellt, 2004–2019 samt nödvändig utveckling till 2020. 2013–2015 samt 2017–2019 är uppskattade utifrån mätning 2012 respektive 2016.

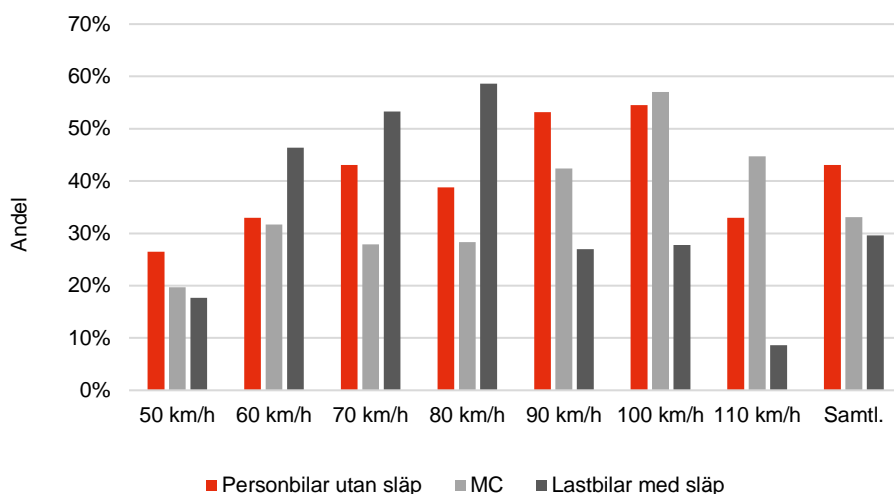
Resultatet ska tolkas med försiktighet då det är skattningar som har gjorts och det kan därför finnas felmarginaler. Oavsett felmarginaler är det dock tydligt att målsättningen för trafikarbete inom hastighetsgräns inte kommer att uppnås till 2020.

Det finns stora skillnader i hastighetsefterlevnad beroende på fordonstyp. Tunga fordon med släp är den fordonsklass som har lägst andel trafikarbete inom gällande hastighetsgräns. Lagstadgad maxhastighet för tunga lastbilar med släp är 80 km/tim. För dessa räknas därför allt över 80 km/tim som överträdelse. Även efterlevnaden bland motorcyklister är lägre än bland personbilsförare.



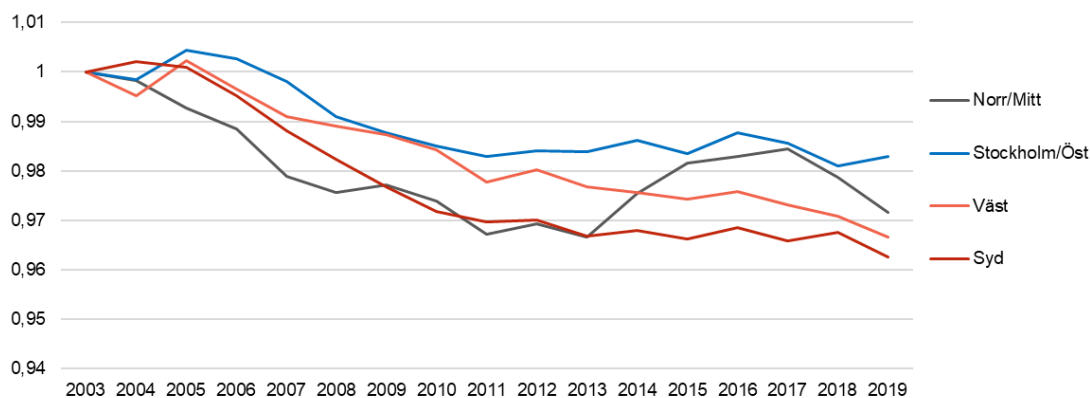
Figur 4.2 Andelen trafikarbete inom tillåten hastighetsgräns för år 2012 respektive 2016 fördelat på fordonsslag i Region Öst. Källa: Trafikverket. Hastighetsundersökning 2016, Publikation 2016:154.

Hastighetsefterlevnaden i Region Öst skiljer också beroende på hastighetsgräns och är som lägst på vägar som är skyltade <60 km/tim, se figur 4.3.



Figur 4.3 Andelen trafikarbete inom tillåten hastighetsgräns för 2016 fördelat på fordonsslag och hastighetsgräns i Region Öst. Källa: Trafikverket. Hastighetsundersökning 2016, Publikation 2016:154.

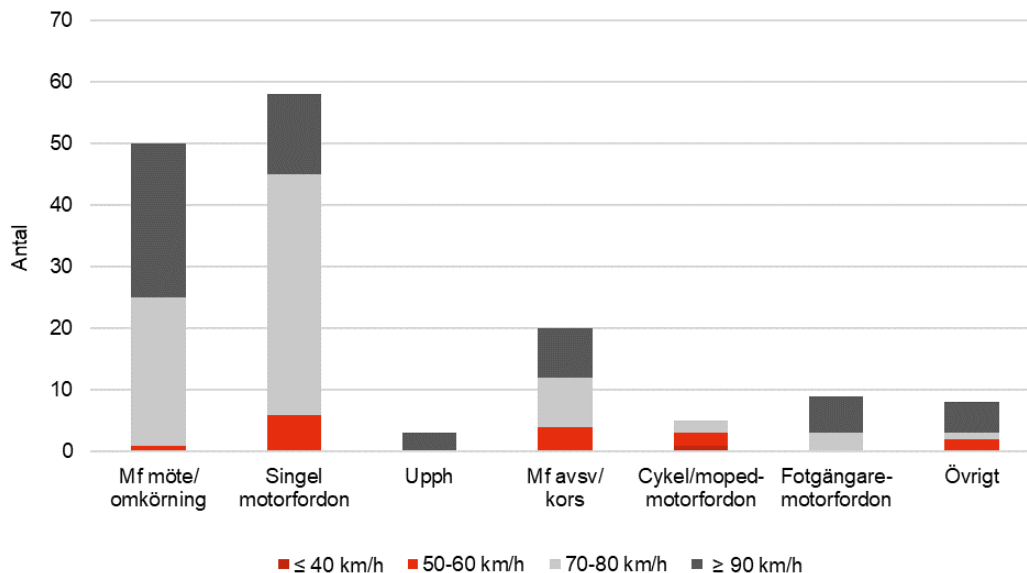
Ett annat sätt att mäta den regionala förändringen av medelhastigheten är att studera hastighetsindex, se figur 4.4. Indexet är baserat på mätningar som görs på ett antal platser på det statliga vägnätet. Eftersom antalet mätplatser är begränsat i Region Öst är det inte möjligt att ta fram ett pålitligt och rättvisande regionalt index. Av denna anledning har ett gemensamt index tagits fram för Region Öst och Region Stockholm.



Figur 4.4 Hastighetsindex för medelhastighet. Källa: Trafikverkets hastighetsindex 2003–2019. Hastighetsindexet baserar endast på data från maj till september för att undvika väderstörningar.

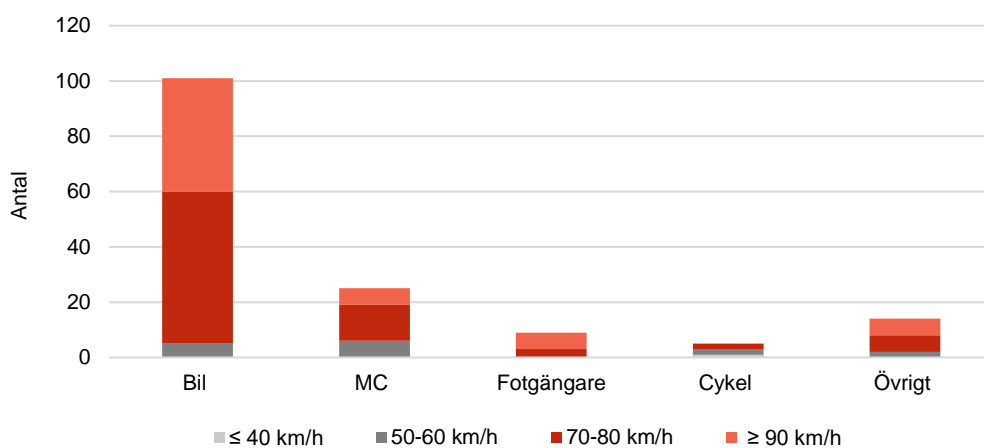
Resultaten visar att medelhastigheten har minskat i alla regioner jämfört med indexåret 2003. Efter 2011 har minskningen dock planat ut. Nationellt sett har den genomsnittliga reshastigheten minskat med endast 4 km/tim jämfört med 2004. I Region Öst är den genomsnittliga reshastigheten något högre men minskningen har varit ungefär lika stor som nationellt. I Region Öst bedöms den genomsnittliga reshastigheten 2019 ligga på 80,9 km/tim, jämfört med 84,6 km/tim år 2004.

När det gäller dödsolyckor är singelolyckor med motorfordon tillsammans med möte/omkörning med motorfordon dominerande på vägar med hastigheter över 70 km/tim. För hastigheter under 70 km/tim är singelolyckor med motorfordon också vanligast förekommande men avsvängande/korsande motorfordon och olyckor mellan cykel/moped och motorfordon utgör också en relativt stor andel av dödsolyckorna.



Figur 4.5 Antal omkomna på statligt vägnät i Region Öst 2015–2019 fördelat på olyckstyp och vägens hastighet. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

Majoriteten av de som omkommer på det statliga vägnätet är bilister och en stor del av dessa omkommer på 70–90-vägar, se figur 4.6.



Figur 4.6 Region Öst 2015–2019 uppdelat på hastighetsbegränsning och trafikantkategori. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell) statistik.

Utveckling

Andel trafikarbete inom hastighetsgräns i Trafikverket Region Öst ökade mellan mätningarna 2004 och 2012. Därefter har utveckling i princip stagnerat och nivån ligger på 46,5 procent. Såväl regionalt som nationellt ligger nivån lång från målet, och bedöms inte nås till 2020. Den genomsnittliga reshastigheten i Region Öst har endast minskat med knappt 4 km/tim sedan 2004, vilket inte är i tillräcklig takt för att nå målet år 2020. Det innebär en utveckling inte ligger i linje med målet 2020. Nationellt sett har reshastigheten också minskat med endast 4 km/tim och bedömningen är att målet på en minskning med 5 km/tim till 2020 inte kommer att nås.

Förare som medvetet färdas över gällande hastighetsgränser är en betydande del av problembilden i dödsolyckor. Det gäller särskilt bland motorcyklister.

Sedan 2012 har nästan 140 nya trafiksäkerhetskameror etablerats i regionen och i figur 4.7 visas var dessa nu finns. Det totala antalet kameror uppgick vid slutet av 2019 till cirka 330 stycken. Det finns på vägar med relativt höga trafikflöden och där den uppmätta medelhastigheten är mer än 5 km över skyltad hastighet och där det inte finns planer inom en snar framtid att bygga om till mötesfri väg. På dessa vägsträckor ger kamerorna god effekt. Grovt uppskattat ger antalet kameror i regionen en trafiksäkerhetsnytta på ca 82 mil i regionen och räddar teoretiskt sett cirka 3 liv per år. Inom de närmsta åren planeras för en etablering av ytterligare 160 kameror i regionen. De flesta kameror i regionen är placerade på vägar med hastighetsgräns 70-90 km/tim.



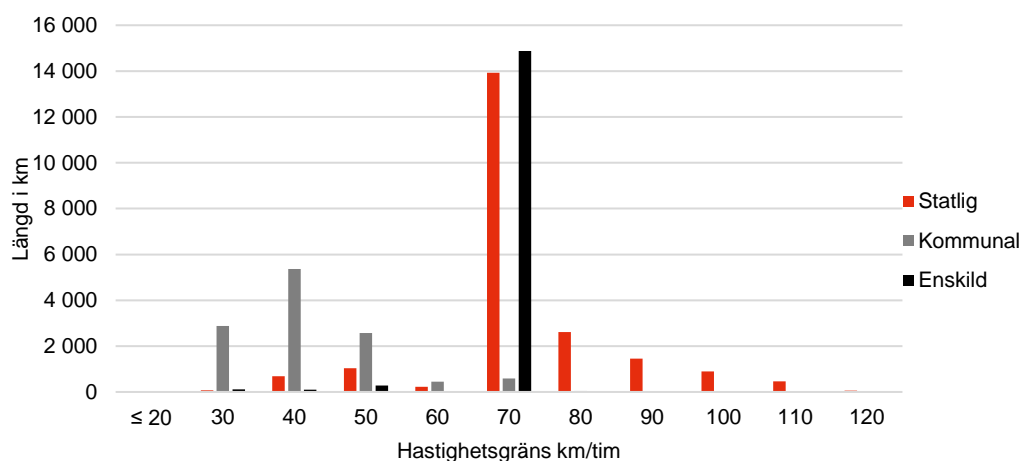
Figur 4.7 Mätplatser inom regionen för AKT. Källa: Trafikverket

4.2. Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet

Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet har följts upp nationellt sedan år 2012. I mätningen, som genomförs årligen, studeras 69 sträckor fördelat på 23 svenska kommuner. Mätningen kan i dagsläget inte generaliseras, men är tillräckligt omfattande för att kunna studera förändring i hastighetsefterlevnad (Vadeby, 2019).

Målet är att andel trafikarbete inom hastighetsgräns på kommunalt vägnät är att minst 80 procent. 2019 skedde 65 procent av trafikarbetet på det kommunala vägnätet inom hastighetsgräns. Bäst hastighetsefterlevnad konstateras på vägar med hastighetsgräns 60 eller 70 km/tim, därefter försämras efterlevnaden varterefter hastighetsgränsen sänks. På gator med 40 km/tim är efterlevnaden endast 48 procent. De nationella mätningarna är inte möjliga att bryta ned på regional nivå. Utvecklingen på nationell nivå går inte i linje med nödvändig utveckling för att nå målet 2020.

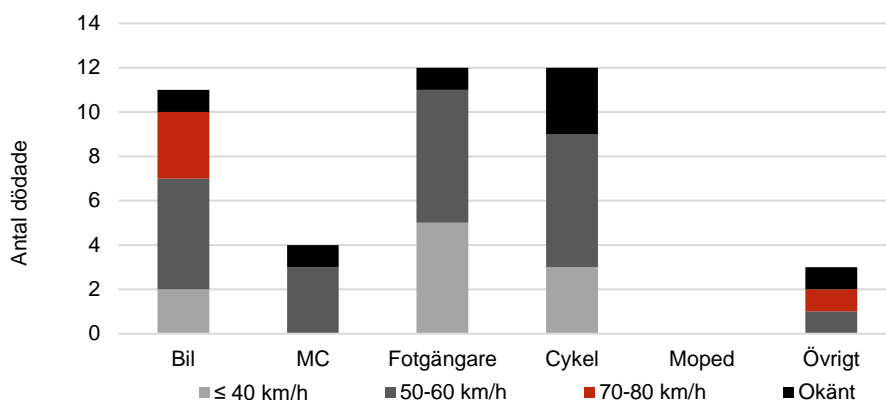
För det statliga och enskilda vägnätet är 70 km/tim den klart vanligast förekommande hastighetsgränsen. I Region Öst är 40 km/tim den vanligaste hastighetsgränsen på det kommunalt vägnät då den utgör knappt hälften av det kommunala vägnätets totala längd. Här skiljer sig regionen mot landet som helhet där 50 km/tim är den dominerande hastighetsgränsen på kommunalt vägnät.



Figur 4.8 Veglängd i kilometer uppdelat på hastighetsgräns och väghållare år 2019 i Region Öst (endast enskilt vägnät med statligt driftbidrag med). Källa: Trafikverket.

Mer än hälften av de som omkommer på kommunalt vägnät är fotgängare och cyklister, se figur 4.9. Majoriteten omkommer på vägar med hastighetsgräns över 40 km/tim. Forskning har visat att det är cirka 2 gånger högre risk för fotgängare att omkomma eller skadas allvarligt vid en påkörning i 50 km/tim jämfört med 40 km/tim.⁵

⁵ Trafikverket, Nya krockvårdskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil, 2012, PM, Ärendenummer: TRV 2012/69993



Figur 4.9 Omkomna på kommunalt vägnät i Region Öst 2015–2019 uppdelat på hastighetsbegränsning och trafikantkategori. Källa: Strada, polisrapporterad (officiell statistik).

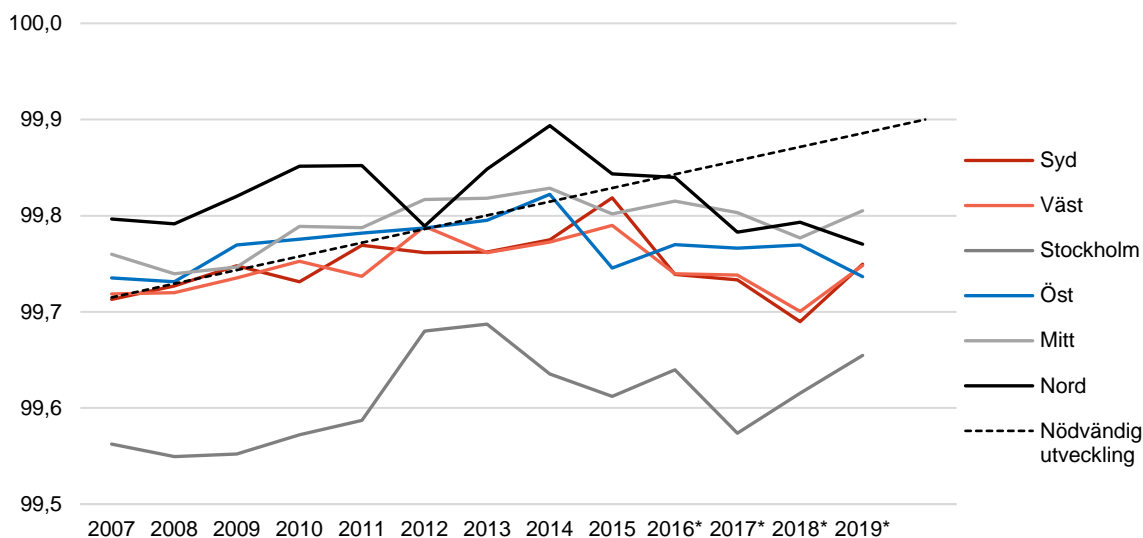
4.3. Nykter trafik

Målet för trafiknykterheten är att 99,9 procent av trafikarbetet sker med nyktra förare år 2020. Som underlag för indikatorn används en mätserie som bygger på polisens kontroller (Forsman 2011). Mätserien ska främst ses som ett mått på rattfylleriets utveckling och inte för att beskriva den faktiska nivån. Serien är framtagen så att den i möjligaste mån inte är beroende av polisens arbetssätt, men det går inte att utesluta viss inverkan. En nykter person definieras som en förare med blodalkoholhalt under 0,2 promille. Indikatorn baseras alltså endast på nykterhet med avseende på alkohol, inte narkotika. I dags finns tyvärr inget tillförlitligt underlag för att följa utvecklingen av narkotika i trafiken.

Indikator		2007	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel av trafikarbete som sker med nyktra förare	Nationellt	99,71%	99,75%	99,9%	Inte i linje
	Region Öst	99,74%	99,74%	99,9%	Inte i linje

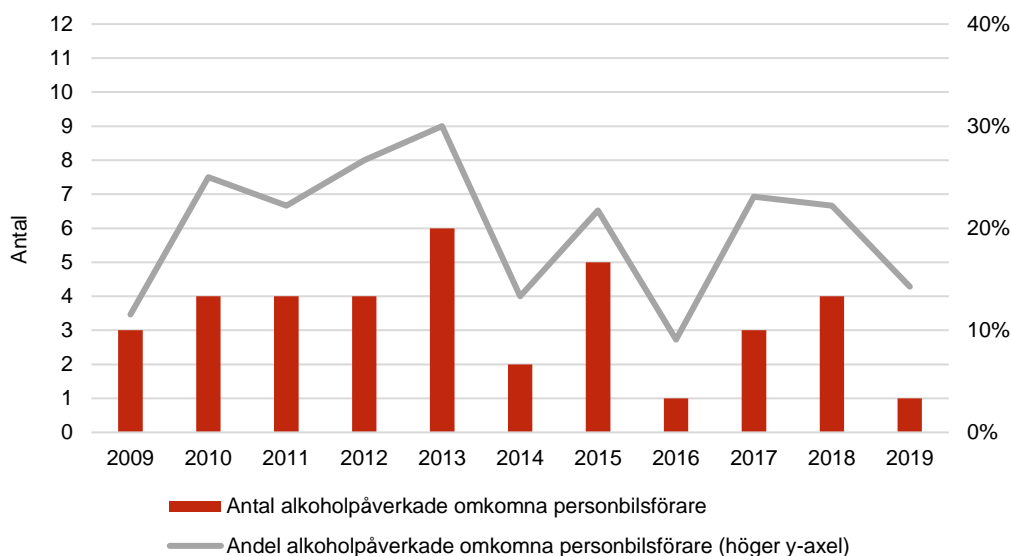
Analys och diskussion

Vid utgångsläget 2004 var andelen trafikarbete med nyktra förare 99,7 procent vilket var ungefär detsamma som för landet som helhet. År 2019 var andelen densamma som 2007 och regionen har fortfarande ungefär samma andel som landet som helhet. Övriga regioner ligger på 99,7–99,8 procent trafikarbete med nyktra förare, se figur 4.10.



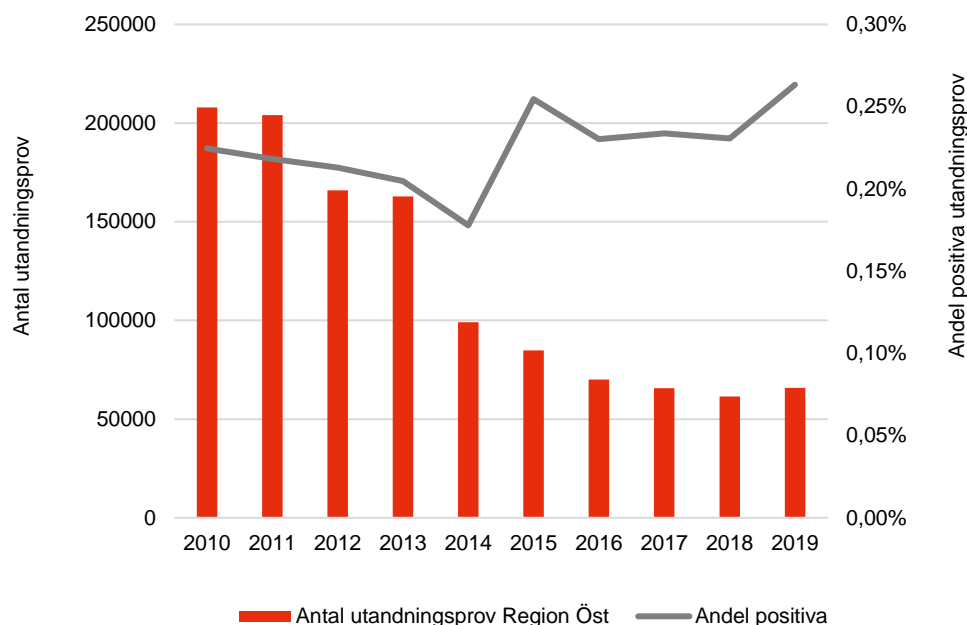
Figur 4.10 Andel nykter trafik nationellt och i Trafikverkets regioner 2010-2019 samt nödvändig utveckling till 2020. Källa: Polisen och VTI. * 2016-2019 har vissa prov inte kunnat fördelas per Trafikverksregion.

Genom resultat från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor i Region Öst kan vi följa upp antalet alkoholpåverkade omkomna personbilsförare. Antalet varierar mellan åren. Sett ur ett femårsperspektiv, 2015-2019, har 19 procent av alla omkomna personbilsförare varit alkoholpåverkade.



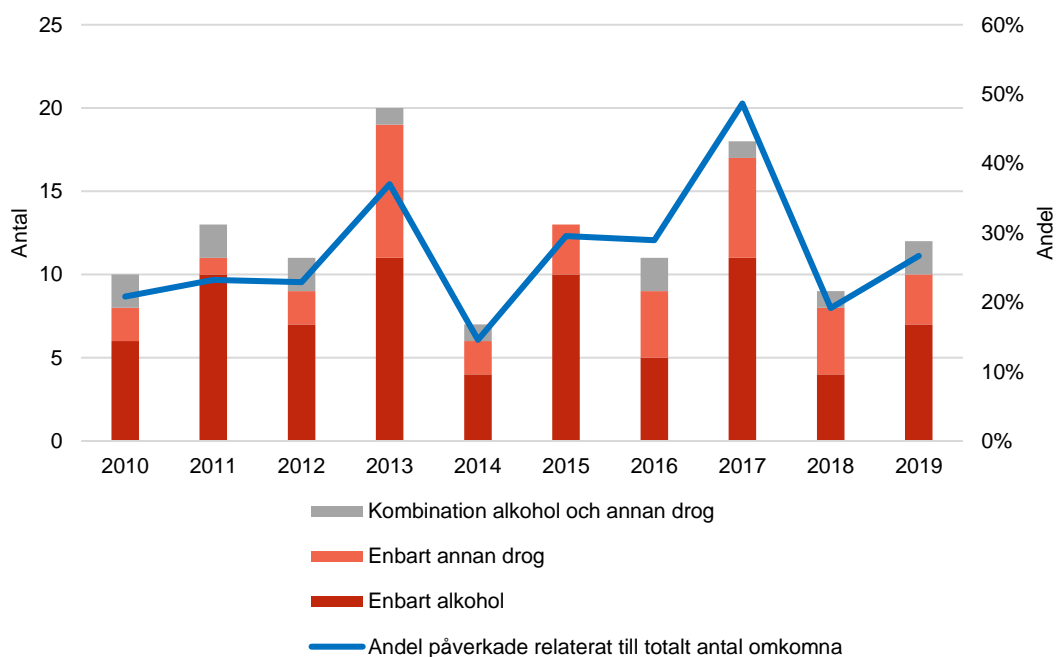
Figur 4.11 Antal omkomna alkoholpåverkade personbilsförare och andel i förhållande till totalt antal omkomna personbilsförare i Region Öst 2010-2019. Hos ett mindre antal av de o personbilsförarna förekom även andra droger i blodet. Källa: Trafikverkets djupstudier.

Mellan 2011 och 2018 genomförde Polisen allt färre alkoholutandningsprov. 2019 ökade antalet utandningsprov något jämfört med 2018 men är på ungefär samma låga nivå som 2016-2018. Antal prov som varit positiva och lett till anmälda brott har ökat något.



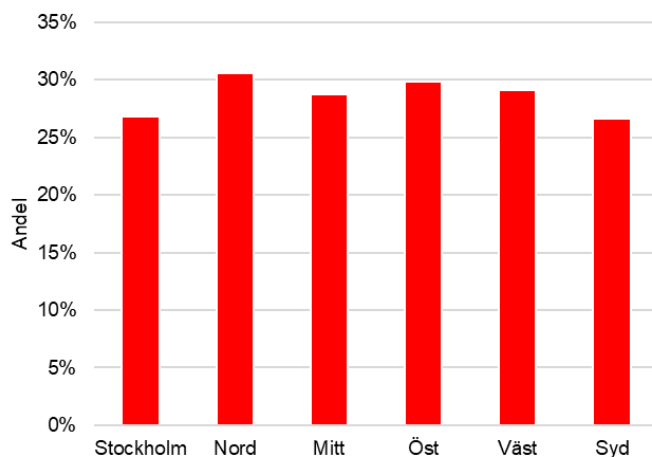
Figur 4.12 Antal alkoholutandningsprov och antal positiva utandningsprov i Region Öst, 2010–2019. Källa: Polisen.

Figur 4.13 visar antalet omkomna i alkohol- och/eller drogrelaterade olyckor, vilket här innebär att minst en person i olyckan varit påverkad av alkohol, annan drog eller både och, men som nödvändigtvis inte är den eller de som omkommit. Alkoholpåverkade var tidigare dominerande, men på senare år har andra droger, ibland i kombination med alkohol, ökat. Den nationella statistiken visar att personbilsförare oftare omkommer i alkoholrelaterade olyckor medan motorcyklister oftast omkommer i drogrelaterade olyckor.



Figur 4.13 Antal personer inom Region Öst som omkommit i alkohol- och drogrelaterade dödsolyckor 2010–2019. Källa: Trafikverkets djupstudier.

Sett ur ett femårsperspektiv, 2015–2019, har 30 procent av alla omkomna i regionen omkommit i alkohol- och/eller drogrelaterade olyckor. Region Nord, Mitt och Öst har ungefär samma andel som Region Öst medan Region Syd och Stockholm har en något lägre andel, se figur 4.14.



Figur 4.14 Andel personer som omkommit i alkohol- och drogrelaterade dödsolyckor uppdelade på Trafikverkets regioner, medelvärde 2015–2019. Källa: Trafikverkets djupstudier.

Utveckling

Nationellt bedöms andelen av trafikarbetet som sker med nyktra förare inte öka i tillräcklig takt för att etappmålet ska uppnås. Detsamma gäller för Region Öst. Nationellt har antalet anmälda drograttfylleribrott ökat och sedan 2016 antalet anmälda drograttfylleribrott varit fler än antalet anmälda alkoholrattfylleribrott. I hur stor utsträckning ökningen av anmälda drograttfylleribrott beror på polisens arbetssätt eller av en faktisk ökning av drograttfylleri är okänt.

I enlighet med den trafikstrategi som Polisen tog fram 2016 arbetar de kontinuerligt med att hitta effektivare sätt och metoder för att genomföra övervakning av rattfylleri. Det är viktigt att detta arbete fortsätter att implementeras inom Polisen.

4.4. Bältesanvändning

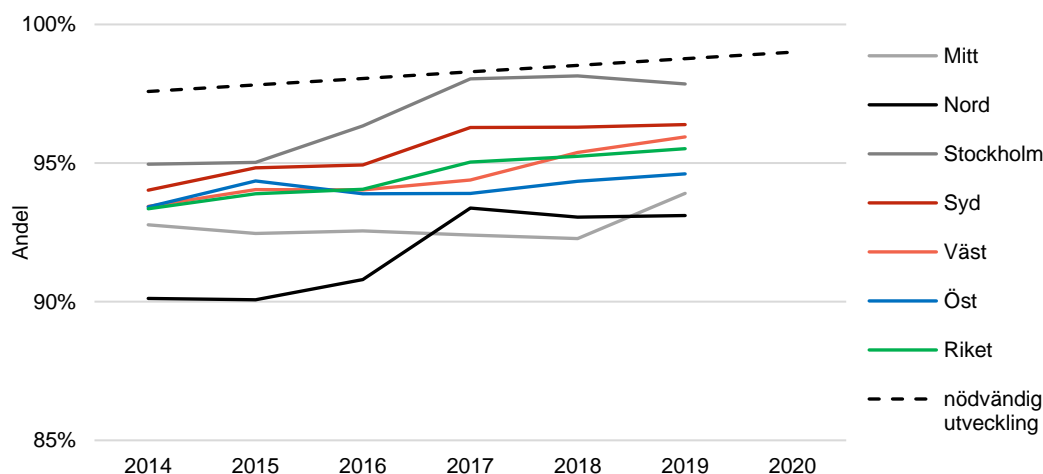
Den nationella målsättningen är att 99 procent av alla förare och framsätesspassagerare i personbil är bältade år 2020. För att följa utvecklingen används resultat från Trafikverkets observationsmätningar (tidigare VTI). Indikatorn baseras på relativt få observationer på ett fåtal platser är därför inte representativ för den generella bältesanvändningen i Sverige. Däremot kan den användas för att studera utvecklingen över tid.

Indikator		2007	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel med bilbälte i framsätet i personbil	Nationellt	96%	98,4%	99%	I linje
	Region Öst	-	-	99%	Bedömning med annan metod

Analys och diskussion

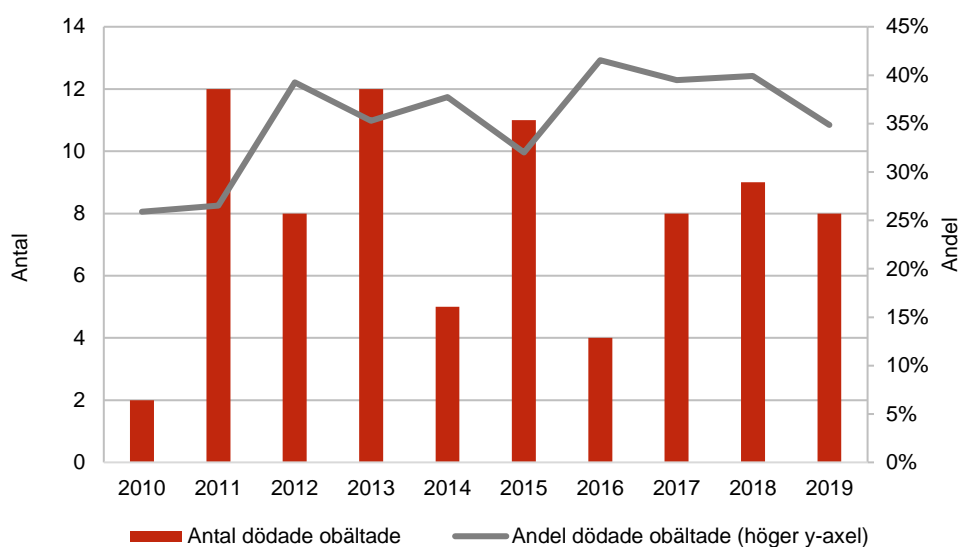
De nationella mätningarna är inte möjliga att bryta ned på regional nivå. Däremot genomför NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) årligen mätningar i tätorter i landets alla kommuner. NTF:s mätningar visar en något lägre användning jämfört med Trafikverkets mätningar som mer speglar genomfartstrafik.

Resultatet från NTF:s mätningar 2019 visar att bland förare och passagerare i framsätet var 94,6 procent i regionen bältade. Enligt NTF:s mätningar har regionen en lägre andel med bilbälte jämfört med övriga regioner och landet som helhet. Högst andel bältade i framsätet har Region Stockholm med 97,9 procent. Lägst andel bältade i framsätet har Region Nord och Region Mitt med 93,1 procent respektive 93,9 procent. Regionerna Väst och Region Syd har en andel på 95,9 respektive 96,4 procent, se figur 4.14.



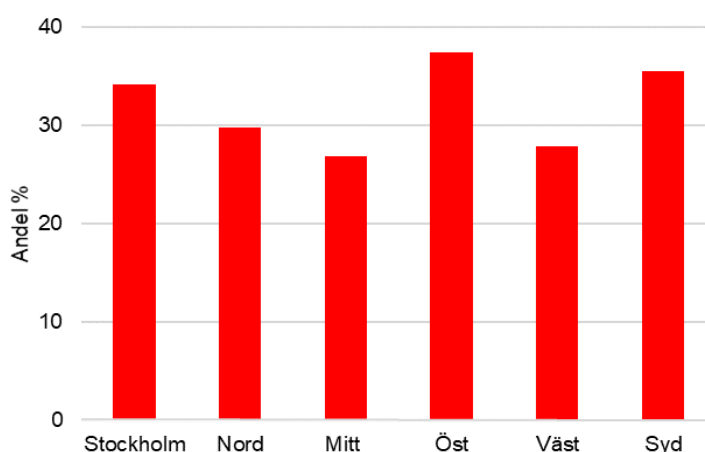
Figur 4.15 Andel personer i framsätet med bilbälte i personbilar uppdelat efter Trafikverkets regioner 2015-2019. Källa: NTF.

En kompletterad bild av läget i regionen är att studera data från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor. Figur 4.16 visar antal omkomna förare och passagerare i personbilar som varit obältade och deras andel i förhållande till det totala antalet omkomna förare och passagerare i personbilar mellan år 2010 och 2019.



Figur 4.16 Antal omkomna (förare och passagerare) i personbil som varit obältade och deras andel i förhållande till totalt antal omkomna i personbil i Region Öst 2010-2019. Källa: Trafikverkets djupstudier.

Resultatet visar att antalet omkomna i regionen som varit obältade varierar mycket mellan åren. Däremot har andelen dödade som varit obältade legat ganska konstant sedan 2012. Trots att användningen av bilbälte är hög är det fortfarande många av de som omkommer i personbil obältade. Sett ur ett femårsperspektiv, 2015-2019, har 37 procent av alla i regionen som omkommit i personbilar varit obältade. Jämfört med övriga regioner ligger Region Öst högst här. Region Nord, Region Mitt och Region Väst har en lägst andel obältade, se figur 4.17.



Figur 4.17 Andelen omkomna i personbil som varit obältade uppdelade på Trafikverkets regioner, medelvärde 2015-2019. Källa: Trafikverkets djupstudier.

Utveckling

På nationell nivå bedöms att indikatorn har en tillfredsställande utveckling mot målnivån för år 2020. NTF:s årliga mätningar tyder på att bältesanvändningen i regionen ökat en aning jämfört med 2015, men den är något lägre jämfört med landet i övrigt.

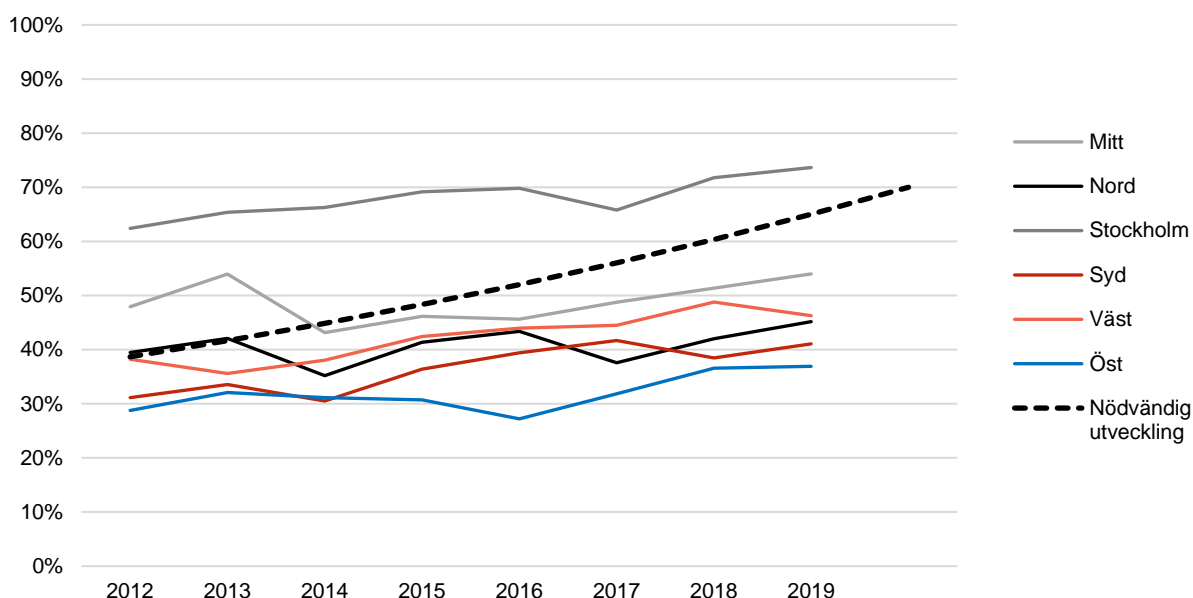
4.5. Hjälm användning

Den nationella målsättningen är att minst 70 procent av cyklisterna och 99 procent av mopedisterna ska använda hjälm år 2020. För att följa utvecklingen används resultat från Trafikverkets observationsmätningar (tidigare VTI). Indikatorn är inte representativ för den generella hjälmanvändningen i Sverige. Däremot kan den användas för att studera utvecklingen över tid. I samband med cykelhjälm mätningarna studeras även hjälmanvändningen bland mopedister.

Indikator		2007	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel observerade cyklisterna med hjälm	Nationellt	27%	47%	70%	Inte i linje
	Region Öst	-	36,9%	70%	Bedömning med annan metod
Andel observerade mopedister med hjälm	Nationellt	96%	93%	99%	Inte i linje
	Region Öst	-	-	99%	Bedömning med annan metod

Analys och diskussion

Mätmetoden som Trafikverket använder går inte att bryta ned till regional nivå, men precis som för bältesanvändningen har vi istället nytta av de mätningar som NTF årligen genomför. Resultatet från NTF:s mätningar 2019 visar att 36,9 procent av cyklisterna i Region Öst använde cykelhjälm. Regionen har en betydligt lägre andel jämfört med övriga regioner och landet som helhet, se figur 4.18. För landet som helhet är andelen med cykelhjälm 47 procent år 2019. För mopedister ligger hjälmanvändningen i landet på 94 procent. På regional nivå saknas annan statistik för att kunna göra bedömningar för mopedisterna.



Figur 4.18 Andelen cyklisterna med hjälm uppdelat efter Trafikverkets regioner 2015-2019. Källa: NTF.

Utveckling

Den nationella indikatorn visar på en signifikant ökning med 4 procentenheter jämfört med 2018. Nivån ligger dock 18 procentenheter under nödvändig utveckling och därmed är bedömningen att målnivån för 2020 inte kommer att nås. NTF:s mätningar tyder på att cykelhjälmsanvändningen i regionen ökat sedan 2012 men att den är betydligt lägre jämfört med landet i övrigt.

När det gäller användningen av mopedhjälms är bedömningen nationellt att utvecklingen inte går i rätt takt för att nå målnivån 2020 som ligger på 99 procents hjälmanvändning.

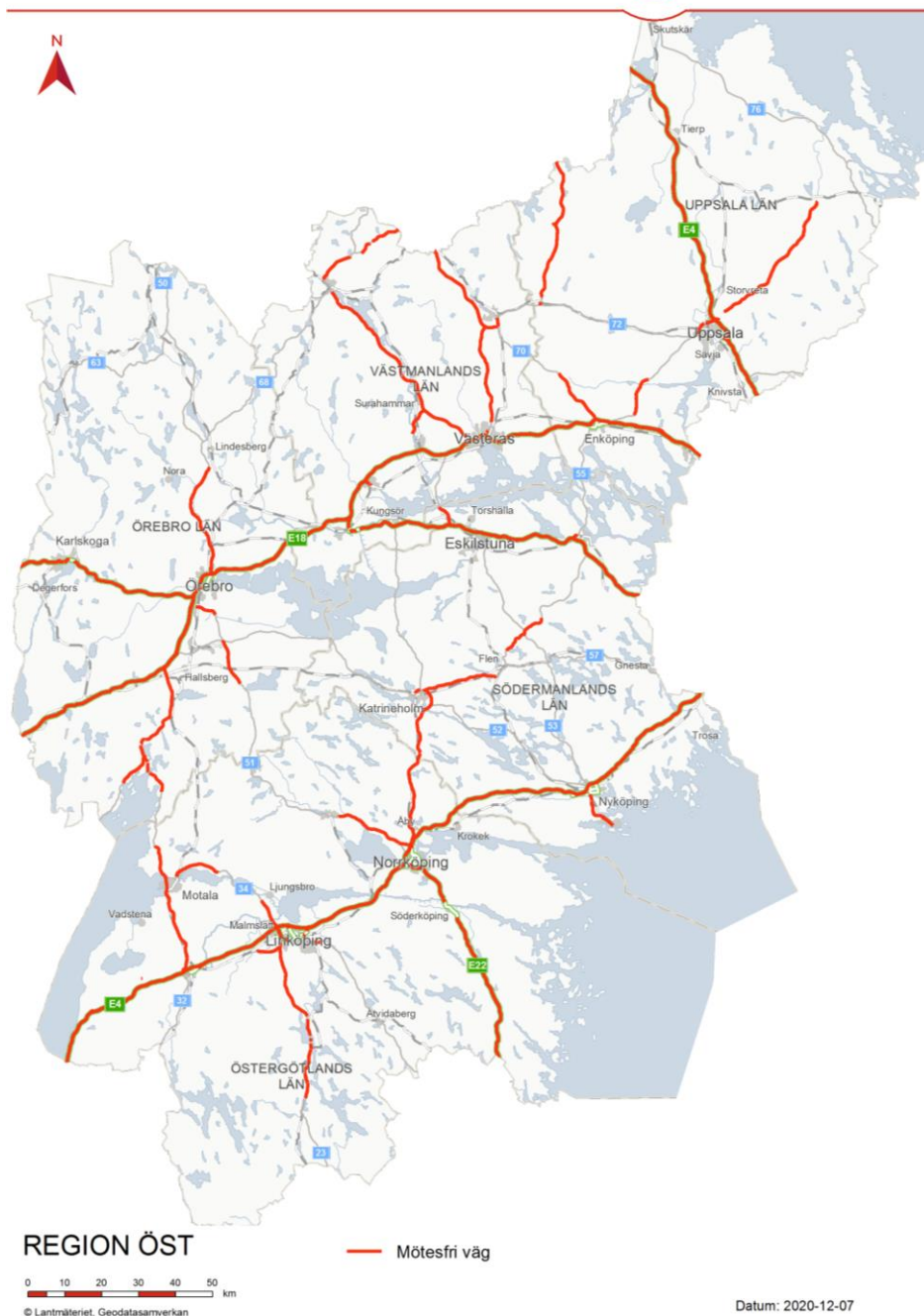
4.6. Säkra statliga vägar

Den nationella målsättningen för år 2020 är att minst 90 procent av trafikarbetet på vägar med en hastighetsbegränsning över 80 km/tim ska ske på vägar som är mötesseparerade med mitträcke. Målsättningen kan nås antingen genom sänkta hastighetsgränser eller genom att bygga mitträcken. Övriga åtgärder som kan förbättra trafiksäkerhetsstandarderna på det statliga vägnätet är främst sidoområdesåtgärder (till exempel sidoräcken), mitträffling, korsningsåtgärder och åtgärder för säkrare cykling.

Indikator		2010	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel trafikarbete på vägar med över 80 km/tim som är fysisk möttesseparerade	Nationellt	50%	80%	90%	Inte i linje
	Region Öst	73%	91%	90%	I linje

Analys och diskussion

I Figur 4.19 visas mötesfri väg på det statliga vägnätet inom regionen. Notera att bilden är från år 2020 så väg 34 mellan Ervasteby och Borensberg i Östergötland, som åtgärdades först i oktober år 2020 finns också med här.



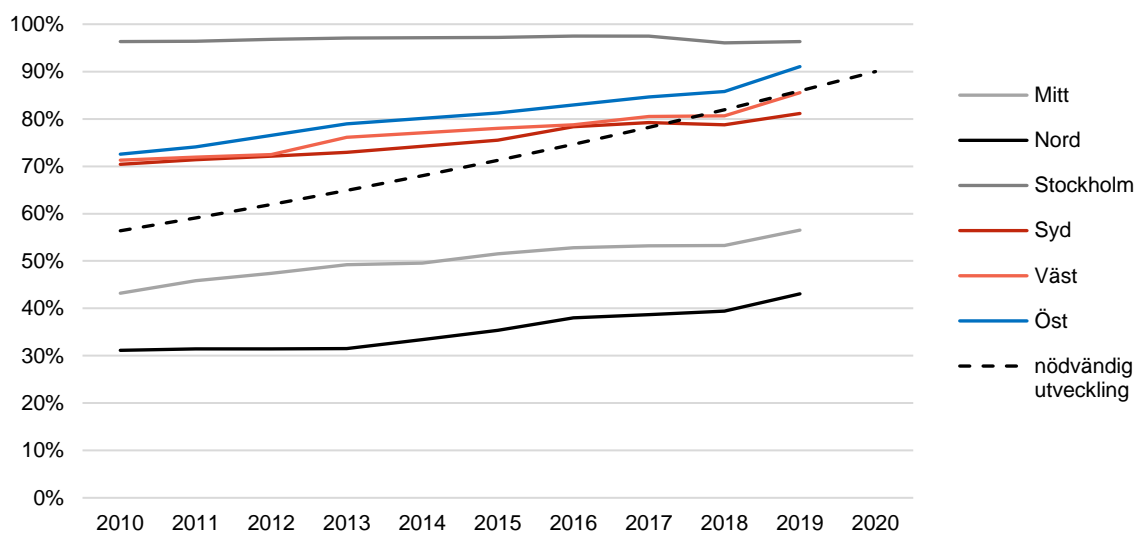
Figur 4.19 Mötesfri väg på det statliga vägnätet år 2020. Källa: Trafikverket.

Av det totala trafikarbetet på vägar i regionen med hastighetsgräns över 80 km/tim skedde 91 procent på vägar med fysisk mötesseparering under år 2019. Samtidigt finns ett antal mil regional länsväg och nationell väg som de kommande 5 åren planeras byggas om:

- Väg 56 mellan Kvicksund och Västjädra.
- Väg 56 mellan Katrineholm, Bie och Alberga.
- Väg 56 Sala-Heby
- Väg 51 mellan Kvarntorp och Almbro.
- Väg 55 mellan Enköping och Listlena.

- Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund
- Väg 34 mellan Ervasteby och Borensberg.
- Väg 35 mellan Åtvidaberg och Linköping.
- Väg 55 Dunker-Björndammen

Det finns stora regionala skillnader vad gäller indikatorn. Region Öst ligger näst högst på 91 procent efter Region Stockholm på 96 procent avseende andelen trafikarbete på vägar med hastighetsgräns över 80 km/tim som är mötesseparerad. Regionerna Nord och Mitt har lägst andelar på 43 procent respektive 57 procent.



Figur 4.20 Andel trafikarbete på statliga vägar med hastighetsbegränsning över 80 km/tim efter Trafikverkets regioner 2010-2019 och nödvändig utveckling till 2020. Källa: Trafikverket.

För att få fram bättre planerings- och prioriteringsunderlag arbetar Region Öst fortlöpande med att ta fram underlag/utredningar med inriktning på trafiksäkerhet. Några exempel på underlag som tagits fram är underlag för att förbättra säkerheten i korsningar på mötesfri väg, underlag för att förbättra säkerheten i sidoområdet på det regionala vägnätet samt förbättra kvaliteten på statliga GCM-passager. Det är underlag från trafiksäkerhetsklassificering som använts som underlag. Det pågår bland annat ett arbete regionalt med att identifiera inom vilka ytterligare områden där underlag behöver tas fram. Några områden är identifierade, vägar med vägmärke olycksdrabbad väg, katastroföverfarter, jämföra predikterad olycksrisk med faktisk på det nationella vägnätet.

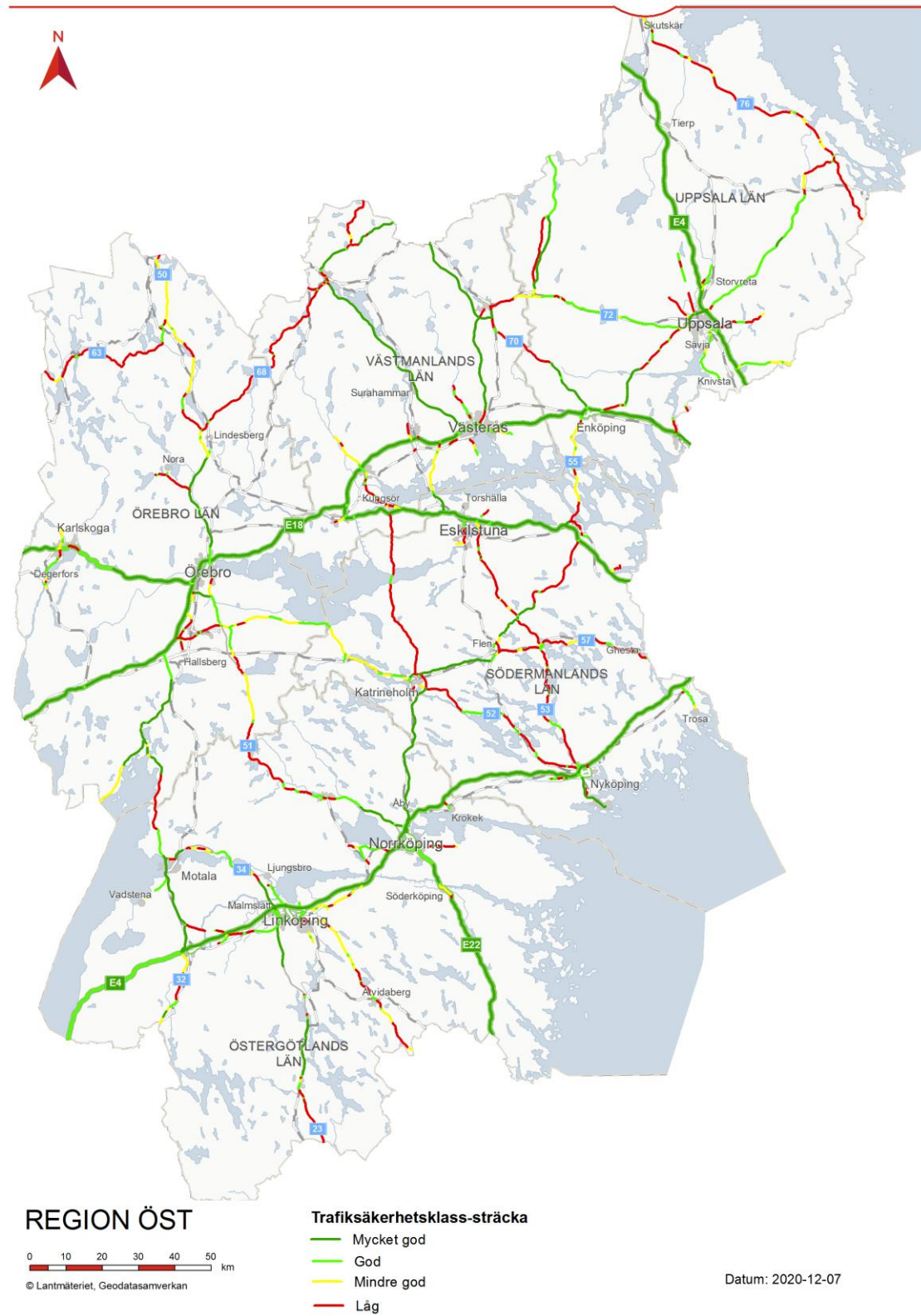
Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet infördes i Sverige genom vägsäkerhetslagen (2010:1362), vägsäkerhetsförordningen (2010:1367) och tillämpningsföreskrifter utgivna av Transportstyrelsen (TSFS 2010:183). I Sverige innefattar lagen endast det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) vilket i princip motsvarar Sveriges Europavägar. Lagen innebär att väghållaren ska göra en kartläggning av vägars säkerhetsstandard. I kartläggningen ska vägnätet delas in i olika klasser beroende på sträckans säkerhetsstandard. Trafikverket har tagit fram metod för att enligt lagen identifiera, beskriva och dokumentera kriterier för att bedöma aktuell säkerhetsstandard.

Kriterierna baseras på säkerhetskrav samt på statistiska analyser av tätheten samt frekvensen av olyckor med allvarlig skada på aktuell sträcka.

Trafikverket har genomfört säkerhetsklassning⁶ av alla vägar som har vägnummer 100 eller lägre samt alla vägar över nummer 100 med en genomsnittlig trafik över 4 000 fordon per dygn. Utgångspunkten för säkerhetsklassningen är att biltrafikanterna färdas i ett säkert fordon, håller hastighetsbegränsningen, är bältade och nyktra. Fyra olika klasser har använts för att bedöma vägens säkerhetsstandard: mycket god, god, mindre god och låg. Klassningen utgår från kriterier för olika vägtyper och gällande hastighetsgränser. Klassningen gäller inte gång- och cykelvägar.

I Region Öst har en stor del av de säkerhetsklassade nationella vägarna god eller mycket god trafiksäkerhetsklass men flera regionala vägar i Region Öst har låg säkerhetsklass se figur 4.21.

⁶ Trafikverket, Motivbilaga Säkerhetsklassificering av vägnät, publikationsnummer 2017:103



Figur 4.21 Säkerhetsklassning av vägar i Region Öst. Källa: NVDB (Nationell vägdatabas), 2020

Utveckling

I Region Öst är 91 procent av de statliga vägarna med hastighetsgräns över 80 km/tim mötesfria, vilket är något över målnivån för 2020. Region Öst bygger kontinuerligt om vägar till mötesfria vägar och under perioden 2005-2019 öppnades 30 mötesfria vägsträckor.

Under 2019 beslutade Trafikverket om nya hastighetsgränser för att öka trafiksäkerheten. För Region Östs del innebar det sänkningar från 90 km/tim till 80 km/tim på totalt 356 km väg inom regionen. Endast på en mycket kort sträcka (0,26 km) beslutades om en ökning av hastighetsgränsen och då från 90 km/tim till 100 km/tim.

De parametrar som är viktigast för att bedöma säkerhetsnivån på en vägsträcka är mittseparation, vägens sidoområde och hastighetsgräns. För att förbättra säkerheten och klassningsnivå så krävs det i de flesta fall mittseparering i någon form (räffling, räckle) och bra säkerhetszon (räckle, ta bort krockobjekt) i förhållande till skyltad hastighetsgräns samt ATK. Trafiksäkerhetsklassningen görs i *acceptabel* (gul) och *låg* (röd) nivå.

Nedan listas några av de större åtgärder som nyligen genomförts eller som planeras inom regionen de närmaste åren:

2019

- Väg 51 mellan Svennevad och Kvarntorpskorset. Projektet omfattar 13,4 km mötesseparerad väg i ny sträckning.
- Sidoområdesåtgärder på totalt 13 km.
- Hastighetssäkring och trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid två stycken GCM-passager i Trosa kommun samt en GCM-passager i Mjölby kommun.
- Korsning Hammarbykorset, Eskilstuna kommun. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder.
- Öppning av mötesfria sträckor längs väg 51 mellan Svennevad och Kvarntorp samt väg 50 mellan Askersund och Åsbro.

2020-2023

- Anpassning av hastigheter utifrån miljö och trafiksäkerhet. Under 2020 sänks hastigheterna från 90 km/tim till 80 km/tim på totalt 350 km vägsträcka.
- Utbyggnad av gång- och cykelvägnätet längs delar av det regionala vägnätet.
- Utbyggnad av mötesfria vägar.
- Ombyggnad av GCM-passager med låg säkerhetsklass.
- Korsningsombyggnader som syftar till ökad trafiksäkerhet och kapacitet.

Nedan listas fem typer av åtgärder som Region Öst systematiskt arbetar med:

- Gång och cykelåtgärder (gc-vägar, hastighetssäkrade passager)
- Mittseparering (mötesfria vägar, räffling)
- Korsningsåtgärder (säkra trafikplatser, cirkulationsplatser)
- Sidområdesåtgärder (städa sidoområden från krockobjekt, räcklen)
- Hastighetssäkringar (ATK, Hastighetsöversyn)

4.7. Säkra gång-, cykel- och mopedpassager

Indikatorn har funnits sedan 2013. Då fanns ingen målnivå. I samband med översynen av etappmålen 2016 sattes målnivån till 35 procent andel säkra gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager) på huvudvägnätet för bil. En GCM-passager definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar maximalt i 30 km/tim. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till passagen. Med huvudnät avses i indikatorn för det statliga vägnätet gator och vägar inom funktionell klass 0–5.⁷

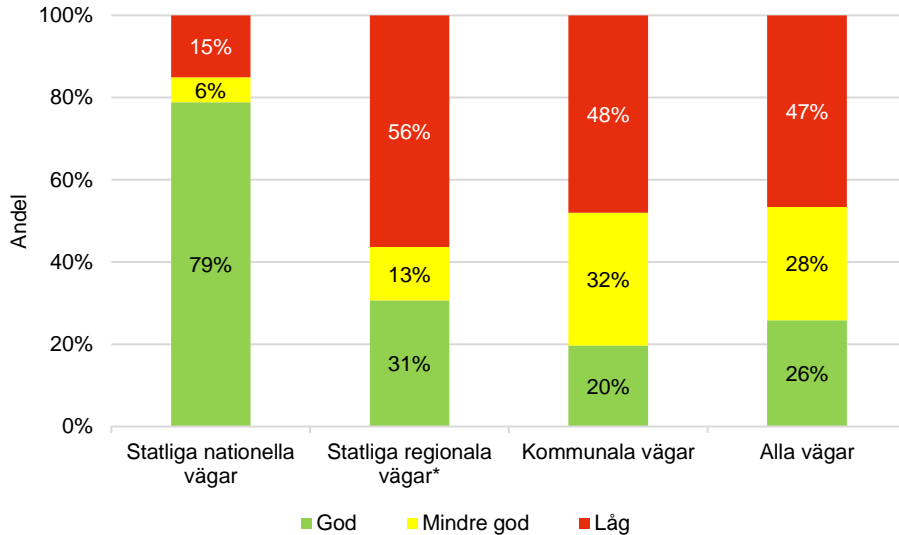
Indikator		2013	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel med säkra GCM-passager på huvudnät för bil	Nationellt	19%	28%	35%	Inte i linje
	Region Öst	-	26%	35%	Inte i linje

Inventeringar har gjorts i fält för att identifiera vilka typer av GCM-passager och farthinder som finns samt var de förekommer. Utifrån uppställda kriterier klassas sedan passagerna med hjälp av kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager för ArcGIS, som finns på Trafikverkets hemsida. I dagsläget finns data från cirka 190 kommuner. Vissa kommuner har valt att även inventera passager på statliga vägar. Under 2016 och 2017 genomfördes en systematisk inventering på det statliga vägnätet vad gäller Europavägar, riksvägar och primära länsvägar (100-499).

Analys och diskussion

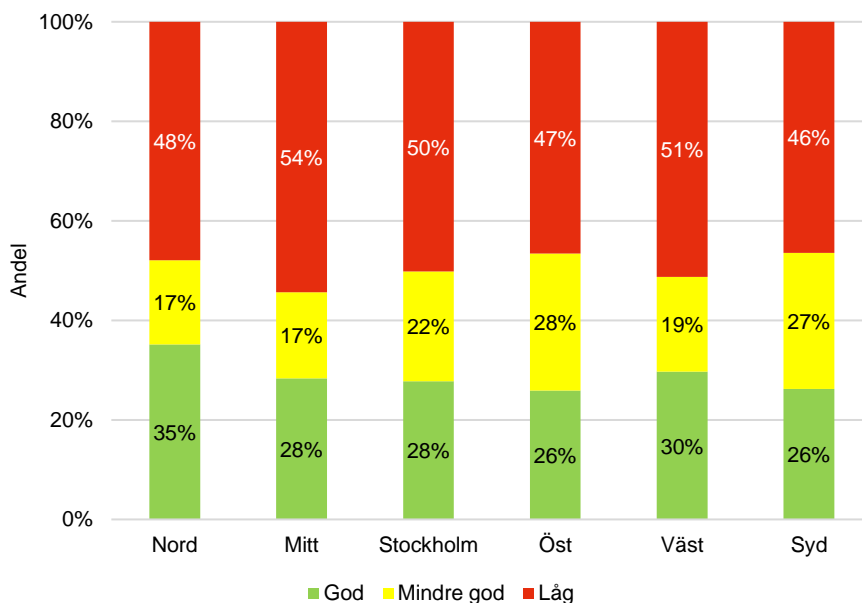
Jämförelser mellan år ska tolkas med stor försiktighet, då antalet kommuner som ingår i mätningen har ökat de senaste åren. För år 2019 är 20 procent av GCM-passagerna på det kommunala vägnätet klassade med god kvalitet. På det statliga vägnätet var motsvarande andel totalt nästan 48 procent. Det skiljer stor mellan statliga nationella vägar, där andelen med god kvalitet är knappt 80 procent, och statliga regionala vägar där motsvarande andel är drygt 30 procent. En GCM-passager som klassas som god innebär att den definieras som säker.

⁷ Funktionell vägklass beskriver hur viktig en väg är för det totala vägnätets förbindelsemöjligheter och klasserna är 0-9. Klass 0 är de viktigaste vägarna (Europavägar) och klass 9 de minst viktiga.



Figur 4.22. Andel GCM-passager med god, mindre god och låg kvalitet i Region Öst. Källa: Trafikverket. *) Statliga vägar omfattar endast Europavägar, riksvägar och vissa länsvägar.

Regionen ligger 2019 tillsammans med Region Syd på en lägre andel, 26 procent, säkra passager än landet som helhet. Region Nord och Region Väst har högst andelar på, 35 respektive 30 procent.. Det är långt ifrån alla passager som finns rapporterade och resultatet ska därför tolkas med försiktighet. För att kunna följa indikatorn på ett tillförlitligt sätt behöver alla kommuner rapportera in samtliga GCM-passager och farthinder i NVDB (Nationell vägdatabas).



Figur 4.23 Andel GCM-passager med god, mindre god och låg kvalitet uppdelade efter Trafikverkets regioner. Källa: Trafikverket.

Utveckling

Målnivån på 35 procent kan tyckas låg, men innebär en betydande utmaning till 2020. Nationellt är bedömningen att utvecklingen inte sker i tillräcklig takt för att målet ska nås. För att nå målnivån krävs att 1 500 GCM-passager byggs om under 2020. Region Öst samt övriga Trafikverksregioner har som mål att åtgärda ett antal GCM-passager per år fram till 2023.

För att förbättra säkerheten för fotgängare, cyklister och mopedister, och då främst i tätorter, måste särskilt kommunala väghållare, men även Trafikverket, anta utmaningen att hastighetssäkra betydligt fler passager eller bygga planskilda korsningar. Ytterligare åtgärder som behövs är att arbeta med hastighetsanpassning och generellt lägre hastighetsnivåer i tätorter.

4.8. Drift och underhåll av gång- och cykelvägar i tätort

Högt ställda krav för insatstider och standard för både vinterväghållningen och barmarksunderhållet är bland av de viktigaste faktorerna för cyklister trafiksäkerhet. Stor förbättringspotential finns även vad gäller grus- och lövsopning. Målnivån till 2020 är att minst 70 procent av alla kommuner med minst 40 000 invånare har en god kvalitet på underhållet av prioriterade cykelvägar.

Indikator		2013	2019	Mål 2020	Utveckling
Andel av kommuner med god kvalitet på drift och underhåll av cykelvägar	Nationellt	18%	19%	70%	Inte i linje
	Region Öst	-	-	-	Kan inte mätas

Indikatorn för drift och underhåll av cykelvägar tillkom vid översynen 2012 och används för att fånga upp det stora antal cyklister som skadas allvarligt i singelolyckor. Indikatorn mäts på andel kommuner med minst 40 000 invånare som utför drift och underhåll med god kvalitet på de gång- och cykelvägar som ges högst prioritet inom kommunens centralort eller huvudort. Med god kvalitet menas kvalitet i termer av standardkrav för vinterväghållning, barmarksunderhåll, grus- och lövsopning samt god kvalitetssäkring av de standardkrav som ställs.

Indikatorn mäts genom en enkät vartannat år. Mellan 2013 och 2017 visade indikatorn på en tydlig förbättring. Resultaten från enkäten 2019 på en betydande försämring där andel med god kvalitet är tillbaka på samma nivå som 2013. Sammantaget är bedömningen att målnivån för 2020 inte kommer att nås. Mer information finns i den nationella rapporten.

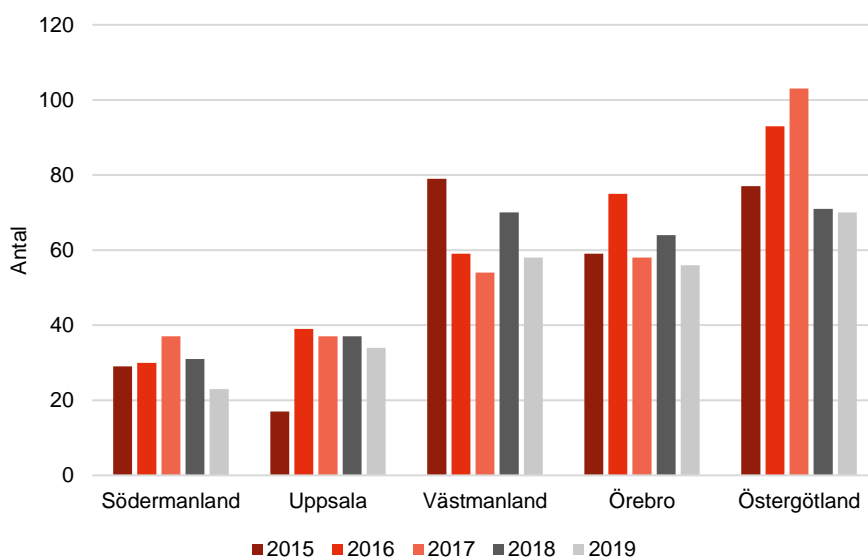
5. Utveckling av omkomna och allvarligt skadade i de olika länen

I detta avsnitt redovisas djupare analyser för under åren 2015 till 2019 för omkomna och allvarligt skadade separat för de fem län som ingår i Region Öst. Data för antal döda baseras på officiell (polisrapporterad) statistik från Strada. Data för antalet allvarligt skadade baseras på personer som i Strada fått den sammanvägda skadegraden allvarligt skadade, vilket innebär skada som av sjukhusen fått skadegraden ISS 9 och högre eller som av Polisens bedömts som svårt skadade.

Notera att med hänsyn till de brister och mörkertal i rapporteringen från såväl polis som sjukvård, som beskrivits i avsnitt 1.3, så är redovisat antal allvarligt skadade underskattningar. Det betyder att det inte går att dra några långtgående slutsatser vad jämförelser mellan olika år och utvecklingen över tid. Fokus ligger därför på analyser av vad som framgår eller dominerar sett till hela femårsperioden.

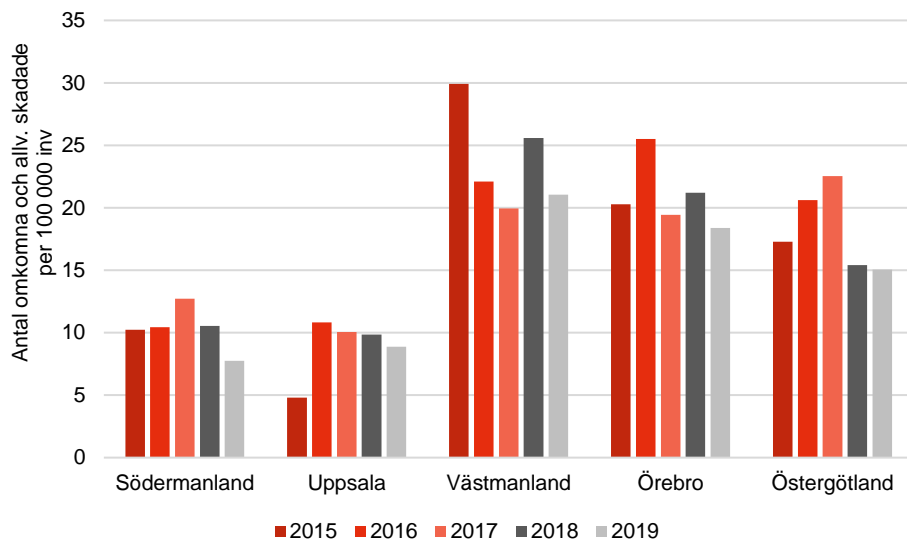
Totalt antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken

Antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken är betydligt lägre i Södermanlands län och Uppsala län jämfört med de övriga länen, se figur 5.1. Notera att denna och den följande figuren ska tolkas med försiktighet då sjukhusrapporteringen om allvarligt skadade kan variera för respektive län.



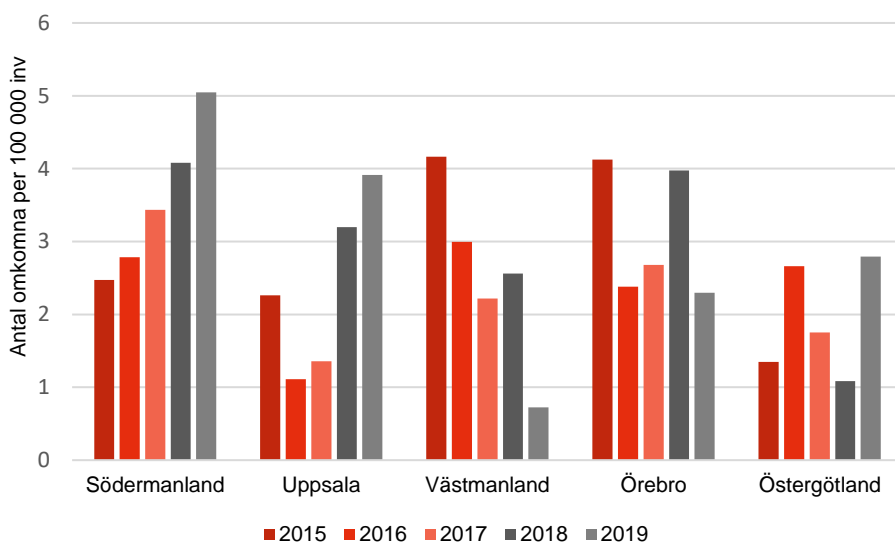
Figur 5.1 Antal omkomna och allvarligt skadade per län och år. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik.

Figur 5.2 visar antal omkomna och allvarligt skadade i de olika länen per 100 000 invånare under femårsperioden 2015-2019. Antalet omkomna och allvarligt skadade per 100 000 invånare är högst i Västmanland.



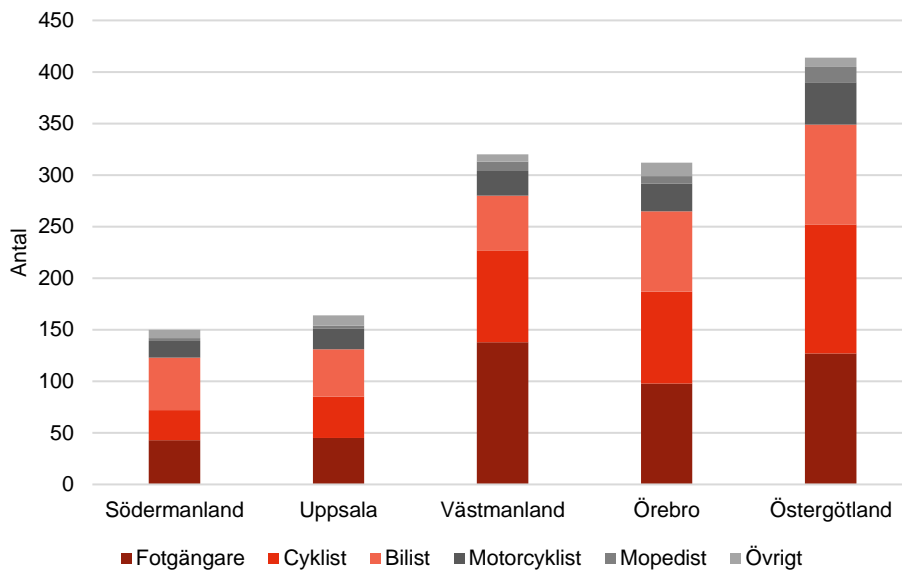
Figur 5.2. Antal omkomna och allvarigt skadade per län per 100 000 invånare. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB.

Figur 5.3 visar antal omkomna per i de olika länen per 100 000 invånare under femårsperioden 2015-2019. När enbart de omkomna studeras blir skillnaderna mellan åren väldigt stor. Sammantaget har dock Södermanland och Örebro län haft flest omkomna per 100 000 invånare under den studerade femårsperioden.



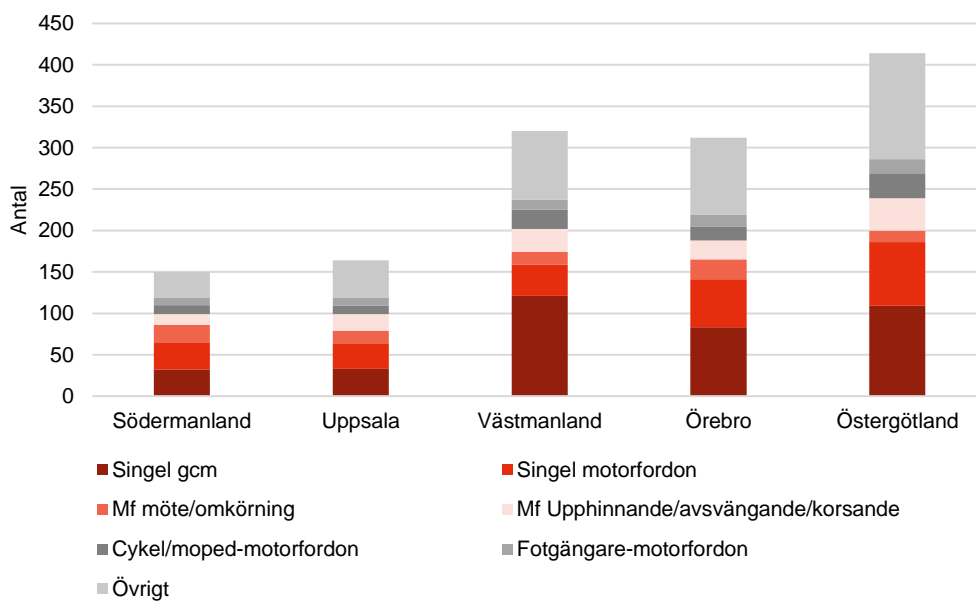
Figur 5.3. Antal omkomna per län och år samt per 100 000 invånare. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB.

Figur 5.4 visar antal omkomna och allvarigt skadade per län för olika trafikantgrupper. Bilister är ett samlingsbegrepp och innefattar personbilar, lastbilar samt bussar. I begreppet ingår både förare och passagerare. Som framgår är fotgängare och cyklister särskilt utsatta grupper i Västmanlands, Örebro och Östergötlands län.



Figur 5.4 Antal omkomna och allvarligt skadade per län och trafikantkategori 2015-2019. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik.

Figur 5.5 visar antal omkomna och allvarligt skadade per län i olika olyckstyper. I Västmanlands län omkommer och skadas allvarligt flest i singelolyckorna med fotgängare, cyklister och mopedister. Flest omkomna och allvarligt skadade i singelolyckor med motorfordon sker i Östergötlands län.



Figur 5.5 Antal omkomna och allvarligt skadade per län och olyckstyp. 2015-2019. Källa: Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik.

6. Omkomna och allvarligt skadade på statlig järnväg

Varje år omkommer mellan 85 och 100 personer på svensk järnväg. Cirka 80 procent av olyckorna är självmord. Övriga olyckor rör personer som av någon anledning befunnit sig på spåret, plankorsningsolyckor samt elolyckor vid högspänningsanläggningar.

Nationellt har Trafikverket under perioden 2015-2020 satsat en miljard kronor på åtgärder som ska förhindra att obehöriga tar sig in i spårområdet. Det handlar bland annat om att sätta upp två meter höga stängsel som är svåra att klippa sönder, och komplettera med kameror på utsatta sträckor. Åtgärderna syftar till att göra det svårare för obehöriga personer att ta sig in i det livsfarliga spårområdet - och om de gör det ska de kunna upptäckas. Ytterligare åtgärder som genomförts rör bland annat plankorsningar, skydd vid plattformсандarna och tydligare skyltning.

Enligt regeringens hänsynsmål ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas så att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt och antalet ska minska fortlöpande. 2012 beslutade Trafikverket om målet att halvera antalet omkomna i personolyckor på det statliga järnvägsnätet från 110 år 2010 till högst 55 år 2020. Det innebär att antalet omkomna behöver minska med i genomsnitt åtta personer per år under perioden 2016-2020. För Region Öst innebär målet att antalet omkomna ska minska från 23 år 2010 till 11 år 2020. Under 2019 visar resultatet ett utfall på 25 omkomna i Region Öst och 100 omkomna nationellt.

Indikator		2010	2019	Mål 2020	Utveckling
Antal omkomna på statliga järnvägsnätet (inklusive självmord)	Nationellt	110	100	55	Inte i linje
	Region Öst	23	25	11	Inte i linje

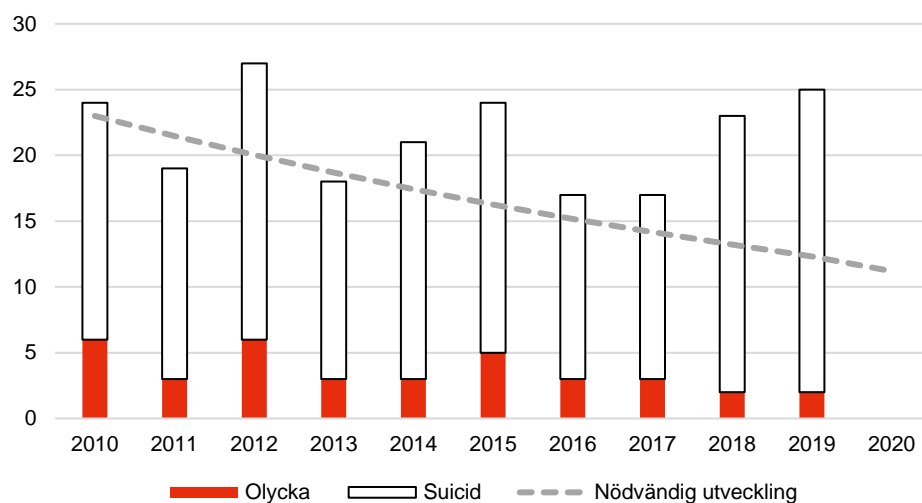
Till skillnad från väg ingår självmord i statistiken. Som omkommen inom järnväg (eller annan bantrafik) räknas enligt Transportstyrelsen en person som avlidit inom 30 dagar till följd av olycka i järnväg, spårväg och tunnelbana. Som allvarligt skadad räknas en person som till följd av olycka har blivit inlagd på sjukhus i 24 timmar eller mer.

En personolycka definieras som en olycka där en person avlider (inklusive självmord) eller skadas. Med personpåkörning menas olyckor som uppstår innanför spårområdet, som oftast orsakas av obehöriga men även exempelvis hopp från broar.

Ofta delas personolyckor upp i personpåkörningar, plankorsningsolyckor och övrigt (exempelvis el, urspårning). Som plankorsningsolycka räknas påkörning av vägtrafikanter, det vill säga påkörda fordon och personpåkörningar (fotgängare och cyklister). Fotgängare och cyklister tillkom 2010, vilket påverkar utfallet.

Analys och diskussion

Figur 6.1 visar antal omkomna på det statliga järnvägsnätet i Region Öst och den nödvändiga utvecklingen för att regionen ska bidra till att målet nås. Antalet ligger för närvarande inte linje med utvecklingen som krävs.

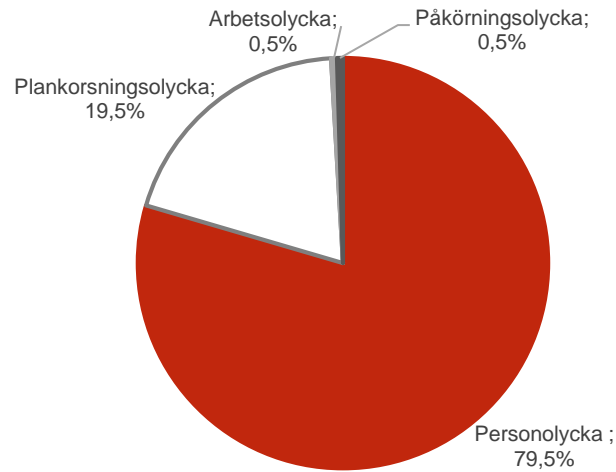


Figur 6.1 Antal omkomna i olyckor (personolyckor, plankorsningsolyckor, arbetsolyckor och påkörningsolyckor) och suicid på det statliga järnvägsnätet i Region Öst 2010–2019 samt nödvändig utveckling till 2020. Källa: Trafikverket.

Under perioden 2010-2019 har totalt 215 personer dödats i olyckor på statlig järnväg. Majoriteten av dessa, 179 dödsfall, är självmord. Utöver de omkomna har ytterligare 27 personer blivit allvarligt skadade under perioden. Nio av dessa var försök till suicid.

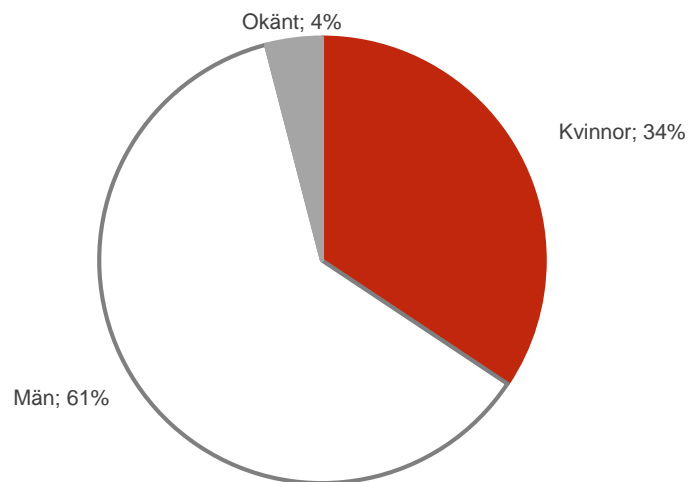
Även om utfallet 2019 var något högre än tidigare år i Region Öst, så är det viktigt att framför allt fokusera på den långsiktiga trenden. Den långsiktiga utvecklingen på nationell nivå visar en minskning av omkomna – för Region Öst är det svårt att utläsa någon trend, men de två senaste åren har antalet omkomna i olyckor varit lägre än tidigare år. Dock har det skett en ökning av självmord de senaste två åren.

Figur 6.2 visar fördelningen mellan olika typer av olyckor med dödlig utgång. Självmord förekommer främst i personolyckor, men finns även i plankorsningsolyckor och påkörningsolyckor.



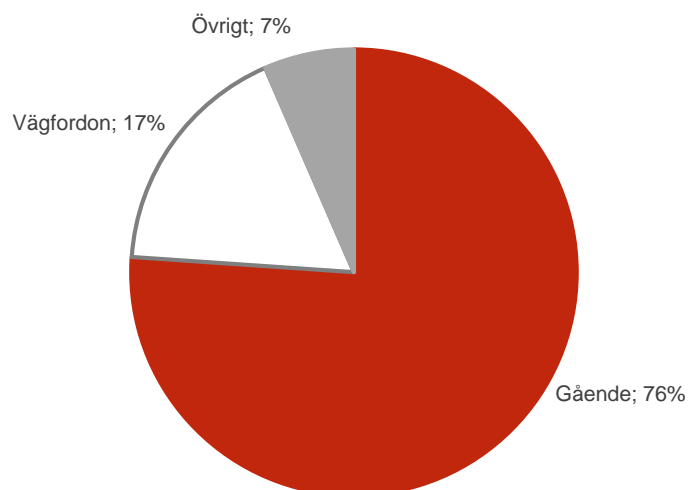
Figur 6.2 Fördelning mellan olika typer av dödsolyckor 2015-2019 på det statliga järnvägsnätet i Region Öst. Källa: Trafikverket

Figur 6.3 visar antal omkomna och allvarligt skadade i personolyckor fördelat efter kön under perioden 2015-2019. Nästan dubbelt så många män har dödats eller skadats allvarligt, 62 procent, jämfört med kvinnor, 34 procent.



Figur 6.3 Omkomna och allvarligt skadade i personolyckor 2015-2019 på det statliga järnvägsnätet i Region Öst fördelat på kön. Källa: Trafikverket.

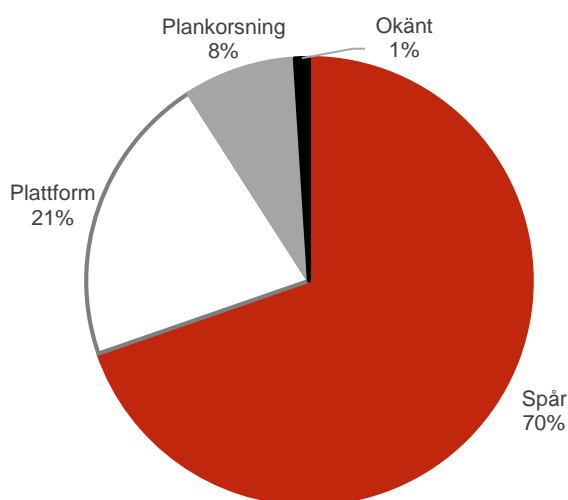
Figur 6.4 visar antal omkomna och allvarligt skadade i plankorsningsolyckor fördelade på trafikantkategori. Majoriteten av omkomna och allvarligt skadade utgörs av gående.



Figur 6.4 Omkomna och allvarligt skadade i plankorsningsolyckor 2015-2019 på det statliga järnvägsnätet i Region Öst fördelat på kön. Källa: Trafikverket.

Access till spåren

Merparten av de omkomna och allvarligt skadade är personer som obehörigt vistas på spåren. Majoriteten, 70 procent, av de omkomna och skadade bedöms ha tagit sig ut genom direkt tillgång till spåren, exempelvis på sträckor där det inte finns stängsel eller genom glipor eller uppklippta stängsel eller klättring över barriärer. 21 procent bedöms ha tagit sig ut via plattformarna på stationerna och endast en mindre del, 8 procent, har skett på eller intill plankorsningar.



Figur 6.5 Omkomna och allvarligt skadade i personpåkörningar på det statliga järnvägsnätet i Region Öst fördelat efter hur de bedöms ha tagit sig ut i spårområdet. Källa: Trafikverket.

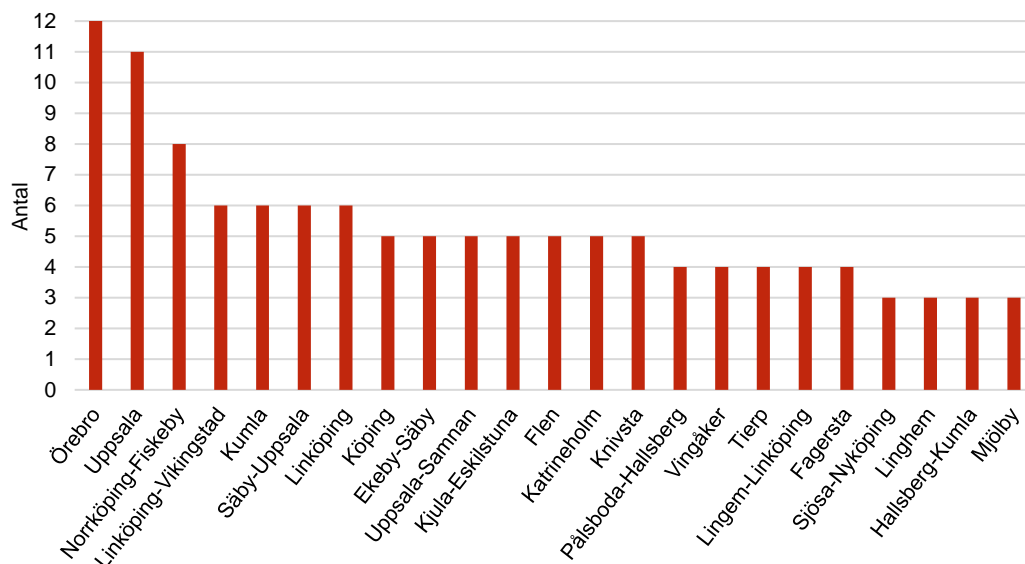
I Figur 6.6 visas var olyckorna på järnvägsnätet skett i regionen under 2013-2019 samt hur många som dödats/skadats allvarligt i dem. Av figuren framgår tydligt vilka sträckor som är mest olycksdrabbade.



Figur 6.6 Var olyckorna på järnvägsnätet skett i regionen under 2013-2019. Källa: Trafikverket.

Trafikverkets strategi för att nå etappmålet för omkomna och skadade på statlig järnväg har varit att åtgärda de värst utsatta platserna och sträckorna först. I Region Öst är många av dessa sträckor kopplade till större tätorter. De mest drabbade sträckorna vad gäller personpåkörningar längs det statliga järnvägsnätet i regionen visas i figur 6.7. Med mest drabbade innebär här sträckor och platser med fler än tre omkomna eller allvarligt skadade under den senaste tioårsperioden. Platserna med tre eller färre omkomna eller allvarligt skadade är många, men redovisas alltså inte här.

Ett förtydligande är att när det gäller benämningen av sträckorna är det namnet Trafikverket använder är för en så kallad driftplats. Driftplatsen, exempelvis Uppsala, omfattar oftast en längre sträcka än själva stationen och plattformen. En sträcka mellan två driftplatser, exempelvis Uppsala-Samman omfattar inte driftplatserna Uppsala eller Samman, utan endast sträckan mellan dessa. Det finns därför ingen risk för dubbelräkning av antal omkomna och allvarligt skadade personer.



Figur 6.7 Antal omkomna och allvarligt skadade i personpåkörningar på de mest drabbade sträckorna på det statliga järnvägsnätet i Region Öst 2010–2019. Endast sträckor med fler än tre omkomna eller allvarligt skadade under perioden visas. Källa: Trafikverket.

De viktigaste åtgärderna för att försvåra och förhindra obehöriga i spår är att skalskyddet håller hög standard samt att upptäcka och reagera om obehöriga tar sig ut i spårområdet.

För att få fram bättre planerings- och prioriteringsunderlag kommer Region Öst under 2020 att föreslå start av utredning med inriktning trafiksäkerhet. Ett exempel är att genomföra stråkanalysen gällande regionens plankorsningar, utöver de som identifierats i regeringsuppdraget.

Stängsling i Region Öst

Trafikverket arbetar med att göra järnvägen säkrare runt om i landet. I dag finns det sträckor som är oskyddade, och olyckorna händer när obehöriga rör sig på eller korsar spåren. Det finns en stor fara i att korsa eller gena över järnvägen som kan leda till förödande olyckor. Trafikverket på nationell nivå och Region Öst arbetar för att minska antalet olyckor på järnvägen som sker och stängsling är en betydande del i det. Inom Region Öst finns cirka 340 mil järnväg.

Samtliga olyckor som har skett under de senaste 10 åren har analyserats, och de mest olycksdrabbade sträckorna har identifierats. Från 2015 har Region Öst satsat intensivt på att stärka skyddet genom att sätta upp nya stängsel och grindar. Vid utgången av 2018 har drygt 76 kilometer av järnvägsnätet i regionen åtgärdats, varav cirka 23 kilometer under 2018. Det handlar både om helt nya sträckor som fått stängsel och att gamla eller låga stängsel har bytts ut till kraftigare och högre. De närmaste åren kommer ytterligare några sträckor att

åtgärdas. Under perioden 2021-2023 planerar Region Öst att stängsla totalt 7800 meter vid nio stycken platser.

Det går inte att säga hur dödssiffrorna sett ut om de åtgärder som genomförts inte gjorts, men vi är övertygade om att arbetet med stängsling gör nytta. Generellt gäller att påkörningar inte inträffar där man stängslar med panelstängsel. Dock tar stängslet slut någonstans och där noteras då händelser. Det finns alltså en oro att olyckor kan "flytta på sig" i takt med att man åtgärdar olyckstäta sträckor.

Åtgärder för säkra plankorsningar i Region Öst

Inom Region Öst finns knappt 900 plankorsningar med järnvägen i drift. 546 av dessa är utrustade med skydd av något slag och av dessa motsvaras ca 41 procent av helbom och 25 procent av halvbom. Resterande skydd utgörs av kryssmärke samt ljud- och/eller ljussignal. Trafikverket arbetar löpande med att bygga bort och förbättra säkerheten vid plankorsningar framförallt när kapaciteten förbättras på järnvägen. I och med regeringsuppdraget (N2019/00388/TIF) från och med 2019 och framåt kommer fokus att ligga på mer riktade säkerhetshöjande insatser. En åtgärd för att minska risken för personpåkörning vid plankorsningar kan exempelvis vara att minska det totala antalet plankorsningar inom samma geografiska område. En annan både effektiv och kostsam åtgärd är att bygga planskildheter. Övriga plankorsningar kan främst säkras med att siktkrav uppfylls eller att man slopar korsningar alternativt förbättrar med halv- eller helbom.

En bomåtgärd genomfördes under 2019. Mellan 2015-2019 har åtgärder genomförts för att bygga bort totalt 26 plankorsningar inom Region Öst, ytterligare 6 plankorsningar ligger i plan för att byggas bort fram till 2025. Mellan 2020-2025 planeras nationellt ytterligare en stor satsning på att genomföra åtgärder på totalt cirka 70 plankorsningar, varav 24 i Region Öst.

Utveckling

Då antalet omkomna på järnvägen är relativt få kan variationerna i utfall från år till år bli stora. Nationellt har det skett en liten minskning jämfört med 2010. I Region Öst är variationerna mellan åren stora och det går därför inte att göra någon bedömning jämfört med 2010. Sammantaget är bedömningen att utvecklingen inte sker i nödvändig takt för att nå halveringsmålet till 2020. Det gäller såväl nationellt som regionalt. En viktig del i det är att den absolut största delen av omkomna och allvarligt skadade är suicid, vilket innebär att faktorer som Trafikverket inte råder över spelar en avgörande roll för utfallet. Därför är samverkan med fler aktörer inom verksamheten viktig.

En ny typ av åtgärd för svensk järnväg är så kallade pyramidplattor, som är stora mattor av gummi med uppbyggda pyramider. I dagsläget har Trafikverket lagt ut mattor på ett fåtal platser i landet, men planen är att mattorna framöver ska användas i större skala som komplement till stängsel och kameror.

Åtgärder för att förhindra personpåkörningar bedöms förutom att minska omkomna och allvarligt skadade även att generera andra nyttor i form av minskade tågförseningar, minskad skadegörelse och stöd, bättre kapacitetsutnyttjande med mera. I dagsläget går det inte att göra någon ekonomisk värdering av dessa nyttor, men de är faktorer som bör vägas in vid prioritering och val av åtgärder.

7. Diskussion och slutsatser

De senaste tio åren har befolkningen i regionen ökat med 10 procent. Trots den kraftiga befolkningsökningen och ett ökat trafikarbete har antalet omkomna på väg inte ökat på motsvarande sätt. Det samma gäller för omkomna i olyckor på statlig järnväg, dock ej för självmordsrelaterade incidenter. I ett nationellt perspektiv har regionen något lägre antal omkomna i vägtrafikolyckor per invånare jämfört med rikssnittet. Nedan presenteras och diskuteras de slutsatser som kan dras från analysen av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst för 2019.

Omvärldsfaktorerna var stabila

Generellt var det mycket små förändringar av de olika omvärldsfaktorerna mellan 2018 och 2019, så dessa bör endast ha haft en mindre påverkan på utfallet av antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Att det inte varit någon generell trafiktillväxt och att Sveriges ekonomi är inne i en avmattningsfas kan ha haft en positiv påverkan på trafiksäkerhetsutfallet.

Utvecklingen av antal omkomna i vägtrafiken

Majoriteten av de omkomna i regionen är bilister och motorcyklister. Av dessa omkommer flest i singelolyckor på statliga vägar med hastighetsgräns 70-90 km/tim. De flesta omkomna fotgängare och cyklister har kolliderat med motorfordon på kommunala vägar med hastighetsgränser under 60 km/tim. Andelen omkomna på det statliga regionala vägnätet har mellan åren 2015-2020 varit högre än på det kommunala vägnätet. Dock har antalet omkomna på det kommunala vägnätet ökat under perioden 2015-2019, medan andelen på det statliga regionala vägnätet har minskat något. Åtgärder behövs för att minska omkomna på både statligt och kommunalt vägnät. På det kommunala vägnätet handlar det främst om att förbättra säkerheten för de oskyddade trafikanterna. På det statliga vägnätet handlar det istället främst om att åtgärda brister i mittseparering och sidoområdena och att anpassa hastighetsgränserna utifrån vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Samtidigt är det väsentligt att kraftigt öka hastighetsefterlevnaden. För att nå detta behövs insatser från såväl Trafikverket, kommuner som Polisen.

Genom Trafikverkets djupstudier kan det fastställas att förare som medvetet färdas i hastigheter klart över gällande hastighetsgränser är en betydande del av problembilden i dödsolyckor. 2019 bedöms endast 48 procent av trafikarbetet på det statliga vägnätet ske inom gällande hastighetsgräns, vilket är en oacceptabelt låg nivå. Efterlevnaden är sämst bland motorcyklister och tung trafik. Tunga fordon med släp har lägst andel trafikarbete inom gällande hastighetsgräns. Överhastigheter innebär inte bara låg trafiksäkerhet utan också ökade problem med buller och dålig luft, vilket också leder till lidanden och dödsfall.

Drygt hälften av dödsolyckorna med motorcyklister är förknippade med en eller flera grova felhandlingar, som alkohol, droger, hastigheter långt över gällande hastighetsgränser och olovlig körning. Idag finns inga färdiga strategier för att anpassa vägtransportsystemet till ett säkert system för motorcyklister. Regelefterlevnad bland motorcyklister är därför väsentlig.

Under perioden 2015-2019 har 20 procent av alla omkomna i regionen omkommit i alkohol- och drogrelaterade olyckor. Andelen alkoholpåverkade har varierat de senaste åren, medan de drogpåverkade minskat något.

Utvecklingen av antal allvarligt skadade i vägtrafiken

I regionen har totalt cirka 670 personer under perioden 2017-2019 rapporterats som allvarligt skadade i trafiken enligt sjukvårdsstatistiken (skadegrad ISS 9 eller högre). Under 2019 rapporterade dock något färre allvarligt skadade än under de två föregående åren.

För att minska antalet allvarligt skadade måste det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet sätta fokus på ökade insatser för cyklister och fotgängare, och i viss mån för bilister. I det korta perspektivet handlar det för cyklister och fotgängare om att som väghållare hålla en kontinuerligt god och hög standard på drift och underhåll av gång- och cykelvägar. Vad gäller underhåll krävs skärpta krav och insatstider för både vinterväghållningen och barmarksunderhållet. Stor förbättringspotential finns även vad gäller grus- och lövsopning. I det lite längre perspektivet handlar det om att ta ökad hänsyn till fotgängares och cyklisters behov och säkerhet vid utformning av infrastrukturen. Hastighetsanpassning och hastighetsdämpande åtgärder på stråk med många fotgängare och cyklister, utbyggnad av gång- och cykelvägar och hastighetssäkrade GCM-passager är de områden som har störst betydelse för att öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

Andra aktörers ansvar

Polisens övervakning av nykterhet, hastigheter och bilbältesanvändning har stor betydelse för att utvecklingen av dessa indikatorer och därmed utfallet av antal omkomna och allvarligt skadade. Det är avgörande, såväl på kort som på lång sikt, att Polisen fortsätter och även intensifierar sitt arbete i enlighet med sin trafiksäkerhetsstrategi. En viktig del av den nya strategin är att Polisen ska synas på många platser under kort tid. På längre sikt blir det viktigt med innovativa lösningar, som ny fordonsteknik, egenkontroller av näringslivets och organisationers transporter och nya typer av försäkringar.

För det kommunala trafiksäkerhetsarbetet är det främst fokus på hastighetsanpassning, säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt god kvalitet på drift- och underhåll av gång- och cykelvägar.

NTF:s mätningar 2019 visar att regionen har en lägre andel som använder bilbälte jämfört med landet som helhet och den har lägst andel cykelhjälmsanvändare bland regionerna. Även om användningen bilbälte är hög så är många, en tredjedel, av de som omkommer i personbil obältade.

Utvecklingen av omkomna och skadade på statlig järnväg

På det statliga järnvägsnätet minskar antalet omkomna och allvarligt skadade inte i den takt som är nödvändig för att nå halveringsmålet till 2020. Det gäller såväl nationellt som regionalt. En viktig del i det är att olyckorna till största delen är självmord och självmordsförsök.

Frågan om att minska självmorden på järnvägen är komplex det är tydligt att det behövs mer än de fysiska åtgärder som idag finns till buds. Det krävs en samverkan mellan flera samhällsaktörer (där Trafikverket är en aktör), inom olika ansvarsområden. Inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige är Trafikverket en viktig aktör och initiativtagare, men ett stort ansvar ligger även på andra aktörer att initiera och genomföra åtgärder och att driva en fördjupad samverkan.

Referenser

Carlsson, A., Björketun, U., Vadeby, A., 2012. Säker framkomlighet. Trafiksäkerhetseffekter på mitträffade vägar. VTI-notat 28-2012.

Forsman Å , 2011. Rattfylleriets utveckling – mätserie baserad på data från polisens övervakning. VTI. Dnr: 2010/0543-22

NTF Rapport. Användning av bilbälte 2019.

<https://ntf.se/media/39671/ntf-rapport-balte-2019-5.pdf>

Hämtad 2020-07-07

NTF Rapport. Användning av cykel- och mopedhjälm 2019.

https://ntf.se/media/39668/ntf-rapport-hjalm-2019-4_191120.pdf

Hämtad 2020-12-03

Trafikverket, 2019. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Trafikverket Publikation 2020:120.

Trafikverket, 2019. Anpassade hastighetsgränser presenteras i olika kartor på.

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/andradehastighetsgranser/>

Trafikverket, 2017. Motivbilaga Säkerhetsklassificering av vägnät. Trafikverket Publikation 2017:103

Trafikverket, 2012 (reviderad december 2020). Hastighetsundersökningen 2012, Regionala skattningar. Trafikverket Publikation 2013:098.

Trafikverket, 2017. Hastighetsundersökning 2016. Trafikverket Publikation 2016:154.

Trafikverket, 2012. Nya krockvårdskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil, 2012, PM, Ärendenummer: TRV 2012/69993

Vadeby, A., Anund, A. 2020. Hastigheter på kommunala gator i tätort. Resultat från mätningar 2019. VTI rapport 1030. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

VTI, Niska och Eriksson, Rapport 801, Statistik över cyklisters olyckor, faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling, 2013

Statistikuppgifter

Arbetsförmedlingen, 2007-2019. Öppet arbetslösa, 16-64 år

Djupstudieklienten, 2007-2019. Bältesanvändning i personbil (dödade med känd bältesanvändning)

Djupstudieklienten, 2007-2019. Alko dödade pb-förare

SCB, Befolkning per åldersgrupp och län 2019

STRADA, 2008-2019. Polisrapporterad statistik och sjukhusrapporterad statistik

Trafikverket, 2004-2016. Regionalt hastighetsindex

Trafikverket, 2019. Veglängder med hastighetsgräns över 80 km/tim

Transportstyrelsen, 2000-2019. Dödade på järnväg 2000-2019

VTI/Markör , 2008-2019. Cykelhjälmansvändning fördelad på ort och cyklistkategori

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och infrastruktur, Simon Jäderberg

Datum
2021-09-29

Beteckning
Tjänsteanteckning
Dnr: 20RS4413

Strategisk hållbarhetsbedömning för länsplan 2022–2033



Förord

Region Örebro län har under våren tagit fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033. Trivector Traffic AB anlätades under hösten 2020 för att genomföra en strategisk hållbarhetsbedömning (strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning) av länsplanen. Bedömningen redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken.

Arbetet med att bedöma konsekvenserna av planen inleddes under juni. Arbetet har utgått från ett arbetssätt där bedömningskriterier används som ett verktyg för att definiera hur effekter och konsekvenser av infrastrukturåtgärder kan bedömas och beskrivas. Ett syfte med bedömningskriterierna är också att beskriva hur kriterierna relaterar till de transportpolitiska målen, jämställdhetsmålet, prioriterade nationella mål i länet samt regionala mål och strategier.

I en parallell process har regionen arbetat med att prioritera och konkretisera planens omfattning i linje med regionala mål. Ett samarbete med lokala aktörer, politiker och tjänstepersonerna i regionen har bidragit till en öppen dialog för prioritering av planens satsning.

Planalternativet och tillhörande konsekvensbedömning jämförs med nollalternativet. Här antas att nollalternativet innebär att den politiska inriktning som finns i den gällande planen (2018–2029) gäller även i kommande planperiod (2022–2033), med andra ord att fördelningen mellan åtgärdsområden är densamma, men att de totala medlen för varje åtgärdsområde utökas i relation till den totala ökade planramen.

Konsekvensbedömningen visar att planalternativet i stor utsträckning bidrar till positiva effekter, alternativt neutrala effekter, i förhållande till måluppfyllnad av framför allt det transportpolitiska funktionsmålet. Detta gäller särskilt för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder på det regionala vägnätet samt statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder, och då gäller det framför allt ett positivt bidrag till fokusområdena medborgarnas resor, tillgänglighet regionalt, jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning). Samma åtgärder bidrar generellt i positiv riktning avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet. Cykelåtgärder på det regionala vägnätet bidrar dock till utsläpp i byggskedet.

När det gäller större vägombyggnader bidrar de i positiv riktning avseende exempelvis fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter och tillgänglighet

regionalt, samt trafiksäkerhet, men påverkan är neutral avseende flera av de sociala aspekterna, såsom inkludering och sammanhållning. Påverkan är dock i allt väsentligt negativ avseende klimat och landskap.

Från Trivectors sida har Christian Dymén varit projektledare och utredare har varit Kristoffer Levin, Malin Mårtensson och Kristen Koehler. I arbetet har Hanna Wennberg varit kvalitetsansvarig. Region Örebro läns kontaktperson för uppdraget har varit Simon Jäderberg.

Stockholm, september 2021.
Christian Dymén, projektledare Trivector

Inledning.....	6
Länsplan för regional infrastrukturplanering	6
Strategisk miljöbedömning	6
Social konsekvensbedömning	7
Genomförande av hållbarhetsbedömning för Länsplan 2022.....	9
Mål, avgränsning och bedömningsgrunder.....	11
Styrande nationella och regionala mål	11
Regionala mål	15
Avgränsning	20
Bedömningskriterier och analysmetoder	21
Nulägesbeskrivning	32
Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband.....	32
Jämlikhet och inkludering	37
Tillgänglighet och resande i vardagsliv och räckvidd	38
Hälsofrämjande arbete för en jämlik hälsa	45
Miljö, hälsa, landskap och trafiksäkerhet.....	49
Hållbarhetsbedömning av nytt planförslag.....	57
Nytt planförslag och nollalternativ	57
Bedömning av alternativa planinriktningar.....	58
Bedömning av åtgärder i planalternativet.....	61
Planalternativet jämfört med nollalternativet.....	68

Slutsatser och vägar framåt.....	73
Sammanfattning av effekter av studerade åtgärder	73
Åtgärder för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan	74
Målkonflikter	75
Hur kan länsplanen bidra till sammanhållning, inkludering och hälsofrämjande.....	76
Vad krävs för måluppfyllelse utöver länsplanen?	76
 Bilaga 1: Sammanställning av inkomna synpunkter under avgränsningssamråd för strategisk hållbarhetsbedömning.....	79
Inledning.....	79
Inkomna remissvar	79
Övergripande remissvar	80
Strategisk miljöbedömning	80
Social konsekvensbeskrivning	82
 Bilaga 2: Tre olika tidiga planscenarier	85

Inledning

Länsplan för regional infrastrukturplanering

Vad är en länsplan

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom nationell plan för transportinfrastruktur samt länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men revideras vart fjärde. De nya planer som nu tas fram kommer att gälla för perioden 2022–2033.

Varje region i Sverige ansvarar för att ta fram en länsplan. I Örebro län är det således Region Örebro som är länsplaneupprättare. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Investeringarna delas in större vägombyggnader, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö samt gång- och cykelvägar. Kollektivtrafikåtgärder planeras tillsammans med varje läns regionala kollektivtrafikmyndighet. Länsplanens investerade medel kan också användas för medfinansiering till objekt i Nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.

Den nationella planen omfattar investeringar på nationella vägar (Europavägar) och järnvägsnätet, samt drift- och underhåll på hela det statliga väg- och järnvägsnätet.

Strategisk miljöbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länstransportplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken¹ uppfylls.

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål.

¹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

<p>Strategisk miljöbedömning av länsplaner</p> <p>Avgränsningssamråd. Avgränsning av MKB skickas till berörda remissinstanser. Formellt samrådsmöte med berörd Länsstyrelse.</p> <p>Miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram som biläggs det planförslag som går ut på remiss.</p> <p>Beaktande av remissvar. Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen antas.</p> <p>Planrevidering. Om länsplanen uppdateras inför redovisning till regeringen eller slutlig fastställelse ska också MKBn uppdateras.</p> <p>Särskild sammanfattning. När det slutliga planförslaget antas ska en särskild sammanfattning tas fram som beskriver;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet, 2. hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter, 3. skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts och 4. vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955). 	<p>Miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sammanfattning av planens innehåll. • Identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ. • Nollalternativ (miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs). • Nulägesbeskrivning (miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt och befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet. • Identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra. • Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter. • Sammanfattning av de överväganden som har gjorts bakom val av alternativ. • Redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför. • Sammanfattning av punkterna ovan.
--	--

Social konsekvensbedömning

Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Numera efterfrågas dock alltmer en belysning av de sociala konsekvenserna av åtgärder och planer i nationell och regional infrastrukturplanering.

Det centrala i en social konsekvensbedömning är att bidra till att transportplaneringen kan tillgodose olika befolkningsgruppers förutsättningar och värderingar. Det är viktigt att ställa frågor såsom: Vem får del av samhällets investeringar? Vem gynnas respektive missgynnas av åtgärderna i planen? Vilka sociala positiva och negativa sociala konsekvenser bidrar vi till? Hur kan vi bidra till att utjämna skillnader mellan grupper? Det finns en betydande potential att genom åtgärder i transportsystemet påverka social hållbarhet.

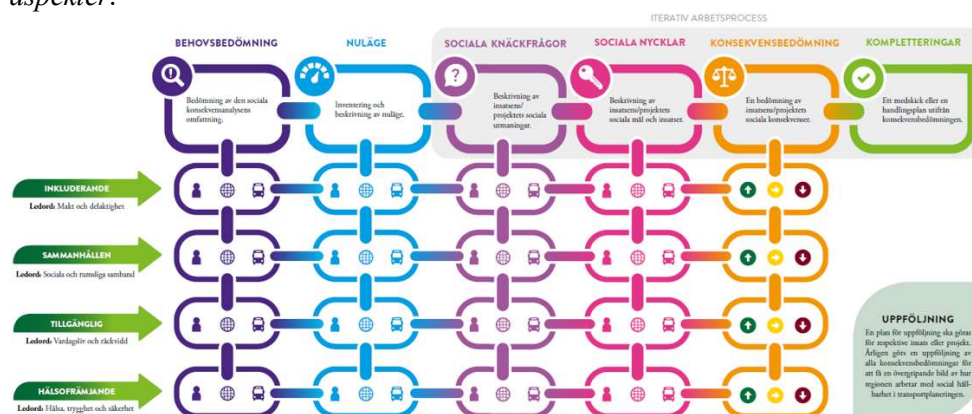
Den sociala konsekvensbedömningen för länsplanen som genomförts inom ramen för den strategiska konsekvensbedömningen för länsplan 2022–2033 är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector och White

Arkitekter. Denna SKB-modell bygger på liknande tillvägagångssätt och aspekter som modeller för social konsekvensbedömning som flera av de större kommunerna tillämpar, men är anpassad för regional transportplanering.

Enligt SKB-modellen genomförs en social konsekvensbedömning i sex steg: (1) behovsbedömning, (2) nulägesbeskrivning, (3) sociala knäckfrågor, (4) sociala nycklar, (5) konsekvensbedömning och (6) kompletteringar. De olika stegen utgår från fyra sociala aspekter: *Inkluderande*, *Sammanhållen*, *Tillgänglig* och *Hälsofrämjande*. Figur 1 ger en översikt för modellen.

Avstamp görs i nulägesbeskrivningen för att identifiera sociala knäckfrågor, det vill säga de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen. De sociala nycklarna blir då de mål som länsplanen ska arbeta i riktning mot för att hantera knäckfrågorna. Olika geografiska analyser görs i GIS för att ytterligare belysa nuläget och för att utgöra underlag för den konsekvensbedömning av åtgärder i länstransportplanen som görs. Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärder i potter med utgångspunkt i bedömningsgrunder som svarar mot olika sociala aspekter (Inkluderande, Sammanhållen, Tillgänglig, Hälsofrämjande). Slutligen görs en jämförande analys av planförslagen utifrån de sociala konsekvenserna och slutsatser dras. Behov av eventuella kompletterande åtgärder identifieras.

Mer information om de olika stegen och aspekterna finns att läsa i skriften *Social konsekvensanalys i regional transportplanering: Verkyg för att inkludera sociala aspekter*.²



Figur 1 Modell för social konsekvensbedömning.

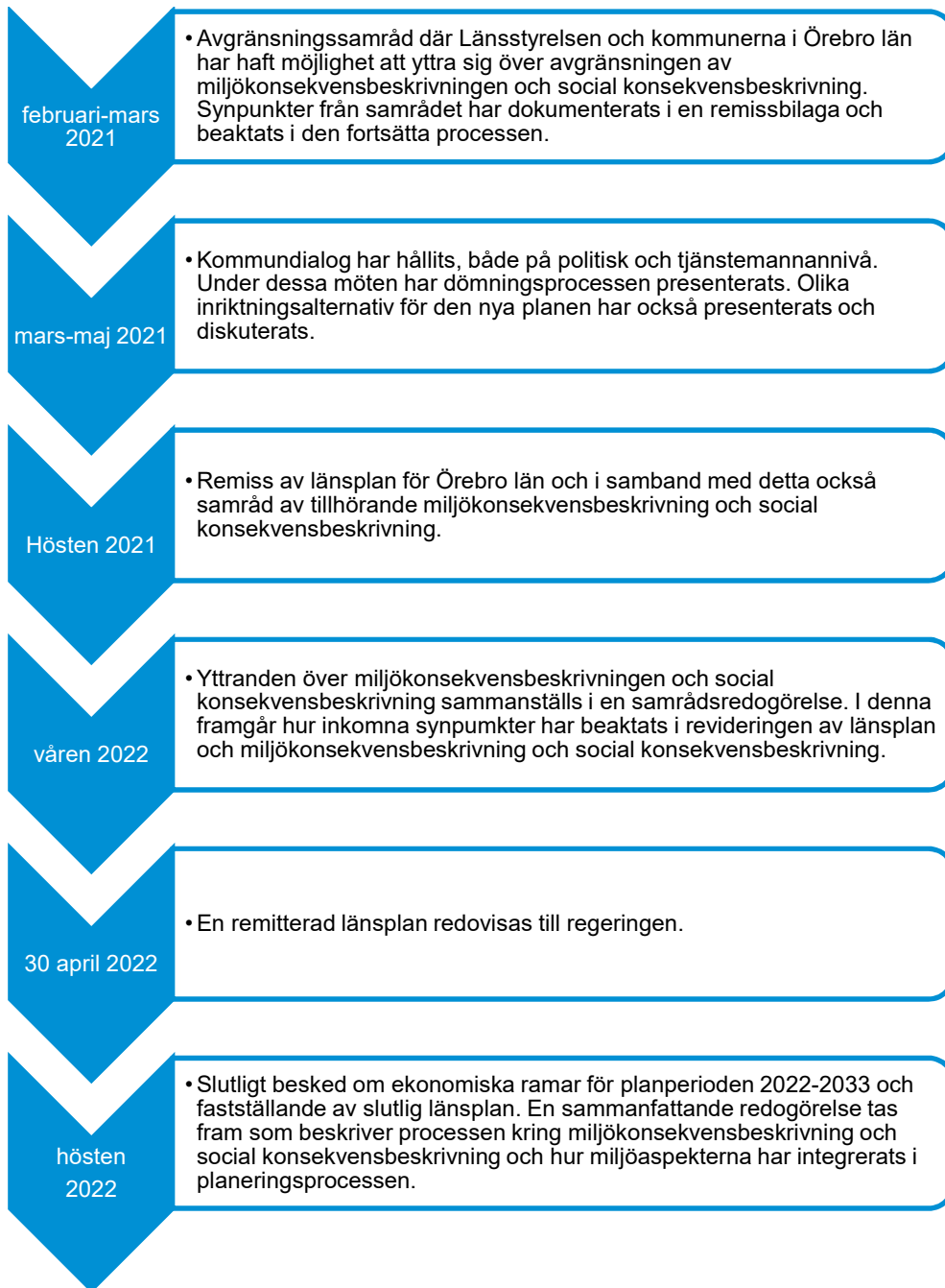
² <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>

Genomförande av hållbarhetsbedömning för Länsplan 2022

Den pågående revideringsomgången styrs av infrastrukturproposition och regeringens direktiv från 2021-06-23. Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 30/4 2022. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att länsplan skickas på remiss kommer miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbeskrivningen av planen att vara ute på samråd.

Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisas till regeringen 30/11 2021. Remissyttrandena ska inkomma till regeringen senast 28 februari 2022. Regeringen tar därefter beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan.

Hållbarhetsbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan, vilket sammanfattas i nedanstående processbeskrivning.



Mål, avgränsning och bedömningsgrunder

Styrande nationella och regionala mål

I detta kapitel redovisas mål som är styrande för hållbarhetsbedömningen. Med styrande mål menas att målen ligger till grund för de bedömningskriterier som tagits fram (se nedan) och att det i hållbarhetsbedömningen redovisas om en åtgärd går i positiv respektive negativ riktning i förhållande till målen. I kapitlet redovisas också vilka avgränsningar som gjorts för hållbarhetsbedömningen.

Agenda 2030

Sverige har, liksom 192 andra länder, antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. En hållbar utveckling tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2 för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara.³ Arbetet pågår med att översätta dessa till ”glokala mål” och SKR:s råd för främjande av kommunala analyser (RKA) har tagit fram nyckeltal som ska stötta uppföljningen av Agenda 2030 i kommuner och regioner.



Figur 2 Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling.

Transportsystemet kan anses ha en *direkt* påverkan på åtminstone fem mål: 3 Hälsa och välbefinnande (3.6), 7 Hållbar energi för alla (7.3), 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.2), 12 Hållbar konsumtion och produktion (12c). En *indirekt* påverkan kan antas på sex mål: 2 Ingen hunger (2.3), 3 Hälsa och välbefinnande (3.9), 6 Rent vatten och sanitet för alla (6.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.6), 12 hållbar konsumtion och produktion (12.3)

³ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

och 13 Bekämpa klimatförändringarna (13.1 och 13.2). Inom parentes anges delmål med särskilt bäring på transportplaneringen.

Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (Prop. 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål:⁴

- **Funktionsmålet** innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämförbart, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- **Hänsynsmålet** innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med *etappmål* för miljö respektive trafiksäkerhet:
 - Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010
 - Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet.

Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomfört en översyn av preciseringarna.⁵ De nuvarande preciseringarna för funktionsmålet är följande:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

⁴ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

⁵ <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/preciseringsoversynen/>

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

Miljö kvalitetsmål

Det transportpolitiska hänsynsmålet rörande miljö innebär att de transportpolitiska målen pekar på och inkluderar även de sexton nationella *miljö kvalitetsmålen* för Sverige,⁶ som riksdagen antog hösten 2005. Miljö kvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som anses nödvändigt för en hållbar utveckling.

En avgränsning har gjorts av vilka miljö kvalitetsmål som bedöms relevanta att bedöma måluppfyllelse för inom ramen för den strategiska hållbarhetsbedömningen för länsplan 2022–2033. Detta beskrivs närmre i stycket om bedömningskriterier nedan.

Klimatmål

Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.⁷

Övriga nationella mål

Jämställdhetspolitiska målen

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Utifrån det övergripande målet, arbetar regeringen efter sex delmål:⁸

⁶ Proposition. 2004/05:150 *Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*.

⁷ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

⁸ <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/>

1. En jämn fördelning av makt och inflytande: Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
2. Ekonomisk jämställdhet: Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
3. Jämställd utbildning: Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
4. Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet: Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
5. Jämställd hälsa: Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
6. Mäns våld mot kvinnor ska upphöra: Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Funktionshinderpolitiska mål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.⁹

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den ofta kallas, antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989. Sverige ratificerade barnkonventionen utan reservationer 1990. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens grundprinciper är följande:

- Artikel 2: Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- Artikel 3: I alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa.
- Artikel 6: Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.
- Artikel 12: Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem. När åsikterna beaktas ska man ta hänsyn till barnets ålder och mognad.

Ytterligare information om Barnkonventionen och de 54 artiklarna i konventionen finns på Unicefs webbplats.¹⁰

⁹ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/>

¹⁰ <https://unicef.se/barnkonventionen>

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder.¹¹

Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Folkhälsopolitikens målområden är följande:¹²

1. Det tidiga livets villkor
2. Kunskaper, kompetenser och utbildning
3. Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö
4. Inkomster och försörjningsmöjligheter
5. Boende och närmiljö
6. Levnadsvanor
7. Kontroll, inflytande och delaktighet
8. En jämlik och hälsofrämjande hälso- och sjukvård

Regionala mål

Nedan återges mål i regionens styrande dokument med relevans för hållbarhetsbedömningen. Beskrivningen av målen struktureras utifrån övergripande mål respektive mål som rör ekologisk respektive social hållbarhet. På samma sätt som de nationella och internationella målen, är de regionala målen nedbrutna i bedömningskriterier i den metod som tillämpas och som beskrivs längre ner.

Program för hållbar utveckling 2021–2025

Program för hållbar utveckling 2021–2025 beskriver hur Region Örebro län ska arbeta internt med de globala målen i FN:s Agenda 2030. Arbetet utgår från tre mål som ska uppfyllas genom bland annat god förankring, samverkan och kontinuerlig upp-

¹¹ <https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/>

¹² <https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/>

följning. Under varje övergripande mål finns ett antal inriktningsmål som talar om vad vi ska arbeta med under programperioden.

Övergripande mål

De övergripande inriktningsmålen är att:

- Utveckla stödet till goda levnadsvanor genom kunskap om människors behov och förutsättningar.
- Erbjuda mat och måltider som främjar hälsa och välbefinnande och har en liten klimat- och miljöpåverkan.
- Minimera negativa miljö och hälsoeffekter från kemikalier och läkemedel.
- Att ställa sociala och ekologiska krav vid upphandling och inköp som bidrar till omställning och hållbar utveckling.
- Att regionens finanser är socialt och miljömässigt hållbara och genererar avkastning.
- Att ta tillvara digitaliseringens möjligheter för att skapa tillgängliga och inkluderande verksamheter med låg klimat och miljöpåverkan.

Mål som rör ekologisk hållbarhet

Programmet har tre mål som direkt kopplar till ekologisk hållbarhet:

- Att regionens inom- och utomhusmiljöer är hälsofrämjande och förvaltas på ett hållbart sätt.
- Att regionens resor och transporter är resurseffektiva och drivs med förnybara drivmedel.
- Att minimera vår materialförbrukning, minska våra avfallsmängder och skapa robusta materialflöden.

Mål som rör social hållbarhet

Programmet har sex mål som direkt kopplar till social hållbarhet:

- Att genomföra riktade insatser för att minska ojämlikheter i hälsa.
- Att bemöta människor på ett sätt som stödjer och inkluderar.
- Att regionens information, bildspråk och kommunikation är tillgängliga, normmedvetna och inkluderande.
- Att ha nolltolerans mot alla former av våld.
- Att ge barn och unga möjlighet till delaktighet och inflytande.
- Att vara en attraktiv arbetsgivare med hälsofrämjande, jämlika och jämställda arbetsplatser som bidrar till en långsiktig kompetensförsörjning.

Örebro läns regionala utvecklingsstrategi 2022–2030

Den regionala utvecklingsstrategin uttrycker Örebro läns samlade vilja och fungerar som en gemensam plattform för länets aktörer. Den är en utgångspunkt för arbetet med hållbar regional utveckling de kommande åren och ger vägledning vid den fy-

siska planeringen. Det finns tre utvecklingsmål som motsvarar de tre aspekterna av hållbarhet: ekonomisk, social och ekologisk.

Övergripande mål

Det övergripande målet för ekonomisk hållbarhet gäller utveckling i balans där utvecklingsinsatser och investeringar ska leda till hög och jämlik livskvalitet för länets alla invånare och till stark konkurrenskraft. Det finns åtta effektmål kopplade till ekonomisk hållbarhet:

- Förbättrad kompetensförsörjning
- Ökad kunskapsintensitet
- Ökad innovationskraft
- Ökad entreprenöriell aktivitet
- Ökad nationell attraktionskraft
- Ökad global konkurrenskraft
- Ökad tillväxt i näringslivet
- Ökad produktion inom areella näringar

Mål som rör ekologisk hållbarhet

Det övergripande målet för ekologisk hållbarhet gäller god resurseffektivitet. Det finns sex effektmål kopplad till ekologisk hållbarhet:

- Minskad klimatpåverkan
- Giffri miljö
- Ökad biologisk mångfald
- God vattenförsörjning
- Mer bioekonomi och cirkulära flöden
- Ökad andel förnybar energi

Mål som rör social hållbarhet

Det övergripande målet för social hållbarhet gäller hög och jämlik livskvalitet för alla. Det finns sex effektmål kopplad till social hållbarhet:

- Goda uppväxtvillkor
- Goda försörjningsmöjligheter
- Ökad grad av delaktighet och inflytande
- Attraktiva boende- och närmiljöer
- God och jämlik hälso- och sjukvård
- God och jämlik folkhälsa

Energi- och klimatprogram för Örebro län 2017–2020

Länets energi- och klimatprogram har tagits fram gemensamt av Länsstyrelsen i Örebro län och Region Örebro län, i dialog med länets aktörer. Länet vill genom energi-

och klimatprogrammet erbjuda en plattform för samspel och samarbete på regional nivå. Programmet utgör en grund där gemensamt diskuterade mål och insatser presenteras. Mål i programmet gäller mest ekologisk hållbarhet där:

- Utsläppen av växthusgaser i Örebro län ska år 2030 vara 60 procent lägre än 2005 års nivåer.
- Energianvändningen i Örebro län ska år 2030 bestå av minst 80 procent förnybar energi.
- Energianvändningen i Örebro län ska år 2030 vara 50 procent effektivare jämfört med 2005.

Det finns ett specifikt insatsområde i programmet för resor och transporter där det finns tre insatsspecifika mål:

- År 2030 är transporterna i Örebro län fossiloberoende.
- År 2030 är andelen persontransporter som sker med kollektivtrafik, gång och cykel minst 30 procent.
- År 2030 har energianvändningen inom transportsektorn minskat med 25 procent jämfört med 2009 års nivå.

Örebro läns strategi för jämställdhet 2017–2020

Jämställdhetsstrategin som Länsstyrelsen i Örebro län tagit fram utgår från de jämställdhetspolitiska målen. Samtidigt är jämställdhet en förutsättning för såväl tillväxt som annan samhällsutveckling. Detta gör att denna strategi är en tillgång även för det regionala utvecklingsarbetet. Mål i strategin gäller mest social hållbarhet där:

- Kommuner i Örebro län, Region Örebro län och statliga myndigheter i länet ska löpande arbeta med jämställdhetsintegrering.
- En jämn könsbalans ska finnas på alla nivåer i beslutsprocesser.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2016–2025

Trafikförsörjningsprogrammet utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik i Örebro län. Detta sker med avstamp i den regionala utvecklingsstrategin. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva hur en utvecklad kollektivtrafik kan bidra till att målen i den regionala utvecklingsstrategin nås.

Övergripande mål

De övergripande målen som pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att år 2025 har kollektivtrafiken i Örebroregionen:

- Sveriges mest nöjda resenärer.
- 5 miljoner fler resenärer jämfört med 2015
- en marknadsandel om minst 40 procent i de starka stråken

Mål som rör ekologisk hållbarhet

Ett ekologiskt mål som pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att år 2025 har kollektivtrafiken i Örebroregionen

- minskat energianvändningen per personkilometer med 35 procent.

Mål som rör social hållbarhet

Ett mål för social hållbarhet som pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att år 2025 har kollektivtrafiken i Örebroregionen:

- stadstrafikens stomlinjer samt tåg och expressbusstrafiken i hög grad gjorts tillgänglig för alla resenärer.

En bättre sats Storregional systemanalys 2020

Syftet med en regional systemanalys är att ta fram en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem. Systemanalysen fokuserar på brister i förhållande till prioriterad funktionalitet och pekar på behov av åtgärder. För Örebro län finns en storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen vilken inkluderar Stockholms län och länen i övriga Mälardalenregionen som omfattar Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotlands län.

Övergripande mål

De övergripande målen som pekas ut i den storregionala systemanalysen är att skapa ett transportsystem där:

- Regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälardalenregionen.
- Utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt.
- Samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet.
- Flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling.

Mål som rör ekologisk hållbarhet

Systemanalysen har fyra mål som direkt kopplar till ekologisk hållbarhet:

- För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: minskat bilresande, ökat kollektivresande, utvecklad samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.
- För att klimatmålen ska nås krävs också att fossila bränslen ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.
- Kollektivtrafik och utveckling av stomtrafik prioriteras på järnväg och väg av miljö- och kapacitetsskäl.
- För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar samt ökad kapacitet på järnväg.

Mål som rör social hållbarhet

Systemanalysen har ett mål som direkt kopplar till social hållbarhet:

- Ett kollektivtrafiksystem utvecklat för god tillgänglighet och ökad jämställdhet innebär till exempel att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att resa är tillgodosedda så långt möjligt samt att transportsystemet svarar mot både mäns och kvinnors resbehov.

Avgränsning

Lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken innebär att avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen ska samrådats med berörd länsstyrelse, andra berörda myndigheter och med kommuner. Syftet med en avgränsning är att få en effektiv och verkningfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag, så att fokus ligger på de områden där länsplanen har störst möjlighet att påverka.

Det samrådsunderlag som tagits fram för den strategiska hållbarhetsbedömningen har omfattat ett förslag till avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen och en metodbeskrivning/avgränsning av den sociala konsekvensbeskrivningen, det vill säga även de delar som inte är direkt kopplade till lagkraven enligt Miljöbalken. Nedan beskrivs avgränsningen. I det fall det specifikt berör MKB anges detta.

Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 50 Mkr. För dessa ställs specifika krav i form av samlade effektbedömningar och samhällsekonomiska kalkyler. Åtgärder som underskrider 50 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter). Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs på samma nivå.

Hållbarhetsbedömningen görs av transportinfrastrukturplanen som helhet, men bygger på de utredningar och granskningar som gjorts av enskilda åtgärder tidigare i planprocessen, främst i åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Den strategiska hållbarhetsbedömningen fokuserar på de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på häls faktorer etcetera.

Geografisk avgränsning

Åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Örebro län hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen av den nationella planen. I de fall en åtgärd samfinansieras och

därmed ingår i både länsplan och nationell plan ingår den även i miljökonsekvensbeskrivningen av länsplanen.

Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges invånare kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också vår fysiska omgivning och det ekosystem vi alla ingår i. Planalternativet har formellt sett ingen civilrättslig betydelse och är inget rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot pekar den ut vilka objekt som har politiskt beslutad finansiering och planeras att byggas och planen har därför en påverkan på enskilda.

Antaganden om nollalternativ

I den strategiska hållbarhetsbedömningen görs en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Detta förutsätter ett så kallat nollalternativ som ska fungera som referens att bedöma länsplanens effekter mot.

Den bedömning av påverkan som görs av enskilda objekt och åtgärds-kategorier i de olika planalternativen ska ses synonymt med riktningförändring. Positiv påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål, medan negativ påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från målen.

Den bedömning som görs av planen som helhet görs dock mot en tänkt utveckling enligt ”business as usual” i nollalternativet. Här antas att nollalternativet innebär att den politiska inriktning som finns i den gällande planen (2018–2029) gäller även i kommande planperiod (2022–2033), med andra ord att fördelningen mellan åtgärdsområden är densamma, men att de totala medlen för varje åtgärdsområde utökas i relation till den totala ökade planramen. Det innebär att till exempel en åtgärd med betydande negativ klimatpåverkan som finns med i nollalternativet men strukits i ett planalternativ påverkar den betydande miljöpåverkan från detta planalternativ positivt.

Bedömningskriterier och analysmetoder

Inom ramen för den strategiska hållbarhetsbedömningen av länsplan 2022–2033 bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i några utpekade fokusområden, sociala aspekter/miljöaspekter och bedömningskriterier. Dessa utgår från de styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget. Nedan presenteras de utpekade fokusområdena, de sociala aspekterna/miljöaspekterna och bedömningskriterierna närmare liksom de analysmetoder som använts i bedömningen av konsekvenser.

Som utgångspunkt för bedömningen samlas samtliga relevanta mål i en målhierarki. Det praktiska arbetet går sedan ut på att bryta ner de olika målen i fokusområden, aspekter och bedömningskriterier. Dessa finns sammanställda i Tabell 1 och Tabell 2. På så sätt skapas hela tiden en länk mellan den praktiska bedömningen av effekterna av en viss åtgärd eller åtgärdskategori och de övergripande målen. Fokusområden, aspekter och bedömningskriterier har diskuterats och utvecklats succesivt under bedömningsfasen; där vissa har tillkommit och andra har tagits bort under arbetets gång.

För namngivna objekt utgår bedömningen från tidigare utredningar, medan bedömningen av mindre åtgärder görs för respektive åtgärdsområde som helhet. Denna avgränsning görs eftersom åtgärdsområdena (potterna) anger en inriktning för den kommande planperioden, medan valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering. De objekt och åtgärdsområden som ingår i planen beskrivs närmare i Tabell 8.

Bedömningskriterier för miljökonsekvenser

Trafikverkets *Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet*, som togs fram 2012, pekar ut tre fokusområden för vilka transportererna har störst miljöpåverkan: klimat, hälsa och landskap. De kompletteras i denna bedömning av ett fjärde område, trafiksäkerhet, som är en del av hälsan enligt Agenda 2030 men lyfts fram separat i linje med hur trafiksäkerhet hanteras i det transportpolitiska hänsynsmålet. Fokusområdena är på så vis en nedbrytning av det transportpolitiska hänsynsmålet rörande miljö, hälsa och trafiksäkerhet.

Respektive fokusområde bryts ner i miljöaspekter som sorteras in under ett antal bedömningsområden. *Klimat* hanteras som ett enda område, *Hälsa* bryts ner i buller, fysisk aktivitet och luft, *Landskap* bryts ner i vatten, markhushållning, materiella resurser, landskap, biologisk mångfald och växt/djurliv (naturmiljö) samt kulturmiljö medan *Trafiksäkerhet* specificeras som dödade och allvarligt skadade.

Nedan visas de bedömningskriterier som används för att bedöma betydande miljöpåverkan inom fokusområdena klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet.

Tabell 1. Aspekter, fokusområden och bedömningskriterier för miljökonsekvenser.

Miljöaspekter	Fokusområde	Specificerade bedömningskriterier
Klimat	Klimat	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg
		Påverkan på energianvändning per fordonskilometer
		Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.
Buller	Hälsa	Antal personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller.

		<p>Antal exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena.</p> <p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet.</p>
Luft	Hälsa	<p>Påverkan på transport-systemets totala emissioner av kväveoxider (NO_x) och partiklar (PM10)</p> <p>Påverkan på halter av kvävedioxid (NO₂) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderingströskeln över-skrids.</p> <p>Antalet personer exponerade för halter över MKN.</p>
Fysisk aktivitet	Hälsa	<p>Fysisk aktivitet i transportsystemet</p> <p>Påverkan på möjligheten för barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre att på egen hand ta sig fram till sina målpunkter/aktiviteter.</p> <p>Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter</p>
Vatten	Landskap	<p>Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv</p> <p>Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt</p>
Mark	Landskap	<p>Betydelse för förorenade områden.</p> <p>Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar.</p> <p>Betydelse för bakgrundshalt metaller.</p> <p>Betydelse för skyddsvärda områden under byggnation och driftskede.</p>
Materiella tillgångar	Landskap	<p>Betydelse för areella näringar.</p> <p>Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.</p>
Landskap	Landskap	<p>Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende del-aspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.</p>
Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Landskap	<p>Betydelse för mortalitet</p> <p>Betydelse för barriärer</p> <p>Betydelse för störning</p> <p>Betydelse för förekomst av livsmiljöer</p> <p>Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden</p>
Kulturmiljö	Landskap	<p>Betydelse för utpekade värdeområden</p> <p>Betydelse för strukturomvandling</p> <p>Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljö värden respektive god</p>

		skötsel av dessa värden Betydelse för utradering
Dödade och allvarligt skadade	Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade motortrafikanter (inklusive MC, men ej mopeder)
		Dödade och allvarligt skadade GCM-trafikanter

Bedömningskriterier för sociala konsekvenser

För att beskriva transportinfrastrukturens sociala konsekvenser utgår bedömningen från de sociala aspekter som ingår i Region Kronobergs SKB-modell. Dessa aspekter presenteras närmare nedan. De sociala aspekterna tillhör i sin tur olika fokusområden. Relationen dem emellan syns i Tabell 2.

Sammanhållen

Sammanhållningen i regionen kan stärkas genom infrastrukturens möjlighet att skapa överbyggande möten mellan olika grupper av människor och därigenom stärka det sociala kapitalet i samhället. Överbryggande möten där kollektiv-, gång-, och cykelinfrastruktur inte bara ses som en transportmöjlighet utan också ett gemensamt rum och möjlighet att skapa och utveckla sociala relationer vilket gynnar både det sammanbindande och överbyggande sociala kapitalet. Det sociala kapitalet handlar om graden av tillit, både mellan olika grupper av människor samt mellan människor och samhällsinstitutioner. Om transportinfrastrukturen, och själva planeringsprocessen, bidrar till möten mellan individer från olika grupper i samhället och mellan olika grupper och olika samhällsinstitutioner, och därmed bidrar till ökad tillit, i så fall kan den utgöra ett viktigt bidrag till den sociala hållbarheten.¹³

Relevanta frågor att ställa sig är:

- Hur föreslagna åtgärdsinvesteringar fördelas på olika grupper av människor och
- Hur åtgärdernas tillgänglighetsförbättringar, men också försämringar i tillgänglighet, miljö och hälsa, i olika områden påverkar olika grupper av människor utifrån syftet att öka det sociala kapitalet.

För att underlätta en bedömning av aspekten inkluderande har tre index tagits fram som kartlägger geografiska områden utifrån socioekonomi, utländsk bakgrund och ohälsa och möjliggör en bedömning av huruvida en infrastrukturåtgärd gynnar ett mer utsatt geografiskt område. Se mer i avsnittet *Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband*.

¹³ Dymén, C., Wennberg, H., Mårtensson, M., & Lindkvist, C. (2020) Kollektivtrafik som investering i socialt kapital. K2 Outreach 2020:6

Winter, K. (2015) *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*

Region Skåne (2016) *Planera för människor. Social hållbarhet kopplat till fysisk planering*

Tillgänglig

Som underlag för bedömning av sociala konsekvenser rörande sociala aspekten *Tillgänglig* används de samlade effektbedömningarna där transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet Tillgänglighet ingår och analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning. Därutöver har egna bedömningar gjorts för tillgänglighet för äldre personer och för socioekonomiskt svaga områden. För socioekonomiskt svaga områden har ett socioekonomiskt index tagits fram, läs mer om detta under avsnittet *Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband*.

Hälsofrämjande

Sociala aspekten *hälsofrämjande* rör såväl det transportpolitiska hänsynsmålet som flera av de nationella miljö kvalitetsmålen och de folkhälsopolitiska målen. Att transportsystemet ska vara hälsofrämjande innebär att åtgärder ska gynna fysisk aktivitet och trafiksäkerhet. Det kan också innebära att transporternas negativa konsekvenser för olika grupper/områden ska minimeras.

Många studier påvisar vikten av fysisk aktivitet för ett friskt liv med god livskvalitet. Enligt de nationella folkhälsorekommendationerna bör vuxna röra på sig aktivt minst 150 minuter i veckan. Det minskar risken för flera av våra vanliga folkhälsosjukdomar, till exempel hjärt- och kärlsjukdomar, fetma, diabetes typ 2 och vissa typer av cancer. Barn behöver ännu mer fysisk aktivitet, cirka 60 minuter aktiv rörelse per dag¹⁴. Genom resan till och från skola, arbete eller andra ärenden kan hela, eller en del, av den dagliga fysiska aktiviteten uppnås om resan görs som fotgängare eller cyklist. Även resor med kollektivtrafik bidrar till fysisk aktivitet.

Trafiksäkerhet bedöms utifrån kriteriet döda och allvarligt skadade för både oskyddade trafikanter (gående, cyklist och/eller kollektivtrafikresenärer vid anslutningsresa till/från stationer/hållplatser) samt bilister där antalet döda och allvarligt skadade i trafiken minskar.

Inkluderande

Inkludering handlar om makt och delaktighet kopplat till regionala processer för transportplanering och beslutsfattande. I dessa processer innebär det en möjlighet att påverka sina egna livsvillkor och utvecklingen av samhället. Sett i ett samhälleligt perspektiv är det centralt att människor känner att de är delaktiga i samhället, annars uppstår utanförskap och känslor av maktlöshet. Brist på makt och möjligheter att påverka har ett starkt samband med ohälsa.

¹⁴ Folkhälsomyndigheten. (2011). *Rekommendationer för fysisk aktivitet*

Det finns skillnader i makt och delaktighet mellan olika grupper i samhället. Vissa grupper har lättare att göra sig hörda om något inte fungerar eller inför att nya beslut ska tas. Normen i transportplaneringen är att vara man, i arbetsför ålder, medelklass och vara född i Sverige. Denna grupp har stor makt över transportplaneringen. Grupper som har sämre förutsättningar att påverka transportplaneringen är bland annat barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomisk svaga grupper och personer bosatta utanför större tätorter. Äldres delaktighet i samhället minskar generellt med ålder. Detta ger en obalans i hur makt fördelas och vilka som känner sig delaktiga.

Förutsättningar för ökad delaktighet kan ges genom att offentliga förvaltningar, myndigheter, organisationer etc. gör sina beslutsprocesser mer transparenta och bjuder in till samtal och dialog. Känslan av att vara delaktig och ha makt över sitt liv kan också uppstå i det mellanmännsliga i vardagen.

För att underlätta bedömningen av aspekten inkluderande har tre index tagits fram som kartlägger geografiska områden utifrån socioekonomi, utländsk bakgrund och ohälsa och möjliggör en bedömning av huruvida en infrastrukturåtgärd gynnar ett mer utsatt geografiskt område. Se mer i avsnittet *Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband*.

Tabell 2: Aspekter, fokusområden och bedömningskriterier för sociala konsekvenser.

Sociala aspekter	Fokusområde	Specificerade bedömningskriterier
Sammanhållningen	Jämlikhet	Sammanhållningen i regionen och möjlighet att stärka det sociala kapitalet för olika socioekonomiska grupper (inklusive etnicitet). Åtgärden bidrar till att skapa möten och samspel mellan olika socioekonomiska grupper i regionen.
Tillgänglig	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet Trygghet Bekvämlighet
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet Kvalitet
	Tillgänglighet regionalt	Pendling till lokal och regional arbetsmarknad Tillgänglighet i större städer Tillgänglighet till knutpunkter
	Jämställdhet	Lika möjlighet att utforma sina liv. Åtgärden påverkar tillgängligheten för kvinnor i regionen, till exempel berör kvinnliga arbetsplatser och andra målpunkter, utifrån kvinnors transportefterfrågan.

	Personer med funktionsnedsättning	Åtgärden påverkar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning utifrån olika dessa personers behov av hinderfria trafikmiljöer och transportsystem.
	Barnperspektiv	Åtgärden påverkar barns möjlighet till självständig och säker mobilitet utifrån barns förutsättningar och värderingar.
	Äldreperspektiv	Åtgärden påverkar äldre personers möjligheter att använda transportsystemet och påverkar äldres mobilitet utifrån gruppens behov och förutsättningar.
	Jämlikhet	Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet i regionen för socioekonomiskt svaga områden (eller områden med höga ohälsotal eller hög andel utlandsfödda).
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel) Kollektivtrafikens relativa attraktivitet. Påverkan på möjligheten för barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre att på egen hand ta sig fram till sina målpunkter/aktiviteter. Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Åtgärdens påverkan på fysisk aktivitet, det vill säga om åtgärden gynnar/missgynnar gång, cykel och/eller kollektivtrafik.
	Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade motortrafikanter (inklusive MC, men ej mopedister) Dödade och allvarligt skadade GCM-trafficanter
Inkluderande	Jämlikhet	Inkluderingen av olika socioekonomiska grupper i arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken som ska medverka till ett jämlikt samhälle. Åtgärden berör direkt socioekonomiskt svaga områden (eller områden med höga ohälsotal eller områden med hög andel utlandsfödda) eller fångar på andra sätt direkt nämnda gruppers förutsättningar och värderingar.

Analysmetoder och effektsamband

Samlade effektbedömningar

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i nationell transportplan och i länsplanerna. De samlade effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas momentärt) liksom påverkan på trafiksäkerhet och emissioner, en fördelningsanalys, samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen. I de fall en Samlad effektbedömning har funnits har denna legat till grund för bedömningen av ett specifikt namngivet objekt.

I den samhällsekonomiska analysen redovisas emissioner av CO₂-ekvivalenter, partiklar, NO_x samt en samhällsekonomisk värdering av emissionerna.¹⁵ Detta har dock endast bedömts för de namngivna objekten vilka utgör cirka hälften av planens investeringsmedel. Samhällsekonomiska bedömningar från Trafikverket saknas avseende åtgärder inom åtgärdsområden (åtgärder mindre än 50 Mkr). Erfarenheter visar att åtgärder inom dessa kategorier har en positiv påverkan på klimat och luft och det är därför missvisande att sammanställa enbart de namngivna objektens effekter.

De samlade effektbedömningarna är även en värdefull hjälp i den sociala konsekvensbedömningen. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord kan det konstateras att de samlade effektbedömningarna i viss grad belyser sociala konsekvenser.

Antaganden om effektsamband

Med undantag för namngivna objekt där en samlad effektbedömning finns tillgänglig har en egen översiktlig expertbedömning avseende varje åtgärdskategori betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser genomförts. I några fall har bedömningarna i de samlade effektbedömningarna justerats då bedömningen inte stämt överens med aktuell kunskap om effektsamband.

Klimat

Trafikverket konstaterar i Inriktningsunderlaget till transportinfrastrukturplaneringen för 2022–2030 att utsläppen från inrikes transporter kan minskas på tre sätt:

- energieffektivare och elektrifierade fordon och farkoster
- förnybara drivmedel och el i stället för fossila drivmedel
- minskad fossildriven trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle.

¹⁵ Den samhällsekonomiska analysen baseras på trafikutvecklingstal enligt Trafikverkets basprognoser.

Trafikverket konstaterar att ”de största och snabbaste bidragen till att nå klimatmålen bedöms komma från elektrifiering och förnybara drivmedel”, men konstaterar också att ”infrastruktursatsningar bör bidra till eller passa in i ett transporteffektivt samhälle”, vilket kan definieras som ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.¹⁶

Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan i *bruksskedet* av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik eller med gång- och cykel.

Vid anläggning av ny infrastruktur fås alltid en påverkan av klimatet genom den energi som går åt för själva *byggandet och vid framställning av byggmaterial*. Detta gäller all anläggning av ny infrastruktur inklusive den av för järnvägar och gång- och cykelvägar. I en framtid där en högre andel av fordonsflottan drivs med förnybara drivmedel, kommer klimatpåverkan från anläggningen av infrastruktur att stå för en större del av transportsystemets klimatpåverkan. Referensramen som olika objekt och åtgärdsområden bedöms mot kommer med största sannolikhet att förändras under planperioden. Olika objekt och åtgärdsområden har en effekt på samhället som sträcker sig långt fram i tiden.

Den *relativa attraktiviteten* mellan olika färdssätt är en ett kriterium för att bedöma betydande miljöpåverkan inom flera olika områden. En ökad relativ attraktivitet för biltrafik innebär med stor sannolikhet inducerad trafik, minskad transportsnålhet, ökat bilresande på bekostnad av resor med gång, cykel och kollektivtrafik och därmed negativ påverkan på klimat och fysisk aktivitet. Sambanden är de motsatta om en åtgärd bidrar till en förbättrad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

Hälsa

För bedömning av påverkan på luft görs en uppskattad ökning eller minskning av transporter på gator som berörs av miljökvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med hälsofarlig luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft.

¹⁶ Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

Åtgärder som bidrar till en ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter på fysisk aktivitet. Om en åtgärd bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har den också en positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel.

Landskap

Landskapseffekter är svåra att bedöma på en övergripande nivå. De bedömningar som gjorts för landskap är i första hand för de namngivna objekten för vilka samlade effektbedömningar har gjorts. I övriga fall då objekten har en geografisk bestämd plats har bedömningar gjorts utifrån granskning av var skyddade områden ligger.

Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan gällande markhushållning, barriärer och intrång (naturmiljö) och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Därför har de objekt som skapar denna typ av påverkan tydligt lyfts fram i bedömningen. Även utbyggnad till mittseparerade vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter.

Huruvida infrastrukturen påverkar värdeområden (som ska bedömas enligt 7 kap MB) för natur- och kulturmiljö samt vattenskyddsområden har bedömts utifrån typ av åtgärd och närhet till skyddat område. Detta gäller även för aspekten Störning av livsmiljöer och habitat för olika arter, vilken dock är komplext och i hög grad beroende av lokala förutsättningar. Denna typ av påverkan bör vidare bedömas i samband med andra planeringsskeden, åtgärdsvalsstudie eller väg- och järnvägsplan.

Sociala konsekvenser

I sociala nyttobedömningar av transportinvesteringar är det utfallet av åtgärder på den sociala hållbarheten som brukar kallas ”sociala nyttor”. Det finns ett behov av ökad kunskap om hur sociala nyttor och onyttor kan bedömas, kvalitativt och/eller kvantitativt. I Trafikverkets arbete med social hållbarhet konstateras kunskapsluckor om kopplingen mellan social hållbarhet och transport, speciellt effektsamband.

Många studier har undersökt olika gruppers behov, förutsättningar, värderingar, preferenser, beteenden med mera i förhållande till transportsystemet. Det finns många relevanta studier som är användbara för olika effektantaganden i nyttobedömningar, men dock är det få som studerat effekter av åtgärder.¹⁷

Studier om effekter av transportåtgärder kan vara av olika slag. Det kan vara före- och efterstudier eller andra longitudinella studier för att finna kausala samband mellan

¹⁷ Wennberg, H., Mårtensson, M., Dahlholm, O., & Dymén, C (2020) Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband. Trafikverket 2020:240

åtgärd och effekt. Dessa är dock sällsynta i transportlitteraturen. De allra flesta studier är så kallade tvärsnittsstudier som vid ett tillfälle gör jämförelser mellan grupper med/utan åtgärd eller som med retrospektiva frågor vill uttala sig om effekt av en åtgärd. Dessa studier kan variera i omfattning, karaktär och kvalitet, och det kan vara svårt att dra en skarp gräns mellan vad som är en studie om effektsamband och vad som inte är det. En viss kvalitetskontroll av studierna har gjorts innan de lagts in i listan, men det har legat utanför ramarna för den här sammanställningen att göra en mer djuplodande kvalitetsbedömning av respektive studie.¹⁸

¹⁸ Wennberg, H., Mårtensson, M., Dahlholm, O., & Dymén, C (2020) Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband. Trafikverket 2020:240

Nulägesbeskrivning

Nedan beskrivs nuläget i länet vad gäller sammanhållning, hälsofrämjande, inkludering och tillgänglighet, samt klimat, miljö, landskap och trafiksäkerhet. Nulägesbeskrivningen är baserad på olika regionala styrande dokument, till exempel regionala utvecklingsstrategin, folkhälsostrategin, regionala systemanalyser, nuvarande läns-transportplan, regionala trafikförsörjningsprogrammet, regionala cykelstrategin och andra regionala dokument med relevans för hållbarhetsbedömningen av läns-transportplanen. Syftet med nulägesbeskrivningen är att skapa en bas utifrån vilken planen bedöms.

Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband

För att beskriva de socioekonomiska förutsättningarna i Örebro län skapas tre index som är geografiskt avgränsade i SCB:s så kallade Demografiska statistikområden (DeSO områden).¹⁹ De tre indexen är:

- Socioekonomiskt index
- Diversitetsindex
- Ohälsotal

Socioekonomiskt index

Det socioekonomiska indexet är baserat på tre faktorer – andel förvärvsarbete, andel utan gymnasial utbildning och andel hushåll med ekonomiskt bistånd. Varje område på DeSO-nivå tilldelas poäng inom varje faktor enligt Tabell 3.

Tabell 3 Socioekonomiskt index

Socioekonomiskt index	3 poäng	2 poäng	1 poäng
Arbete	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med störst andel förvärvsarbete	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel förvärvsarbete	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med minst andel förvärvsarbete
Utbildning	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med störst andel invånare med gymnasial examen	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel invånare med gymnasial examen	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med minst andel invånare med gymnasial examen
Ekonomiskt bistånd	Området tillhör de 20 % av områdena i	Området tillhör inte något av områdena	Området tillhör de 20 % av områdena i

¹⁹ DeSO delar in Sverige i 5 984 områden som vid starten har mellan 700 och 2 700 invånare. Indelningen tar hänsyn till de geografiska förutsättningarna så att gränserna, i möjligaste mån, följer exempelvis gator, vattendrag och järnvägar. Viktiga byggstenar som använts för att skapa DeSO är tätorter och valdistrikt.

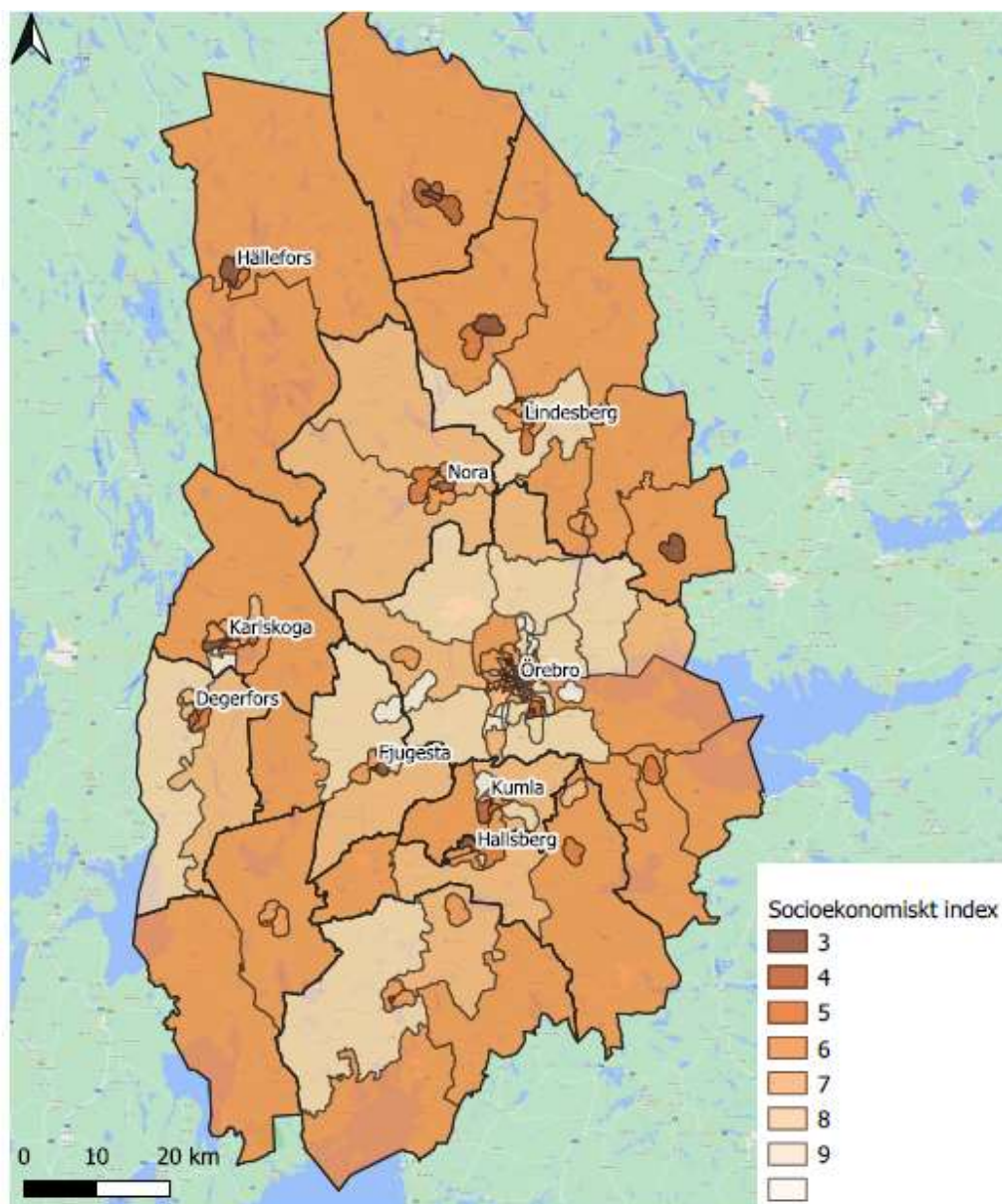
stånd	Örebro län med minst andel hushåll med ekonomiskt bistånd	med störst eller minst andel hushåll med ekonomiskt bistånd	Örebro län med störst andel hushåll med ekonomiskt bistånd
-------	---	---	--

Områdenas sammanvägda socioekonomiska index erhålls genom att summera poängen inom de tre faktorerna. Indexet kommer att variera mellan 3 och 9, där ett högt värde innebär att området i jämförelse med övriga delar av Örebro län har hög sysselsättningsgrad, hög utbildningsnivå och liten andel hushåll med ekonomiskt bistånd, medan ett lågt värde innebär det motsatta. I **Fel! Hittar inte referenskölla.** visas hur många och hur stor andel av områdena i Örebro län som kategoriseras inom de olika poängnivåerna, samt hur stor andel av regionens befolkning som är bosatt i ett område som kategoriserats inom det aktuella indexet.

Tabell 4 Fördelningen av socioekonomiskt index i Örebro län.

Poäng	Antal DeSO-områden	Andel av alla DeSO-områden i Örebro län	Andel av befolkningen i Örebro län som är bosatt i dessa områden
3	24	13%	14%
4	9	5%	5%
5	15	8%	9%
6	72	40%	38%
7	27	15%	15%
8	21	12%	12%
9	12	7%	7%

I Figur 3 visas var områdena inom de olika poängnivåerna är lokaliserade. Av figuren framgår att andelen av befolkningen som bor i ett område med relativt högt index (>6 poäng) är större än andelen av befolkningen som bor i ett område med relativt lågt index (<6 poäng). Områden med mycket högt socioekonomiskt index (8–9 poäng) återfinns mer utanför tätorter och på landsbygderna vid Örebro, Askersund, Kumla och Degerfors. Merparten av områden med relativt lågt index (3–4 poäng) återfinns utspridd över de större tätorterna.

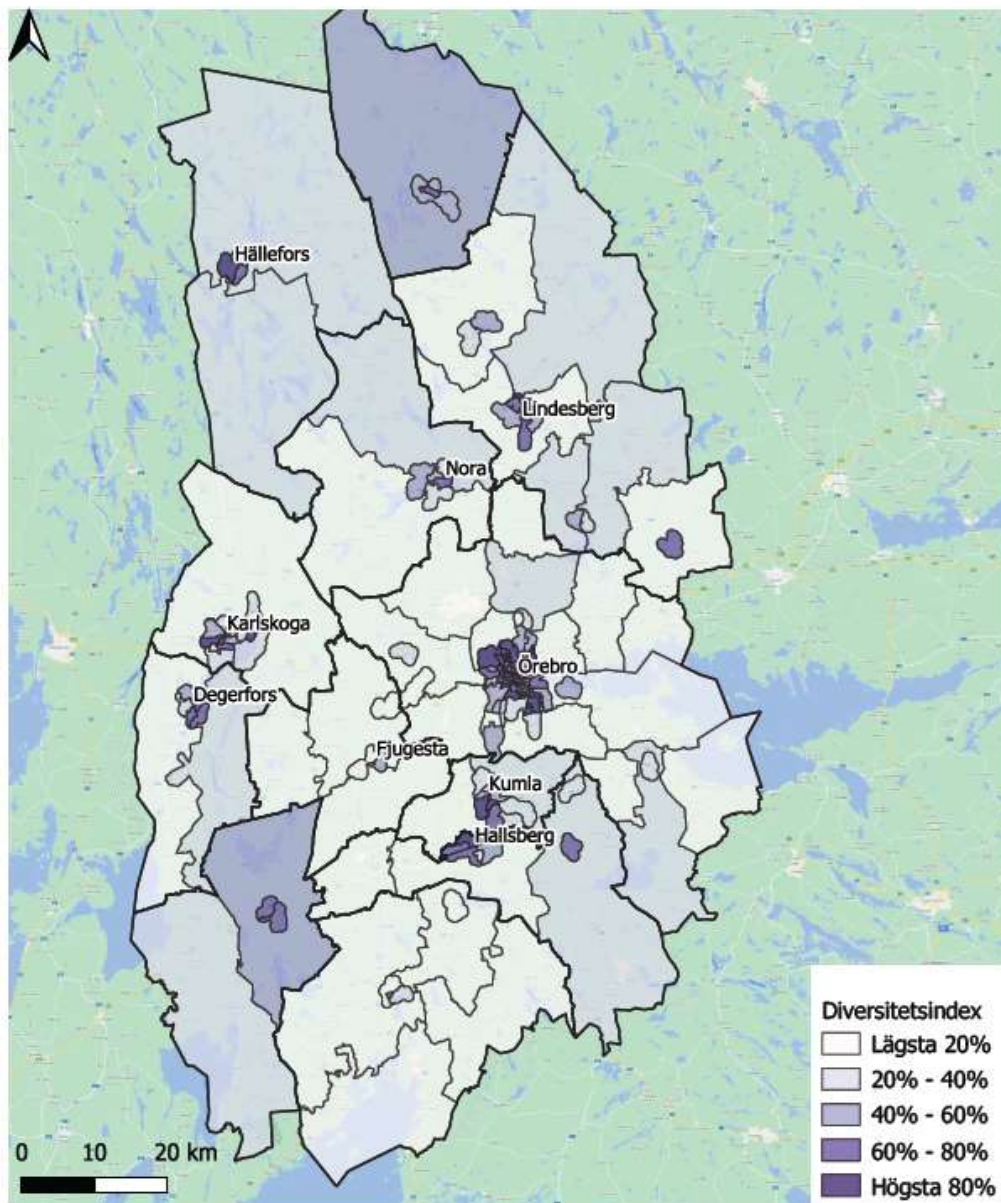


Figur 3 Geografisk fördelning av socioekonomiskt index i Örebro län.

Diversitetsindex

Diversitetsindex är baserat på hur stor andel av befolkningen inom ett område som är utlandsfödd och hur många nationaliteter som finns representerade inom området. Ett högt diversitetsindex behöver inte innebära en större risk för utsatthet och utanförskap, däremot kan det vara en faktor som medför ökad risk i områden som samtidigt uppvisar hög socioekonomisk utsatthet (högt socioekonomiskt index). Diversitetsindex beräknas genom att multiplicera andelen utlandsfödda med antalet nationaliteter i ett område och sedan dividera produkten med länsmedelvärdet.

I Figur 4 nedan har alla regionens DeSO-områden delats in i 20-percentiler utifrån diversitetsindexet. Av kartbilden framgår att områden med högt diversitetsindex främst återfinns i de större tätorterna, främst i Örebro och andra större tätorter.

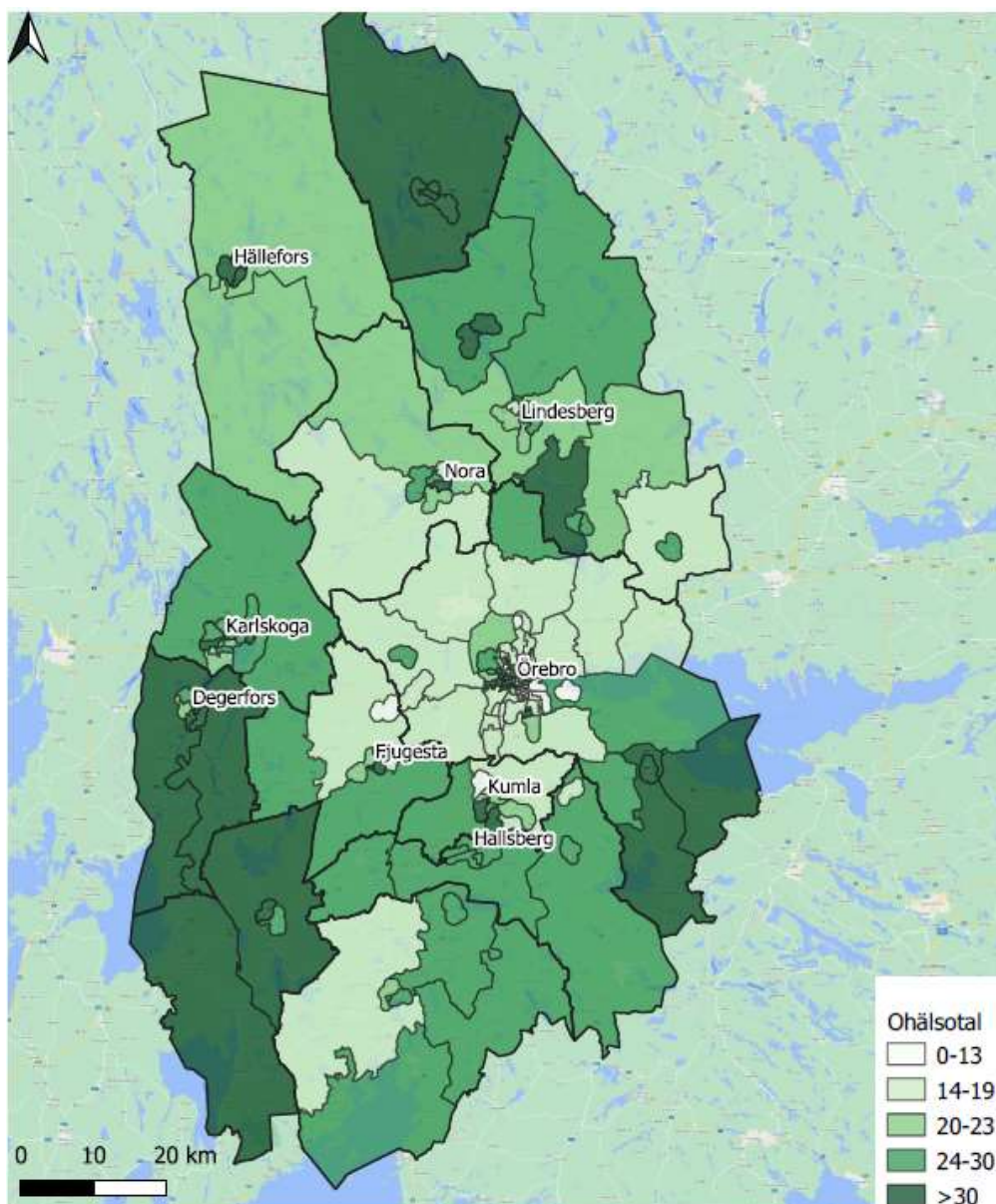


Figur 4 Geografisk fördelning av diversitetsindex i Örebro län.

Ohälsotal

Ohälsotal innebär genomsnittligt antal utbetalda dagar med sjukpenning²⁰ per invånare inom ett DeSO-område. I Figur 5 nedan har alla DeSO-områden i Örebro län delats in i 20-percentiler utifrån ohälsotalet. Av figuren framgår att områden med stort ohälsotal (fler än 31 sjukdagar per invånare och år) återfinns i de större tätorterna, samt i mer glesbefolkade områden i länets sydöstra, sydvästra och norra delen.

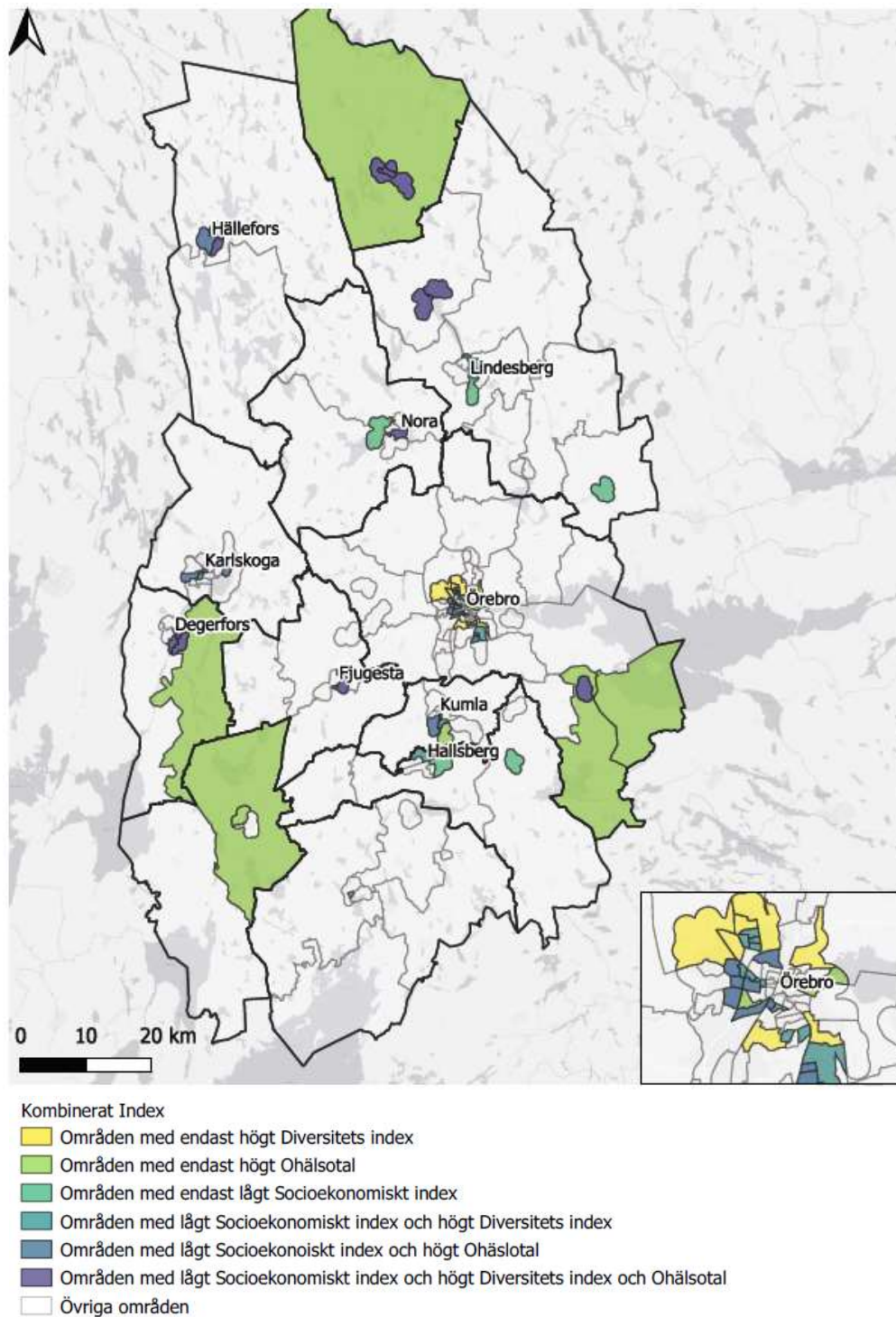
²⁰ Inkl. arbetsskadesjukpenning, rehabiliteringspenning, aktivitets- och sjukersättning från socialförsäkringen



Figur 5 Geografisk fördelning av ohälsotal i Örebro län.

Områden med förhöjd risk för utsatthet och utanförskap

I Figur 6 nedan visas de områden i Örebro län som har förhållandevis låg socioekonomisk status och dessutom högt ohälsotal och/eller högt diversitetstal. I dessa områden finns således förhöjd risk för utsatthet och utanförskap. Värt att notera är att de allra flesta områdena återfinns i eller mycket nära regionens större tätorter. Områden med lågt socioekonomiskt index, högt diversitetsindex och högt ohälsotal återfinns i flera av de större tätorterna, men det är i Örebro och Karlskoga som det finns fler än ett område med höga värden i alla tre indexen.



Figur 6 Områden med förhöjd risk för utsatthet och utanförskap i Örebro län.

Jämlikhet och inkludering

En rättvis fördelning av alla typer av resurser är grunden för ett hållbart samhälle.

Region Örebro's *Nulägesanalys av Agenda 2030* betonar globala målens ledord

”Leave No One Behind” och mål 10 betonar vikten av att verka för just detta. Allas

lika rättigheter och möjligheter oberoende av faktorer som till exempel kön, etnicitet, religion eller funktionsvariation är grundstenar som ett jämlikt samhälle bygger på.

Enligt nulägesanalysen som togs fram 2019 är andelen invånare som saknar tillit till andra ligger på ungefär samma nivå i riket som i Örebro län, 29 procent i Örebro län och 28 procent i riket. Nivån har varit stabil över tid. Även inkomstskillnaderna, här mätt med ginikoefficienten,²¹ har varit stabil under 2010-talet i både Örebro län och i riket. Inkomstskillnaderna är inte lika stora i Örebro län som i riket.

För att även fånga upp rättigheter och möjligheter för personer med funktionsnedsättning mäts här andelen av brukarna inom daglig LSS-verksamhet som upplever att de själva får bestämma över saker som är viktiga. I Örebro län var det år 2018 75,7 procent av kvinnorna och 64,8 procent av männen som ansåg att de fick bestämma över saker som är viktiga. Framför allt är andelen lägre bland männen i Örebro län i jämförelse med riket. Skillnaderna mellan könen är små i Sverige som helhet.

Tillgänglighet och resande i vardagsliv och räckvidd

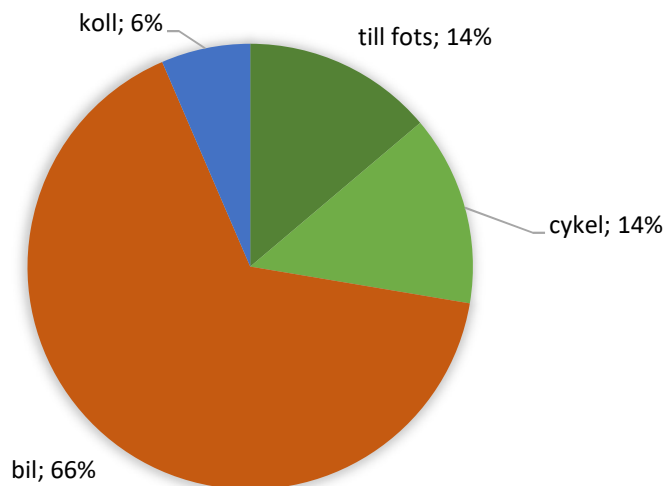
Nedan presenteras hur tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar ser ut i regionen generellt och för olika grupper. Informationen har hämtats från olika regionala dokument. Regionens underlag har också kompletterats med kunskap från andra studier, se exempel på sådana studier i en sammanställning av effekter och effektsamband för sociala nyttor som Trivector tagit fram för Trafikverket.²²

Resande och mobilitetsförutsättningar

Den nationella resvaneundersökningen 2019 och uttag av data för Region Örebro används för att ge en översiktlig bild över regionens resande. Det ska noteras att data kan ha varit påverkat av förändrade resvanor under pandemin. Färdmedelsfördelningen för länsinvånarnas resor visas i Figur 7. Bilen används vid 66 % av de resor som länsinvånarna gör, man går vid 14 procent av resorna och cyklar vid 14 procent av resorna. Kollektivtrafiken används vid 6 procent av resorna.

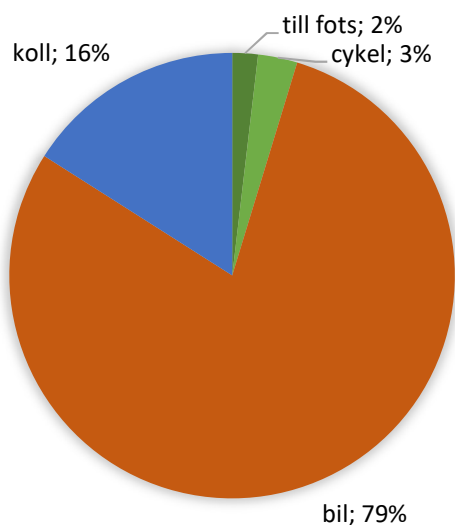
²¹ Ginikoefficienten är ett ekonomiskt mått på ojämlikhet

²² Trafikverket Publikation 2020:240. Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband.



Figur 7. Färdmedelsfördelning för länsinvånarnas resor. Källa: Trivectors bearbetning av den nationella resvaneundersökningen RES2019-2020.

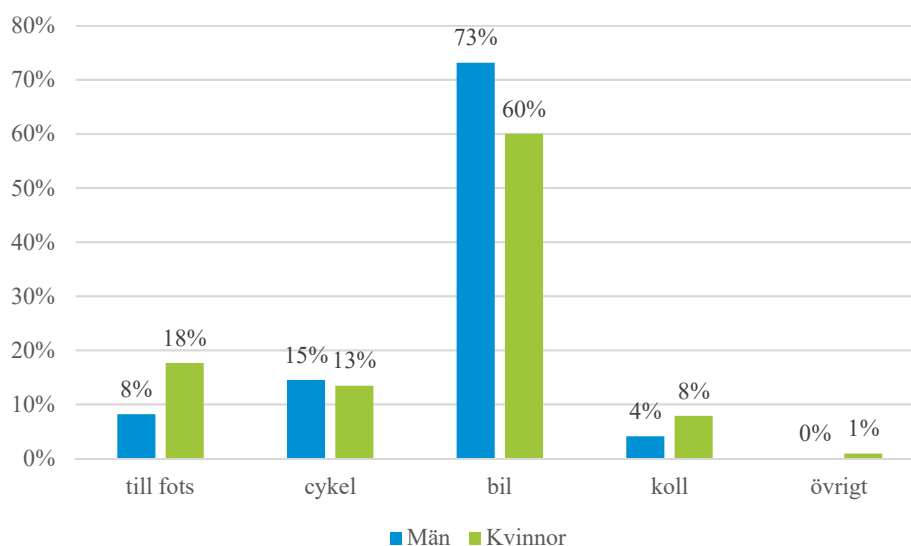
I Figur 8 visas i stället fördelning på resta kilometer med olika färdmedel. Eftersom resorna till fots och med cykel är relativt korta minskar deras andel då vid jämförelse mot ovan och i stället ökar andelen med kollektivtrafiken och övriga färdmedel där bland annat flygresor ingår.



Figur 8. Fördelning på resta kilometer med olika färdmedel för länsinvånarnas resor. Källa: Trivectors bearbetning av den nationella resvaneundersökningen RES2019-2020.

Kvinnor och män

Färdmedelsfördelningen för länsinvånarnas resor uppdelat på män och kvinnor visas i Figur 9. Kvinnors och mäns resande är snarlikt, men kvinnor åker något mindre bil till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.



Figur 9. Färdmedelsfördelning för invånarnas resor uppdelat på kön. Källa: Trivectors bearbetning av den nationella resvaneundersökningen RES2019-2020.

Det är många studier, på nationell nivå och i regioner, som konstaterar att kvinnor och män har olika resvanor. Kvinnor och män gör ungefär lika många resor per dag, men män reser längre, framför allt med bil, för alla typer av ärenden. Kvinnor vistas i betydligt större utsträckning i trafiken som gående, medan män cyklar något mer och då även längre sträckor. På nationell nivå är ungefär sex av tio av kollektivtrafikresenärer kvinnor, men den totala genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är densamma för män och kvinnor eftersom män reser längre sträckor. Baserat på tidigare studier kan man säga att kvinnor och män (som grupper betraktade) reser olika och har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken.

Ålder

För barns självständiga mobilitet är förutsättningarna att gå, cykla och åka kollektivtrafik på ett säkert och tryggt sätt avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar. Skjutsandet innebär även att barnen går miste om de möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet annars innebär.

Region Örebro Regional Utvecklingsstrategi (RUS) påpekar att det är framför allt unga människor – 20 år och yngre – som reser på ett hållbart sätt. Därefter ökar bilanvändandet kraftigt med stigande ålder, på bekostnad av både kollektivtrafik, gång och cykel. Även om bilen är det dominerande färdmedlet även hos äldre, blir gå och kollektivtrafik blir allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. Många studier om äldre handlar om tillgänglighet i närmiljön i form av

fysiska hinder och drift och underhåll som förebygger fallolyckor bland äldre. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar också resandet och mobilitetsförutsättningarna. Det finns studier som pekar på att låginkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. En väl fungerande kollektivtrafik är viktigt för delaktighet och integrering i samhället. För resenärer med begränsade ekonomiska resurser kan både enkel- och månadsbiljetter i kollektivtrafiken vara dyra att köpa. För de som arbetar kvällar, nätter och helger med flexibla arbetstider, och för de som arbetar på avsidade belägna arbetsplatser, kan pendling med kollektivtrafiken utgöra en utmaning.

Etnicitet

Det finns en del tidigare studier om erfarenheter och förutsättningar hos personer födda utanför Sverige som kan används som underlag för hållbarhetsbedömningen. Många sådana studier fokuserar på socialt utsatta områden där socioekonomi och etnicitet blir förstärkande faktorer när man talar om utanförskap och segregation. Till exempel är utlandsfödda mer beroende av en fungerande kollektivtrafik, då både körkorts- och bilinnehav är lägre i denna grupp. Kollektivtrafiken bör också gå oftare på sena kvällar och tidiga morgnar för att svara mot resbehov som hos en grupp som oftare arbetar på obekväma arbetstider jämfört med inrikes födda personer. Utlandsfödda gör generellt färre resor än personer födda i Sverige vilket delvis kan förklaras av lägre körkorts- och fordonsinnehav. Det lägre körkorts- och fordonsinnehavet är särskilt tydligt bland utlandsfödda kvinnor med låg utbildningsnivå.

Funktionsnedsättning

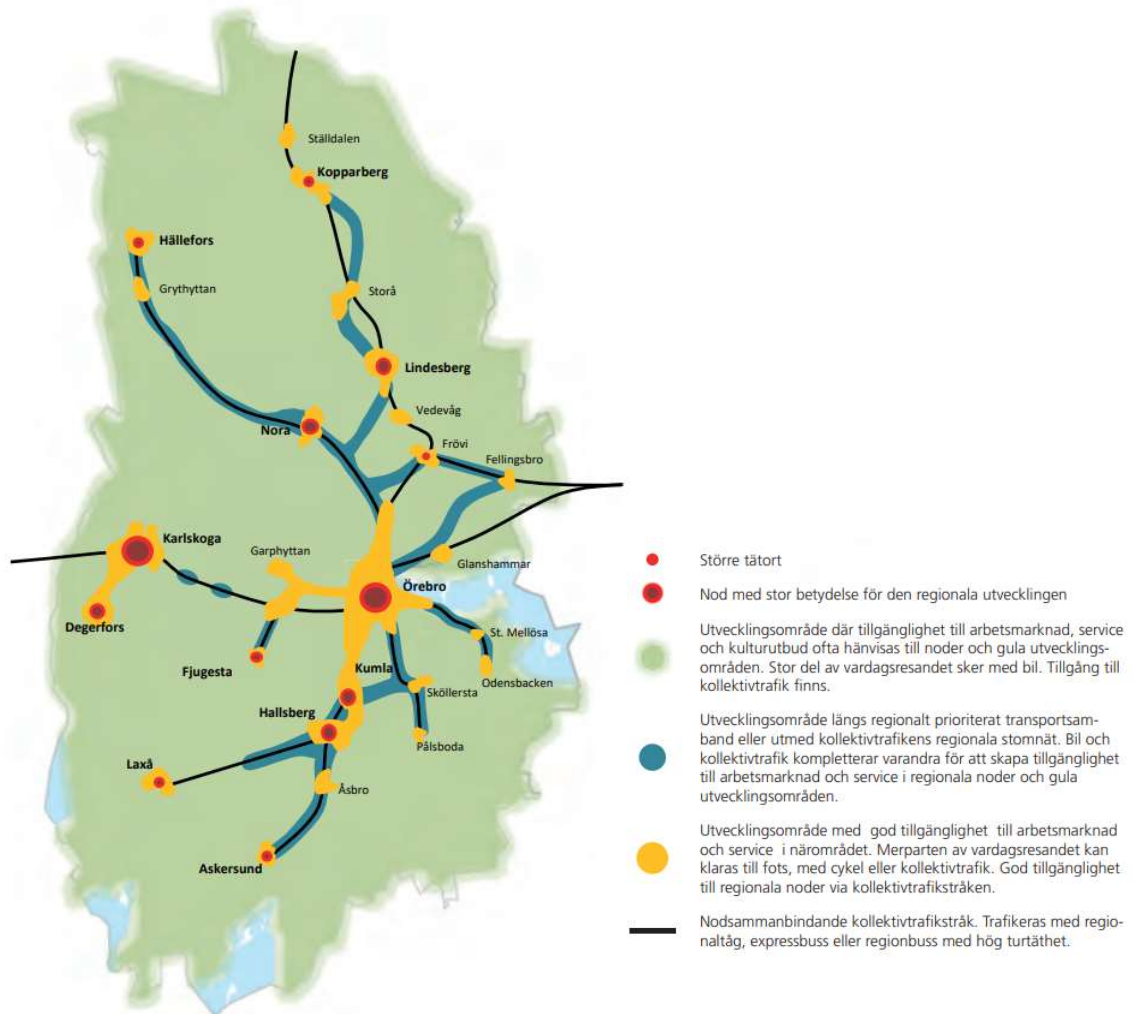
Personer med funktionsnedsättningar reser mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättningar är tillgängligheten i kollektivtrafiken och trafikmiljöer avgörande för mobiliteten, det vill säga att kollektivtrafiken och trafikmiljöer utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns. Behoven ser lite olika ut beroende typ av funktionsnedsättning, till exempel om det handlar om nedsatt rörlighet, syn, hörsel eller kognitiv funktionsförmåga.

Stad/land

Resandet och mobilitetsförutsättningarna skiljer sig också åt mellan människor som bor i städer och som bor på landsbygder. Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har högre biltransportarbete per person, även om resandet i stads- och landsbygdskommuner kanske skiljer sig mindre än vad man skulle kunna tro.

Befolkningarna reser lika ofta och gör ungefär lika många resor per dag. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygd. Bil är det vanligaste färdskapet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används av invånarna i landsbygdskommunerna i betydligt större utsträckning än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Bilresorna görs i ungefär samma syfte i landsbygderna som i städerna. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.

Kartläggningen av pendlingsmönster enligt regionala trafikförsörjningsprogrammet visar att de största pendlingsströmmarna sker radiellt mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i länet. I stråken Örebro–Karlskoga, Hallsberg–Kumla–Örebro samt Örebro–Lindesberg finns ett dubbelriktat pendlande, vilket skapa underlag för en bättre kostnadstäckning för kollektivtrafiken. Dock bidrar detta till minskande utbud av service och kollektivtrafik vid mindre orter. Enligt RUS ska framtida byggandet av bostäder och arbetsplatser längs viktiga korridorer och mindre orter ha stor betydelse för den regionala tillgången till arbetskraft och jobbmöjligheter, samt för hur vi kan ta del av vardaglig service och hur vi reser till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Ser kartan av utvecklingsområden i Figur 10.



Figur 10 Kartan över utvecklingsområden enligt Region Örebro Regional utvecklingsstrategi 2018.

Tillgänglighet

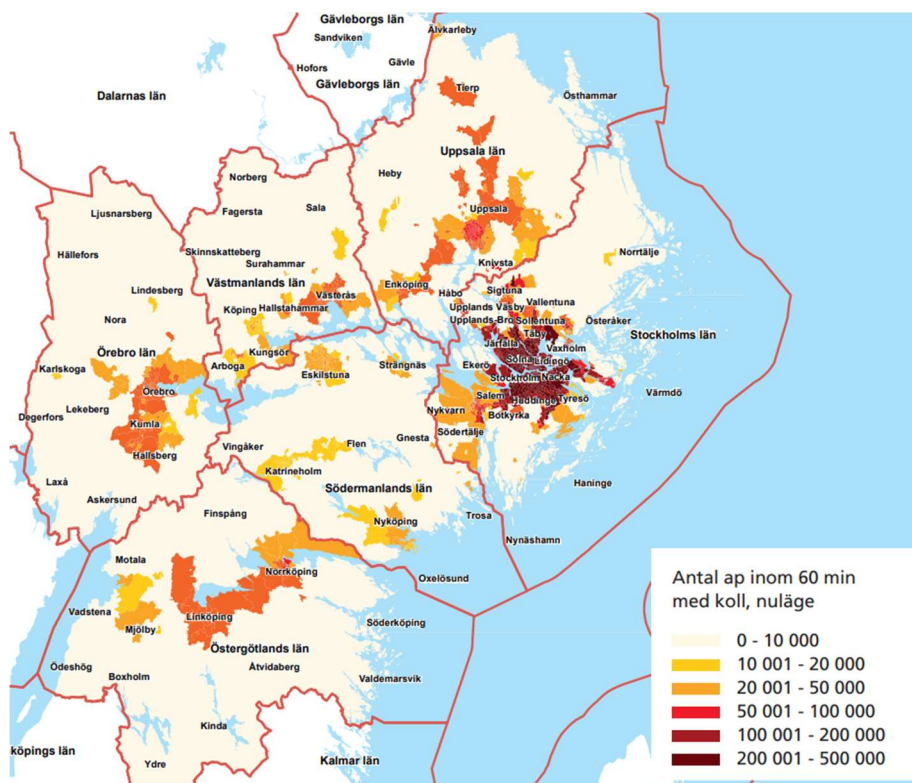
Enligt regionala trafikförsörjningsprogrammet finns det en god tillgänglighet till kollektivtrafik i Örebro län, främst om man ser till kollektivtrafikens yttäckning. Över 90 procent av länets invånare har tillgång till en kollektivtrafik med minst fem avgångar per dygn.

Tillgänglighet till arbete, utbildning och andra målpunkter i regionen

Det betonas i den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälardalenregionen att Stockholms län och övriga Mälardalenregionen endast är en delvis sammanlänkad bostads, studie- och arbetsmarknadsregion, och att Stockholms pendlingsregion, förutom Stockholms län, omfattar bland annat Örebro län. Skillnaderna i förutsättningar är emellertid betydande, och grundar sig i både socioekonomiska skillnader och avståndsfaktorer. Pendlingsmönster påverkas av kön, utbildningsnivå och inkomst, där män pendlar längre än kvinnor och oftare med bil, och högt utbildade och höginkomst-

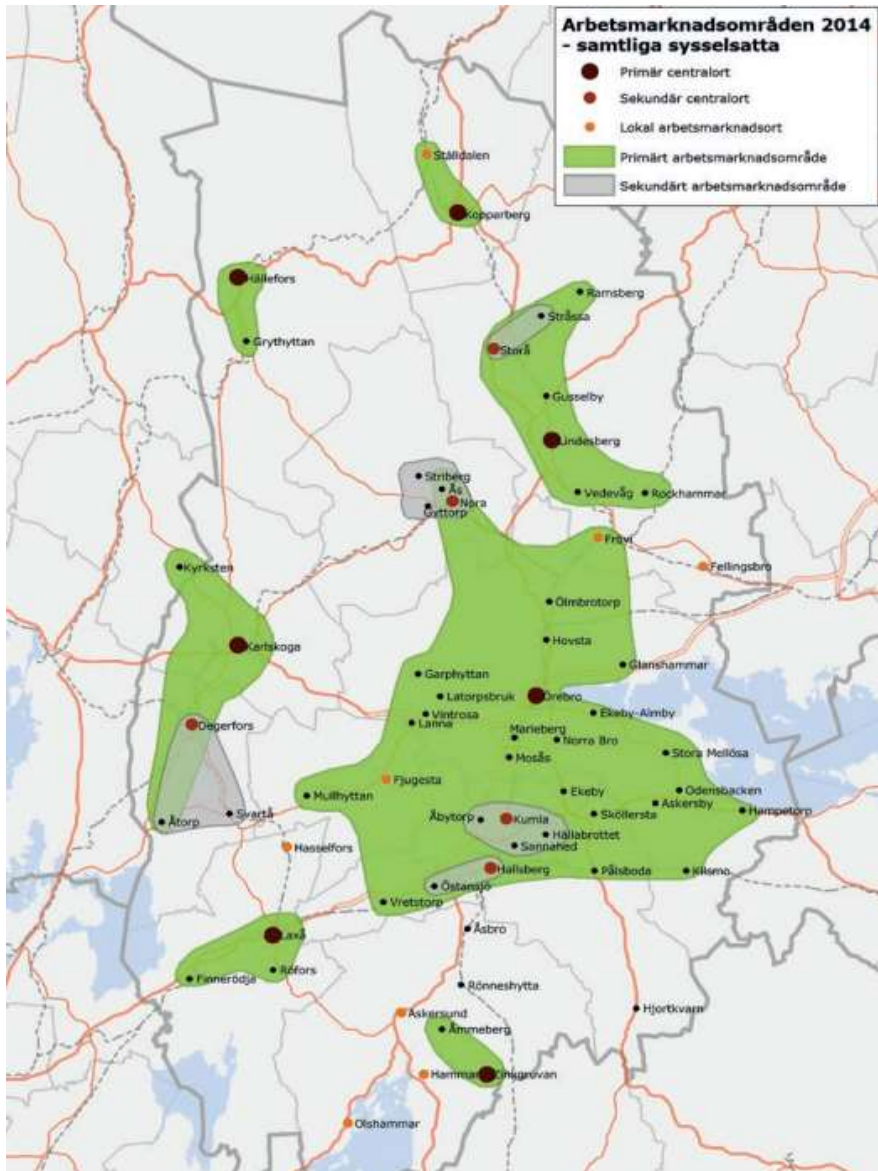
tagare pendlar längre än de med lägre utbildning och inkomst. Därtill betonas att bostadsbyggandet inte utvecklas i takt med befolkningstillväxten, vilket leder till trångboddhet särskilt för nyanlända.

Enligt den tillgänglighetsanalys som gjorts i den storregionala systemanalysen finns det i nuläget god tillgänglighet till arbetsmarknaden med kollektivtrafik kring järnvägsstationer och hållplatser. Tillgängligheten utanför de stora kollektivtrafikstråken är emellertid betydligt sämre och bilberoendet större. Tillgängligheten till arbete korrelerar även i hög grad med tillgänglighet till andra viktiga samhällsfunktioner i form av sjukhus, högre utbildning, handel, kultur och nöjen, som således till stor del följer samma mönster. Tillgänglighet till arbetsplatser med kollektivtrafik illustreras i Figur 11.



Figur 11. Tillgänglighet till arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik. Källa: En bättre sits (2020).

Dessa resultatet stämmer med trenden som visas i regionala trafikförsörjningsprogrammet från analysen av arbetsmarknadsområden 2014 där de flesta arbetsmarknadsområden samlas vid större orter med regionaltågsstationer som till exempel Örebro, Kumla, Hallsberg och Karlskoga, se Figur 12.



Figur 12 Karta över arbetsmarknadsområden 2014. Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016.

Tillgänglighet ur ett funktionshinderperspektiv

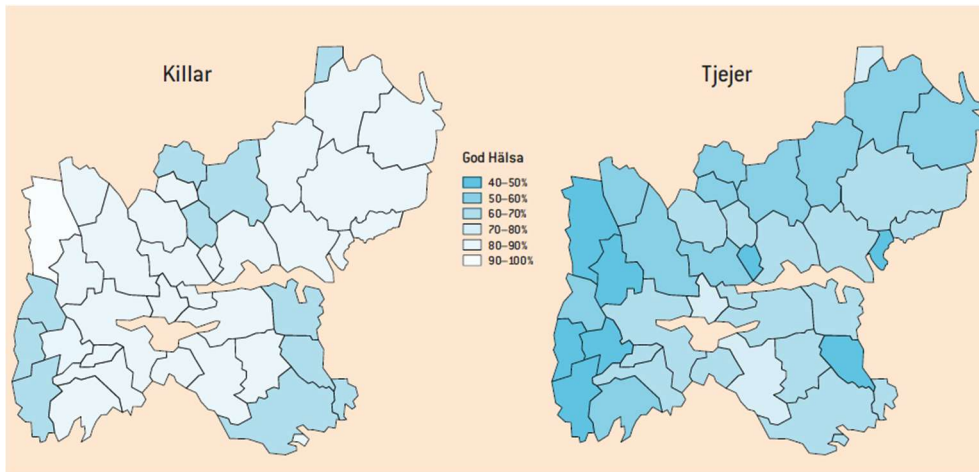
Enligt regionala trafikförsörjningsprogrammet har regionen en ambition att tillhandahålla trafiklösningar som tillgodoser alla människors resebehov. Anpassning av fordon och hållplatser, införande av informationssystem och en ökad insikt om funktionsnedsattas situation är viktiga delar i detta. År 2016 var 97 procent av bussarna anpassade för rollatorer och rullstolar, medan 36 procent av audiovisuellt utrop.

Hälsofrämjande arbete för en jämlik hälsa

Hälsofrämjande arbete ska bidra till att lyfta hälsan hos de grupper av människor där folkhälsan generellt är lägre. Det finns ett antal rapporter som studerat befolkningens hälsa i CDUST-regionen, däribland rapportserien *Liv och Hälsa* och *Mår alla bra?*

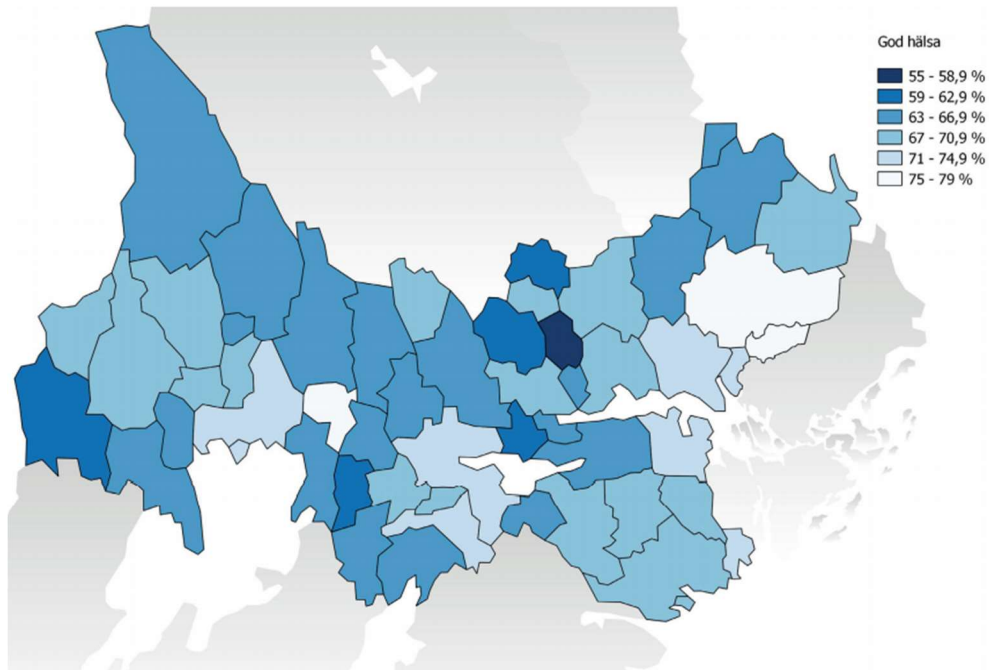
Genomgående visar resultaten att flickor och kvinnor i alla åldrar i betydligt mindre utsträckning skattar sitt mående som bra eller mycket bra.

Undersökningen som riktar sig till unga visar att det är minst vanligt att må bra eller mycket bra hos barn med en eller fler funktionsnedsättningar. Även de som har en annan sexuell läggning än heterosexuell uppger att de i lägre utsträckning är bra eller mycket bra. Figur 13 illustrerar de geografiska skillnaderna i välmående hos unga killar respektive tjejer.



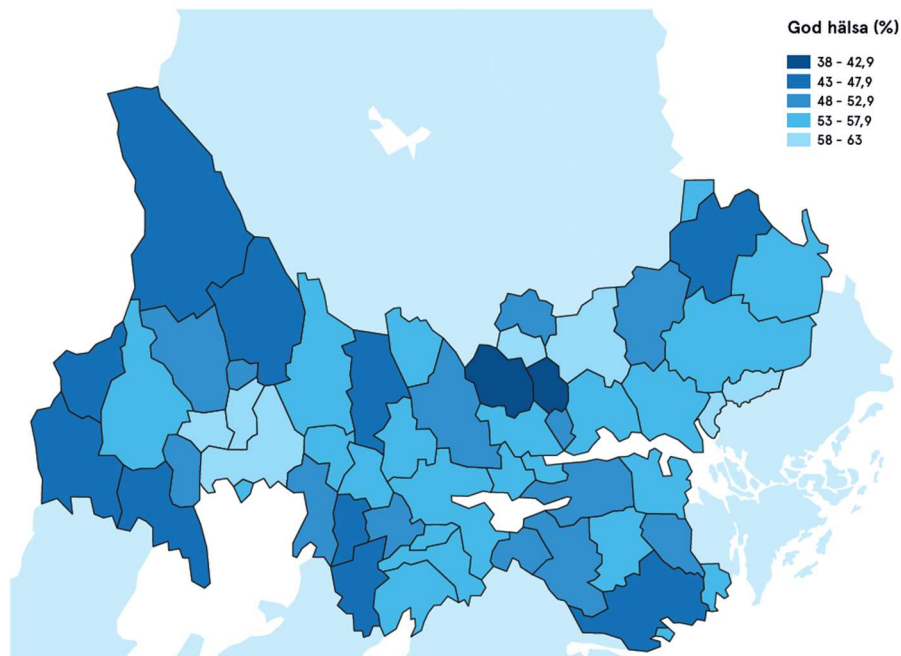
Figur 13. Andel (%) bland killar respektive tjejer som svarat att de mår mycket bra eller bra på frågan "Hur mår du rent allmänt?" uppdelat på elever i årskurs 9 i CDUST-regionen och den kommun där eleven går i skolan. Källa: CDUST (2018). Data på kommunnivå.

De flesta människor i den vuxna befolkningen skattar sin hälsa bra eller mycket bra. Utöver kön har faktorer som utbildningsnivå, att trivas på sin arbetsplats, god ekonomi, och att ha någon att dela sina innersta känslor med har positiva effekter på den självuppskattade hälsan. Hur hälsan fördelar hos den vuxna sig illustreras i Figur 14.



Figur 14. Andel med bra eller mycket bra hälsotillstånd, 18 år eller äldre. Källa: CDUST (2017) Liv & hälsa i Mellansverige. 2017. Resultat från en undersökning om livsvillkor, levnadsvanor och hälsa. Data på kommunnivå.

Drygt hälften av de äldre uppskattar sitt allmänna hälsotillstånd som gott. Hos äldre har individens socioekonomiska situation och hälsa ett samband. Högst andel med god hälsa återfinns bland män med eftergymnasial utbildning och lägst andel bland kvinnor med förgymnasial utbildning. Hur hälsan fördelar sig hos regionens äldre illustreras i Figur 15.



Figur 15. Andel med god hälsa, 70 år eller äldre. Källa: CDUST (2017) Äldres liv & hälsa i Mellansverige 2017. Resultat från en undersökning om livsvillkor, levnadsvanor och hälsa bland personer 70 år eller äldre. Data på kommunnivå.

Socioekonomiska förutsättningar

Kopplingen mellan ekonomiska förutsättningar och hälsa har också studerats i rapportserien *Liv och Hälsa* och *Mår alla bra?* Personer med svåra ekonomiska förutsättningar uppger i större utsträckning att de har sämre hälsa än välbärgade personer, och gäller för alla åldrar. Utvecklingen i regionen är dock positiv och allt färre i åldersgruppen 18–84 år uppger att de vid minst ett tillfälle under de senaste tolv månaderna haft svårt att klara sina löpande utgifter för till exempel mat, hyra och räkningar.

Fler flickor än pojkar och fler kvinnor än män känner sig oroliga för ekonomin eller har svårigheter att klara löpande utgifter. Emellertid finns grupper i regionen som löper större risk för ekonomisk utsatthet och är kopplat till ålder där unga har större problem än vuxna och äldre, födelseland där utlandsfödda upplever större problem än svenskfödda, samt sysselsättning och sysselsättningsgrad

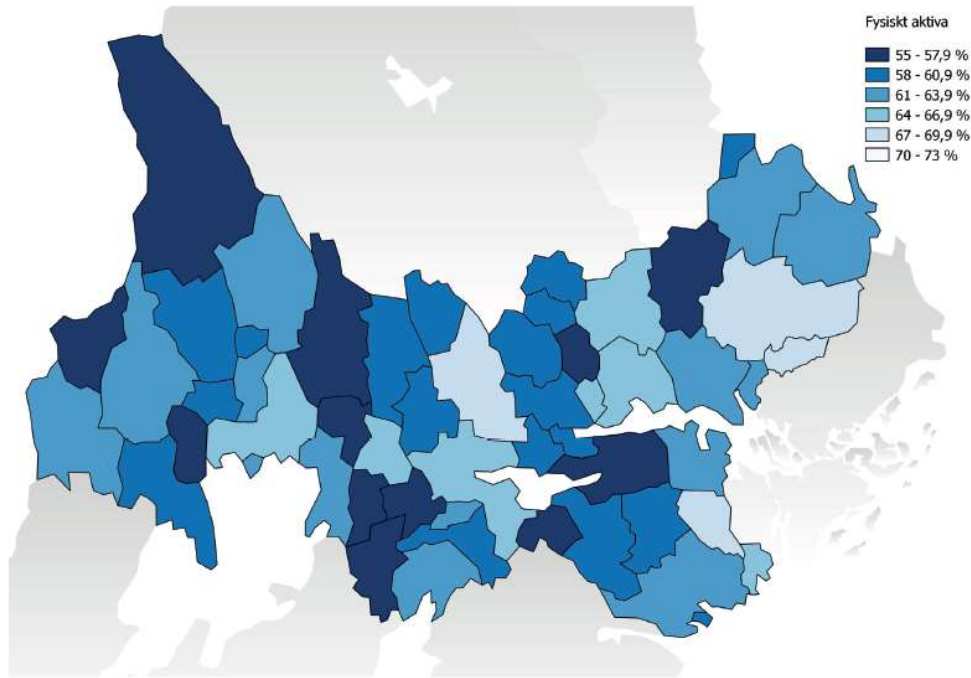
Trygghet

Enligt undersökningen *Liv & Hälsa i Mellansverige* är andelen som uppger att de känner sig säkra och trygga för att inte bli angripna eller utsatta för hot i sitt bostadsområde ligger över tid stabilt på över 90 procent i åldrarna 30–79 år. Ensamboende uppger i lägre grad att de är trygga jämfört med personer som bor med make, maka, sambo eller partner. Andelen trygga är störst hos dem som bor i villa/radhus, hos personer med svensk bakgrund och högutbildade. Kvinnor anger i större utsträckning än män att de avstår från att gå ut på grund av rädsla för att bli överfallna, rånade eller på annat sätt ofredade, 40 respektive 11 procent. Bland unga kvinnor är det vanligast att avstå från att gå ut på grund av rädsla, 54 procent.²³

Fysisk aktivitet

I undersökningen frågades även om fysisk aktivitet, om hur många timmar den svarande sitter under ett normalt dygn. Andelen som anger att de sitter 10 timmar eller mer per dygn är högst bland unga män, 24 procent. Andelen minskar sedan med stigande ålder, förutom bland de allra äldsta, där andelen är 19 procent både bland män och kvinnor. I Figur 16 visas att fysisk aktivitet är lägst i sydvästra delar av Örebro län.

²³ Liv & hälsa i Mellansverige 2017, CDUST.



Figur 16 Andel fysiskt aktiva (rör sig minst 150 minuter per vecka), 18 - 84 år.

Att vara fysiskt inaktiv är vanligast bland dem som är födda utanför Norden (51 procent). Fysisk inaktivitet, att man rör sig mindre än 150 minuter i veckan, varierar kraftigt med utbildningsnivå, ju kortare utbildning desto vanligare ed fysisk inaktivitet. Fetma förekommer oftast hos personer med gymnasial eller förgymnasial utbildning. Bland dem är andelen med fetma över 20 procent medan andelen är 13 procent bland personer med eftergymnasial utbildning.²⁴

Miljö, hälsa, landskap och trafiksäkerhet

Klimat

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen cirka 40 procent. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen nationellt²⁵. Utsläppen av växthusgaser från transporter minskade med 2,2 procent 2019 jämfört med föregående år trots en ökande trafik. Minskningarna kommer från att allt större andel biobränslen och mer effektiva fordon²⁶. Även i Örebro län har utsläppen minskat under de senaste åren, se Tabell 5.²⁷

Tabell 5 CO₂-utsläpp från inrikes transporter i Örebro -2018, mätt i 1 000-tal ton CO₂. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas.

²⁴ Liv & hälsa i Mellansverige 2017, CDUST.

²⁵ [Transportsektorns utsläpp - Trafikverket](https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/) hittas på: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/>

²⁶ [Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter - Naturvårdsverket \(naturvardsverket.se\)](https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/) <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

²⁷ RUS Nationella emissionsdatabas, [Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet \(rus.se\)](https://www.rus.se/Regional-utveckling-och-samverkan-i-miljomalssystemet)

	1990	2000	2005	2010	2014	2018	Andel 2018
Vägtrafik	538	568	615	645	564	493	96,1%
personbil	372	369	375	389	348	314	61,1%
lätt lastbil	25	29	40	54	52	46	9,0%
tung lastbil	111	140	166	173	145	124	24,2%
buss	29	28	31	27	16	7	1,4%
moped/mc	1	2	3	3	3	2	0,5%
Inrikes civil sjötrafik	3	3	3	4	4	4	0,8%
Inrikes flygtrafik ²⁸	21	20	21	11	14	13	2,6%
Järnväg	6	4	4	3	3	2	0,5%
Militär transport	2	1	0	0	0	0	0,0%
Alla transporter	569	596	642	663	584	513	

Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har dock ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Vägtrafiken står för den största andelen av transportsektorns utsläpp, 96 procent, varav personbilen står för nästan två tredjedelar och tunga lastbilar för en fjärdedel av transporterernas utsläpp av koldioxid.

Hälsa

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gång infrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då de ofta kombineras med en gång- eller cykelresa.

Det finns inte tillräckligt med data i Örebro län för att uttala sig om cykel- och gångresor ökar eller minskar²⁹ men generellt i landet minskar andelen cykelresor och har gjort det de senaste 20 åren³⁰.

Luftutsläpp

Små partiklar är de luftföroreningar som ger störst hälsoproblem i svenska städer och tätorter. Miljömålen i Sverige, som utgår från FN:s konvention, innebär att utsläppen av små partiklar (PM2.5) ska minska i Sverige med 19 procent under perioden 2005-

²⁸Utsläppen av inrikes flyg utgör en mycket liten andel av utsläppen från inrikes transporter. Om man också beräknar utrikes flygtrafik utgör däremot flyget en betydligt större andel, cirka 10 % av utsläppen i Sverige.

²⁹ Örebro kommun, TEMARAPPORT TRAFIK I ÖREBRO KOMMUN 2020.

³⁰ Nationellt cykelbokslut 2018. Trafikverket publikation 2019:104.

2020. För Örebro län innebär det således en minskning ner till under 800 ton μm till år 2020, jämfört med år 2005 då utsläppen var 984 ton, och år 2016 var nivån redan nere på 666 ton. Kväveoxider (NOx) påverkar ekosystemet negativt. År 2016 var utsläppen av kväveoxider 14,5 ton per tusen invånare i Örebro län, medan motsvarande utsläpp i riket var 32,8 ton. Enligt de svenska miljömålen ska utsläppen minska med 36 procent under perioden 2005-2020, vilket omräknat i ton per tusen invånare innebär att utsläppen i Örebro län ska minska till under 14 ton per tusen invånare³¹.

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. I Tabell 6 syns utsläppsnivåerna av NOx i Örebro län. Utsläppen av NOx från transportsektorn är 70 procent lägre 2018 jämfört med 1990.

Tabell 6 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2018. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/>

	1990	2000	2005	2010	2014	2018
Vägtrafik	4582	3587	2804	2125	1752	1306
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	51%	40%	36%	29%	28%	24%
Civil sjöfart (inkl. fritidsbåtar)	13	14	16	24	31	32
Inrikes flygtrafik	87	89	95	38	47	46
Övriga transporter	122	83	66	59	31	31
Totalt transporter	4805	3774	2982	2246	1862	1415

Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM_{2.5}, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM₁₀³². I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. I Tabell 7 kan man utläsa utvecklingen av PM₁₀ där även PM_{2,5} ingår. Utsläppen av de större partiklarna ökar medan utsläppen av de mindre partiklarna från transportsektorn minskar generellt.

Tabell 7 Utsläpp (ton) av partiklar (PM₁₀) från transportsektorn 1990–2018. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/>

	1990	2000	2005	2010	2014	2018
Vägtrafik	564	569	582	547	572	607
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	23%	29%	31%	30%	38%	45%

³¹ Länsstyrelsen Örebro län (2019) Nulägesanalys Agenda 2030 i Örebro län. 2019:30

³² PM₁₀ är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kvadratmeter luft. PM_{2,5} är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM_{2,5} ingår därför även i PM₁₀.

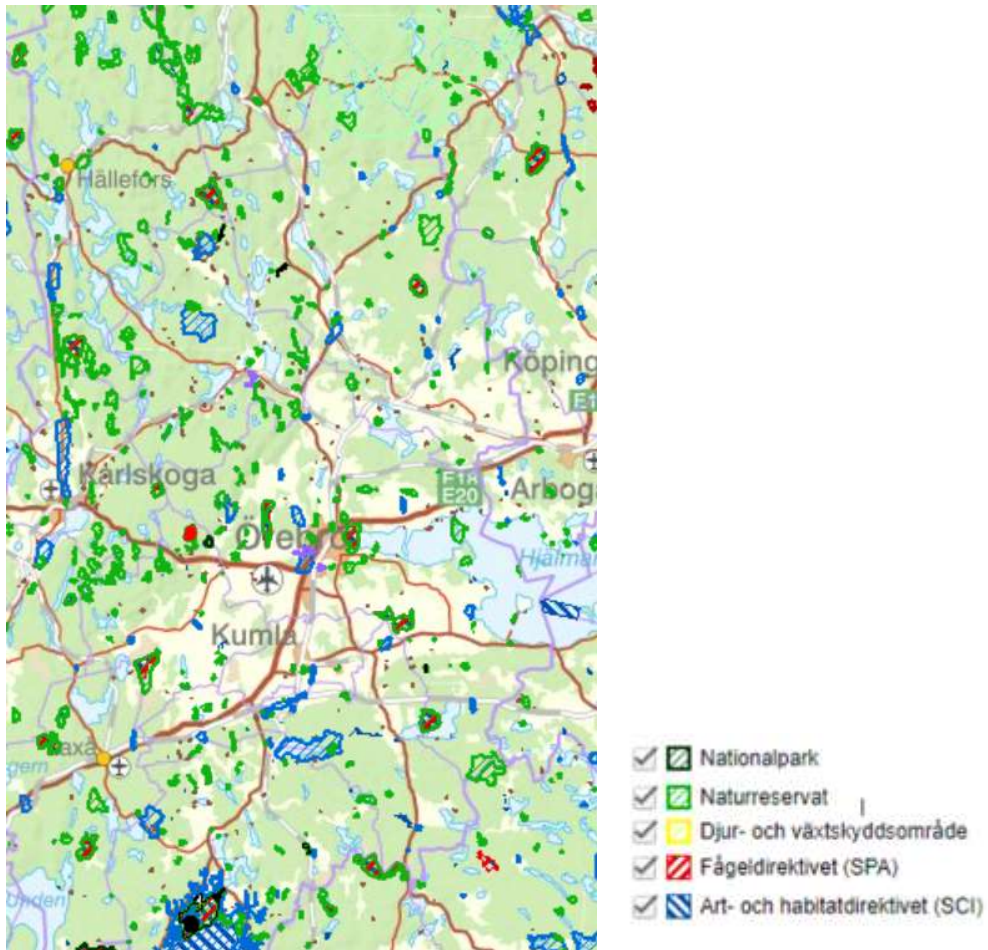
Civil sjöfart (inkl. fritidsbåtar)	8	7	7	8	5	4
Inrikes flygtrafik	1	1	1	1	1	1
Övriga transporter	3	2	2	2	1	1
Totalt transporter	576	579	592	557	579	613

Buller

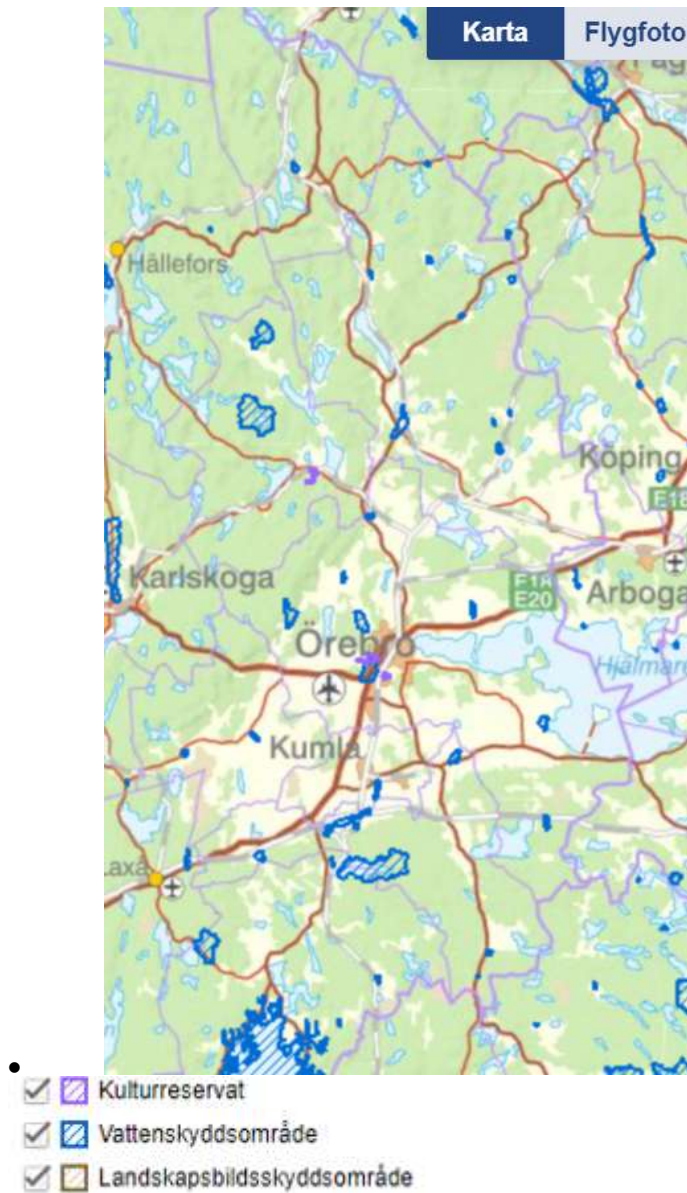
Runt två miljoner människor i Sverige utsätts vid sina bostäder för ljudnivåer som överskrider de riktvärden som riksdagen fastställt. Buller, främst från väg och järnväg, är den miljöstörning som berör flest människor och som enligt forskning har stark påverkan på vår hälsa. Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Landskap

Infrastruktur innebär intrång i landskapet, naturen och dess naturresurser. Även kulturlandskapet och landskapsbilden påverkas av infrastrukturen. I Figur 17 visas en karta över större väg- och järnvägsinfrastrukturen i Örebro län samt utpekade områden för skydd av natur, flora och fauna. Det bör nämnas att djur, växter och värdefull natur även finns utanför de utpekade områdena.



Figur 17 En översikt av Örebro läns naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.



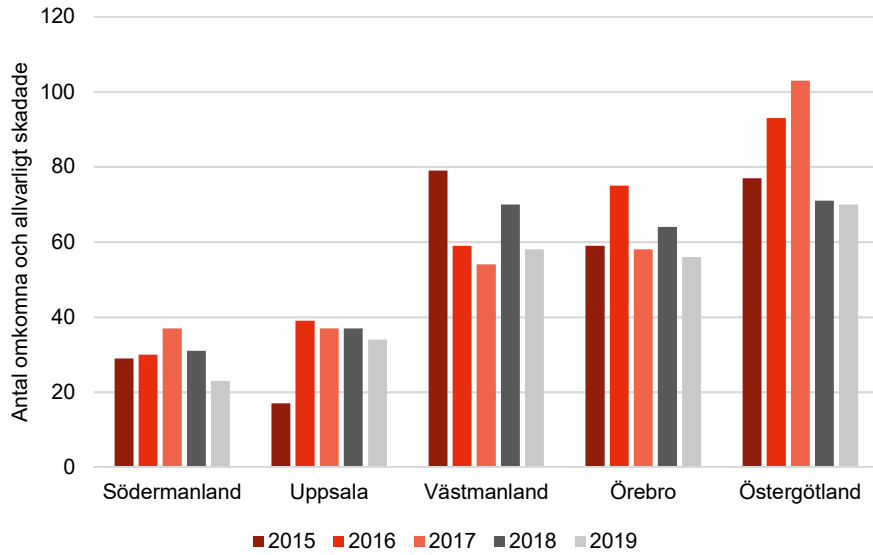
Figur 18 visas en karta över Örebro läns större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för vattenskydd, kulturresevat och landsbildsskyddsområde. Den ger indikation över var det finns viktiga områden för skydd av grundvatten och biologiskt viktiga våtmarker samt var det finns utpekade områden med kulturlämningar och särskilt skydd av landskapsbilden.



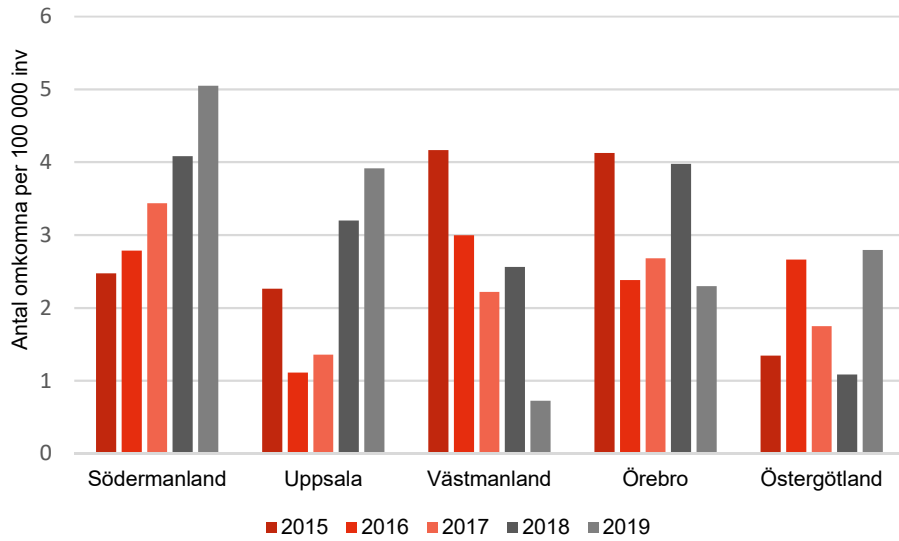
Figur 18 En översikt av Örebro läns utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

Trafiksäkerhet

Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst har Örebro län haft ungefär lika många dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken de senaste åren, Figur 19. När det gäller antalet omkomna i vägtrafiken, satt i relation till antalet 100 000 invånare, har dock trenden varit positiv, se Figur 20.



Figur 19 Antal omkomna och allvarigt skadade i vägtrafiken per län och år. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik. Källa: Trafikverket Region Öst, 2021.



Figur 20 Antal omkomna i vägtrafiken per län och år samt per 100 000 invånare. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB. Källa: Trafikverket Region Öst, 2021.

Hållbarhetsbedömning av nytt planförslag

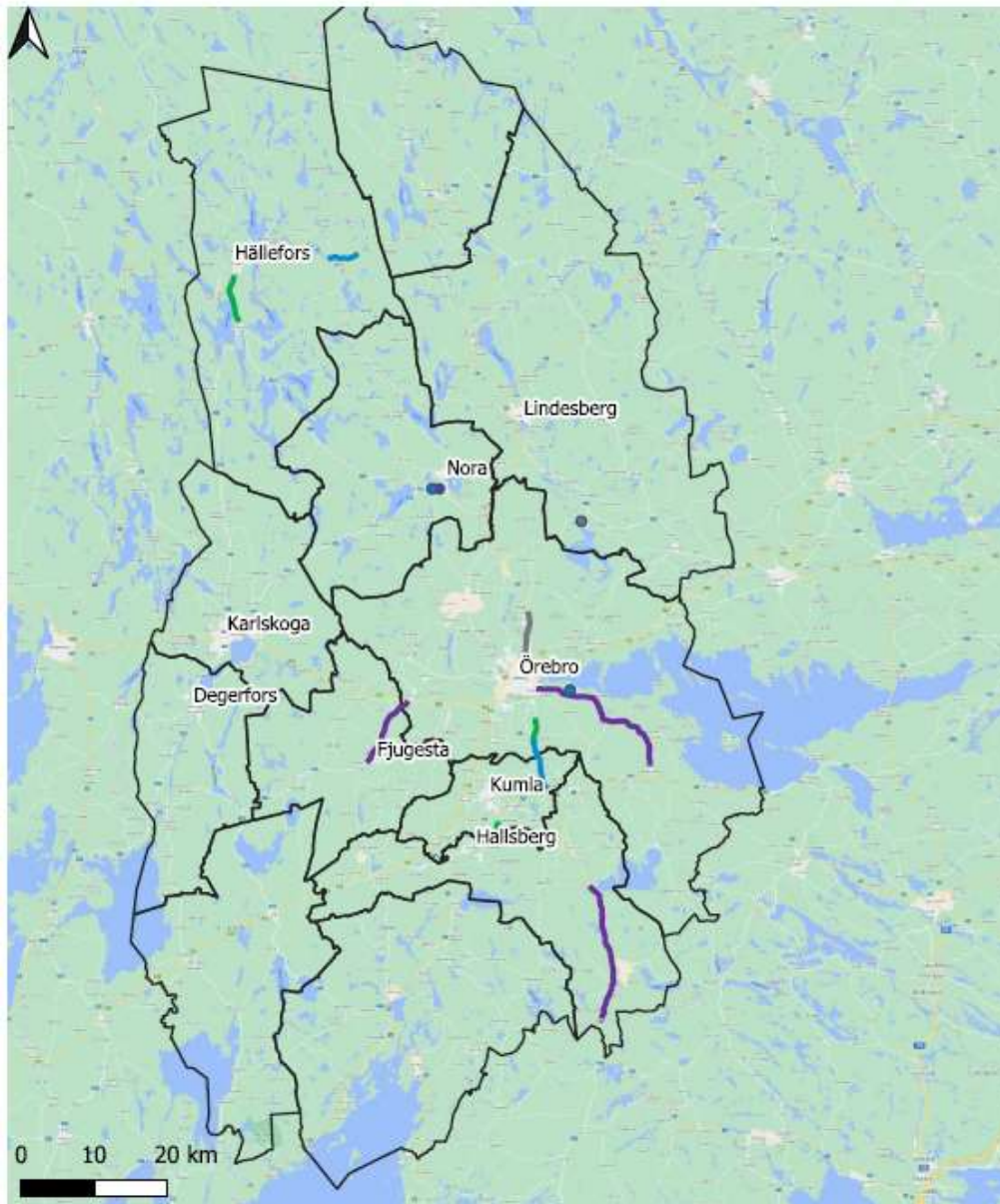
Nytt planförslag och nollalternativ

I det här avsnittet bedöms och redovisas miljö- och sociala konsekvenser av länsplanen för Örebro län 2022–2033. Redovisningen är uppdelad i två delar som följer nedan:

- I den första delen görs en beskrivning av olika åtgärders och åtgärdsgrupperns påverkan på de olika fokusområdena. Miljökonsekvenserna och de sociala konsekvenserna är bedömda utifrån en riktning i förhållande till om åtgärden inte genomförs.
- I den andra delen görs en beskrivning av i vilken riktning det nya planalternativet går i relation till nollalternativet utifrån de olika fokusområdena.

I länsplanen ska alla åtgärder som kostar minst 50 miljoner kronor redovisas separat. Dessa har också bedömts separat i hållbarhetsbedömningen. Mindre åtgärder delas in i olika åtgärdsområden/potter, som gäller framför allt kollektivtrafikåtgärder, trafiksäkerhetsåtgärder och cykelåtgärder. Principen i hållbarhetsbedömningen har varit att åtgärder ska bedömas på samma nivå som de redovisas i länsplan. Namngivna åtgärder har således bedömts separat. Utöver dessa har en separat bedömning gjorts av ett antal mindre åtgärder, som inte är namnsatta i länsplanen, men som betraktas som låsta och beslutade. Dessa bedöms separat för att korrekt kunna göra en bedömning utifrån geografiska aspekter. Resterande medel som ingår i de så kallade pottorna består av medel som kommuner kan ansöka om under hela planperioden. För dessa, som i bedömningarna nedan kallas mindre typåtgärder, har en samlad bedömning, utan att ha tillgång till detaljer, gjorts för hela potten.

Nollalternativet är ett teoretiskt alternativ, som innebär samma fördelning mellan olika åtgärdsområden som i den gällande planen för perioden 2018–2029. Här antas att nollalternativet innebär att den politiska inriktning som finns i den gällande planen (2018–2029) även gäller under kommande planperiod (2022–2033). Nollalternativet utgår i huvudsak från befintliga åtgärder i gällande plan, men med hänsyn till kostnadsökningar av de befintliga projekten och upparbetade medel.



Åtgärder i länsplanen

— Cykel, regionalt vägnät

— Större vägombyggnader

— Trafiksäkerhet

— Utvecklingsåtgärder

• Kollektivtrafik, statligt vägnät

• Trafiksäkerhet

• Utvecklingsåtgärder

Figur 21 visualiserar alla åtgärder som har bedömts i hållbarhetsbedömningen. Fördelningen av investeringsramen för planalternativet redovisas i Tabell 8 och visualiseringarna av bedömningarna finns i Figur 21.

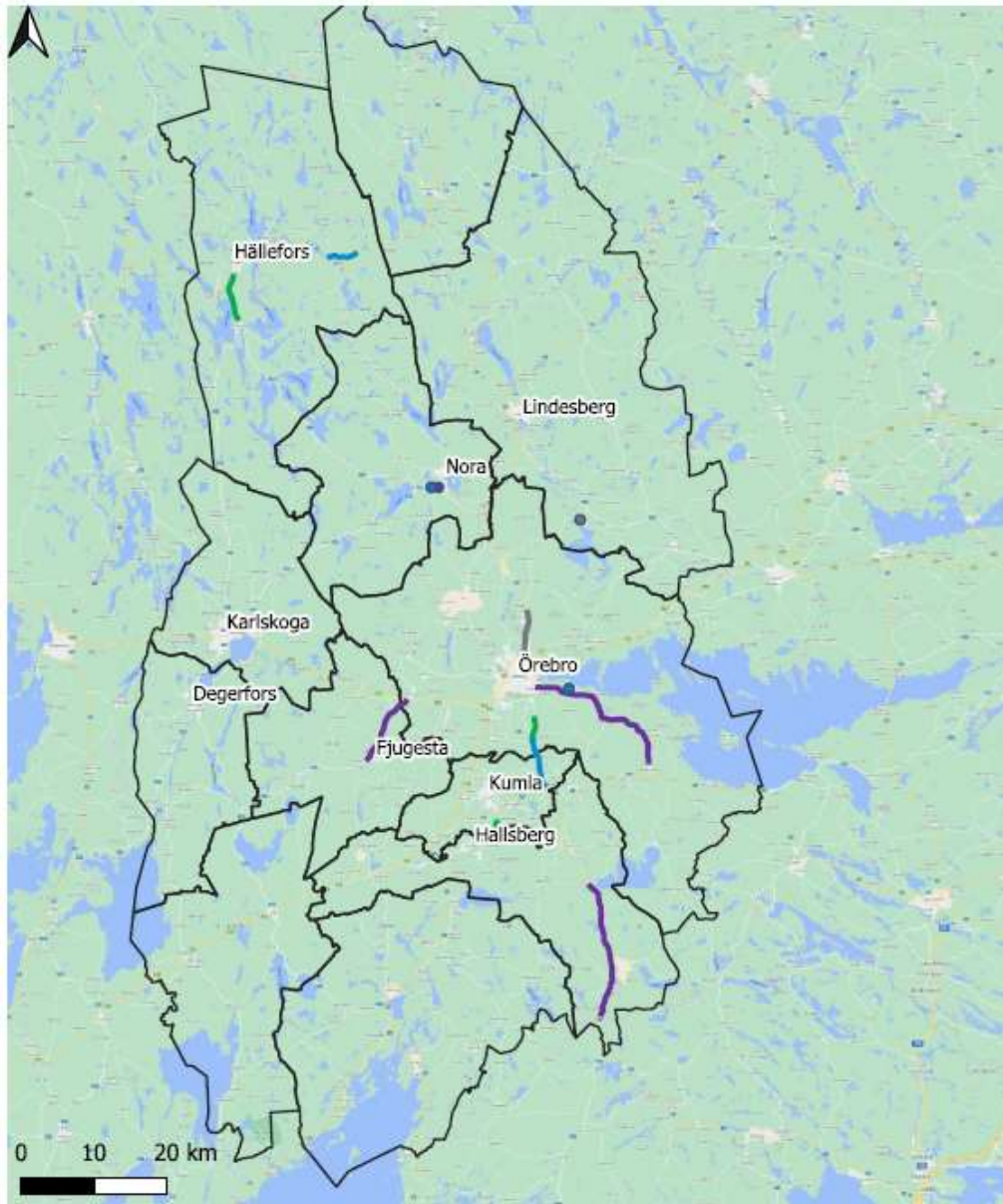
Bedömning av alternativa planinriktningar

I processen med att ta fram en ny länsplan för planperioden 2022–2033 togs tre olika planscenarier fram. Dessa var fiktiva planscenarier med syfte att för politiken visa på alternativa inriktningar av planen. En grov bedömning av de tre scenarierna utifrån hållbarhetsaspekterna gjordes och redovisas i *Bilaga 2: Tre olika tidiga planscena-*

rier. Utifrån konsekvensbedömningarna av de tre fiktiva planscenerierna och diskussioner på politiska och tjänstepersonnivå skapades det skarpa planalternativet som redovisas i avsnittet *Hållbarhetsbedömning av nytt planförslag*.

Tabell 8. Tabell som visar samtliga åtgärder som bedömts i hållbarhetsbedömning. Åtgärder markerat med färg och i kursivt är åtgärden som inte redovisas separat i länsplanen, men som bedömts separat i hållbarhetsbedömningen

	Bedömda åtgärder
	Planförslag
	2022-2033
Planram	1161
Större vägbyggnationer	202
Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro	127
Förfart Hjulsjö*	75
Kollektivtrafik	80
Mindre kollektivtrafikåtgärder, varav	80
<i>Landsbygdsklivet</i>	7
<i>Väg 244 Gyttorp-Lilla Mon</i>	6
<i>Kollektivtrafikpaket Ekeby-Almby</i>	15
<i>Kollektivtrafikåtgärder T-län</i>	7
Trafiksäkerhet	150
Mindre TS-åtgärder, varav	150
<i>Väg 244 Trafikplats Nora</i>	25
<i>Väg 51 Finspång- Svennevad</i>	9
<i>Väg 207 Odensbacken- Örebro</i>	5
<i>Väg 204 Lanna- Fjugesta</i>	5
<i>Trafiksäkerhetsåtgärder Örebro län</i>	14
<i>Trimningsåtgärder T-län</i>	34
Cykel, regionalt vägnät	244
Grythyttan-Hällefors	36
Norra Bro-Almbro	34
Sannahed-Ralavägen	24
Cykelåtgärder (pott), varav:	150
<i>Väg 244 Gyttorp-Lilla Mon</i>	4,5
<i>Säkra GCM-passager i T-län</i>	6
Utvecklingsåtgärder	89
Samfinansiering av nationell plan	43
Frövi bangård (cykelbro)	23
Kollektivtrafikprioritering väg 50	20
Utvecklingspotten	46
Finmaskigt vägnät	30
Pott	16
Statlig medfinansiering	305
Snabbussar Örebro (BRT)	90
Regionbussarnas framkomlighet	50
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	150
Enskilda vägar	15
Totalt	1070
Planeringsutrymme, ca 9%	91



Åtgärder i länsplanen

— Cykel, regionalt vägnät

— Större vägombyggnader

— Trafiksäkerhet

— Utvecklingsåtgärder

• Kollektivtrafik, statligt vägnät

• Trafiksäkerhet

• Utvecklingsåtgärder

Figur 21: Karta som ungefärligt visar samtliga åtgärder som bedömts i hållbarhetsbedömningen

Bedömning av åtgärder i planalternativet

Miljökonsekvenser

Nedanstående bedömningar av planalternativet fokuserar på bedömningskriterier som rör miljöaspekterna av planalternativet enligt avsnittet *Bedömningskriterier för miljö*.

Klimat

Åtgärder som bidrar positivt:

- Åtgärder som bedöms bidra positivt till överflyttning av resor från vägtrafik till kollektivtrafik, gång och cykel är generellt sett cykel- och kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät samt åtgärderna ”Kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro” och ”Regionbussarnas framkomlighet” (inom potten statlig medfinansiering).
- Merparten av kollektivtrafikåtgärderna på regionalt vägnät samt åtgärderna ”Kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro” och ”Regionbussarnas framkomlighet” bedöms bidra till minskad energianvändning per fordonskilometer genom att ökad framkomlighet för bussarna ger jämnare körning.

Åtgärder som bidrar negativt:

- Större vägombyggnader bidrar generellt till en klimatpåverkan i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Undantaget gäller ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” som innebär en kortare körsträcka som väger upp den negativa påverkan från den ökade trafiken.
- Vid anläggning av ny infrastruktur fås en påverkan av klimatet genom den energi som går åt för själva byggandet och vid framställning av byggmaterial. Detta gäller samtliga större vägobjekt samt även en del mindre kollektivtrafik- och cykelåtgärder som innebär nybyggnad.

Åtgärder som inte påverkar nämnvärt:

- Merparten av åtgärderna har en neutral påverkan på energianvändning per fordonskilometer inom ett specifikt trafikslag.
- Merparterna av de icke namngivna åtgärderna inom potter har en neutral påverkan på byggande, drift- och underhåll.
- Merparten av de mindre typåtgärderna inom pottorna är generellt sett svårbedömda utifrån ett klimatperspektiv.

Hälsa/hälsöfrämjande**Åtgärder som bidrar positivt:**

- De åtgärder som bidrar positivt till minskat buller är de två vägobjekten ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” som innebär en ny dragnings av vägen utanför tätort och ”Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro” som omfattar bullerskyddsåtgärder.
- Såväl kollektivtrafikåtgärder som cykelvägsåtgärder på regionalt vägnät samt de större kollektivtrafiksatsningarna på kommunalt vägnät bidrar till förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel och bedöms bidra ökad fysisk aktivitet. Åtgärder som bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel
- ”Medfinansiering av smärre kommunala åtgärder” för trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik och cykel bedöms bidra till minskade utsläpp till luft.

Åtgärder som bidrar negativt:

- Större vägombyggnader bidrar generellt till ökade utsläpp till luft på grund av ökad trafik och ökade hastigheter. Undantaget gäller ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” som innebär en kortare körsträcka som väger upp den negativa påverkan från den ökade trafiken.
- Ombyggnad av ”Väg 244 Trafikplats Nora” bedöms bidra till ökade halter av NO_x och partiklar i tätorter med åtgärdsprogram för MKN.

Åtgärder som inte påverkar nämnvärt:

- Större vägobjekt har generellt sett en relativt neutral påverkan på buller och fysisk aktivitet eftersom de i första hand berör trafikmiljöer utanför tätort.
- Trafiksäkerhetsåtgärder på regionalt vägnät har generellt sett en neutral påverkan på merparten av hälsoaspekterna.
- Merparten av åtgärderna i planförslaget har en neutral påverkan på buller.
- Merparten av de mindre typåtgärderna inom pottorna är generellt sett svårbedömda utifrån ett hälsoperspektiv

Landskap

Åtgärder som bidrar positivt:

- ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” bedöms ge en positiv påverkan på kvaliteten på vatten genom kortare och säkrare sträcka genom grundvattenmagasin
- I ett par av vägarna ingår viltåtgärder som därmed bidrar till minskade barriäreffekter och mortalitet. Dessa åtgärder är ”Väg 244 Trafikplats Nora” samt ”Trimningsåtgärder på statligt vägnät”.
- ”Medfinansiering av smärre kommunala åtgärder” samt åtgärder på ”Enskilda vägar” omfattar miljöåtgärder med positiv påverkan på såväl natur- som kulturmiljö.

Åtgärder som bidrar negativt:

- De två vägobjekten ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” samt ”Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro” innebär ny- och ombyggnader med negativ påverkan på
 - Materiella resurser genom intrång i jordbruksmark
 - Visuellt landskapspåverkan
 - Biologisk mångfald, växt- och djurliv genom barriärer och störning
- Ombyggnaden av ”Väg 244 Trafikplats Nora” bedöms ha en negativ påverkan på kulturmiljö.

Åtgärder som inte påverkar nämnvärt:

- Den absoluta merparten av de smärre åtgärderna inom åtgärdsområden bedöms ha en neutral landskapspåverkan.

Trafiksäkerhet

Åtgärder som bidrar positivt

- Åtgärder som bidrar positivt avseende dödade och allvarligt skadade motortrafikanter är
 - samtliga större vägobjekt,
 - trafiksäkerhetsåtgärder och
 - ”Medfinansiering av smärre kommunala åtgärder”.
- Åtgärder som bidrar positivt avseende dödade och allvarligt skadade GCM-trafikanter är
 - ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö”,
 - kollektivtrafik, trafiksäkerhets- och cykelvägsåtgärder på regionalt vägnät,
 - ”Medfinansiering av smärre kommunala åtgärder”.

Åtgärder som bidrar negativt

- Inga åtgärder bidrar negativt avseende påverkan på dödade och allvarligt skadade motortrafikanter eller GCM-trafikanter.

Åtgärder som inte påverkar nämnvärt:

- Merparten av de mindre typåtgärderna inom pottorna är svårbedömda utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Sociala konsekvenser

Nedanstående bedömningar av planalternativet fokuserar på sociala aspekter och tillhörande bedömningskriterier som rör de sociala delarna av planalternativet enligt Tabell 2. Hälsöfrämjande är också en social aspekt men presenteras ovan under avsnittet som heter *Miljökonsekvenser*

Sammanhållen (inklusive jämlikhet)

Åtgärder som bidrar positivt:

- Gång- och cykelåtgärden ”Gång- och cykelbro över järnvägen Frövi” bidrar till att överbrygga barriärer och öka samspel mellan områden med varierade socioekonomiska förutsättningar. Tillgängligheten till stationen ökar där olika grupper samlas.
- Kollektivtrafikåtgärden ”Väg 244 Gyttorp-Lilla Mon” sammankopplar områden med varierande socioekonomiska förutsättningar och kan bidra till fler möten mellan olika grupper som använder kollektivtrafikstråket.

Åtgärder som bidrar negativt:

- Inga av åtgärderna har en särskilt negativ påverkan på sammanhållning och jämlikhet, dock kan större vägobjekt, beroende på hur de utformas, bidra till att skapa fler infrastrukturbarriärer mellan områden.

Åtgärder som inte påverkar nämnvärt

- Merparten av åtgärderna har ingen särskild påverkan på sammanhållning och jämlikhet i regionen.

Tillgänglig (inklusive jämställdhet)**Åtgärder som bidrar positivt:**

- Kollektivtrafikåtgärder och de flesta gång- och cykelåtgärder bidrar till en mer jämställd tillgänglighet i regionens transportinfrastruktur, det vill säga bidrar till ökad tillgänglighet till kvinnligt dominerade arbetsplatser och andra målpunkter, utifrån kvinnors transportefterfrågan.
- Kollektivtrafikåtgärder bidrar också till en ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och äldre personer då dessa grupper förlitar sig mer på kollektivtrafikens tillgänglighet för sina vardagsresor.
- Gång- och cykelåtgärder bidrar till alla personers tillgänglighet oberoende av funktionsförmåga och ålder. Därmed bidrar dessa åtgärder till en mer inkluderande transportplanering. Gång- och cykelåtgärder i syfte att skapa säkra skolvägar bidrar till inkludering av barnperspektivet samt ökad tillgänglighet för barn.
- Även statlig medfinansiering som riktas mot kollektivtrafik och kommunal infrastruktur bidrar till ökad tillgänglighet för olika grupper.

Åtgärder som bidrar negativt:

- Inga åtgärder har en särskilt negativ påverkan på tillgänglighet. Trots att större vägåtgärder bidrar till ökad bekvämlighet och tillförlitlighet i transportnätverket kan de bidra till ett transportsystem som exkluderar personer som inte har tillgång till bil eller inte kan köra bil.

Åtgärder som inte påverkar nämnvärt

- Trafiksäkerhetsåtgärder bedöms inte ha en särskild påverkan på tillgänglighet, eftersom de inte skapar några nya möjligheter för personer att resa eller bidrar inte till ökad mobilitet. Dock kan genomförandet av många trafiksäkerhetsåtgärder bidra till att fler känner sig trygga och bekväma att använda transportsystemet oberoende av kön, ålder eller funktionsförmåga.

Inkluderande

Åtgärder som bidrar positivt:

- Trafiksäkerhetsåtgärder som till exempel Väg 244 Trafikplats Nora och Väg 207 Odensbacken- Örebro har syftet att öka framkomlighet och trafiksäkerhet, ligger i anslutning till områden med svag socioekonomisk situation, hög diversitet samt högt ohälsotal. Objektet bidrar till en mer jämlik fördelning av transportinfrastrukturinsatser samt tillgänglighet för utsatta grupper. Dock bidrar vägobjekten sannolikt inte särskilt till att skapa samspel och möten mellan människor från olika grupper i samhället.
- Även Gång- och cykelåtgärder Grythyttan-Hällefors och Sannahed-Ralavägen ligger i anslutning till områden med svag socioekonomisk situation och kan bidra till en ökad inkludering och maktförhållning.

Åtgärder som bidrar negativt:

- Inga åtgärder har en särskilt negativ påverkan på inkludering. Trots att större vägobjekt bidrar till ökad bekvämlighet och tillförlitlighet i transportnätverket kan de bidra till ett transportsystem som exkluderar personer som inte har tillgång till bil eller inte kan köra bil.

Åtgärder som bidrar neutralt

- De flesta åtgärder har ingen särskild påverkan på inkludering i regionen. Geografisk fördelning av åtgärderna matchar fördelning av befolkningen ganska bra men områden med svag socioekonomisk situation får kompletteras av mindre åtgärder för att få en mer jämn fördelning av länsplanens medel.

Tabell 9 ger en översiktlig bild av hur investeringarna i länsplanen fördelas mellan olika områden med olika socioekonomiska förutsättningar.³³ Utifrån tabellen kan det konstateras att socioekonomiskt starkare områden, och då framförallt områden med ett index mellan 7–9 tilldelas fler investeringar i förhållande till befolkningmängden jämfört med områden med socioekonomiskt index mellan 3-5.

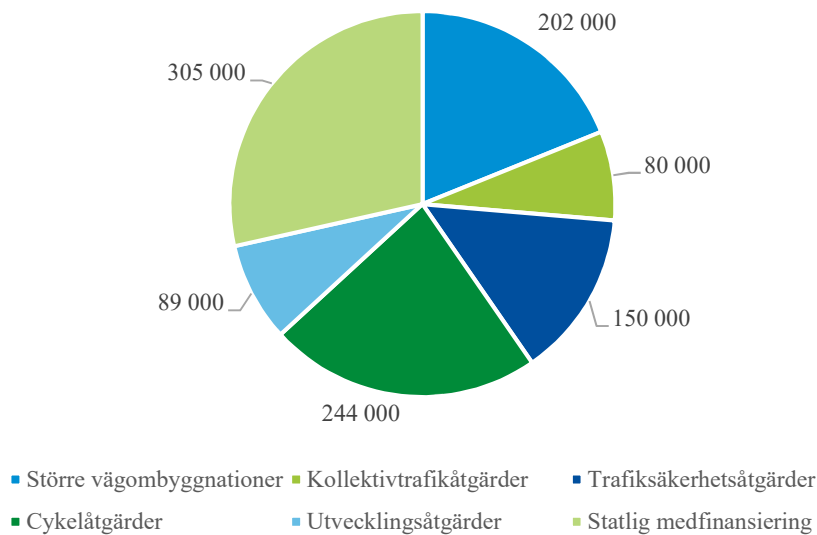
Tabell 9 Fördelning av åtgärder utifrån socioekonomiskt index

Poäng	Antal DeSO-områden	Andel av alla DeSO-områden i Örebro län	Andel av befolkningen i Örebro län som är bosatt i dessa områden	Andel av alla-DeSO-områden som berörs av åtgärder
3	24	13%	14%	8%
4	9	5%	5%	3%
5	15	8%	9%	8%
6	72	40%	38%	38%
7	27	15%	15%	16%
8	21	12%	12%	19%
9	12	7%	7%	9%

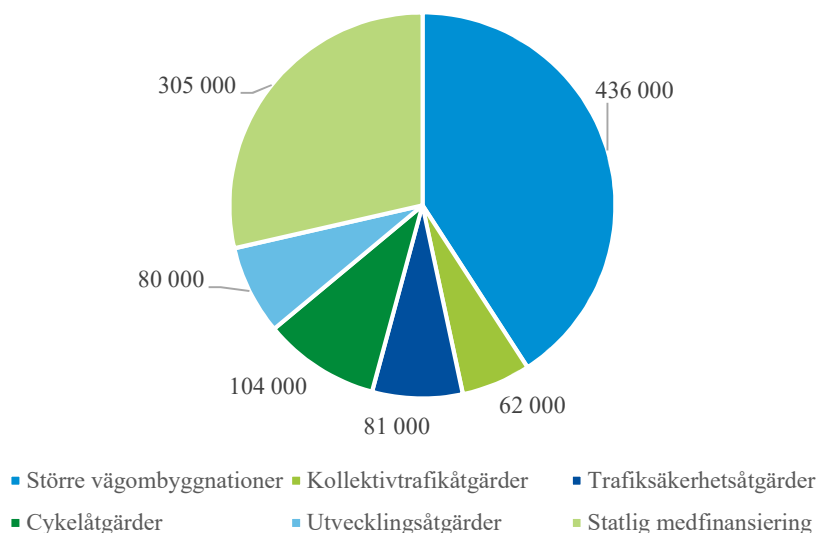
³³ För att avgöra vilka områden som påverkas av en investering har en buffert på 1,5 kilometer lagts till runt investeringarna.

Planalternativet jämfört med nollalternativet

Diagrammen nedan visar hur fördelningen mellan olika åtgärdsområden skiljer sig mellan de nya planalternativet och nollalternativet. Den stora skilljelinjen mellan alternativen är att länsplanen för planperioden 2018–2029 innebar betydligt mindre medel på större vägombyggnader. I gengäld görs en kraftig ökad satsning på cykelvägar i det regionala vägnätet samt även en ökad satsning på trafiksäkerhetsåtgärder.



Figur 22. Fördelning av medel mellan åtgärdsområden i nytt planförslag 2022–2033. Summor angivna i 1 000-tals kronor.



Figur 23. Fördelning av medel mellan åtgärdsområden i nollalternativet. Summor angivna i 1 000-tals kronor.

Klimat

Planalternativet går i en tydlig positiv riktning avseende klimat, jämfört med nollalternativet.

- I planalternativet satsas cirka 40 procent av medlen på åtgärder som går i en positiv riktning avseende överflyttning av resor från vägtrafik till kollektivtrafik, gång och cykel. I nollalternativet är motsvarande andel cirka 25 procent.
- Planalternativet leder i en större utsträckning än nollalternativet till att stärka den relativa attraktiviteten för gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med bil.
- Vad gäller påverkan på energianvändning inom specifika trafikslag, samt klimatpåverkan från byggande är planalternativet neutralt i relation till nollalternativet.

Hälsa

Vad gäller hälsa går planalternativet generellt i svagt positiv riktning jämfört med nollalternativet.

- Planalternativet går i en mycket positiv riktning vad gäller utsläpp till luft, främst på grund av att en betydligt mindre andel av planen går till större vägobjekt.
- Vad gäller buller och påverkan på fysisk aktivitet går planalternativet generellt i neutral riktning jämfört med nollalternativet.

Landskap

Gällande landskap går planalternativet generellt i en positiv riktning jämfört med nollalternativet.

- I planalternativet är det en relativt liten andel av medlen som går till satsningar med negativ landskapspåverkan gällande intrång och störning i naturmiljö, anspråkstagande av jordbruksmark och mortalitet. I ett nollalternativ med större satsning på större vägobjekt är denna negativa påverkan större.
- Gällande vatten, visuell landskapspåverkan samt kulturmiljö går planalternativet i neutral riktning gällande nollalternativet.

Trafiksäkerhet

Gällande trafiksäkerhet går planalternativet i en neutral riktning jämfört med nollalternativet.

Sammanhållen (inklusive jämlikhet)

Gällande sammanhållning går planalternativet i en neutral riktning jämfört med nollalternativet. Det bör dock nämnas att planalternativet kan gå i en positiv riktning om pottpengarna används för att bidra till sammanhållning genom att exempelvis binda ihop olika typer av områden.

- Nollalternativets satsning på kollektivtrafikåtgärden ”Örebro Söder”, som ligger i ett område med sämre socioekonomiska förutsättningar, hög diversitet och höga

ohälsotal, bidrar till en mer jämn fördelning av investeringar mellan olika grupper. Kollektivtrafikåtgärden förväntas också bidra till att skapa samspel och möten mellan olika grupper där personer från olika typer av livssituationer och bakgrunder får använda samma transportutbud. Åtgärden förbättrar även tillgängligheten för mer utsatta grupper.

- Nollalternativet satsar mer på större vägobjekt som beroende på utformning kan skapa barriärer mellan olika områden.
- Planalternativet saknar kollektivtrafikåtgärder som skapar samspel och möten.

Tillgänglig (inklusive jämställdhet)

Gällande tillgänglighet går planalternativet i en tydlig positiv riktning jämfört med nollalternativet.

- Både nollalternativet och planalternativet bidrar till medborgarnas bekvämlighet och tillförlitlighet i transportsystemet. Nollalternativets större satsningar på större vägobjekt innebär att planen gynnar färre personers transportefterfrågan där kvinnor, personer med funktionsnedsättning, äldre och barn i större utsträckning förlitar sig på kollektivtrafik och trafiksäkra gång- och cykelmiljöer och därmed gynnas mindre av vägobjekten.
- Planalternativets större investeringar i kollektivtrafik, gång- och cykelåtgärder samt statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur bidrar till ökad inkludering av särskilda gruppers tillgänglighet i planen. Att tillgänglighetsanpassa fler kollektivtrafikhållplatser skapar fler resmöjligheter för personer med funktionsnedsättning och äldre. Säkra gång- och cykelpassager och nya gång- och cykelvägar skapar fler möjligheter för barn att resa på egen hand.

Inkluderande

- Gällande inkludering går planalternativet i neutral riktning jämfört med nollalternativet. Planalternativet har dock fler potter som skulle kunna satsas i mer utsatta områden, vilket skulle kunna leda till större inkludering och sammanhållning.

FOKUSOMRÅDE	ASPEKTER		TRANSPORT-POLITISKA MÅL	ÅTGÄRDER												
	Miljö	Socialt		Större vägbyggnader		Kollektivtrafik-åtgärder	Trafiksäkerhet	Cykel, regionalt vägnät	Utvecklings-åtgärder	Statlig medfinansiering						
				Väg 63 Förbifart Hjulsjö	RV 51 Kvarnorp-Almbro MLV					Kapacitets-stark kollektivtrafik Örebro	Region-bussar fram-komlighet	Mindre typåtgärder	Enskilda vägar			
Medborgarnas resor		Tillgänglig	FUNKTIONSMÅLET TILLGÄNGLIGHET													
		Tillgänglig Jämställdhet														
Näringslivets transporter		Tillgänglig														
Tillgänglighet regionalt och mellan länder		Tillgänglig														
Jämställdhet		Tillgänglig Jämställdhet														
Personer med funktionsnedsättning		Tillgänglig														
Barnperspektiv		Tillgänglig														
Äldreperspektiv		Tillgänglig														
Jämlikhet		Inkluderande Sammanhållen Tillgänglig														
Kollektivtrafik, gång och cykel	Klimat Fysisk aktivitet	Tillg. Jämställdhet														
Klimat	Klimat		HÅNSYNSMÅLET MILJÖ OCH HÄLSA													
Hälsa	Buller Fysisk aktivitet	Hälsöfrämjande, Tillg														
	Luft															
Landskap	Landskap															
	Mark															
	Materiella resurser															
	Landskap															
	Naturmiljö															
	Kulturmiljö															
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade														

Figur 24: Matris över planalternativet

FOKUSOMRÅDE	ASPEKTER		TRANSPORT- POLITISKA MÅL	ÅTGÄRDER																		
	Miljö	Socialt		Större vägombbyggnader			Kollektiv- trafik- åtgärder	Trafiksäkerhet	Cykel, regionalt vägnät	Utv-åtgärder	Statlig medfinansiering											
				Väg 63 Förbifart Hjulsjö	RV 51 Kvarntorp-Almbro MLV	Typåtgärder					Kapacitets-stark kollektivtrafik Örebro	Region- bussar fram- komlighet	Mindre typåtgärder	Enskilda vägar								
Medborgarnas resor		Tillgänglig	FUNKTIONSMÅLET TILLGÄNGLIGHET																			
		Tillgänglig Jämställdhet																				
Näringslivets transporter		Tillgänglig																				
Tillgänglighet regionalt och mellan länder		Tillgänglig																				
Jämställdhet		Tillgänglig Jämställdhet																				
Personer med funktionsnedsättning		Tillgänglig																				
Barnperspektiv		Tillgänglig																				
Äldreperspektiv		Tillgänglig																				
Jämlikhet		Inkluderande Sammanhållen Tillgänglig																				
Kollektivtrafik, gång och cykel	Klimat Fysisk aktivitet	Tillg. Jämställdhet																				
Klimat	Klimat		HÄNSYNSMÅLET MILJÖ OCH HÄLSA																			
Hälsa	Buller Fysisk aktivitet Luft	Hälsofrämjande, Tillg																				
Landskap	Vatten																					
	Mark																					
	Materiella resurser																					
	Landskap																					
	Naturmiljö																					
	Kulturmiljö																					
Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade	Hälsofrämjande Jämställdhet																				

Figur 25: Matris över nollalternativet

Slutsatser och vägar framåt

Sammanfattning av effekter av studerade åtgärder

Konsekvensbedömningen visar att planalternativet i stor utsträckning bidrar till positiva effekter, alternativt neutrala effekter, i förhållande till måluppfyllnad av framför allt det transportpolitiska funktionsmålet (se Figur 24). Detta gäller särskilt för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder på det regionala vägnätet samt statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder och då gäller det framförallt ett positivt bidrag till fokusområdena medborgarnas resor, tillgänglighet regionalt, jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning). Samma åtgärder bidrar generellt i positiv riktning avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet. Cykelåtgärder på det regionala vägnätet bidrar dock till utsläpp i byggskedet.

När det gäller större vägombyggnader bidrar de i positiv riktning avseende exempelvis fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter och tillgänglighet regionalt, samt trafiksäkerhet men påverkan är neutral avseende flera av de sociala aspekterna, såsom inkludering och sammanhållning. Påverkan är dock i allt väsentligt negativ avseende klimat och landskap.

Då planalternativ och nollalternativet jämförs (se Figur 24 och Figur 25) kan det konstateras att planalternativet i större utsträckning bidrar positivt till det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet och dess fokusområden jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv och äldreperspektiv. När det gäller fokusområdet jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning) är påverkan ungefär lika.

Skillnaderna mellan planalternativet och nollalternativet är dock ganska stora avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa och landskap där den negativa påverkan är större i nollalternativet.

En stor del av medlen i länsplanen går till de så kallade pottorna där kommuner under planperiodens gång kan ansöka om medel. Effekterna av länsplanen kommer att bero av hur de medel som är avsatta till pottorna delas ut till kommunerna. Generellt kan sägas att en större satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik kommer att bidra till en mer transportsnål och energieffektiv tillgänglighet. Detta i sin tur minskar klimatpåverkan och kan ge bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet. Med avseende på social hållbarhet förbättrar dessa typer av åtgärder också för en större

grupp människor då gång-, cykel- och kollektivtrafiksystem är öppna för en större del av befolkningen är än vad biltrafiksystemet är. För att nå en hög tillgänglighet geografiskt och demografiskt är det viktigt att arbeta med både infrastruktur och användarvänlighet. Väljer man att prioritera åtgärder för ökad framkomlighet för biltrafik kommer utvecklingen att gå i motsatt riktning för dessa mål.

Noteras bör också att socioekonomiskt svagare områden är något förfördelade när det gäller den geografiska fördelningen av de studerade åtgärderna. Analysen bör dock ses som en första indikation på eventuella ojämlikheter och beaktar inte storleken på investeringarna och huruvida investeringarna eventuellt bidrar till negativa effekter såsom barriäreffekter.

En total bild av länsplanens effekter kan alltså fås först när slutliga åtgärder av de studerade valts, och då de medel som tilldelas de olika potterna i länsplanen betalats ut till exempelvis kommuner.

Kumulativa effekter och inducerad biltrafik

Trafiksystemets utformning och planering påverkar de transportval vi gör. Flera olika och attraktiva alternativ ökar transportsystemets robusthet och minskar sårbarheten för störningar av olika slag. De långsiktiga och kumulativa effekterna är svåra att bedöma. Men blir sannolikt generellt större med tiden, det vill säga större än vad de kvantifierade effekterna i de samlade effektbedömningarna visar.

Restidsvinster på grund av nya vägar eller förbättrad framkomlighet innebär ofta ökad trafik i form av inducerad trafik på kort sikt. På lång sikt kan nya vägar innebära att det bildas nya lägen för till exempel extern handel som i sin tur genererar ännu mer trafik. Sannolikt ger restidsvinster för olika trafikantgrupper effekter på transportval och samhällsplanering även en lång tid efter planperioden.

Det är en brist att här inte görs en samlad bedömning av länsplanen tillsammans med den nationella planens åtgärder i Örebro län. Den nationella planens åtgärder kan både motverka och medverka till effekterna av åtgärderna i Örebroregionens länsplan.

Åtgärder för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan

Av de bedömda åtgärderna i den strategiska hållbarhetsbedömningen är det framför allt satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik som leder till positiv betydande miljöpåverkan. Om länsplanens slutliga inriktning innebär att de största satsningarna ligger på dessa åtgärds-kategorier är det en av de mest betydelsefulla förmildrande åtgärderna för miljön generellt sett.

Även inom respektive åtgärdskategori finns det flera åtgärder som kan göras för att mildra eller förebygga negativ betydande miljöpåverkan. En av de viktigaste åtgärderna är detaljutformningen som kan påverka den relativa attraktiviteten mellan olika trafikslag. För att exemplifiera kan en större ombyggnad av en korsning kan exempelvis leda till ökad tillgänglighet för gång och cykel, om denna satsning också innehåller cykelbanor och säkra passager. Trafiksäkerhetsåtgärder i tätbebyggt område innebär oftare trafiklugnande åtgärder som leder till en säkrare och tryggare miljö för oskyddade trafikanter. Denna typ av effekter är svårbedömda i det här skedet av planeringen.

De namngivna vägåtgärderna ger en negativ påverkan på klimat, hälsa (ej väg 63) och landskap. Påverkan är dock lägre i planalternativet jämfört med nollalternativet. Vilken typ av påverkan denna typ av åtgärder får på klimat och hälsa beror till stor del på i hur stor utsträckning som samhällsplaneringen anpassas efter de restidsvinster som skapas för personbilstrafiken. För att motverka den negativa påverkan av planen är det viktigt att en uppföljning av planen sker för att säkerställa att kompensatoriska åtgärder genomförs. Exempelvis är det viktigt att bussarnas framkomlighet prioriteras på de vägstråk som innebär förbättringar för såväl personbilstrafik som busstrafik. Likaså kan en noggrannare bedömning göras i samband med projekteringen som leder till en negativ miljöpåverkan för landskap, vilket framförallt skapas av intrång i mark- och vatten, barriäreffekter och påverkan på materiella tillgångar samt växt- och djurliv.

Målkonflikter

Det kan konstateras att det inom länsplanen finns såväl flera synergier som målkonflikter. På en övergripande nivå handlar det om motsättningar mellan å ena sidan det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet och å andra sidan hänsynsmål rörande miljö och hälsa. Det finns även konflikter inom funktionsmålet. För hänsynsmålet rörande trafiksäkerhet finns det i regel en bättre överensstämmelse med funktionsmålet sett till vilka åtgärder som genomförs som kan leda till både ökad trafiksäkerhet och minskade restider för bil.

Huvudsakliga målkonflikter som kan konstateras utifrån den hållbarhetsbedömning som gjorts för länsplanen är:

- **Större vägombyggnader.** Dessa åtgärder bidrar generellt till en positiv påverkan på tillgänglighet, och särskilt fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter, tillgänglighet regionalt och en neutral påverkan avseende fokusområdena jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning). Däremot har större vägombyggnader en negativ påverkan på hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa, landskap, genom att efter-

frågan på biltransporter ökar, energianvändningen vid byggande, drift och underhåll är hög, utsläppa v partiklar ökar, materiella tillgångar tas i anspråk, landskapet och den biologiska mångfalden påverkas.

- **Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder på regionalt vägnät.** Dessa åtgärder bidrar generellt till en positiv påverkan på tillgänglighet, och särskilt fokusområdena medborgarnas resor, tillgänglighet regionalt, jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna sammanhållning och inkludering). Däremot har dessa åtgärder en negativ påverkan på hänsynsmålet och fokusområdet klimat genom att energianvändningen vid byggande, drift och underhåll är hög.

Hur kan länsplanen bidra till sammanhållning, inkludering och hälsofrämjande

En stor del av de resurser som satsas i länsplanen går till förbättringar för kollektivtrafik-, gång-, och cykelresenärer. Detta är positivt utifrån sammanhållnings- och inkluderingsperspektiv beroende på var investeringarna görs. För att de resurser som länsplanen fördelar för kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder i så stor utsträckning som möjligt ska bidra till inkludering och sammanhållning rekommenderas att följande principer följs:

- Gång-, cykel-, och kollektivtrafikåtgärder som medfinansieras av länsplanen bör bidra till att knyta ihop tätorter så att jämlika möjligheter till utbildning, sysselsättning, vård och service uppnås i hela länet. Ett sådant angreppssätt förbättrar möjligheterna till en jämställd och jämlik arbetspendling, likväl som en ökad kompetens- och arbetskraftsförsörjning för hela länet.
- Vid nybyggnad av vägar och anläggning av mittseparerade vägar bör parallella cykelvägar och gångvägar anläggas.
- Av de åtgärder som bedömts i föreliggande konsekvensbedömning är socioekonomiskt svaga områden något förfördelade utifrån antal investeringar. Länsplanen bör därför eftersträva att aktivt bidra till att kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder genomförs i socioekonomiskt utsatta områden för att bidra till inkludering. Det är också av vikt att investeringar bidrar till att knyta ihop olika områden i syfte att öka sammanhållningen.
- Åtgärder som medfinansieras av länsplanen för att bidra till att öka den fysiska aktiviteten bör framför allt tilldelas områden med höga ohälsotal.

Vad krävs för måluppfyllelse utöver länsplanen?

Förändringar av beteende och normer är nödvändiga

Vid sidan om de åtgärder som föreslås i länsplanen relaterar infrastrukturplaneringen till flera andra planeringsprocesser. Förändringar i den tekniska transportinfrastruk-

turen, såsom exempelvis föreslagna i länsplanen, behövs, men att det är långt ifrån tillräckligt för att nå hållbarhetsmål. Även beteendeförändringar är nödvändiga³⁴.

I detta avseende är samhällsplanering relevant. Trafiken och trafiksystemet är inte isolerade system utan fungerar i samspel med övrig samhällsplanering, den ekonomiska utvecklingen i stort och hur samhället fungerar i övrigt. Enskilda åtgärder kan sällan eller aldrig ensamt styra trafikutvecklingen i en specifik riktning. Det handlar alltid om samverkan mellan många olika åtgärder och faktorer som samverkar eller motverkar varandra. Det är beteendet i och användning av trafiksystemet som resulterar i hållbarhet eller inte, inte trafiksystemet som sådant. En förståelse för det komplexa samspelet mellan faktorer och resulterande trafik är därför väsentligt för beslut om åtgärder för och utveckling mot trafik i hållbara städer³⁵.

Många experter poängterar att vi behöver tala om klimatomställning snarare än utsläppsminskningar, vilket betyder att samhället måste arbeta med en bred idé om en hållbar utveckling, inklusive ett bättre liv med god hälsa och miljö, välfärd, arbete, rättvisa och annat som förknippas med ett bra samhälle. Tidigare forskning från det tvärvetenskapliga forskningsprogrammet Lets2050 vid Lunds universitet pekade ut sociala drivkrafter som helt nödvändiga för en klimatomställning³⁶. Just transportsektorn är en sektor som idag är i stort behov av justerade normer och beteenden till sådana som stöder en hållbar utveckling³⁷. För att lyckas minska biltransportarbetet i enlighet med nationella mål krävs till exempel åtgärder för att få vanebilister att ändra beteende, eftersom de står för 90 procent av biltransportarbetet och 30 procent av dem bor i storstad.

Grundprinciper och potential

Det finns en rad grundprinciper för hur infrastruktur och planering påverkar olika färdmedels konkurrenskraft och därmed individernas val av färdmedel. Forskning visar att närhet till service och tillgänglighet till alternativa färdmedel till bil är avgörande.³⁸ Kollektiva färdmedel, samt gång och cykel bidrar inte bara till att uppnå miljö- och klimatmål utan även en bättre tillgänglighet med fokus på sammanhållning, inkludering och hälsofrämjande.

³⁴ Nilsson, L.J., Khan, J., Andersson, F.N.G., Klintman, M., Hildingsson, R., Kronsell, A., Pettersson, F., Pålsson, H., Smedby, N. (2013). *I ljuset av framtiden -- styrning mot nollutsläpp 2050. LETS 2050-report*, Lunds Universitet.
Nissinen, A., Heiskanen, E., Perrels, A., Berghäll, E., Liesimaa, V., & Mattinen, M.K. (2014). Combinations of policy instruments to decrease the climate impacts of housing, passenger transport and food in Finland. *Journal of Cleaner Production*, 107:16

Moriarty, P., & Honnery, D. (2013). *Greening passenger transport: a review*. *Journal of Cleaner Production*, 54

³⁵ Denna inledning är hämtad ur Trivector (2010:56) *Trafik i hållbara städer* (skriven för Riksdagens utredningstjänst)

³⁶ Nilsson & Khan et al. (2013).

³⁷ Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L. & Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving Climate Objectives in Transport Policy by Including Women and Challenging Gender Norms – the Swedish Case. *Journal of Sustainable Transport*, 10:8

³⁸ Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment. A meta-analysis. *Journal of the American planning association*, 76:3

Grundprinciper för en mer transportsnål planering är:³⁹

- Koncentrera utbyggnad till befintlig bebyggelse (till exempel förtätning och återanvändning av gammal industrimark i stället för ny mark), så att avstånden mellan dagliga målpunkter blir kortare. Ju längre från centrum, desto högre energianvändning.
- Bygg ut längs befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk av hög kvalitet.
- Bygg ut inom gång- och cykelavstånd från tätortens/ortens centrum (avståndet varierar). Forskning visar att de motoriserade transporterna och pendlingen tenderar att öka om avståndet till viktiga målpunkter blir för långt, därför är det bättre att bygga på flerkärnighet när en tätort växer över detta avstånd.
- Minimera vägutbyggnaden. Enligt bland annat SACTRA-rapporterna⁴⁰ innebär varje ny km väg också mer trafik, enligt principen om inducerad trafik.
- Stärk tätortens centrum, eftersom det oftast är lättast att stärka kollektivtrafik, gång och cykel in mot centrum än mellan andra områden. Det innebär bland annat hög täthet respektive personal- och besöksintensiva verksamheter i centrala delar.

³⁹ Flera, men sammanställda i Trivector (2007:70) *Energieffekter av åtgärder i trafiksystemet - beskrivning av åtgärder som är möjliga och lämpliga att reglera i detaljplan*

⁴⁰ SACTRA. (1995). *Trunk roads and the generation of traffic*

Bilaga 1: Sammanställning av inkomna synpunkter under avgränsningssamråd för strategisk hållbarhetsbedömning

Inledning

Region Örebro län ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033. En strategisk hållbarhetsbedömning ska genomföras av länsplanen, som ska omfatta miljökonsekvensbeskrivning, social konsekvensbeskrivning samt bedömning av hur planen påverkar de nationella transportpolitiska målen och övriga relevanta mål för länsplanen.

Den 11 februari 2021 skickade Region Örebro län ut ett förslag till avgränsning av den strategiska hållbarhetsbedömningen. Remisstiden gick ut den 31 mars 2021.

Remissinstanserna ombads att i sina svar separera den strategiska miljöbedömningen från den sociala hållbarhetsbedömningen.

Inkomna remissvar

Region Örebro län skickade sin remiss till 14 remissinstanser och erhöll svar från följande myndigheter:

1. Askersunds kommun
2. Laxå kommun
3. Lindesbergs kommun
4. Ljusnarsberg kommun
5. Länsstyrelsen i Örebro län
6. Örebro kommun

Övriga tillfrågade var Trafikverket Region Öst, Degerfors kommun, Hallsbergs kommun, Hällefors kommun, Lekebergs kommun, Karlskoga kommun, Kumla kommun och Nora kommun.

Övergripande remissvar

Länsstyrelsen i Örebro län

Länsstyrelsen skriver att länsplanen handlar till stor del om att främja framkomlighet inom transportinfrastruktur men med ett minskat fokus på vilken typ av fordon som ska framföras. Genom att inkludera vilka typ av fordon eller drivmedel som det inkluderar infrastruktur för tankning och laddning. Detta för att skapa synergier mellan framkomlighetsinfrastruktur och energisysteminfrastruktur.

På s. 10 under rubrik Avgränsning i tid och rum, andra stycket, bör det framgå att analysen av miljöeffekter omfatta hela Örebro län.

Länsstyrelsen instämmer att Klimat, Hälsa och Landskap är de tre områden som får störst miljöpåverkan från transporterna. Avgränsningen är generellt hållen, då det inte finns ett ”planförslag” att utgå från. Länsstyrelsen skulle dock önska en utveckling kring påverkan på kulturmiljön, under rubriken landskap. Bifogad bilaga rörande landskapsanalys och känslighetsbedömning kan tjäna som inspiration.

Kommentar från Region Örebro län

Frågan om koppling mellan framkomlighet och energisystem hanteras framförallt i åtgärdsvalsstudier som sedan leder till åtgärder. Länsplanen kan enligt förordning SFS 1997:263 ännu inte finansiera laddinfrastruktur men kan däremot skapa framkomlighet till den. Dialog om förutsättningsskapande åtgärder för ökad attraktivitet till hållbara drivmedel till fordon eftersträvas i åtgärdsvalsstudier enligt strategi för hållbara transporter. Analys av vilka fordon som inkluderas av olika åtgärder kan vara intressant att följa upp men är inget som är planerat för tillfället.

Avgränsningen på s.10 har förtydligats och resonemang kring landskap utvecklats.

Strategisk miljöbedömning

Askersunds kommun

Inga synpunkter.

Laxå kommun

Inser att frågan om avgränsning är komplex, men viktig. Det finns nu en möjlighet för regionen att kraftfullt bidra till bättre klimat och bättre hälsa vilket Laxå kommun anser vara de två viktigaste fokusområdena och som står över de övriga. Inga övriga synpunkter.

Region Örebro läns kommentar

Synpunkt noterad.

Lindesbergs kommun

Kommunen skriver att landsbygdsperspektivet behöver framgå i beskrivningar av miljöaspekter. Innan slutsatser dras om miljöpåverkan behöver konsekvensbeskrivningarna differentieras utifrån det behov som finns för transporter på landsbygden kontra i städerna. Skillnader i länets förutsättningar behöver förtydligas och synliggöras i länsplanen såväl som i miljökonsekvensbeskrivningen.

Region Örebro läns kommentar

Noterat. Det ligger i linje med *Nationell strategi för hållbara transporter 2021-2030* som är en av utgångspunkterna för länsplanen.

Länsstyrelsen i Örebro län

Länsstyrelsen anser avgränsningen väl genomarbetad men har ett antal synpunkter.

Länsstyrelsen ställer sig positiva till de tre kriterier som ligger till grund för fokusområde Klimat. Länsstyrelsen vill dock lämna följande synpunkter:

- Det bör specificeras vilken strategi samt mål som benämns att prioriteras i Mål i Klimatstrategi (s.5)
- I kriteriet Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer bör fler transportmedel inkluderas, så att beräkningar kan utföras och förändringar mellan transportslag redovisas. Ett förslag är att ett kriterium läggs till som väger in kollektivtrafik samt gång- och cykeltransporter.
- I kriteriet Påverkan på energianvändning per fordonskilometer föreslår Länsstyrelsen att personkilometer bör vara i fokus.

Under exempel på prioriterade mål (s. 6) är det viktigt att tydliggöra vikten av jämlik hälsa och att det hänger ihop med miljökvalitetsmålen.

Region Örebro läns kommentar

Synpunkter noterade och framförda till konsult som genomför hållbarhetsbedömningen.

Ljusnarsbergs kommun

Ljusnarsbergs kommun skriver att det är viktigt att ta med aspekter i avgränsningen som tar hänsyn till landsbygdsutvecklingen i samband med miljöfrågornas betydelse. Kommunen skriver också att det är viktigt att barn, personer med funktionsnedsättning och äldre på egen hand kan ta sig till önskad destination för att klara vardagen, utöva fritidsaktiviteter med mera.

Region Örebro läns kommentar

Landsbygdsutvecklingen och miljöaspekter tas med i hållbarhetsbedömningen i analyserande resonemang. Region Örebro län delar Ljusnarsbergs kommuns inspel att människor med olika förutsättningar ska kunna ta sig till målpunkter viktiga för att klara vardag och sysselsätts sin fritid.

Örebro kommun

Inga synpunkter

Social konsekvensbeskrivning

Askersunds kommun

Inga synpunkter

Laxå kommun

Anser avgränsningen väl formulerad och har inga synpunkter

Lindesbergs kommun

Lindesbergs kommun lyfter att transportförsörjningen har utvecklats negativt sedan de transportpolitiska målen antogs, vilket visas i årliga uppföljningar av målen. Kommunen tycker att uppföljningen av tillgänglighet till skolor och arbetsplatser är särskilt intressant eftersom den visar att tillgängligheten är väsentligt lägre i landsbygdskommuner och pendlingskommuner jämfört med storstäder och större städer, dock är den sammanvägda bedömningen att nivån är ungefär liknande som tidigare. Kvinnors geografiska tillgång till arbetsmarknad är lägre än männens och skillnaden har ökat de senaste åren, efter att ha minskat några år.

Lindesbergs kommun anser att en ny länsplan bör ta avstamp i uppföljningen av transportpolitiska målen för att kunna presentera åtgärder och fördelning av medel som vänder nedåtgående trender och bidrar till miljö kvalitetsmål, till exempel ”God bebyggd miljö”. Lindesbergs kommun skriver att Örebro län har väldigt skilda förutsättningar gällande befolkning, arbetsmarknad, pendling med mera vilket behöver hanteras och anpassas i länsplanen. Lindesberg föreslår bland annat att länsplanen får tydligare målbeskrivningar och en tydligare koppling mellan mål och åtgärder. Bland annat behöver landsbygdsperspektivet tydliggöras.

Lindesbergs kommun gör också inspel gällande satsningar på kollektivtrafik på landsbygden och lyfter att en utgångspunkt i resandeantal inte kan förväntas men att åtgärder i infrastrukturen kan skapa attraktivitet till trafikslaget.

Region Örebro läns kommentar

Länsplanen ska vara målinriktad och gå i linje med de transportpolitiska målen som bland annat innebär ett jämlikt och jämställt transportsystem utifrån funktionsmålet. Länsplanen utgår även från andra mål och även lagar som tydligt pekar på vikten av ett jämlikt och jämställt transportsystem, bland annat regional utvecklingsstrategi och barnkonventionen. Att mål och resultat inte alltid går ihop kan bero på många saker, bland annat ekonomiska och geografiska förutsättningar och den historiska planeringen av infrastruktur som skapat förutsättningar som i grunden gynnar mäns resande och därmed påverkar dagens mål om till exempel jämställd tillgänglighet till arbetsmarknad negativt. För att underlätta genomförandet av länsplanen har målen stärkts och förtydligats, bland annat landsbygdsperspektivet.

Under de senaste åren har landsbygdsperspektivet lyfts mer politiskt än tidigare och i mars 2021 kom även en ny nationell strategi för hållbar regional utveckling. Även denna utgår länsplanen ifrån. Effekten kan bli fördröjd eftersom ledtider inom infrastrukturplanering är väldigt långa.

Länsstyrelsen i Örebro län

Länsstyrelsen anser att avgränsningen är väl genomarbetad och att det är positivt att Region Örebro län tar ett större grepp som rör sig utanför den lagstadgade delen i hållbarhetsbedömningen. Länsstyrelsen inkommer däremot med följande synpunkter:

- Hänvisning till RUS:en och det övergripande målet om hög och jämlik livskvalité bör även göras i den sociala konsekvensbedömningen, inte bara under kapitlet om miljökonsekvensbeskrivningen.
- En tydligare koppling och hänvisning till Agenda 2030 bör beskrivas, inte enbart nämnas i nulägesanalysen.
- Jämlikhet bör nämnas före jämställdhet då det är ett bredare begrepp.
- En ny jämställdhetsstrategi är på väg att tas fram och hänvisning bör framöver ske till den.
- Konkretisera gärna hur jämställdhetsperspektivet ska beaktas, exempelvis att jämtegrering ska genomsyra alla processer.
- I texten anges att jämlikhetsperspektivet ska säkras genom att beakta diskrimineringslagstiftningen, barnkonventionen och de nationella och regionala folkhälsomålen, varefter diskrimineringsgrunderna räknas upp (utom en). Det är dock viktigt att se att jämlikhet är ett bredare begrepp som inte enbart inbegriper dessa saker, utan också behöver ta hänsyn till faktorer som stad/landsbygd, utbildningsnivå och klasstillhörighet
- Etnisk tillhörighet saknas som en av de uppräknade diskrimineringsgrunderna.

- En beskrivning av tillvägagångssättet och tillämpningen av den presenterade modellen (s.11) och hur en bedömning ska göras saknas.

Länsstyrelsen skriver också att lösningar om tillgänglighet och delaktighet bör hållas inom principen om universell utformning, så att så många som möjligt gynnas från början. Länsstyrelsen anser också att det är snävt att enbart benämna könsfördelning gällande inkludering genom makt och delaktighet.

Region Örebro läns kommentar

Självklart ska RUS:en och målen om livskvalitet benämnas även under social konsekvensbeskrivning. Likväl som att Agenda 2030 inte enbart ska nämnas under nuläge. Etnisk tillhörighet har lagts till som diskrimineringsgrund i en senare version av hållbarhetsbedömningen. Jämlikhet är ett bredare begrepp än jämställdhet och vi håller med om att det bör stå i den ordningen. Hur jämställdhetsperspektivet beaktas sker i relation till jämlikhetsperspektivet och andra perspektiv samt ihop med en universell hållning till åtgärder, som Länsstyrelsen även anser vara rätt förhållningssätt. En geografisk analys görs i hållbarhetsbedömningen som väger in exempelvis socioekonomiska och geografiska skillnader för att bedöma planen.

Ljusnarsbergs kommun

Ljusnarsbergs kommun skriver att syftet med sociala konsekvensbeskrivningen bör vara att förbättra tillgänglighet för medborgare och näringsliv. Därmed bör Region Örebro län inom den sociala konsekvensbeskrivningen titta på aspekter som bidrar till att identifiera förutsättningar för landsbygdsutveckling som ett medel för att minska skillnader mellan stad och land. Kommunen gör också inspel att titta på om kollektivtrafiken kan minska social exkludering och att infrastruktur på riksväg 50 och utbyggda gång- och cykelvägar ses som komplement till järnvägsnätet och bidrar till god folkhälsa och landsbygdsutveckling.

Region Örebro läns kommentar

I de mål och strategier arbetet med länsplanen utgår från hanteras både tillgänglighet och landsbygdsutveckling, ofta ihop. Utveckling av infrastruktur är bara en del av flera delar som behövs för att uppnå god folkhälsa och god tillgänglighet även på landsbygden. Den sociala konsekvensbeskrivningen innehåller resonemang kring bland annat skillnader mellan stad och land, folkhälsa och tillgänglighet. Inspel till kollektivtrafikenheten har gjorts om social exkludering.

Örebro kommun

Inga synpunkter

Bilaga 2: Tre olika tidiga planscenarier

Nedan presenteras tre ”extrema” planalternativ som presenterades för politiken i syfte att visualisera hur prioriteringar i länsplanen påverkar uppfyllnad av de transportpolitiska målen. Det första alternativet *Pistasch – fokus på mål för kombinerat resande* (Figur 26) fokuserar på investeringar i cykel och kollektivtrafikåtgärder. Bedömningen av planalternativet (Figur 27) visar att det transportpolitiska funktionsmålet i allt väsentligt påverkas neutralt eller positivt. Investeringarna i större vägombyggnader påverkar dock uppfyllnad av hänsynsmålet i negativ riktning.

Det andra alternativet *Blåbär – fokus på mål för framkomlighet för bil och gods* (Figur 28) fokuserar mer på investeringar i för vägombyggnationer jämfört med Pistasch-alternativet. Bedömningen av planalternativet (Figur 29) visar att det transportpolitiska funktionsmålet i allt väsentligt påverkas neutralt eller positivt. Fler investeringarna i större vägombyggnader påverkar dock uppfyllnad av hänsynsmålet mer i negativ riktning jämfört med Pistasch-alternativet.

Det tredje alternativet *Mango – fokus på mål för tillgänglighet för oskyddade trafikanter* (Figur 30) fokuserar mer på investeringar för cykelinfrastruktur jämfört med de två andra alternativen. Bedömningen av planalternativet (Figur 31) visar att det transportpolitiska funktionsmålet i allt väsentligt påverkas neutralt eller positivt av cykelinvesteringar. Färre investeringarna i större vägombyggnader innebär en lägre negativ påverkan av hänsynsmålet jämfört med Blåbär-alternativet. Utbyggnad av cykelinfrastruktur genererar dock utsläpp och påverkar klimatet negativt i utbyggnadsskedet.

Pistasch – fokus på mål för kombinerat resande

Extra satsningar på

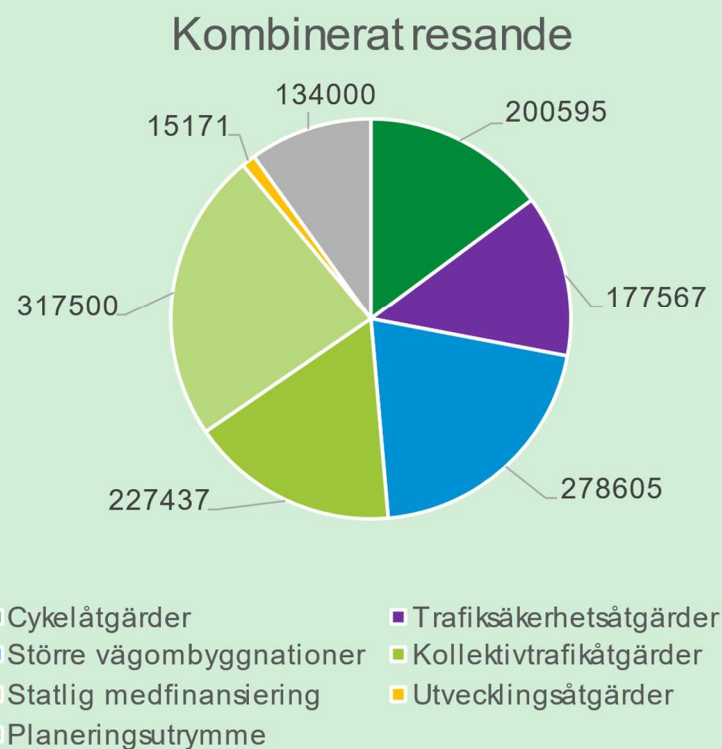
- Tillgänglighetsanpassning hållplatser kommunalt och statligt vägnät
- Små bytespunkter vid starka stråk
- Stora bytespunkter, t ex Örebro C
- Cykelvägar till och från hållplatser
- Kollektivtrafikprioritering väg 50
- Trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter i tätorter

Likadana satsningar som idag på

- Enskilt vägnät
- Utvecklingsåtgärder

Mindre/inga pengar till

- Framkomlighetsåtgärder för bil
- Finmaskigt vägnät



Figur 26: Fördelning av investeringsramen i planalternativet *Pistasch – fokus på mål för kombinerat resande*



Figur 27: Bedömning av planalternativet Pistach – fokus på mål för kombinerat resande, i förhållande till de transportpolitiska målen.

Blåbär – fokus på mål framkomlighet för bil och gods

Extra satsningar på

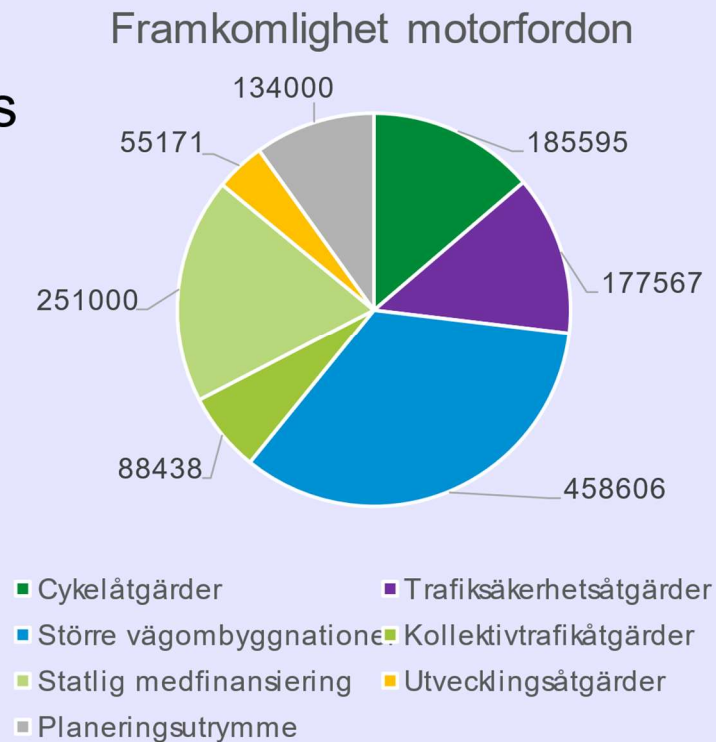
- Väg 51 Marieberg
- Finmaskigt vägnät (utvecklingsåtgärd)
- Väg 52 stort vägobjekt
- Kollektiv trafikprioritering väg 50 (gynnar även gods)
- Enskilt vägnät (dubblad pott)

Likadana satsningar som idag på

- Enskilt vägnät
- Kollektiv trafik

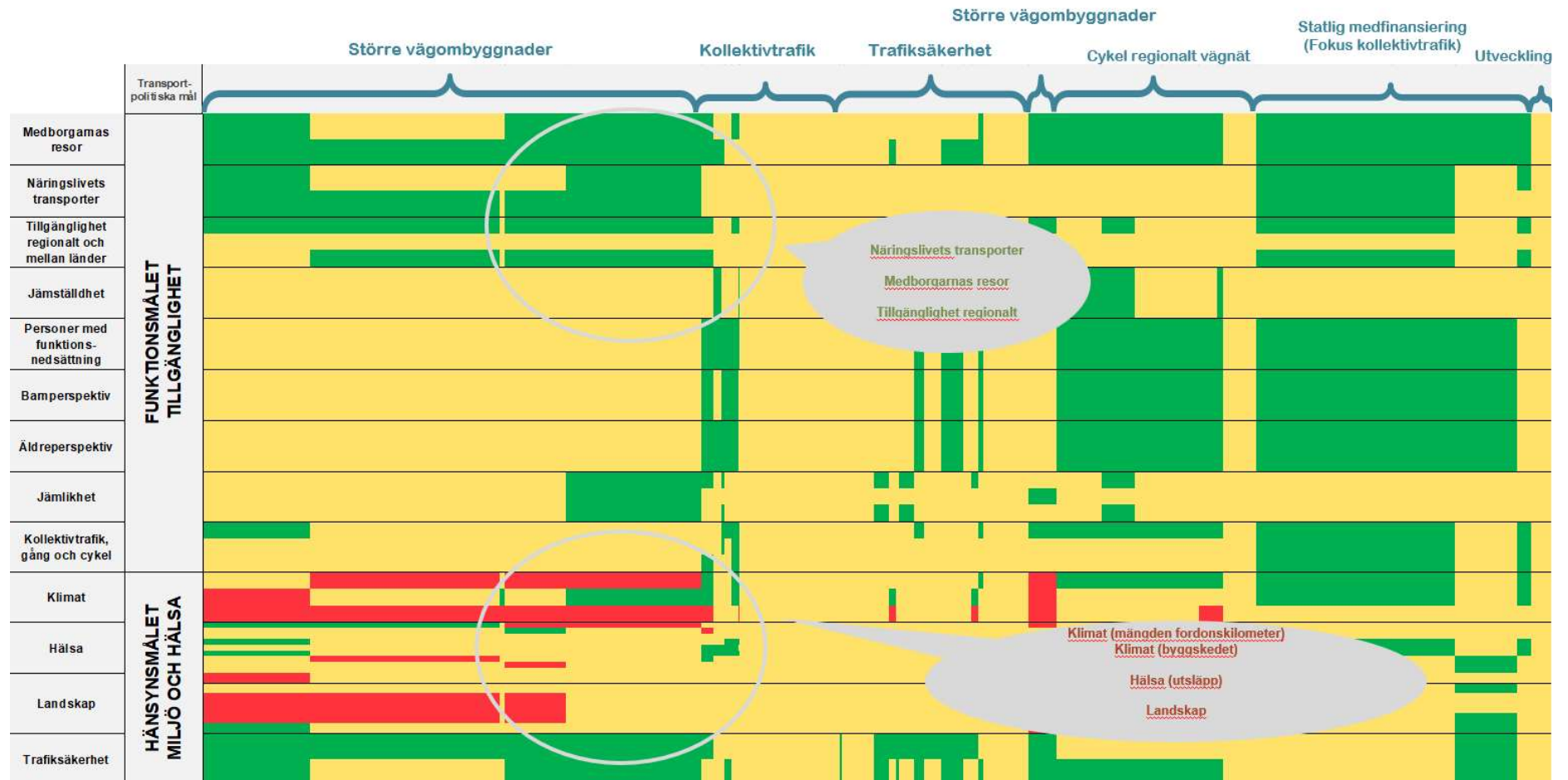
Mindre/inga pengar till

- Cykelobjekt ligger kvar men potten halveras för mindre åtgärder. Ej plats för fler större cykelobjekt.



Framkomlighet bil och gods

Figur 28: Fördelning av investeringsramen i planalternativet *Blåbär – fokus på mål för framkomlighet för bil och gods*



Figur 29 Bedömning av planalternativet Blåbär – fokus på mål för framkomlighet för bil och gods, i förhållande till de transportpolitiska målen.

Mango – fokus på mål om tillgänglighet för oskyddade trafikanter

- **Extra satsningar på**
 - Tillgänglighetsanpassning hållplatser kommunalt och statligt vägnät
 - Små bytespunkter vid starka stråk
 - Stora bytespunkter, t ex Örebro C
 - Cykelvägar till och från hållplatser
 - Kollektivtrafikprioritering väg 50
 - Trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter i tätorter
- **Likadana satsningar som idag på**
 - Enskilt vägnät
 - Utvecklingsåtgärder
- **Mindre/inga pengar till**
 - Framkomlighetsåtgärder för bil
 - Finmaskigt vägnät



Figur 30 Fördelning av investeringsramen i planalternativet Mango – fokus på mål för tillgänglighet för oskyddade trafikanter



Figur 31 Bedömning av planalternativet *Mango* – fokus på mål för tillgänglighet för oskyddade trafikanter, i förhållande till de transportpolitiska målen.



LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR ÖREBRO LÄN 2018–2029

309 (437)

Beslutsversion
Version: 1.5

Förord

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

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

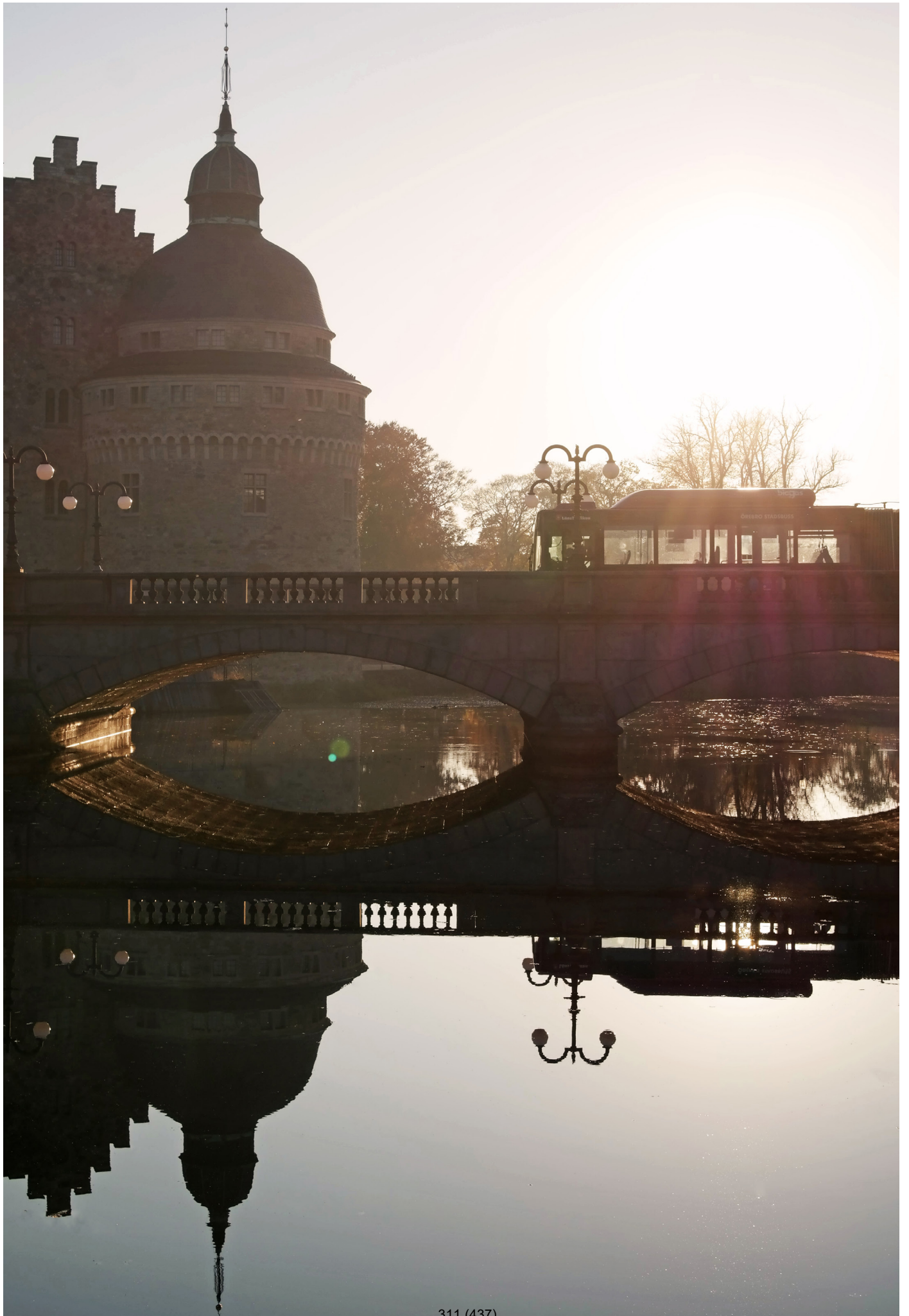
Länstransportplanens övergripande mål, prioriterade funktioner och strategier lägger grunden för ett långsiktigt arbete med att utveckla infrastrukturen för framtiden. Genom att hålla i detta och fortsatt fokusera på ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel samt godstransporter på järnväg minskar vi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

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

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

Mats Gunnarsson

Ordförande nämnden för samhällsbyggnad



Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

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

Strategierna är:

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

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

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

	Summa 2018– 2029	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Örebro	1 119	303,9	287,5	528,1
Större vägombbyggnationer	420	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Svennevad–Kvarntorp	185	185		
Kvarntorp–Almbro	135	40	95	
Förbifart Hjulsjö	100			100
Kollektivtrafik, statligt vägnät	60	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Mindre åtgärder	60	7	13	40
Trafiksäkerhet	78	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Mindre TS-åtgärder	78	8	25	45
Cykel, regionalt vägnät	100	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Örebro–Glanshammar	20	20		
Grythyttan–Hällefors	20		20	
Cykelåtgärder (pott)	60			60
Utvecklingspotten	77	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Samfinansiering av nationell plan	61		År 4–6	År 7–12
Frövi bangård (2021)	31		31	
E20 Västra Götaland	10	10		
Örebro södra	20			20
Utvecklingsåtgärder	16			
Pott	14	2	6	6
Omlastningsterminal Storå	2	2		
Statlig medfinansiering	295	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro	125		50	75
Regionbussarnas framkomlighet	50			50
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	114	17,6	22,3	74,1
Enskilda vägar	6	1,5	1,5	3
Totalt	1 034	297,1	263,8	473,1
Planeringsutrymme	85,6	6,8	23,7	55,0

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

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

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

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

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

Innehåll

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

1. Länstransportplan 2018–2029

1.1 Bakgrund

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

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

1.2 Underlag, mål och inriktning

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

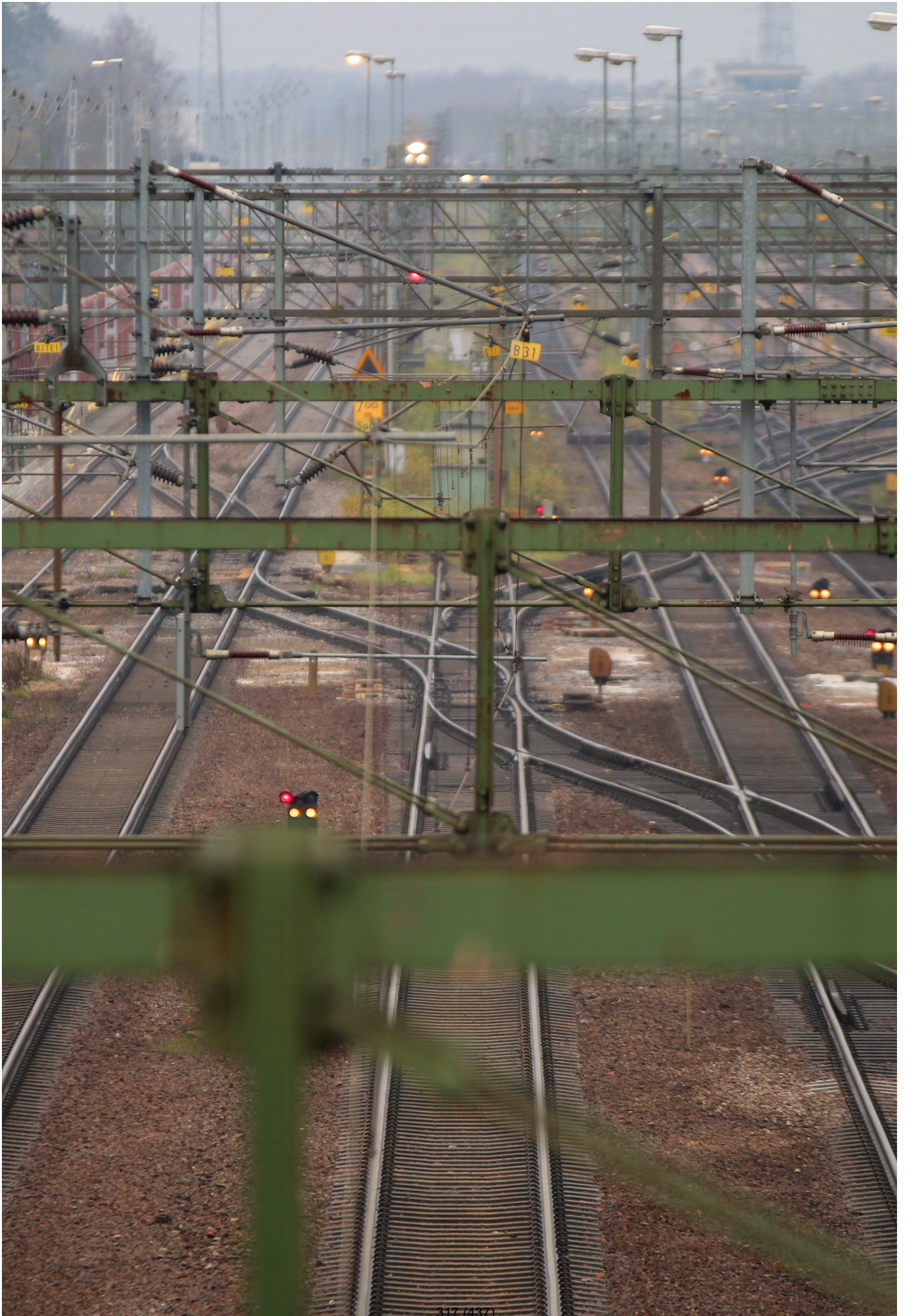
Planeringen av åtgärder är ett viktigt instrument för att nå det övergripande målet för trans-

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

1.3 Genomförande och uppföljning

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

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



2. Förutsättningar

2.1 Detta är Örebro län

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

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



Figur 1 Nationella och internationella transportstråk genom Örebro län.

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

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

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

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

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

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

2.2 Befolkning och befolkningsutveckling

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

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

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

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

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

Bostadsmarknad och bostadsförsörjning

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

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

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

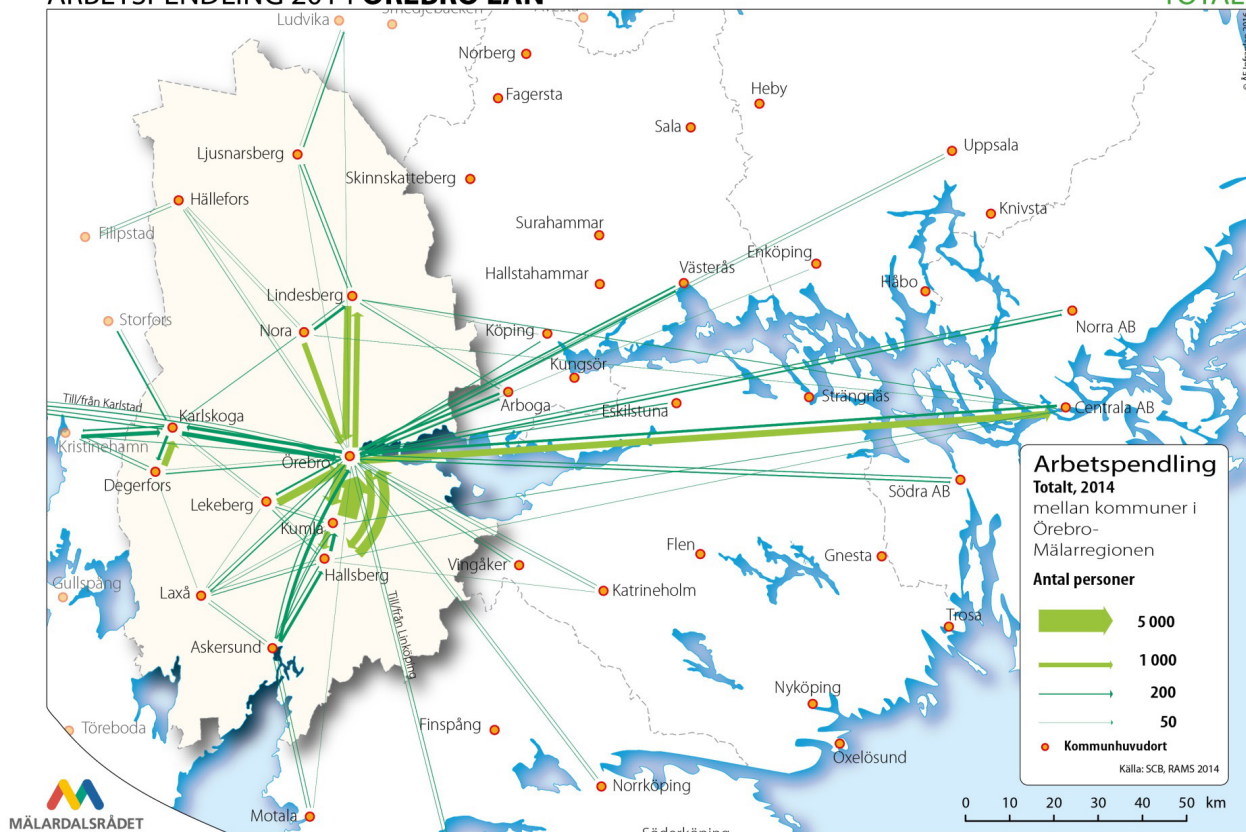
men flera kommuner anger att läget om tre år är svårbedömt på grund av osäkerheter kring befolkningsutveckling och flyktingmottagande. Samtliga kommuner i länet ser ett behov av fler bostäder under de kommande tre åren. Alla kommuner bedömer att hyresrätter behöver tillkomma, både stora och små. En majoritet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

2.3 Pendling och regionförstoring

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

ARBETSPENDLING 2014 ÖREBRO LÄN

TOTALT



29

Figur 2 Karta Mellankommunal pendling Örebro län, 2014

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4 Näringsliv och arbetsmarknad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.5 Framtida trafik

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

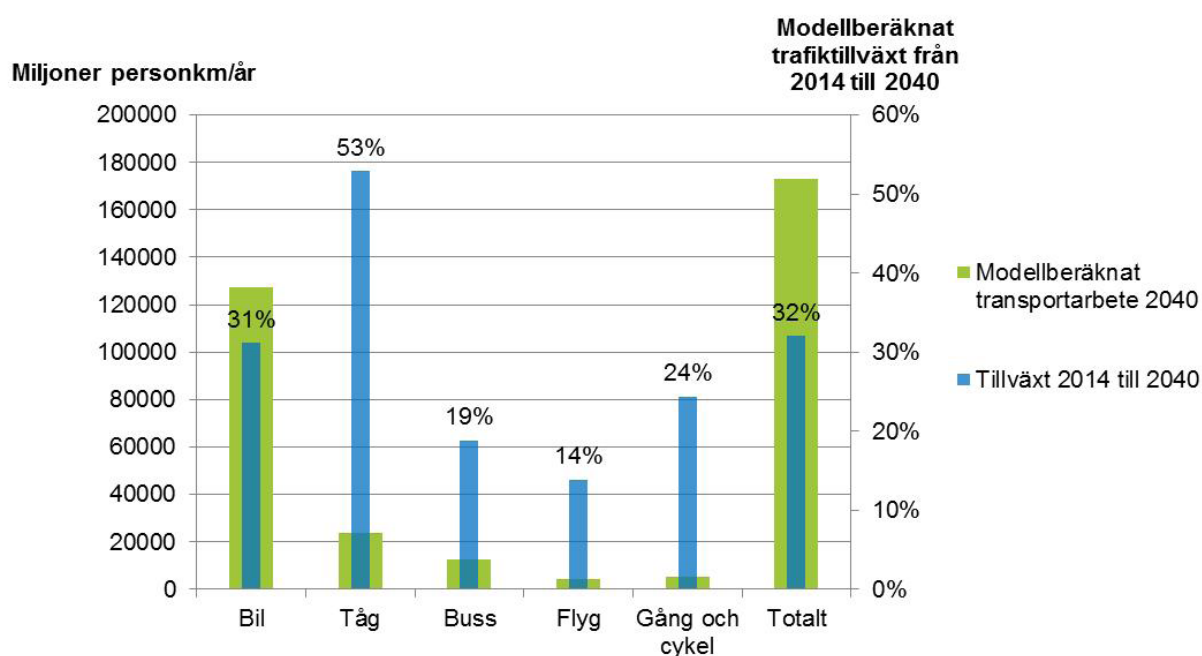
¹ Jämställd regional tillväxt, Aktivitetsplan 2015–2016, Region Örebro län 2015

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

Persontransporter

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

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



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

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

Godstransporter

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

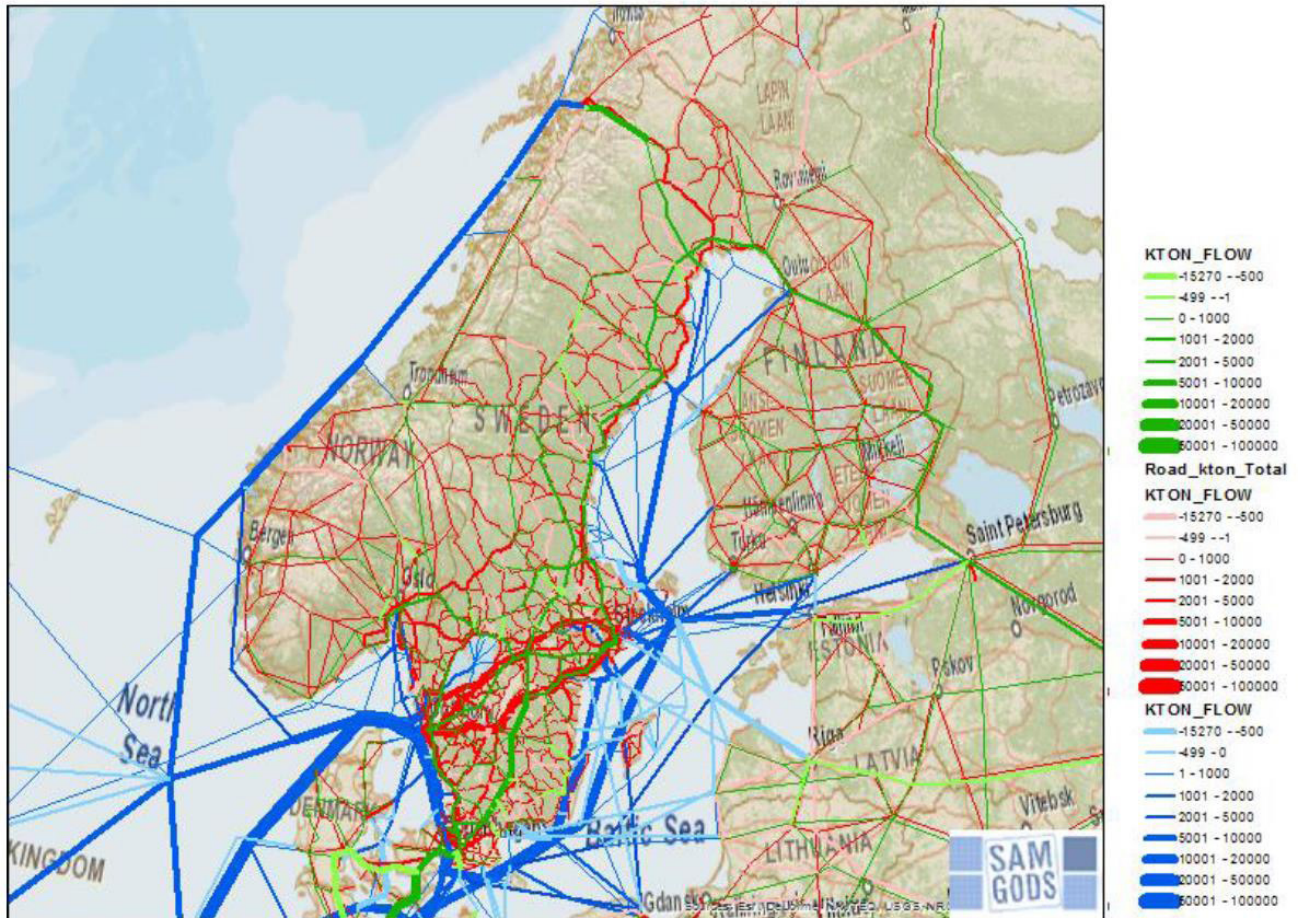
Tabell 1 Antal och andel rangerade vagnar på svenska rangerbangård 2013.
Källa: KTH Järnvägsgruppen

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

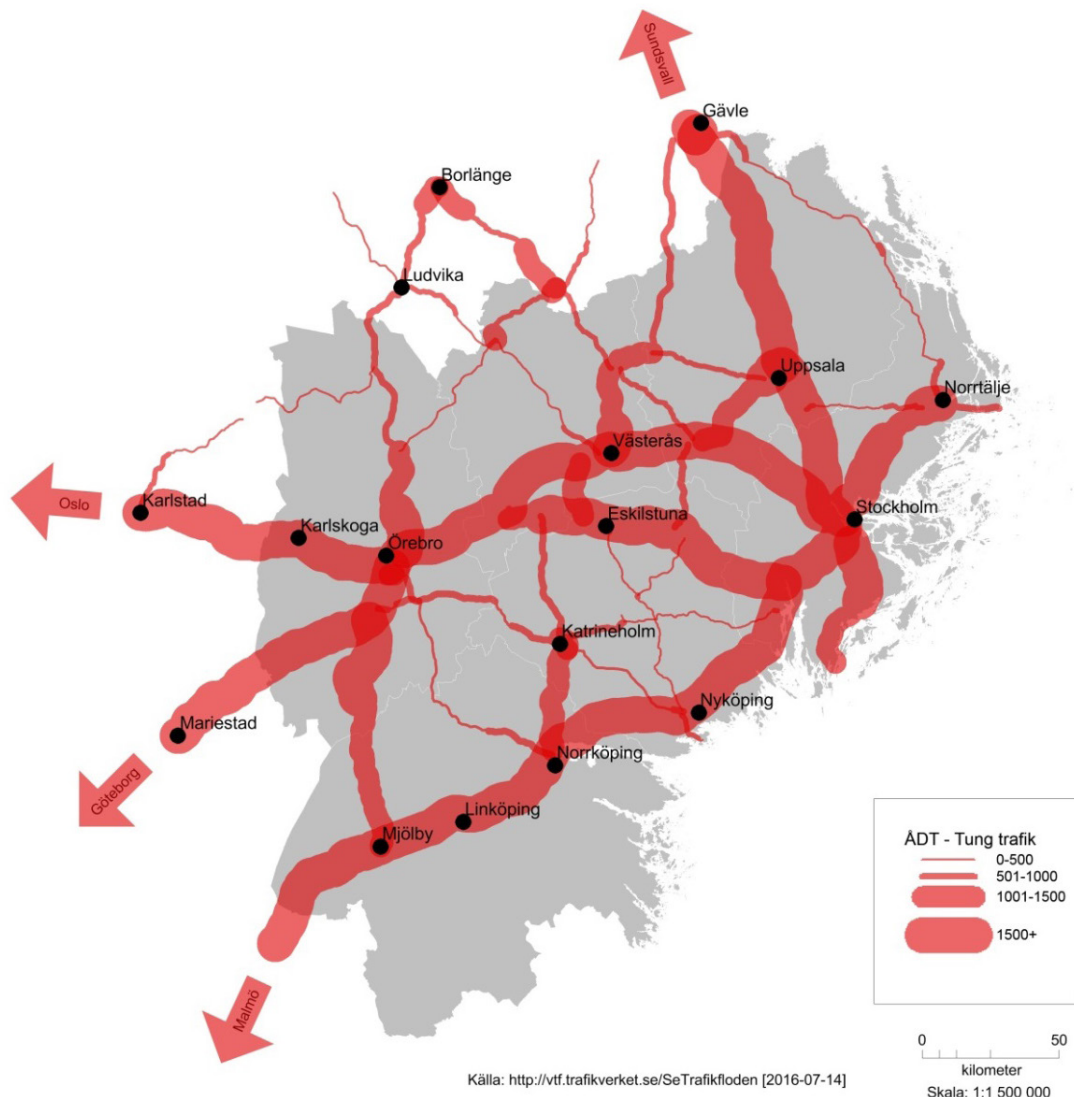
Mellan år 1962 och 2012 ökade transportarbetet med totalt 127 procent, från 44 miljarder tonkilometer till knappt 100 miljarder tonkilometer. Transportarbetet på väg har flerdubblats under denna period (+400 procent). Järnväg har haft en lägre, men mer stabil ökningstakt. Summerat över perioden har transportarbetet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

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

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



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



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

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

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

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

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

3. Mål och planer som påverkar länstransportplanen

3.1 Europeiska mål och planer

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

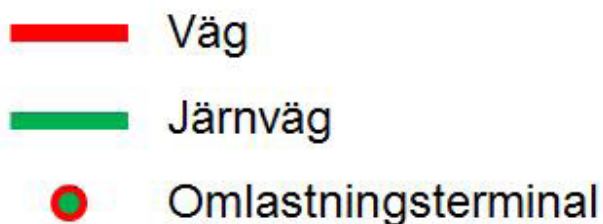
En betydande europeisk förordning kopplat till vitboken är det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T). Målet med TEN-T är att uppnå:

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

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

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





Figur 6 TEN-T stomnät Nordeuropa

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

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





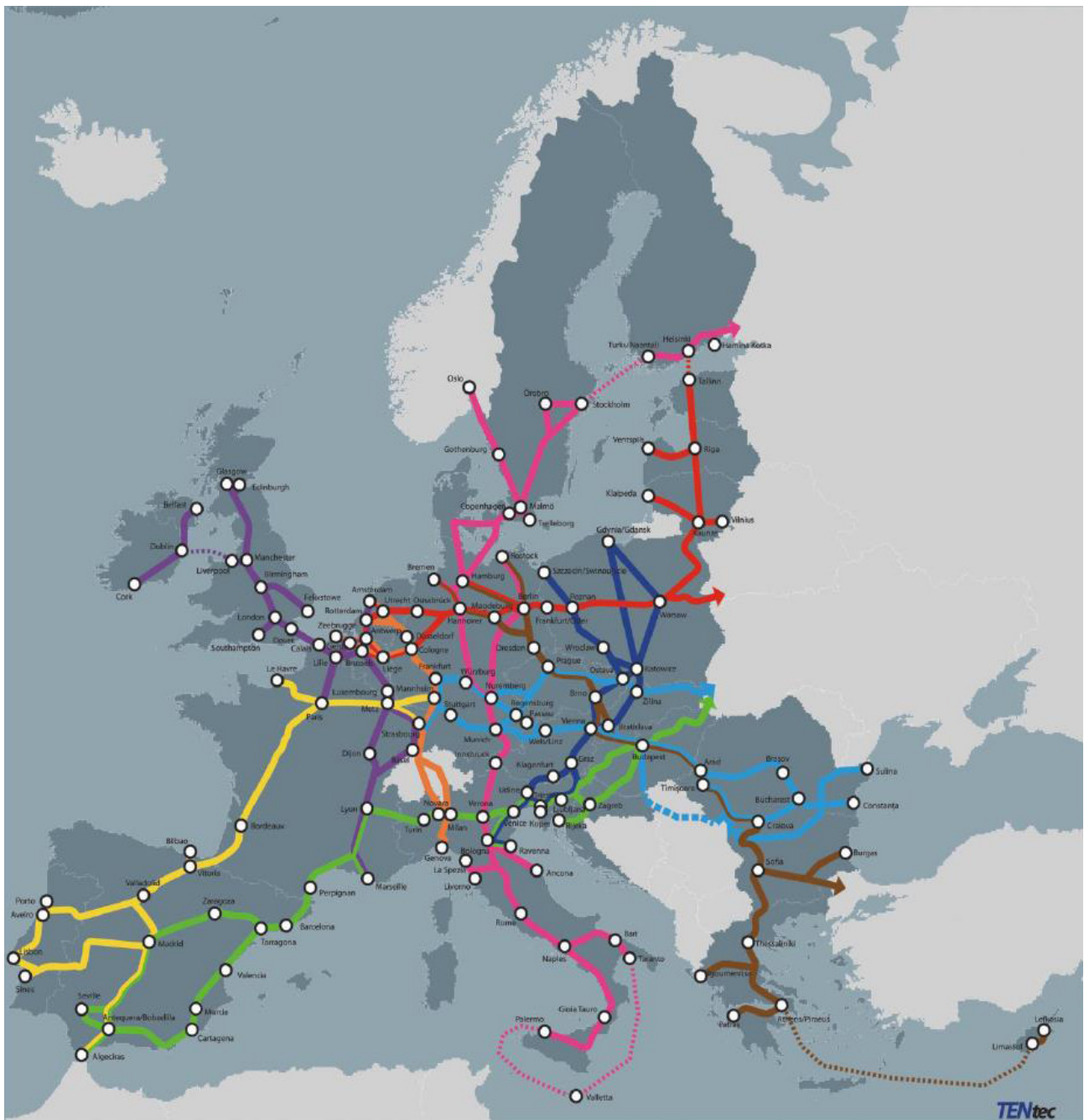
Figur 7 TEN-T övergripande nät Nordeuropa

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

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

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

-  Väg
-  Järnväg
-  Omlastningsterminal



Figur 8 CEF korridorer

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

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



Figur 9 ScanMed-korridorens sträckning genom Sverige.

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

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

3.2 Nationella mål och strategier

Nationella klimatmål

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

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

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

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

Nationella transportpolitiska mål

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

och näringslivet i hela landet.

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

Funktionsmål:

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

Hänsynsmål:

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

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

Nollvisionen

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

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

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

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

Regeringens infrastrukturproposition

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

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

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

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

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

Fyrstegsprincipen

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

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

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

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

3.3 Storregionala mål och strategier

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

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

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

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

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

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

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

3.4 Regionala mål och strategier

Regionala utvecklingsstrategin (RUS)

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

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

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

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

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

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

För området transporter och infrastruktur

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

Den strategiska inriktningen för området är att:

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

Strukturbilder för Örebro län

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

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

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

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

Cykelstrategi för Örebroregionen

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

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

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

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län

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

De övergripande målen i trafikförsörjningsprogrammet framgår av figur 15.



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

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

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

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

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

Tabell 2 Restidskvoter att eftersträva enligt länets trafikförsörjningsprogram

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



Örebroregionens energi- och klimatprogram

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

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

kollektivtrafik, gång och cykel minst 30 procent

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

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

4. Länstransportplanens mål och inriktning

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

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

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

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

4.1 Länstransportplanens syfte och mål

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

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

4.2 Länstransportplanens prioriterade funktioner

Transportsystemets grundläggande funktion är att tillhandahålla säker tillgänglighet och framkomlighet för person- och godstransporter. Nedan beskrivs de prioriterade funktionerna i länets transportsystem. Funktionerna beskriver ett önskat läge i transportsystemet och ger grunden för att länstransportplanen ska kunna bidra

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

De prioriterade funktionerna är:

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

Tillgänglighet till och från Örebro

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

Tillgänglighet i tvärförbindelser

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

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

Tillgänglighet till det lokala omlandet

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

Hållbart vardagsresande

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

Övergripande mål för länstransportplanen:

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

Funktioner

Tillgänglighet
till och från
Örebro

Tillgänglighet i
tvärförbindelser

Tillgänglighet
till det lokala
omlandet

Hållbart
vardagsresande

Framkomlighet
för effektiva
godstransporter

Strategier

Planera enligt fyrstegsprincipen

Prioritera åtgärder i de regionala stråken

Fokusera på de vardagliga transporter

Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag

4.2 Länstransportplanens strategier

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

Effektiva godstransporter

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

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

Planera enligt fyrstegsprincipen

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

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

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

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

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

Skapa förutsättningar att välja hållbara trafikslag

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

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

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

Prioritera åtgärder i de regionala stråken

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

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

Fokus på de vardagliga transporter

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

Skapa förutsättningar för effektiva godstransporter

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

5. Tillstånd och brister

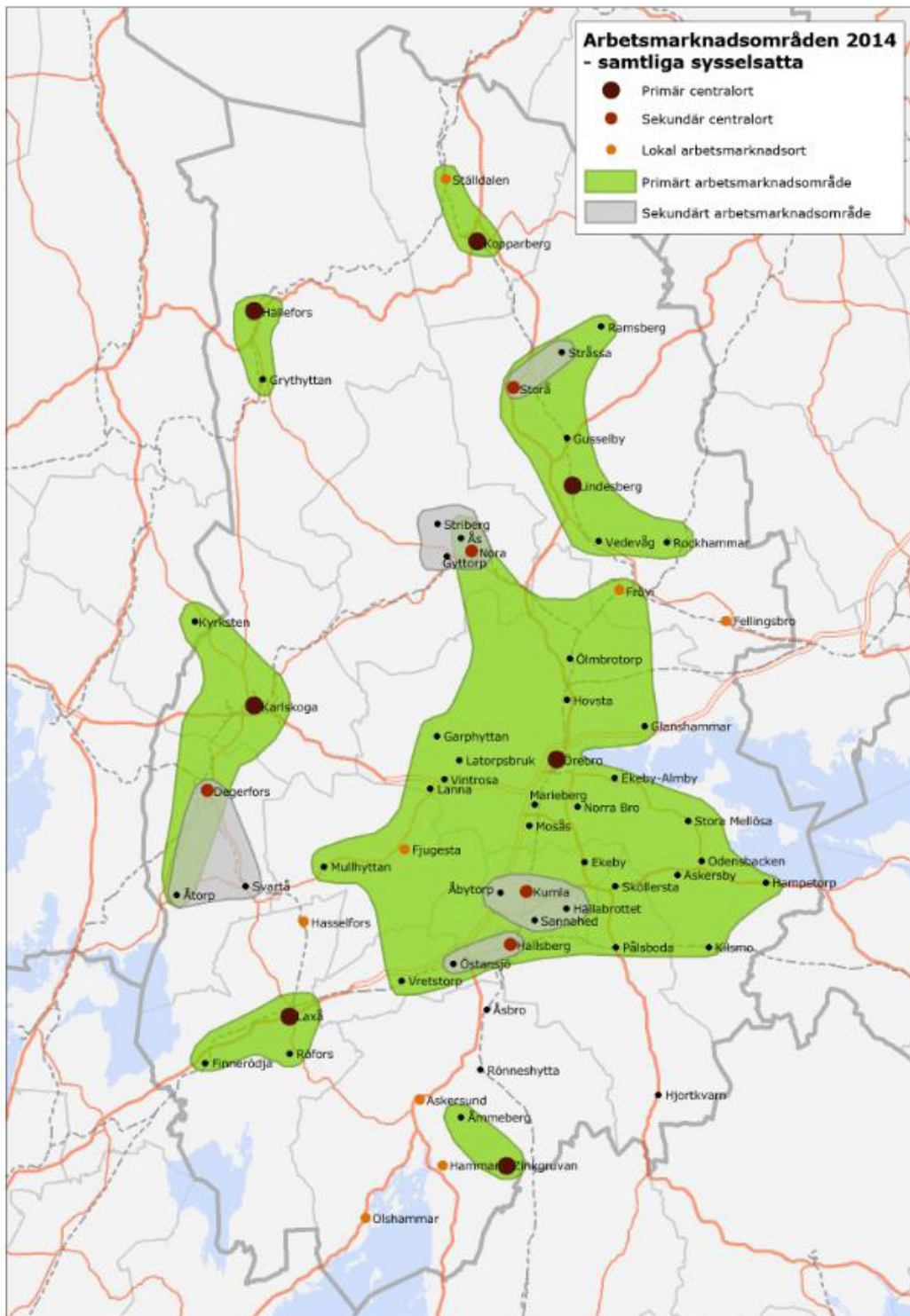
5.1 Tillgänglighet

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

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

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





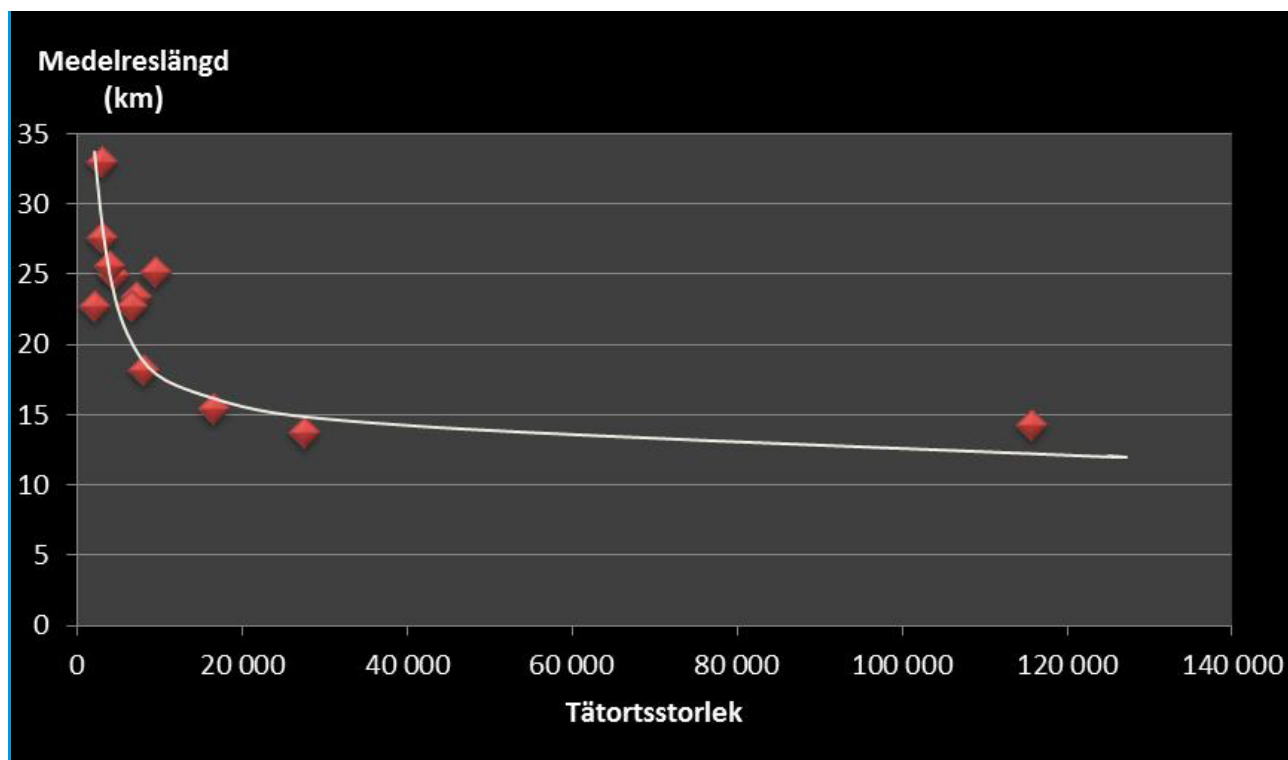
Figur 11 Lokala arbetsmarknadsområden i Örebro län 2014.

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

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

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

kan urskiljas mellan tätortsstorlek och medelreslängd.



Figur 12 Medelreslängd i länets större tätorter

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

Med bil, buss och tåg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Med cykel

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

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

Digitaliseringens effekter på tillgänglighet

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

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

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

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

Tillgänglighet och bostadsmarknad

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

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

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

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

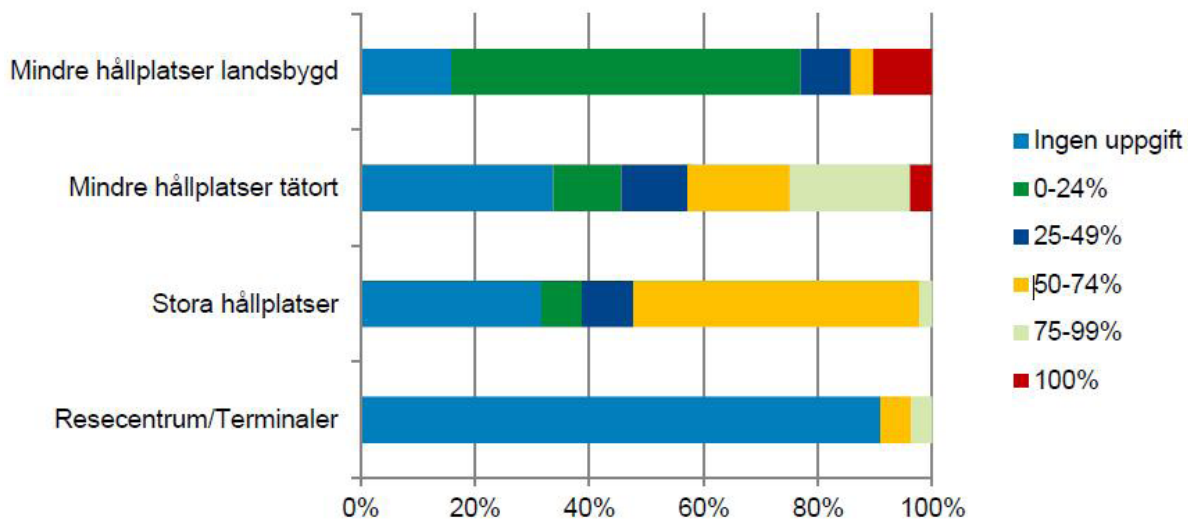
Restidsförbättringar för personbilar kan påverka bostadsbyggandet positivt men ett ökat resande med personbil är svårförenligt med en hållbar utveckling av transportsystemet, särskilt i tätbebyggda områden, eftersom bilen kräver mer utrymme än kollektivtrafik, gång och cykel. Fokus bör därför vara investeringar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

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

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

Tillgänglighet för alla

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



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

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

Tillgänglighet och framkomlighet för näringslivets transporter

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

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

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

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

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

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

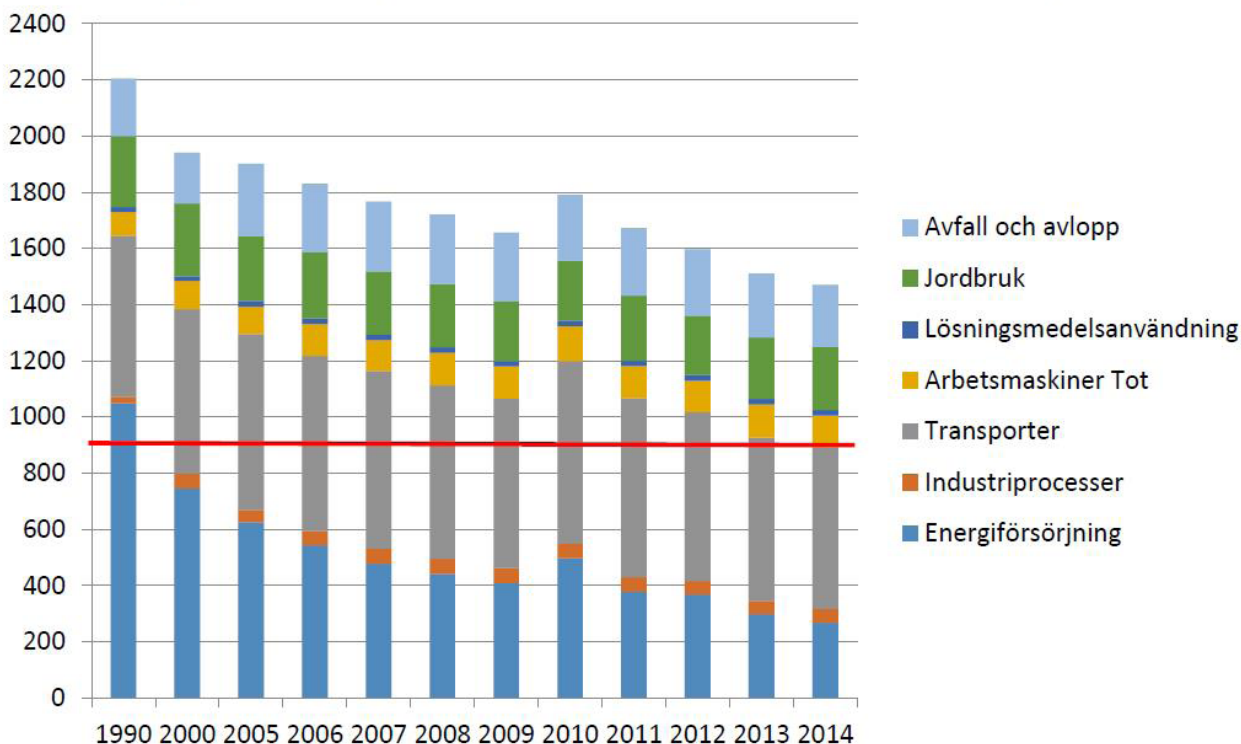
5.2 Klimat och miljö

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

Klimat

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

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



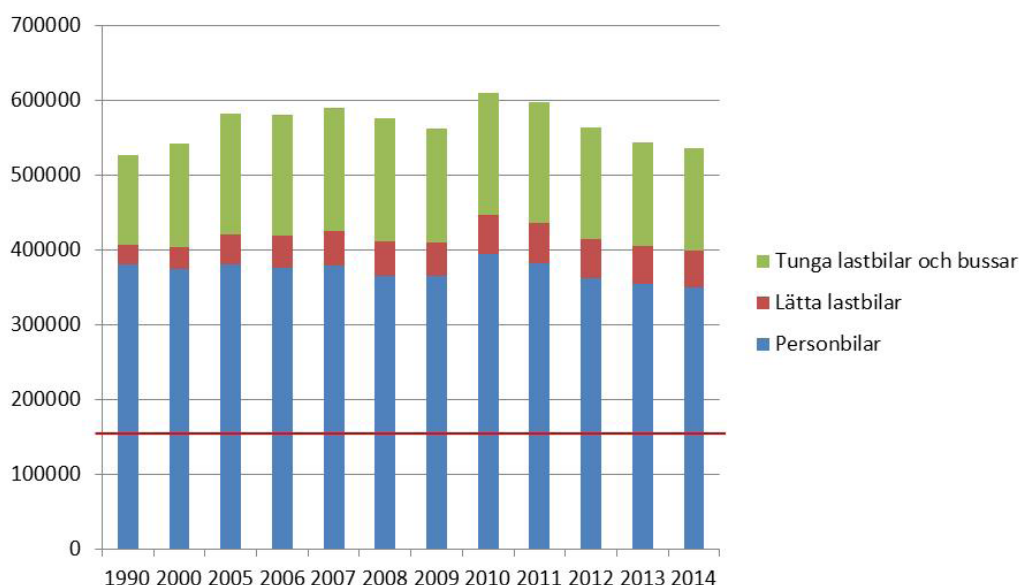
Figur 14 Totala utsläpp av växthusgaser i Örebro län. Den röda linjen anger målet för 2030, efter 60 procents sänkning av utsläppen från 2005 års nivå (760 tusen ton/år). Källa: SCB

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

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

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

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



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

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

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

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

Övriga miljöaspekter

Nedan görs en sammanfattning av hur transportsystemet påverkar miljöaspekter utöver klimatpåverkan som beskrivs mer utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen i bilaga 1.

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



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

5.3 Trafiksäkerhet

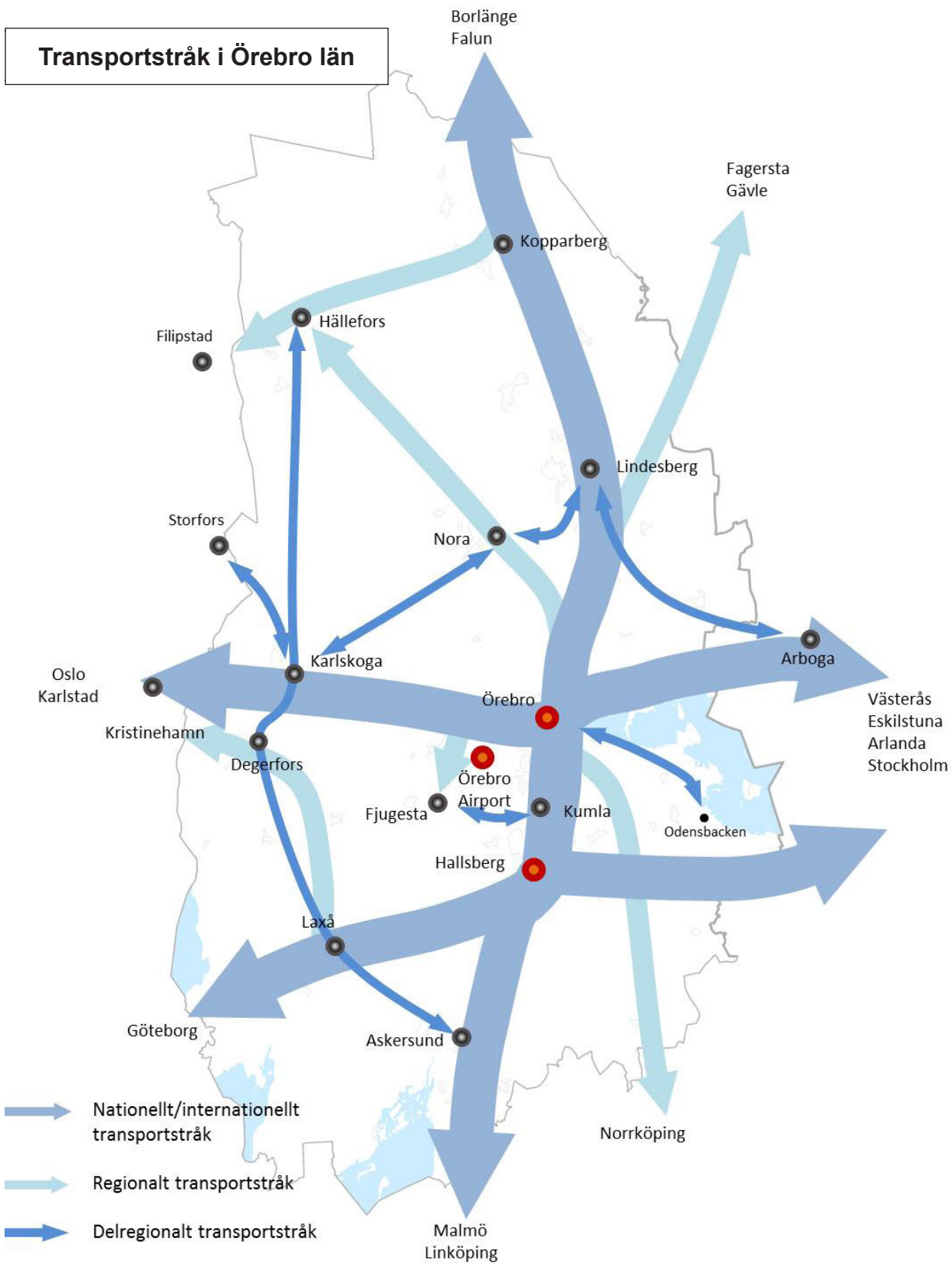
Nedan följer en sammanfattning av trafiksäkerhetsläget i länet (mer finns att läsa i bilaga 2). Antalet omkomna i vägtrafiken i länet minskar och leder i riktning mot etappmålen för trafiksäkerhet. Vad gäller allvarligt skadade sker förbättringar långsamt, men prognoser indikerar att länet inte kommer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

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

5.4 Transportstråk i Örebro län

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

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



Figur 16 Transportstråk i Örebro län.

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

Funktion

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

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

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

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

Infrastruktur

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

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

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

Större brister

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

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

Funktion

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

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

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

Infrastruktur

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

Större brister

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

3. (JÖNKÖPING–MJÖLBY–) ASKERSUND–ÖREBRO–KOPPARBERG (–LUDVIKA–BORLÄNGE)

Funktion

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

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

Infrastruktur

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

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

Större brister

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

4. ÖREBRO–NORRKÖPING

Funktion

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

Infrastruktur

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

Större brister

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

5. ÖREBRO/HALLSBERG/ KUMLA–KATRINEHOLM

Funktion

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

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

Riksväg 52 är ett interregionalt stråk mellan regionen och Sörmland.

Infrastruktur

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

Större brister

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

6. ÖREBRO–LINDESBERG–FAGERSTA(–GÄVLE)

Funktion

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

Riksväg 68 är en viktig länk för framförallt gods- trafik mellan Gävleborg/norra Västmanland och

Örebroregionen, och vidare till södra och västra Sverige.

Infrastruktur

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

Större brister

- Kapacitetsbrist på järnväg
- Trafiksäkerhetsproblem på delar av riksväg 68

7. ÖREBRO–NORA–HÄLLEFORS

Funktion

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

Infrastruktur

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

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

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

Större brister

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

- Behov av separat cykelväg på flera sträckor längs stråket

8. LINDESBERG–ARBOGA

Funktion

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

Infrastruktur

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



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

Större brister

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

Behov av separat gång- och cykelväg på delar av stråket

9. ASKERSUND–LAXÅ–DEGERFORS–KARLSKOGA–HÄLLEFORS

Funktion

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

Infrastruktur

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

Större brister

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

- Behov av separat cykelväg på delar av sträckan

10. KARLSKOGA–NORA

Funktion

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

Infrastruktur

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

Större brister

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

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

Funktion

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

Infrastruktur

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

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

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

Större brister

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

12. NORA–LINDESBERG

Funktion

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

Infrastruktur

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

Större brister

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

13. FJUGESTA–KUMLA

Funktion

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

Infrastruktur

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

Större brister

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

14. ÖREBRO STAD

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

Funktion

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



Infrastruktur

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

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

Större brister

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

6. Prioriteringar i länstransportplanen 2018–2029

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

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

6.1 Större vägombyggnationer

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

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

Riksväg 63, Förbifart Hjulsjö, 100 Mkr

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

6.2 Mindre åtgärder på regionalt vägnät

Kollektivtrafik, 60 Mkr

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

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

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

åtgärdsvalsstudier, hållplatsinventeringar och andra utredningar.

Cykel, 104 Mkr

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

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

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

Trafiksäkerhet, 78 Mkr

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

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

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

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

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

6.3 Utvecklingsåtgärder

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

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

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

SAMFINANSIERING AV ÅTGÄRDER I NATIONELLA PLANEN, 61 MKR

Godsstråket genom Bergslagen, Frövi bangård, 31 Mkr

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

E20 genom Västra Götaland, 10 Mkr

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

Örebro södra, 20 Mkr

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

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

Utvecklingspotten, 16 Mkr

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

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



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

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

Åtgärder

1. Omlastningsterminal Storå

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

Prioriterade brister

Prioriterade brister och behov för utredningar är:

1. Nora–Örebro

Restiden mellan Örebro och Nora är lång i förhållande till faktiskt avstånd. En ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet mellan Nora och Örebro skulle betyda en ökad potential för utveckling av pendling, kompetensförsörjning och bostadsbyggande i regionen. Utredning i form av ÅVS bör göras under planperiodens tidigare år för att hitta åtgärder för att korta restiden mellan Örebro och Nora samt för att öka kollektivtrafikens attraktivitet kontra bilen. Utredningen ska inkludera såväl vägtrafik som spårbunden trafik.

2. Regionbussarnas framkomlighet i tätorter

Det finns brister i regionbussarnas framkomlighet i tätort, som yttrar sig genom att deras färdtid inom tätort är oproportionerligt stor i jämförelse med restiden på resten av sträckan. Utredning av åtgärder för att höja regionbussarnas framkomlighet i tätort bör genomföras. Åtgärder inom Örebro tätort är prioriterat, se vidare i avsnitt Statlig medfinansiering.

3. Väg 529 Östansjö–Hallsberg–Kumla

Väg 529 har omfattande trafiksäkerhetsbrister och framkomlighetsproblem. Från Kumla och norrut mot motorvägen till Örebro råder trängsel, särskilt under eftermiddagen. Utredning bör inkludera hela stråket samt den del av vägen som ingår i det kommunala väghållarskapet genom Hallsbergs tätort samt Samzelibron.

4. Utredning av brister i det mindre vägnätet

Brister i det mindre vägnätet kan bero på både bristande underhåll och ett behov av

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

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

6.4 Statlig medfinansiering

Strukturförändrande kollektivtrafiksatsningar

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

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

Kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro, 125 Mkr

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

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

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

Regionbussarnas framkomlighet i tätort, 50 Mkr

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

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

Statlig medfinansiering av mindre åtgärder

Under planperioden avsätts en pott för statlig

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

Medfinansiering av kommunala åtgärder, 114 Mkr

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

Medfinansiering av investeringar på det enskilda vägnätet, 6 Mkr

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



7. Ekonomisk fördelning av planen

7.1 Över planperioden

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

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

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



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

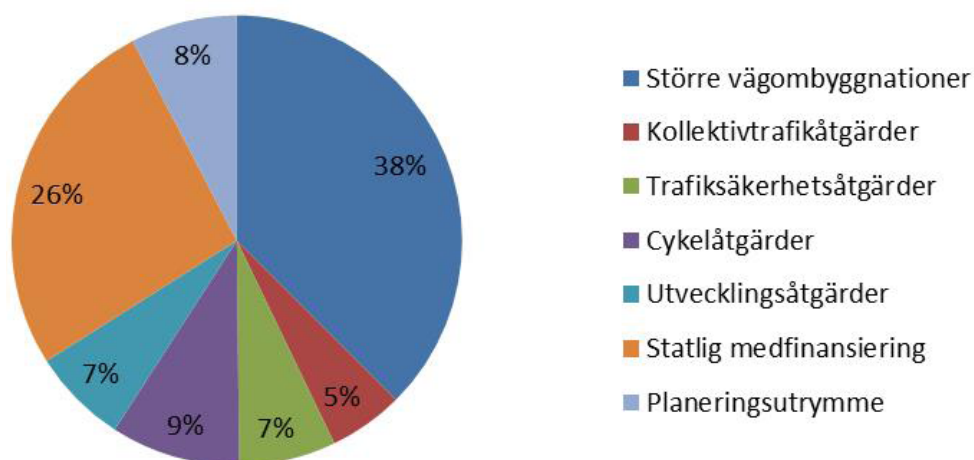
	Summa 2018– 2029	ÅR 1–3	ÅR 4–6	ÅR 7–12
Örebro, preliminär planram	1 119	303,9	287,5	528,1
Större vägombbyggnationer	420	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Svennevad–Kvarntorp	185	185		
Kvarntorp–Almbro	135	40	95	
Förbifart Hjulsjö	100			100
Kollektivtrafik, statligt vägnät	60	År 1–3	År 4–6	År 7–12
Mindre åtgärder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

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

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

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

Länstransportplan 2018-2029, fördelning på åtgärdsområden



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

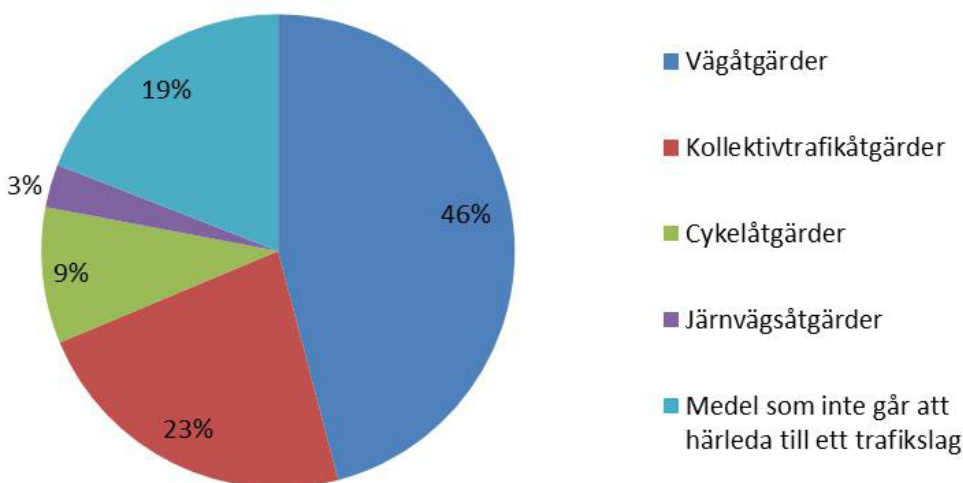
7.2 Mellan trafikslag

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

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

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

Länstransportplan, fördelning på trafikslag



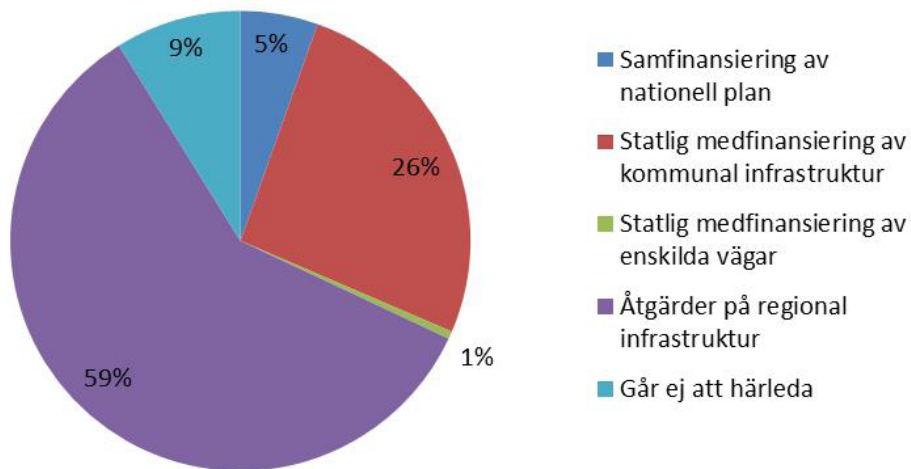
Figur 18 Procentuell fördelning av planramar i länstransportplan 2018-2029 på trafikslag.

7.3 Sam- och medfinansiering

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

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

Länstransportplan 2018-2029, fördelning på huvudmannaskap



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

8. Samband med nationell plan och grannlänens planer

8.1 Nationell plan

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

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

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

8.2 Grannlänens planer

Dalarnas län

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

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

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

Sörmlands län

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

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

Västra Götalands län

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

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

Värmlands län

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

Västmanlands län

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

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

Östergötlands län

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

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



9. Effektbeskrivning

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

9.1 Effekter på mål

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

De transportpolitiska målen

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

leder mot en hållbarare utveckling än tidigare länstransportplaner.

Storregionala mål

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

Regionala mål

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

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

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

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

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

9.2 Effekter på bostadsbyggande

Att beskriva planens som helhets effekter på förutsättningar för bostadsbyggande är förknippat med stora utmaningar, då länets olika delar har stora skillnader i grundförutsättningar. Skillnaderna består framförallt i olika befolkningssammansättning och -utveckling, flyttningsmönster och läge på arbetsmarknaden. Många av länets kommuner anger själva att det inte är infrastruktur och transporter som har avgörande betydelse för ett ökat bostadsbyggande utan snarare andra faktorer såsom att hitta attraktiva platser i form av sjönära lägen, fungerande daglig service och finansiella förutsättningar såsom bankernas vilja att bevilja lånefinansiering.

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



10. Miljö- och hållbarhetsbedömning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Planen rymmer även en del osäkerheter:

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



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

www.regionorebrolan.se



5

Remissvar om stöd till regionala elektrifieringspiloter 21RS8161

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon
Jäderberg

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 21RS8161

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Remissvar om stöd till regionala elektrifieringspiloter

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att förslaget till svar godkänns som Region Örebro läns svar till
Infrastrukturdepartementet.

Sammanfattning

Detta är en remiss om investeringsstöd till företag och andra organisationer som ingår i regionala elektrifieringspiloter. Stödet är riktat till investeringar i laddinfrastruktur och tankställen för vätgas. Länsstyrelsen föreslås vara samordnare för de regionala elektrifieringspiloterna och Energimyndigheten för hantering och utbetalning av stöd.

Det finns anledning att tycka till om samarbetet mellan organisationer för god utveckling av laddinfrastrukturen och särskilt påpeka att den elektrifieringspilot vi har i vårt län, elvägen, även kräver andra typer av de stöd som föreslås i denna remiss.

Bedömningen är att beslutet om stödet kommer att gynna främst miljö och barn men att utbetalningen av stöd främst kommer att gynna män på grund av en skev könsfördelning i transportsektorn.

Ärendebeskrivning

Infrastrukturdepartementet har skickat ut en remiss om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga fordon. Detta med anledning av regeringens budgetproposition för 2021 där 500 miljoner kronor aviseras 2021 och 550 miljoner kronor 2022. Syftet är att elektrifiera tunga vägtransporter. I satsningen ingår även tankinfrastruktur för vätgas. Anslagen får användas för infrastruktur för som medger statisk laddning eller tankning.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon
Jäderberg

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 21RS8161

En elektrifieringspilot innebär: ett projekt där aktörer går samman för att bygga infrastruktur med strategiskt placerade laddstationer eller tankstationer för fossilfri vätgas och som möjliggör tunga elektrifierade lastbilstransporter och optimerade logistikflöden inom ett område med omfattande behov av gods-transporter.

I förslaget beskrivs förutsättningarna för att få stöd till en elektrifieringspilot, enligt EU-regler. Stödmottagaren ska

- kunna genomföra åtgärden i samverkan med andra aktörer
- vara villig att dela fordons-, laddnings- och tankningsrelaterad data om elektrifiering och optimerade logistikflöden
- utrusta laddningspunkterna enligt krav
- åta sig att under fem år efter färdigställande säkerställa driften av anläggnings- eller tankningsstationen

Energimyndigheten ska ge företräde åt projekt som förankrats med länsstyrelse eller en *region*. Innan beslut om stöd ska energimyndigheten inhämta synpunkter från länsstyrelser, *regioner* eller andra myndigheter.

Energimyndigheten ges i uppdrag att hantera ansökningar om och utbetalningar av stödet, samt att samordna arbetet med informationsdelning och informera om kopplingar till andra stöd inom området. Länsstyrelserna ges i uppdrag att samordna arbetet med regionala elektrifieringspiloter i respektive län.

Bedömning

År 2020 antog Region Örebro län och Länsstyrelsen Örebro län *Handlingsplanen för hållbara resor och transporter i Örebro län* som presenterar åtgärder och drivmedelsprioritering för länet.

Drivmedelsprioriteringen har tagits fram utifrån regionala förutsättningar samt klimat- och miljömål och ska göra det enklare för företag, organisationer och privatpersoner att välja miljövänliga drivmedel. De drivmedel som rekommenderas i första hand är el, vätgas och biogas. Denna remiss handlar i huvudsak om stöd till byggande av laddningspunkter för el och tankningsställen för vätgas.

För den regionala elektrifieringspilot som handlar om elväg mellan Hallsberg och Örebro är det extra viktigt att det finns stöd för inköp av fordon eftersom det i det fallet kommer att erbjudas laddning längs med vägen. Det finns en risk att inte alla aktörer som engagerar sig i elvägpiloten även har utrymme för att investera i laddningspunkter. För företagen är behovet av stöd vid inköp av en

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon
Jäderberg

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 21RS8161

el- eller vätgasdriven lastbil mycket stor. Kostnaden för ett sådant fordon idag är ungefär fem gånger så dyr som en fossildriven lastbil. Stöd bör alltså finnas även för inköp av fordon.

I remissen föreslås att man inom elektrifieringspiloterna strategiskt placerar vätgasmackar och laddningspunkter. Det är viktigt att de placeras utifrån ett användarperspektiv snarare än att utgå från var det finns elnätskapacitet, men perspektiven behöver vägas ihop för en helhetsbild. Regionerna, Trafikverket och kommunerna bör vara inblandade i den strategiska dialogen om utplacering. Kunskap om fordonen och behovet av laddningspunkter på olika platser bör komma från användarna själva, näringslivet.

Det är positivt att stöden huvudsakligen ska riktas till att bygga upp regionala distributionskedjor och stärka förutsättningarna för en elektrifierad regional transportmarknad. I remissen föreslås också att länsstyrelsen ska vara den som samordnar de regionala elektrifieringspiloterna i varje län. För att lättare harmonisera utbyggnaden med andra prioriterade stråk i länet är det därför viktigt att samordningen sker ihop med regionerna och Trafikverket som är ansvariga för infrastrukturplaneringen via länsplaner respektive Nationell plan och har god koll på utvecklingsprojekt för infrastruktur.

Vi håller med om att delning av data från fordon, laddning och tankning för att optimera logistikflöden är mycket viktigt eftersom det i pilotskedet är just kunskap som behövs för att kunna implementera ett bra elektrifierat system i framtiden. Piloterna bör så mycket som möjligt bidra till vidare forskning och utveckling.

Det står inte något om produktion av el och vätgas i remissen. Det är viktigt att tänka hela produktionskedjan och därför bör ansökningarna premieras om det är tydligt redovisar att endast grön el och vätgas används.

I förslaget framgår att aktörerna som vill ansöka om stöd ska förankra pilotprojektet med regioner och länsstyrelse. För enklare kommunikationsvägar föreslår vi att Energimyndigheten samordnar förankringen utifrån de ansökningar de får in.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Stödet kommer att ha en stor del i omställningen av transportsektorn till att bli fossilfri. Därmed har beslutet positiv effekt på miljömål och generationsmål. Om stödet tydligt premierar grön energi bedöms effekten bli större. Miljö och barn gynnas främst.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon
Jäderberg

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 21RS8161

Ur ett jämställdhetsperspektiv gynnar beslutet idag främst män genom att män får ta del av skattepengar för investeringar som subventionerar verksamheten. Generellt ägs fler företag av män än kvinnor och transportbranschen är idag mansdominerande. Det finns en svagt uppåtgående trend att fler kvinnor söker sig till utbildning inom transporter vilket kan ge förändring på sikt, men det påverkas inte av det här beslutet.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet ger inga ekonomiska konsekvenser för Region Örebro län.

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

Infrastrukturdepartementet

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon
Jäderberg

Sammanträdesdatum
2021-10-07

Beteckning
Dnr: 21RS8161

Er beteckning:
I2021/02039

Region Örebro län
Box 1613
701 16 Örebro

Svar på remiss om promemoria för statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter

Sammanfattning

Region Örebro län är mycket positivt till att statligt stöd ska ges till regionala elektrifieringspiloter och anser att bidraget skulle leda till att en ökad elektrifiering av transporter och bidra till att transportsektorn kan minska sina utsläpp av växthusgaser. Region Örebro län vill poängtera att det viktigt att ha en bra förankringsprocess vid placering av vätgasstationer och laddpunkter tillsammans med regionen, näringsliv och kommuner. Det vore också önskvärt att stödet tar hänsyn till produktionen av den el och vätgas som används och att hållbar produktion premieras samt att stöd även kan ges till fordon kopplat till pilotprojekt om elvägar.

Regional förankring och samverkan

I remissen föreslås att man inom elektrifieringspiloterna ska placera ut vätgasmackar och laddningspunkter med mål att bygga upp regionala distributionskedjor och stärka förutsättningarna för en elektrifierad global marknad vilket vi stöder. Inom det arbetet är det viktigt sammanväga användarperspektivet och var det finns kapacitet i elnätet. I dialogen kring den strategiska planeringen bör näringsliv tillfrågas om målpunkter och viktiga vägar. Även regionerna, Trafikverket och kommunerna bör ingå i processen eftersom dessa organisationer är ansvariga för utveckling och finansiering av infrastruktur och redan har god dialog med varandra.

Region Örebro län föreslår att Energimyndigheten förankrar de regionala elektrifieringspiloterna med länsstyrelserna och regionerna för att ge en samlad förankring snarare än att varje enskild sökande/aktör ska förankra pilotprojektet med parterna separat. Det ger enklare kommunikationsvägar.

Ett elektrifierat system

Definitionen av elektrifieringspiloten beaktar i förslaget endast tank- och laddinfrastruktur. För att stödet till elektrifieringspiloter ska bli effektivt och leda till systemeffekter bör även investeringar i de fordon som ska använda laddinfrastrukturen vara stödberättigade inom samma stödsystem.

I Örebro län finns en regional elektrifieringspilot som skiljer sig åt från övriga eftersom den är i form av en elväg. För elvägspiloten är det extra viktigt att det finns stöd för inköp av fordon eftersom det kommer att erbjudas laddning längs med vägen. En elektrifierad lastbil är idag cirka fem gånger dyrare än en lastbil driven av diesel vilket gör transportföretagens risktagande stort ekonomiskt. För att öka nyttjandegraden och säkra användare i elvägspiloten mellan Hallsberg och Örebro bör ett förmånligt stöd tas fram för inköp av fordon. Det kan också innebära att aktörer väljer att delta i flera olika typer av elektrifieringspiloter med samma fordon. Läs gärna mer i vår egen rapport¹ där företagen själva intervjuats om förutsättningar och oro.

För att bidra till minskade utsläpp av växthusgaser bör det tas hänsyn till hur el och vätgas som används producerats. Det är viktigt att tänka hela produktionskedjan och därför bör ansökningar prioriteras och premieras om det är tydligt redovisat att endast grön el och vätgas används vid anläggningen som får stödfinansiering.

Region Örebro län tackar för möjligheten till att få lämna synpunkter.

För Region Örebro län

Nina Höijer

¹ <https://utveckling.regionorebrolan.se/globalassets/media/dokument/regional-utveckling/samhallsplanering-och-infrastruktur/elvagspilot-e20-hallsberg-orebro.pdf>

Promemoria

Statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter

Promemorians huvudsakliga innehåll

I denna promemoria, som tagits fram inom Regeringskansliet, finns ett förslag på hur en förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter kan utformas.

Förordningsförslaget bör träda i kraft så snart som möjligt.

Innehållsförteckning

1	Förslag till förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter	3
2	Ett nytt stöd till regionala elektrifieringspiloter	7

1 Förslag till förordning om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter

Regeringen föreskriver följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om statligt stöd till att bygga infrastruktur och utveckla regionala elektrifieringspiloter för tunga godstransporter på väg som syftar till att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter på väg.

2 § Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Ord och uttryck i förordningen

3 § I denna förordning betyder

1. regional elektrifieringspilot: ett projekt där aktörer går samman för att bygga infrastruktur med strategiskt placerade laddstationer eller tankstationer för fossilfri vätgas och som möjliggör tunga elektrifierade lastbilstransporter och optimerade logistikflöden inom ett område med omfattande behov av godstransporter,

2. laddstation: en anläggning med en eller flera laddningspunkter,

3. laddningspunkt: ett gränssnitt där ett elfordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett elfordon i taget kan bytas ut,

4. tankstation för fossilfri vätgas: en anordning för tankning som tillhandahåller fossilfri vätgas i en fast eller en rörlig anläggning.

I övrigt har ord och uttryck i förordningen samma betydelse som i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse och i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

Förutsättningar för stöd

4 § Stöd får, om det finns medel, lämnas för att genomföra en regional elektrifieringspilot

1. i enlighet med de villkor som anges i kapitel I och artikel 36 a i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 eller i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013,

2. om stödmottagaren bedöms ha förutsättningar att kunna genomföra åtgärden i samverkan mellan olika aktörer och sprida kunskap och information om den,

3. om stödmottagaren delar fordons-, laddnings- och tankningsrelaterade data om elektrifiering och optimerade logistikflöden,

4. om laddningspunkterna utrustas på ett sådant sätt att information om dem kan förmedlas och offentliggöras i realtid, och

5. om stödmottagaren åtar sig att under fem år efter det att en laddnings- eller tankningsstation färdigställts säkerställa att den är i fortsatt drift.

5 § Om ett stöd lämnas enligt 4 § får stöd, om det finns medel, även lämnas till

1. utveckling, test och demonstration av regionala elektrifieringspiloter i enlighet med kapitel I och artikel 25.2 c kommissionens förordning (EU) nr 651/2014, och

2. insatser som är relevanta för att genomföra en regional elektrifieringspilot, i enlighet med kapitel I och artikel 27 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

Stöd enligt första stycket får även lämnas i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013.

Stöd enligt första och andra styckena får endast lämnas om det har betydelse för satsningen att kunna genomföra en regional elektrifieringspilot enligt 4 §.

6 § Statens energimyndighet ska, utifrån behovet av en ändamålsenlig tillgång till sådan infrastruktur som anges i 3 § första stycket 1, ge företräde åt projekt som har förankrats med en länsstyrelse eller en region.

Innan beslut om stöd fattas ska myndigheten vid behov inhämta synpunkter från länsstyrelser, regioner eller andra myndigheter. Myndigheten får vidare bestämma vilka andra urvalskriterier som ska gälla.

7 § En ansökan om stöd ska ha lämnats in innan ett projekt inleds. I ansökan ska det anges vilka aktörer som ingår i projektet och när den regionala elektrifieringspiloten senast kommer att vara färdigställd.

8 § Ett stöd som innebär att det sammanlagda stödet till en stödmottagare för ett projekt överstiger ett belopp motsvarande 500 000 euro får endast beviljas om stödmottagaren samtycker till att uppgifter om stödet offentliggörs enligt artikel 9 i förordning (EU) nr 651/2014.

9 § Stöd får inte lämnas för åtgärder som

1. måste genomföras för att uppfylla en skyldighet enligt lag, annan författning eller villkor i ett tillstånd, eller

2. har beviljats annat offentligt stöd för samma ändamål.

10 § Stöd av mindre betydelse som omfattas av kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 får inte ges till sådana företag i svårigheter som avses i artikel 2.18 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

11 § Stöd till andra juridiska personer än företag får lämnas i den omfattning som krävs för att en åtgärd ska kunna genomföras och ska när det gäller stödberättigande kostnader och stödnivåer följa samma villkor som gäller enligt 4 § första stycket 1 och 5 §.

Prövning av stödärenden

12 § Statens energimyndighet prövar frågor om stöd. En ansökan om stöd ska vara skriftlig och lämnas elektroniskt till myndigheten.

13 § En ansökan om stöd enligt kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 ska innehålla en redogörelse för allt annat stöd

1. av mindre betydelse som sökanden har tagit emot under de två föregående beskattningsåren och det innevarande beskattningsåret, och

2. som sökanden tidigare ansökt om eller beviljats och som avser samma stödberättigande kostnader som ansökan omfattar.

Beslut om stöd

14 § Statens energimyndighet ska, innan ett stöd enligt kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 beviljas,

1. lämna de upplysningar till stödmottagaren som framgår av artikel 6.1 i den förordningen, och

2. genomföra den kontroll som framgår artikel 6.3 i den förordningen.

15 § Ett beslut om stöd ska innehålla villkor om att stödmottagaren, på begäran av Statens energimyndighet, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av stödet. Beslutet ska även innehålla de övriga villkor som behövs för att tillgodose syftet med stödet.

I beslutet ska det även anges när den åtgärd som stödet avser senast ska vara utförd. Efter ansökan får myndigheten förlänga denna frist, om det finns särskilda skäl.

Utbetalning av stöd

16 § Ett stöd betalas ut efter slutfört arbete. Statens energimyndighet får dock betala ut högst 75 procent av det beviljade stödet i förskott.

17 § Ett stöd som har beviljats enligt denna förordning får inte betalas ut till ett företag som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar att ett stöd beviljat av en svensk stödgivare är olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

18 § Statens energimyndighet ska besluta att ett stöd helt eller delvis inte ska betalas ut, om

1. sökanden genom oriktiga uppgifter eller på något annat sätt orsakat att stödet beviljats felaktigt eller med för högt belopp,

2. stödet av någon annan orsak beviljats felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta, eller

3. villkoren för stödet inte har följts.

Tillsyn

19 § Statens energimyndighet utövar tillsyn över att villkoren för stödet följs.

Återbetalning och återkrav

20 § En stödmottagare är återbetalningsskyldig för stöd som har betalats ut

1. i sådana situationer som anges i 18 §, eller
2. om stödet helt eller delvis inte har utnyttjats eller inte har använts för det ändamål som det har beviljats för.

På det belopp som ska betalas tillbaka ska ränta enligt räntelagen (1975:635) betalas.

21 § Om en stödmottagare är återbetalningsskyldig enligt 20 §, ska Statens energimyndighet besluta att helt eller delvis kräva tillbaka stödet tillsammans med ränta. Kravet eller räntan får helt eller delvis sättas ned om det finns särskilda skäl.

Offentliggörande, rapportering och registerföring

22 § Bestämmelser om offentliggörande, rapportering och registerföring finns i 12 a § lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler och i förordningen (2016:605) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.

Bemyndigande

23 § Statens energimyndighet får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

24 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut att inte betala ut stöd enligt 17 eller 18 § får dock inte överklagas.

Denna förordning träder i kraft xx 2021.

2 Ett nytt stöd till regionala elektrifieringspiloter

Promemorians bedömning: En stor del av landets godstransporter sker inom samma region. Elektrifiering av relativt korta lokala och regionala vägtransporter har stor potential att bidra till att uppnå miljö- och klimatmålen. För att skapa förutsättningar för en fortsatt elektrifiering av tunga transporter bör stöd lämnas till regionala elektrifieringspiloter med ladd- eller tankinfrastruktur för eldrivna tunga fordon. Regionala elektrifieringspiloter ska omfatta infrastruktur som är öppet och transparent tillgänglig. För att skapa förutsättningar för läroeffekter av piloterna bör stödet villkoras med samverkan, informations- och kunskapspridning, datadelning, samt att laddnings- och tankningsstationerna ska hållas i drift under minst fem år. Det bör även finnas möjlighet att i viss utsträckning ge stöd till utveckling, test och demonstration inom ramen för de regionala elektrifieringspiloterna samt insatser för kunskapsutbyte, kunskapsöverföring, nätverksbyggande, informationspridning och samarbete mellan företag och andra organisationer.

Energimyndigheten bör ges i uppdrag att hantera ansökningar om och utbetalningar av stödet, samt att samordna arbetet med informationsdelning och informera om kopplingar till andra stöd inom området. Länsstyrelserna bör ges i uppdrag att samordna arbetet med de regionala elektrifieringspiloterna i respektive län och för detta få del av de administrativa medel som finns på anslaget. Projekt med bred regional förankring bör få prioritet.

Regeringen bedömer att de kostnader som uppstår för övriga myndigheter till följd av arbete och uppdrag kring de regionala elektrifieringspiloterna rymms inom respektive myndighets nuvarande ramar.

Skälen för bedömningen

Stödets omfattning

I regeringens budgetproposition för 2021 (prop. 2020/21:1, utgiftsområde 21) aviseras 500 miljoner kronor 2021 och 550 miljoner kronor 2022 för ett stöd till regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon, i syfte att elektrifiera tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena. Även tankinfrastruktur för vätgas ingår i satsningen.

I propositionen anges att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. En stor del av landets godstransporter sker inom samma region. Elektrifiering av relativt korta regionala vägtransporter har därmed stor potential att bidra till att uppnå miljö- och klimatmål.

I anslagsändamålet anges att anslaget får användas till infrastruktur för elektrifiering av tunga transporter genom statisk laddning eller tankning. Anslaget får också användas till utgifter för berörda myndigheters arbete kopplat till stödet.

Eldrivna lastbilar kan antas komma att laddas genom icke-publik laddning med förhållandevis låg effekt vid depå, semi-publik laddning vid av- och omlastning med relativt hög effekt och publik laddning med hög effekt. Publika laddstationer för tunga lastbilar är dock ännu i princip obefintliga. Inom EU finns idag några få publika laddstationer för tunga lastbilar. I Sverige finns till exempel en publik laddstation i Göteborg och en i Luleå. Ytterligare två publika laddstationer för lastbilar som planeras har sökt stöd från klimatklivet. Regional distributionstrafik kan i huvudsak försörjas med laddning i depån, men behöver kompletteras med laddning vid exempelvis logistikcentraler och publika laddstationer.

Utifrån analyser av exempelvis fordons rörelsemönster kan laddinfrastruktur för stationär laddning placeras strategiskt. Eftersom huvuddelen av den regionala distributionstrafiken rör sig inom ett avgränsat område, och ofta med återkommande rutter, kan man genom att bygga laddstationer vid ett begränsat antal strategiska platser gradvis skapa laddförsörjning för en allt större andel av denna trafik.

Publik laddning för tunga lastbilar förväntas ha laddeffekter mellan ca 350–600 kW per laddningspunkt, även om laddningspunkter med lägre eller högre effekt också kan förekomma. Placeringen av laddstationerna behöver bestämmas av var behov av laddningen finns utifrån ett användarperspektiv, vilket inte nödvändigtvis är där det passar bäst att placera laddstationerna utifrån tillgänglig elnätskapacitet. Det gör att det kan komma att finnas behov att förstärka elnätet om det inte finns tillräcklig kapacitet på de platserna där laddstationerna behöver placeras. Nätförstärkning till laddstationen bör därför kunna ingå i den infrastruktur som får stöd.

Elektrifierade tunga lastbilar kan även drivas av vätgas genom bränslecellsteknik. Bränslecellselektriska fordon har en elektrisk drivlina med bränslecell där vätgas omvandlas till elektricitet som driver en elmotor. Fordonen har en längre räckvidd än batterielektriska fordon (80–100 mil) och tankas i likhet med diesel på 10–15 minuter vilket gör att behovet av tankinfrastruktur är mindre jämfört med laddinfrastruktur. Bränslecellsfordonen har fortfarande en högre total kostnad än batterielektriska fordon. Vätgas för bränslecellselektriska fordon kräver en särskild tankinfrastruktur av antingen rena distributionspunkter dit vätgasen transporteras med tankbil, eller stationer som producerar vätgasen lokalt. Idag kan vätgas tankas i Göteborg, Mariestad, Sandviken, Umeå och vid Arlanda flygplats.

Information och kunskap om de regionala elektrifieringspiloternas funktion, lösningar och resultat, exempelvis i form av laddoptimering av fordonen inom rutterna, bör tillgängliggöras inför en eventuell utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga transporter. Stöd bör därför villkoras mot att sökande har en tydlig plan för informations- och kunskaps spridning samt datadelning. Utveckling, test och demonstration av ny utrustning och teknik bör i viss utsträckning möjliggöras inom ramen för de regionala elektrifieringspiloterna. Stöd bör där det är relevant även kunna ges till samverkan, gemensam användning av utrustning och kunskapsutbyte samt nätverksbyggande, informationsspridning och samarbete mellan företag och andra organisationer.

Rättslig grund

Rättslig grund för stödet bör vara artikel 25.2 c, 27 och 36 a i Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (GBER).

Artikel 36 a omfattar investeringsstöd för allmänt tillgänglig infrastruktur för laddning och/eller tankning av vägfordon med nollutsläpp eller låga utsläpp som görs tillgänglig för intresserade användare på ett öppet, transparent och icke-diskriminerande sätt, inklusive stöd till uppförande och installation av infrastrukturen, exempelvis elinfrastruktur och anslutningar till och förstärkningar av elnätet. Artikel 36 a är en ny artikel som EU-kommissionen har presenterat för beslut i juli 2021 i samband med en ändring av GBER. När den införs går det inte längre att använda andra artiklar i GBER för stöd till ladd- och tankningsinfrastruktur.

Artikel 27 omfattar stöd till innovationskluster och därmed exempelvis insatser för kunskapsutbyte och kunskapsöverföring, nätverksbyggande, informationsspridning och samarbete mellan företagen och andra organisationer.

Artikel 25.2 c omfattar stöd till experimentell utveckling och bör i detta stöd vara relevant för satsningar som innebär utveckling, test och demonstration av ny utrustning och teknik.

En alternativ utformning av stödet som även skulle omfatta icke-publika laddstationer och fordon skulle kräva att stödet skulle behöva anmälas till EU-kommissionen för förhandsgodkännande (notifiering). Givet att stödet finns aviserat för 2021 och 2022 bedömer regeringen inte att notifiering är ett lämpligt alternativ, givet EU-kommissionens handläggningstid i sådana ärenden. Stora delar av stödet skulle vid notifiering troligen inte hinna komma marknaden till del.

Regional förankring och samverkan

Stödet riktar sig till aktörer som vill bygga upp elektrifierade regionala distributionskedjor, där ett stöd till publika laddstationer är en del i att skapa bättre förutsättningar för elektrifierade regionala transportmarknader. Laddstationerna bör placeras på platser som bidrar till att påskynda elektrifieringen av den regionala distributionstrafiken i området. Regionalt brett förankrade projekt som genomförs i samverkan mellan olika aktörer och som leder till möjlig elektrifiering av en stor mängd trafikarbete med lastbilar i samma geografiska område bör därför ges prioritet.

Länsstyrelserna föreslås från statens sida att ansvara för att i samverkan med regioner, kommuner och näringsliv samordna arbetet med regionala elektrifieringspiloter i respektive län. Länsstyrelserna bör för denna uppgift tillföras medel.

Informationsspridning, datadelning och drift

Krav bör ställas på att den laddinfrastruktur som beviljas investeringsstöd delar med sig av data med öppna gränssnitt samt att den som erhåller stöd åtar sig att hålla laddnings- eller tankstationen i drift i fem år. Krav bör också ställas på att stödmottagaren sprider kunskap och information samt

delar fordons-, laddnings- och takningsrelaterade data. Statens energimyndighet bör ges i uppdrag att samordna samverkan och informationsspridning mellan aktörer som sökt och beviljats stöd för att främja kunskapsspridning.

Konsekvenser för andra offentliga aktörer

Statens energimyndighet föreslås vara stödgivande myndighet och får för denna uppgift använda medel från anslaget för att administrera stödet. Länsstyrelserna, regionerna och kommunerna fyller viktiga funktioner när det gäller att underlätta för och möjliggöra elektrifiering av tunga lastbilar.

Länsstyrelserna ska verka för att nationella mål får genomslag i länet, samtidigt som hänsyn ska tas till regionala förhållanden och förutsättningar. Vidare ska länsstyrelserna främja länets utveckling främja samverkan mellan kommuner, regioner, statliga myndigheter och andra relevanta aktörer i länet. Regeringen gav 2018 länsstyrelserna i uppdrag att upprätta regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Länsstyrelserna har därefter i regleringsbrevet för 2020 uppdragits att samordna och leda det regionala arbetet för att uppnå de energi- och klimatpolitiska målen. I detta stöd får Länsstyrelserna en roll att samordna de regionala elektrifieringspiloterna i respektive län. Det bedöms leda till en bättre planering av piloternas placering och därmed ett optimalt nyttjande av laddstationerna och högre klimatnytta.

Bedömningen är att de kostnader som uppstår för övriga myndigheter till följd av arbete och uppdrag kring de regionala elektrifieringspiloterna ryms inom respektive myndighets nuvarande ramar.

Effekter av stödet

Kostnadsbildningen för laddinfrastruktur för tunga lastbilar är fortfarande oklar och det finns idag ingen volymproduktion av sådan laddinfrastruktur. Förutom själva laddstationen kan en förstärkning av det lokala elnätet behövas. Kostnaderna för detta är delvis situationsspecifika. Baserat på erfarenheter från laddinfrastruktur för elbussar och personbilar bedöms den totala kostnaden för en publik laddare vara cirka 5 000 kronor per kW, vilket innebär att en publik laddstation med en effekt på 350 kW kan antas kosta cirka 1,75 miljoner kronor medan en laddstation med 750 kW kan antas kosta cirka 3,75 miljoner kronor. Kostnaden för snabbbladdare kan förväntas sjunka över tid, då större volymer av laddare kommer att tillverkas och köpas in.

Inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige (M 2016:05) har en färdplan för fossilfri konkurrenskraft tagits fram för fordonsindustrin – tunga fordon. I färdplanen, som presenterades hösten 2020, gör fordons-tillverkarna bedömningen att eldrivna tunga lastbilar över 16 ton kan komma att utgöra upp till 50 procent av lastbilsförsäljningen 2030 och att andelen eldrivna lastbilar i fordonsflottan kan vara drygt 16 procent 2030. Det skulle innebära att lastbilsflottans genomsnittliga koldioxidutsläpp minskar med ca 30 procent till 2030, vilket motsvarar ca 245 000 ton koldioxid per år. För att möta denna utveckling kommer det enligt beräkningar från samverkansplattformen CLOSER att behövas omkring 2 370 snabbbladdare för tunga lastbilar med 150 kW, 355 snabbbladdare för tunga lastbilar med 350 kW och troligtvis även ett antal laddare för tunga

lastbilar med ännu högre effekt i Sverige 2030. Stödet till laddinfrastruktur bedöms vara ett viktigt bidrag utifrån det behov av publik snabbbladdning för regional distributionstrafik som krävs för att de tunga lastbilarna ska vara elektrifierade 2030.

I en kunskapsöversikt som Trafikverket har tagits fram framgår att det för regionala godstransporter behövs cirka 0,02–0,1 publika laddningspunkter med en laddeffekt på cirka 500 kW till 1 MW per lastbil. Om andelen lastbilar som är eldrivna 2030 uppgår till 16 procent, motsvarar det ca 15 000 lastbilar, vilket innebär att ca 300–1500 laddningspunkter med hög effekt krävs. Om effekten i genomsnitt antas vara 750 kW, skulle det innebära en kostnad på 1 126–5 625 miljoner kronor. Stödet till laddinfrastruktur kan enligt en hypotetisk beräkning finansiera kostnaden för den lägre nivån med 0,02 laddningspunkter per lastbil som krävs för att 16 procent av de tunga lastbilarna ska vara elektrifierade 2030.

Volymproduktion är ännu inte i gång för tankstationer för vätgas. Tekniken bedöms därtill ännu vara mindre utvecklad än motsvarande teknik för batterielektriska fordon. En tankstation för vätgas kostar i storleksordningen tio gånger så mycket som en laddningsstation för batterielektriska lastbilar. Kostnadsuppskattningen varierar beroende på om vätgasen produceras på plats eller om vätgasen behöver transporteras till tankstationen. Samtidigt kommer regionala elektrifieringspiloter med vätgas inte att behöva lika många tankstationer som motsvarande laddningsstationer, eftersom bränslecellselektriska fordon har en längre räckvidd.

Koppling till andra stöd

Stödet till regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon föreslås omfatta infrastruktur som är öppet och transparent tillgänglig. Det innebär att stödet ej omfattar investeringar i fordon eller i laddstationer som inte är öppet och transparent tillgängliga. Det finns dock andra möjligheter att söka stöd för icke-publika laddstationer och för inköp av eldrivna lastbilar.

Klimatklivet är ett investeringsstöd till olika satsningar som syftar till att minska utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Det är möjligt att söka investeringsstöd från Klimatklivet för publika, semi-publika och icke-publika laddningsstationer för lastbilar. Det går att få högst 50 procent av investeringskostnaden i stöd, se vidare förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Klimatklivet hanteras av Naturvårdsverket.

Det finns även möjlighet att söka stöd för publika laddstationer från Trafikverket. Stödet gäller endast vissa sträckor längs större vägar som saknar snabbbladdningsstationer (vita fläckar). Syftet är att säkerställa en grundläggande tillgång till laddinfrastruktur för snabbbladdning av elfordon i hela landet, se vidare förordning (2020:577) om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbbladdning av elfordon. Det går inte att få stöd från både klimatklivet och vita fläckar för samma laddstation.

Företag, kommuner och regioner kan även söka statligt stöd från Energimyndigheten för köp av tunga lastbilar, med en totalvikt över 3,5

ton, som drivs enbart av bioetanol, fordonsgas eller elektrisk energi från en bränslecell, ett batteri eller en extern källa. Även lastbilar, som drivs av en kombination av ovanstående bränslen, är stödberättigade, exempelvis en laddhybrid som drivs av el samt bioetanol eller fordonsgas. Även leasing av fordonen räknas som köp under förutsättning att leasingen är så kallad finansiell leasing, se vidare förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon. I vårändringsbudgeten 2021 flyttades 100 miljoner kronor från anslaget för laddinfrastruktur till anslaget för klimatpremier för att också möjliggöra stöd till ellastbilar inom ramen för elektrifieringspiloterna. Energimyndigheten föreslås få i uppdrag att informera aktörer om de stöd som kompletterar satsningen på regionala elektrifieringspiloter för att skapa en helhetsbild över de insatser som finns för elektrifieringen av tunga transporter.



Infrastrukturdepartementet

Energienheten, Hållbart och innovativt energisystem
Lina Kinning

Remiss av promemoria om förordningen om stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter

Remissinstanser

1. AB Volvo
2. ABB Electrification Sweden
3. Affärsverket svenska kraftnät
4. Arjeplogs kommun
5. BILSweden
6. Bollnäs kommun
7. Chalmers tekniska högskola
8. DHL
9. Drivkraft Sverige
10. Einride
11. Ellevio
12. Emmaboda kommun
13. Energiföretagen
14. Energigas Sverige
15. Energimarknadsinspektionen
16. Enköping kommun
17. Eon
18. Gotland kommun
19. Göteborgs kommun
20. Hjo kommun
21. Härnösand kommun
22. Järfälla kommun
23. Konjunkturinstitutet
24. Konkurrensverket

25. Lidköping kommun
26. Luleå kommun
27. Lund kommun
28. Länsstyrelsen i Östergötlands län
29. Länsstyrelsen i Gotlands län
30. Länsstyrelsen i Gävleborgs län
31. Länsstyrelsen i Jämtlands län
32. Länsstyrelsen i Jönköpings län
33. Länsstyrelsen i Norrbottens län
34. Länsstyrelsen i Skåne län
35. Länsstyrelsen i Stockholms län
36. Länsstyrelsen i Uppsala län
37. Länsstyrelsen i Värmlands län
38. Länsstyrelsen i Västerbottens län
39. Länsstyrelsen i Västra Götalands län
40. Malmö kommun
41. Mariestads kommun
42. Naturvårdsverket
43. Nordion
44. Northvolt
45. Näringslivets transportråd
46. Postnord
47. Power Circle
48. Region Gotland
49. Region Gävleborg
50. Region Skåne
51. Region Värmland
52. Region Västernorrland
53. RISE
54. Sandvikens kommun
55. Scania
56. Schenker
57. Simrishamn kommun
58. Solna kommun
59. Skellefteå kommun
60. Statens energimyndighet
61. Stockholms kommun
62. Strängnäs kommun
63. Strömstad kommun

64. Sunne kommun
65. Svenska Transportarbetareförbundet
66. Sveriges hamnar
67. Sveriges Kommuner och Regioner
68. Sveriges Åkeriföretag
69. Swedegas
70. Teknikföretagen
71. Tillväxtanalys
72. Tillväxtverket
73. Trafikverket
74. Trafikanalys
75. Transportföretagen
76. Transportstyrelsen
77. Statens väg- och transportforskningsinstitut
78. Trelleborg kommun
79. Trollhättan kommun
80. Umeå kommun
81. Uniper
82. Upphandlingsmyndigheten
83. Uppsala kommun
84. Vattenfall
85. Verket för innovationssystem
86. Västerås kommun
87. Västra Götalandsregionen
88. Växjö kommun
89. Örebro kommun
90. Östersund kommun

Remissvaren ska ha kommit in **senast den 15 oktober 2021**. Svaren bör lämnas i bearbetningsbar form (t.ex. Wordformat) per e-post till i.remissvar@regeringskansliet.se, i.e.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till christina.rasmussen@regeringskansliet.se. Ange diarienummer I2021/02039 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Remissinstansens namn ska även anges i dokumentnamnet.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemoria. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan dessutom laddas ned från Regeringskansliets webbplats

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Lina Kinning
Departementssekreterare

Kopia till

Norstedts Juridik, kundservice, 106 47 Stockholm



6

Verksamhetsplan och budget 2022 för samhällsbyggnadsnämnden 21RS8807

Tjänsteställe, handläggare
Trafik och samhällsplanering, Johan Ljung

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 21RS8807

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Verksamhetsplan och budget 2022 för samhällsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att fastställa Samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan med budget 2022 samt

att nämnden ger förvaltningschefen i uppdrag att samverka med regiondirektören inom området attraktiv arbetsgivare och kompetensförsörjning i syfte att ge regionstyrelsen erforderliga underlag avseende arbetsgivaransvaret.

Sammanfattning

Med utgångspunkt i Verksamhetsplan med budget 2022 för Region Örebro län som regionfullmäktige fastställde 21-22 juni 2021, föreligger förslag till verksamhetsplan med budget för samhällsbyggnadsnämnden 2022.

Samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan med budget 2022 utgår från förutsättningar, inriktningar och mål som uttrycks i regionfullmäktiges verksamhetsplan. Samhällsbyggnadsnämnden har i sin verksamhetsplan med budget konkretiserat effektmål, inriktningar och indikatorer. I samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan med budget 2022 återfinns den regionala utvecklingsstrategin, RUS, som en röd tråd som genomsyrar all verksamhet från effektmål och nämndmål till handlingsplaner och aktiviteter som leder till genomförande och måluppfyllelse.

Vidare innehåller verksamhetsplanen en internkontrollplan med regionövergripande och områdesspecifika risker och åtgärder.

Tjänsteställe, handläggare
Trafik och samhällsplanering, Johan Ljung

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 21RS8807

Beredning

Samhällsbyggnadsnämnden har berett ärendet vid sitt sammanträde den 2 september 2021.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Verksamhetsplanen innehåller ambitioner och uppdrag inom hållbar utveckling med sociala, ekologiska och ekonomiska aspekter som innefattar miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiv.

Ekonomiska konsekvenser

Utgångspunkten för verksamhetsplanen är de ekonomiska ramar som anges i regionfullmäktiges verksamhetsplan med budget 2022. Verksamhetsplanen innehåller budget 2022.

Uppföljning

Uppföljning sker vid ordinarie rapportering i samband med delårsrapportering samt i verksamhetsberättelsen vid årets slut.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM till samhällsbyggnadsnämnden den 7 oktober 2021.
Förslag till samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan med budget 2022.

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

Regionstyrelsen
Förvaltning Regional utveckling



Verksamhetsplan med budget 2022

Samhällsbyggnadsnämnden

Innehållsförteckning

1 Inledning	3
2 Vision och värdegrund	3
3 Mål, strategier och uppdrag.....	4
4 Budget.....	14
5 Organisation.....	18
6 Uppföljning	18
7 Intern styrning och kontroll	18

1 Inledning

Inom samhällsbyggnad handlar mycket om att skapa det samhälle som medborgarna efterfrågar, helst innan de vet att de efterfrågar det. Att ha en lyhördhet för det som efterfrågas och samtidigt ha en ekonomisk ram att förhålla sig till är vid många tillfällen en balansgång. Att göra Örebro län till en attraktiv plats för möten, möjligheter, utveckling, företagsamhet med mera ligger i samhällsbyggnadsnämndens uppdrag. Ett uppdrag som hanteras med respekt, framsynighet och en ekonomisk verklighet.

Den regionala utvecklingsstrategin är grunden för nämndens arbete som sen konkretiseras i olika handlingsplaner och mål, uppdrag och indikatorer i denna verksamhetsplan. Även nationella mål och mål från EU (till exempel The green deal) spelar in på nämndens arbete. Det är området Trafik och samhällsplanering vid förvaltningen Regional utveckling som sen omsätter denna verksamhetsplan i handling. Inom området arbetas sedan nämndens verksamhetsplan in i de planer, projekt och arbetsuppgifter som utförs.

Syftet med verksamhetsplan med budget 2022 för samhällsbyggnadsnämnden är att ange riktning för prioriterade uppgifter inom nämndens verksamhetsområde. Verksamhetsplan med budget för 2022 utgår från förutsättningar, inriktningar och mål som uttryckts i regionfullmäktiges verksamhetsplan. Nämnden har i verksamhetsplan med budget 2022 utöver detta fångat de möjligheter och utmaningar som finns inom nämndens område med särskild fokus på kundnytta och ekonomi.

Verksamhetsplan med budget 2022 vänder sig till politiker och tjänstepersoner inom Region län samt till länets invånare.

2 Vision och värdegrund

Region Örebro läns **vision**:

Tillsammans skapar vi ett bättre liv

Region Örebro läns nya **värdegrund**:



- Samarbete – Vi lyfter varandra och samverkar över gränser. Det är vår förmåga till samarbete som ger kraft att tillsammans skapa ett bättre liv.
- Utveckling – Vi är lärande, utforskar möjligheter och förbättrar ständigt på hållbart sätt med invånaren i fokus.
- Professionalism – Vi håller hög kvalitet, visar tillit och skapar utrymme för det professionella omdömet. All kontakt med oss ska bidra till ett bättre liv för invånare, kollegor, besökare och andra aktörer.

3 Mål, strategier och uppdrag

Regionfullmäktiges verksamhetsplan med budget är Region Örebro läns övergripande styrdokument. Det syftar till att utveckla Region Örebro läns verksamheter för att tillgodose invånarnas och samhällets behov på bästa sätt. I verksamhetsplanen anges mål, inriktningar och ambitioner. Verksamhetsplanen innehåller tre perspektiv som är särskilt viktiga för att styra mot visionen ”Tillsammans skapar vi ett bättre liv”. Det är perspektiven

- invånare och samhälle
- process
- resurser.

Inom perspektiven har regionfullmäktige fastställt effektmål med indikatorer. De beskriver hur Region Örebro läns nämnder och verksamheter förväntas bidra för att invånarnas och samhällets behov ska tillgodoses på bästa sätt. Regionfullmäktige har också pekat ut viktiga strategier för arbetssätt, metoder och processer. Nämnderna ska konkretisera ansvaret och kan fastställa specifika mål och uppdrag som gäller för nämndernas ansvarsområden.



Samhällsbyggnadsnämnden - område Trafik- och samhällsplanering

Det påbörjade långsiktiga arbetet med att ha en ekonomi i balans inom samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsområde ska fortsätta. Region Örebro län ska fortsatt ha en allmän kollektivtrafik och serviceresor med hög kundnöjdhet och där kundnöjdheten på sikt ska bli ännu högre. Den allmänna kollektivtrafiken ska ha fortsatt fokus på att säkerställa pendlandet i de starka stråken för ett hållbart resande och för att minska den negativa klimatpåverkan. Den allmänna kollektivtrafiken ska effektiviseras där resandet är lågt. Ett tydligt fokus på digitalisering finns inom såväl biljettförsäljning som resenärsinformation. Ett viktigt syfte är att skapa enklare lösningar, ökad självservice samt bättre information kring störningar. En annan prioriterad fråga är att utveckla kundbemötandet inom den allmänna kollektivtrafiken. Arbetet med BRT (Bus

Rapid Transit) tillsammans med Örebro kommun ska fortsätta.

Fokus för vårt arbete med serviceresor 2022 ligger fortsatt på digitalisering, effektivisering och kostnadsreduceringar för våra uppdragsgivare för färdtjänst och skolskjuts och för Region Örebro län vad gäller sjukresor. För att lyckas med det krävs det utveckling och förändring, både i vår egen organisation och av våra digitala tjänster och produkter samt en effektivare marknadsföring av våra digitala tjänster.

I vårt långsiktiga arbete med att göra Region Örebro Läns serviceresor till Sveriges bästa Servicereverksamhet så ska vi bland annat skapa ännu bättre relationer, förbättra informationen, ha en tätare kommunikation med våra kunder, uppdragsgivare, trafikbolag, intresseorganisationer och allmänheten. Vi vill fokusera på att ge alla som nyttjar eller på annat sätt samarbetar med enheten för serviceresor en ännu bättre upplevelse genom ett ökat fokus på kvalitetsarbete, information och relationer. Vår värdegrund, samarbete, utveckling och professionalism, leder oss framåt i det arbetet.

För skolskjutsen är fokus ett strategiskt arbete och inriktningen i det strategiska arbetet ska tydliggöra kostnaderna och vara ett verktyg mellan Region Örebro Län och Örebro Läns kommuner.

Under 2020 fick Samhällsbyggnadsnämnden ansvar för budgeten av samhällsfinansierade resor till och från vården för patienter folkbokförda inom länet. Bedömningen är att Region Örebro läns regelverk kring dessa transporter inte är anpassat till nuvarande förhållanden varken när det gäller till exempel digitalisering eller vårdens organisation.

Under 2020 och 2021 påverkades arbetet och det ekonomiska resultatet av Covid-19-pandemin. Bedömningen är att pandemin kommer att sätta sina spår för resandet även under 2022, samtidigt som man bör kunna se en tydlig återhämtning. Sannolikt kommer också nya resebeteenden att skönjas, vilket kan skapa behov av nya biljetter. Den samlade bedömningen är att resandet bör ha återhämtat sig till 2019 års nivå under 2025. Detta betyder att det i nuläget inte bedöms finnas behov av ytterligare reduceringar av trafik som en följd av pandemin. Den trafik som nyligen har lanserats eller som blir följd av beslutade trafikpliktsbeslut kommer att behövas för att ta hand om framtida resenärer.

Inom den särskilda kollektivtrafiken har det noterats att en återgång till mer normala nivåer på antalet resor sker snabbare än inom den allmänna kollektivtrafiken. Antalet resor är starkt beroende av vilka kommunala verksamheter som bedrivs och om folktandvården och hälso- och sjukvården återgår till ett normalläge vad gäller vilka patienter som kallas in. Redan under hösten 2021 ser vi att vi börjar närma oss 2019 års resevolym.

Arbetet med samhällsplanering och infrastruktur utvecklas i enlighet med den regionala utvecklingsstrategin. En ny länsplan för regional transportinfrastruktur ska fastställas under första halvåret av 2022, genomförande av beslutade åtgärder i gällande länsplan kommer pågå under hela året. Fortsatt arbete i enlighet med handlingsplanen för bredband. Region Örebro län ska i arbetet inom den storregionala samverkan och i påverkansarbetet mellanregionalt, nationellt och internationellt inom infrastruktur och logistik vara en stark kraft och samarbetspartner.

Storregionalt samarbete

Globaliseringen innebär ett allt större omvärldstryck på regionerna och länen. De storregionala sammanhangen och samarbetena är betydelsefulla för länet. Covid-19-pandemin har haft omfattande påverkan på hur vi reser och transporterar oss och effekterna kommer bli långsiktiga. Digitalisering skapar möjligheter att möta dessa effekter likväl som det skapar förutsättningar till en annan mer hållbar mobilitet. Frågor som rör infrastruktur och pendling, kompetensförsörjning och utbildningsmöjligheter, klimatförändringar och pandemins konsekvenser är inte enbart länsvisa utan behöver hanteras över läns- och landsgränser.

Inom det regionala utvecklingsarbetet samverkar vi med Stockholm-Mälardalenregionen och andra

angränsande regioner för att tillsammans vara konkurrenskraftiga på den globala marknaden. Region Örebro län samverkar med andra regioner i östra Mellansverige på uppdrag av de regionala utvecklingsdirektörerna kring fysisk planering i syfte att bidra till funktionellt integrerade bostads-, arbets- och studiemarknader. Samverkan omfattar kompetensutveckling för regionerna samt genomförande av kunskapshöjande aktiviteter där länens kommuner utgör målgruppen. Region Örebro län är medlem i Mälardalsrådet som är ett forum för samverkan i strategiska frågor för att främja utvecklingen av Stockholm-Mälardalsregionen. Inom ramen för Mälardalsrådets uppdrag pågår arbete inom både kompetensförsörjning och infrastrukturfrågor. Inom arbetet med EU:s strukturfonder så utgör Östra Mellansverige ett geografiskt område inom vilket fem län arbetar tillsammans för att utveckla och öka sin gemensamma tillväxt. Inom det storregionala samarbetet Bottniska Korridoren bedrivs ett gemensamt samarbete med sju regioner i norra Sverige. Syftet är att stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan norra Sverige och Europa genom att ta fram gemensamma förslag till hur infrastrukturen ska byggas ut med särskilt fokus på hållbarhet, tillväxt, pendling och godstransporter. Arbetet riktar sig mot beslutsfattare på nationell och EU-nivå. Region Örebro län samverkar också storregionalt och nationellt inom utveckling och utbyggnad av bredbandsinfrastruktur.

Internationellt samarbete

Region Örebro län tar en aktiv roll i internationellt samarbete, framför allt inom Europa, och har medlemskap i flera olika nätverk med direkt intresse för det regionala utvecklingsarbetet. Detta innebär också förbättrade möjligheter att söka extern finansiering för olika utvecklingsprojekt. Genom aktiv närvaro i Bryssel, via Central Sweden, och samverkan i olika europeiska nätverk får Region Örebro län och Örebro län värdefulla kontakter, breddar regionalt utvecklingsarbete samt får stöd i att påverka EU-politiken till regionens fördel.

Målet med Region Örebro läns internationella engagemang är att skapa förutsättningar för och ge ett mervärde till det regionala utvecklingsarbetet i genomförandet av prioriteringar och ansvarsområden i den regionala utvecklingsstrategin. Detta ska ske genom att i första hand tillvarata de möjligheter till delaktighet och inflytande som EU-medlemskapet ger. Genom att agera proaktivt mot EU:s institutioner ska Region Örebro läns internationella engagemang även gå ut på att bedriva ett fokuserat påverkansarbete som främjar länets intressen.

Region Örebro län påverkar aktivt EU-agendan utifrån länets förutsättningar. De övergripande mål som gäller för det europeiska samarbetet ligger till grund för såväl den nationella strategin för hållbar regional utveckling som för arbetet med EU:s strukturfonder. Även den regionala utvecklingsstrategin tar sin utgångspunkt i detta.

De övergripande mål som gäller för det internationella arbetet, de globala FN målen samt agenda 2030 har de senaste åren blivit alltmer framträdande och den regionala utvecklingsstrategin tar också avstamp i dessa mål. I slutet av 2019 lanserades också den ”gröna given”, EU:s nya tillväxtstrategi och ett ramverk för klimatarbetet inom EU, som kommer genomsyra det europeiska samarbetet framöver och således även vårt regionala arbete. Övergripande fokus för 2022 är fortsatt att klargöra innehåll och möjligheter de nya EU-programmen och EU:s arbete med återhämtningen efter pandemin samt mobilisera för nya internationella projekt. Att bryta ned, analysera och förstå den gröna givens påverkan och möjligheter för hela det regionala utvecklingsarbetet är också fortsatt prioriterat.

Under 2022 ska Region Örebro län aktivt arbeta för att påverka EUs utformning av förordningar, direktiv, policies, och projektprogram kopplade till det transportpolitiska området i syfte att skapa förutsättningar för länets utvecklingsarbete kopplat till infrastruktur, transporter, logistik och hållbart resande för människor och gods. Region Örebro län kommer särskilt arbeta för att påverka den kommande revideringen av TEN-T-förordningen i syfte att tillgodose länets intressen kopplade till utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet.

En viktig del i detta arbete kommer vara att bevaka och försöka påverka arbetet med att inkludera

dera Örebro som urban transportnod i det transeuropeiska transportnätet samt förlänga Scan-Med-korridoren att omfatta sträckan Oslo-Stockholm. Arbetet för att åstadkomma en snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo-Stockholm bedrivs främst i bolagsform av bolaget Oslo-Stockholm 2.55 där Region Örebro län är delägare. Syftet är främst att försöka flytta resandet från flyg till tåg för de resenärer som reser mellan de två huvudstäderna men också att snabba upp de regionala resorna och då främst västerut mot Värmland-Karlstad där den största tidsbesparingen finns från och till Örebro län.

3.1 Perspektiv: Invånare och samhälle

Perspektivet invånare och samhälle beskriver inriktningar, ambitioner och de viktigaste målsättningarna för nämndens verksamheter för att invånarnas och samhällets behov ska tillgodoses på bästa sätt.

Effektmål 7. Länets invånare och de som verkar i Örebro län har stark konkurrenskraft, hög och jämlik livskvalitet och god resurseffektivitet.

Indikatorer

Kvaliteten i den allmänna kollektivtrafiken ska ligga över det värde som Region Örebro län satt som nivå för en stabil kundnöjdhet. Andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Nöjd Kund Index, NKI, ska ligga över 80 procent.

Kvaliteten i servicetrafiken ska ligga över det värde som Region Örebro län satt som nivå för en stabil kundnöjdhet. Andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Nöjd Kund Index, NKI, ska ligga över 90 procent.

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

Indikatorer

Antal remissvar, konsultationer och andra insatser som regionen spelat in för att påverka EU:s politiska agenda till Örebroregionens fördel.

Antal informationstillfällen till de politiska församlingarna och till tjänstepersoner i Region Örebro län.

Antal initiativ/samarbeten sprungna ur internationella plattformar och nätverk.

Strategi

- Region Örebro län håller sig väl informerad om och uppdaterad i för regionen angelägna EU-frågor. Utifrån aktuell kunskap kan Region Örebro län vara med och göra inspel till EUs olika samråd i frågor med stor betydelse för regionen. Central Sweden, Region Örebro läns förlängda arm i Bryssel, har här en nyckelroll att bevaka och föra hem kunskap samt bistå på plats i Bryssel i det påverkansarbete som regionen gör. En för Region Örebro län antagen internationell strategi stödjer det internationella arbetet.

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.

Indikatorer

Antal genomförda informella möten med länets kommuner i enlighet med överenskommen samverkansstruktur i det regionala samverkansrådet.

Antal genomförda möten med kommuner, regionala aktörer, statliga myndigheter, departement etc. angående fysisk planering och markanvändning.

Antal svar på och ställningstaganden till remisser, brev etc. kopplat till fysisk planering (t ex kommunala översiktsplaner och detaljplaner, statliga remisser, medborgarförslag, frågor via hemsidan)

Strategi

- Fysisk planering av frågor för genomförande av RUS/nationella/EU-mål samt för egen verksamhet.
- Ta fram underlag för fysisk planering med regionalt perspektiv samt vara plattform för diskussioner.

Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län arbetar strategiskt på ett sätt som ger en fungerande infrastruktur och kommunikationer som möjliggör en hållbar utveckling.

Indikatorer

Antal möten med kommuner, Trafikverket och andra myndigheter angående utveckling av länets infrastruktur.

Antal besvarade remisser, brev etcetera kopplat till utveckling av infrastruktur (t ex väg- och järnvägsplaner, nationella planen, medborgarförslag, frågor via hemsidan).

Antal påverkansåtgärder genomförda i enlighet med handlingsplan för påverkansarbete för transporter och infrastruktur.

Mängd investerade medel i cykelinfrastruktur inklusive statlig medfinansiering av kommunal cykelinfrastruktur.

Strategi

- Aktivt driva arbetet med genomförande av länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029 samt med länsplan för 2022-2033 när denna antas.
- Aktivt arbete i storregionalt samarbete kring transportinfrastruktur.
- Aktivt deltagande i arbete med planering av nationell transportinfrastruktur.
- Påverkansarbete på EU och nationell nivå enligt handlingsplan för påverkansarbete.
- Ta fram ny länsplan för regional transportinfrastruktur.
- Aktivt deltagande i utvecklandet av Örebroregionen som logistiknod.
- Nya projekt i syfte att stärka, marknadsföra och gynna Örebroregionens intressen kopplat till infrastruktur, transporter och logistik.

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

Indikatorer

Resandeökning i procent per tertial.

Andel bussar som inte är fullsatta.

Andel bussar som är fullt tillgänglighetsanpassade.

Antal hållplatser som tillgänglighetsanpassats.

Antal resor som görs med företagskort.

Antal företag som använder företagslösningar.

Strategi

- Fortsätta planering och åtgärder för genomförande av BRT.
- Anskaffa en ny app för Länstrafiken som lever upp till tillgänglighetsperspektivet och som är anpassad till nationell biljett och betalstandard.
- Utveckla realtidsinformation som omfattar hela länets kollektivtrafik.
- Genomför kampanjer i syfte att locka tillbaka och attrahera nya resenärer i kollektivtrafiken efter pandemin.
- Genomför aktiviteter för att återta en hög betalningsvilja inom kollektivtrafiken efter pandemin.
- Genomför förarcertifiering i den allmänna kollektivtrafiken.
- Handlingsplan för regional tågtrafik ska genomföras.

Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län har en servicere-severksamhet som uppfyller uppdragsgivarnas och våra kunders förväntningar och krav.

Indikatorer

Andelen resor som bokas och avbokas digitalt.

Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Andelen avvikelser mot totala antalet resor.

Andelen tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst ska öka.

Antalet responsärenden riktade mot förare och trafikföretag ställt mot totala antalet personresor inom serviceresor.

Andel digitala vårdgivarintyg.

Antalet vitesgrundande brister ställt mot totala antalet resor ger en indikation på om våra aktiviteter tillsammans med våra trafikföretag har avsedd effekt.

Strategi

- Säkerställa Serviceresors interna kunskap och utveckling för att få effekt av våra digitala system
- Skapa kännedom, informera om- och marknadsföra våra digitala system för att få så många som möjligt att använda dessa.
- Skapa förutsättningar för ett effektivare och förenklat resande, både för kunder och för trafikföretag oavsett vilken typ av resa det gäller. Till exempel genom att införa kontantfritt resande inom samtliga serviceresor.

- Skapa förutsättningar och initiera en ökad omvärldsbevakning.
- Utveckla relationerna och förbättra dialogen och samverkan med våra uppdragsgivare, kunder och trafikföretag.
- Jobba aktivt med kundnöjdhet och medarbetarnöjdhet.
- Ta fram en strategisk inriktning för skolskjuts där Region Örebro läns skolskjutserbjudande för länets kommuner läggs fast.
- Besluta om en framtida inriktning för skolskjuts och utifrån beslutet påbörja förändrings- och utvecklingsarbete.
- Stärka och förbättra informations- och kommunikationsarbetet.
- Skapa rutiner samt utveckla arbetet med sjukresor.
- Förbättra Serviceresors arbete med uppföljning och statistik.

Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län skapar drivkraft, engagemang och samverkan för länets aktörer gällande förnybar energi, effektiv energianvändning och växthusgasutsläpp nära noll.

Indikatorer

Andelen fossiloberoende fordon i länets fordonsflotta.

Antal externa deltagare vid aktiviteter. Fördelning per sektor redovisas.

Antal samverkansaktörer i nätverk och projekt. Fördelning per sektor redovisas.

Antal initiativ/samarbeten sprungna ur nätverk och projekt.

Strategi

- Region Örebro län arbetar för att bidra till ett nettoutsläpp av växthusgaser nära noll genom samverkan med aktörer och drivande av projekt som bidrar till en fossiloberoende fordonsflotta och ökad transporteffektivitet. Detta görs inom ramen för samarbeten som det storregionala godstransportrådet, CLOSER, genom regionens egna projekt och i samverkan med kommuner och Trafikverket.

Uppdrag: Fastställa regional cykelplan.

Uppdrag: Utredda behov av en regional godsstrategi.

Uppdrag: Fastställa ny länsplan för regional transportinfrastruktur i enlighet med regeringens direktiv där uppdragen om det finmaskiga vägnätet från verksamhetsplanerna för 2019 och 2020 arbetas in.

Uppdrag: Göra en översyn av regelverket kring resor till och från vården gemensamt ihop med Hälso-och sjukvårdsförvaltningen

Uppdrag: Fatta politiskt beslut om handlingsplan för påverkansarbete.

Uppdrag: Genomföra en översyn av tillämpningsföreskrifter och regler för färdtjänst och riksfärdtjänst i samverkan med länets kommuner.

Uppdrag: Införa en modell för bättre trafikinformation samt information om trafikstörningar för hela länets kollektivtrafik.

Uppdrag: Skapa en bättre tillgänglighetsanpassning av försäljningssystemet.

Uppdrag: Utveckla försäljnings- och informationsfunktioner som leder till ökad grad av självservice.

Uppdrag: Utveckla arbetet med kundbemötande i den allmänna kollektivtrafiken.

Effektmål 8. Länets invånare, samhället och företag har tillgång till bra digitala tjänster, utifrån deras behov.

Indikatorer

Ett ökat utbud av digitala tjänster för att ge ökad delaktighet och tillgänglighet för invånare, organisationer och företag och möta kravet om ”Digitalt först”.

Andelen hushåll och företag i länet som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s ska öka i förhållande till föregående år.

Andel med bredband med minst 100 Mbit/s.

Andel med fiber med minst 100 Mbit/s.

Andel med bredband med minst 30 Mbit/s.

Antal kommuner som uppnått indikatorn om 95 procent för 100 Mbit/s.

Strategi

- Påbörja utredning kring resesök och resebeställning i Länstrafikens app för Nätrafiken.
- Införa resa på kallelse till hälso- och sjukvården i Länstrafikens app.
- Införa realtidsinformation i app, på webb och digitala skärmar för all busstrafik i länet.

3.2 Perspektiv: Process

Perspektivet process är strategier för arbetsmetoder och arbetsprocesser för att målen i perspektivet invånare och samhälle ska kunna uppfyllas. Strategierna är långsiktigt övergripande tillvägagångssätt för hur effektmålen ska uppnås och anger inriktningen för hur verksamheten ska utföras.

Strategi: Kvalitet och utveckling

Strategier för kvalitet och utveckling

- Att skapa värde tillsammans med de Region Örebro län finns till för.
- Att leda för hållbarhet.
- Att involvera och motivera medarbetare.
- Att utveckla värdeskapande processer.
- Att förbättra verksamheten och skapa innovationer.

Region Örebro län är utpekad av regeringen som regional utvecklingsansvarig i Örebro län. I förordningen beskrivs uppdraget som att:

- Utarbeta och fastställa en strategi för länet utveckling, regional utvecklingsstrategi.
- Samordna insatser för att genomföra strategin. Insatser ska skapa hållbar regional tillväxt och utveckling.
- Följa upp och låta utvärdera och årliga redovisa resultat till regeringen.

Ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet ska vara en integrerad del i analyser, strategier, program och insatser.

Den organisation som ansvarar för det regionala tillväxtarbetet ska bland annat samordna insatser för genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin. Ansvarig organisation är också skyldig att följa utvecklingen i länet och analysera, följa upp och utvärdera det regionala tillväxtarbetet. Arbetet ska ske löpande, systematiskt och långsiktigt.

Den regionala utvecklingsstrategins tre övergripande mål – speglar de tre hållbarhetsdimensionerna,

- stark konkurrenskraft,
- hög och jämlik livskvalitet,
- god resurseffektivitet,

är odelbara och ömsesidigt beroende av varandra.

Det krävs tvärssektoriell samverkan, samhandling och en konsekvent integrering av de tre hållbarhetsdimensionerna i allt utvecklingsarbete för att bidra till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. För att åstadkomma det behöver arbetssättet vara utmaningsdrivet och systemorienterat. Det innebär att sätta samhällsutmaningar i centrum och prioritera arbetssätt över olika områdesgränser. Uppföljningens olika delar ger möjlighet att identifiera nya lösningar på befintliga utmaningar, men också att identifiera nya utmaningar som har bäring på den regionala utvecklingsstrategins övergripande mål.

Strategi: Digitalisering

Strategier för digitalisering

- Att skapa en hög grad av förankring och ägandeskap i linjeorganisationen för att öka den digitala mognaden i organisationen.
- Att arbeta med utbildning och en lärande organisation för att förändra och utveckla arbetssätt.

Strategi: Hållbar utveckling

Strategier för hållbar utveckling

- Att samverka och kommunicera tvärfunktionellt inom ordinarie lednings-, huvud-, och stödprocesser.
- Att skapa en hög grad av förankring och ägandeskap i linjeorganisationen gällande hållbarhetsfrågorna.
- Att ha en tydlig målstyrning och kontinuerligt följa upp Program för hållbar utveckling för att försäkra att verksamheterna rör sig mot beslutade mål.
- Att arbeta med utbildning och en lärande organisation för att kontinuerligt utveckla och integrera förståelse av vad hållbar utveckling betyder för verksamheterna.

Strategi: Regional utvecklingsstrategi

Strategier för regional utvecklingsstrategi

- Ett utmaningsdrivet genomförande för att nå RUS övergripande mål.
- Att samordna insatser för genomförandet av RUS i samverkan med länets kommuner och övriga externa aktörer.

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

Indikatorer

Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har mål och prioriteringar som kopplar till RUS, i sin verksamhetsplan ska öka.

Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har högt förtroende för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig ska öka.

Andel organisationer som använder statistik och underlag kopplat till RUS, för uppföljning och/eller nya beslut ska öka.

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

Indikatorer

Andel handlingsplaner kopplade till RUS som är jämställdhetsintegrerade ska öka.

Andel handlingsplaner kopplade till RUS som har integrerat perspektiven som anges i den regionala utvecklingsstrategin, där det är relevant, ska öka.

Strategi: Storregionalt och internationellt samarbete

Strategier för storregionalt och internationellt samarbete

- Att samverka storregionalt för att stärka länets utveckling.
- Att samverka internationellt enligt Region Örebro läns internationella strategi för att stärka länets utveckling.

3.3 Perspektiv: Resurs

Perspektivet resurs beskriver hur Region Örebro län ska vara en attraktiv arbetsgivare med en hållbar kompetensförsörjning och ha en långsiktig stark och hållbar ekonomi och uppnå verksamhetsmässig och finansiell god hushållning.

Effektmål 9. Region Örebro län är en attraktiv arbetsgivare med hälsofrämjande, jämställda och jämlika arbetsplatser och bidrar till en hållbar kompetensförsörjning.

Indikatorer

Hållbart medarbetarengagemang, HME, ska öka i jämförelse med tidigare medarbetarenkät.

Attraktiv arbetsgivarindex, AVI, ska öka i jämförelse med föregående år.

Jämställdhetsindex, Jämix, ska öka i jämförelse med föregående år.

Frisktalet ska förbättras i jämförelse med föregående år.

Personalomsättningen externt ska redovisas. Den ska minska i jämförelse med föregående år.

Region Örebro läns nya värdegrund ska integreras under kommande år.

Effektmål 10. Region Örebro län har en långsiktig stark och hållbar ekonomi samt uppnår en verksamhetsmässig och finansiell god hushållning.

Indikatorer

Styrelsen och nämnderna redovisar ett resultat i balans.

Biljettintäkterna för allmän kollektivtrafik ska öka med 5 procent per tertial när restriktioner kopplade till Covid-19-pandemin hävs.

Kostnadsförändringar inom serviceresor exklusive index.

Uppdrag: Förvaltningen får i uppdrag att fullfölja och genomföra de trafikpliktsbeslut som fattats av nämnden till följd av den ekonomiska handlingsplanen för allmänna kollektivtrafiken i Budget i balans 2.0. Förvaltningen får också i uppdrag att genomföra övriga handlingsplaner kopplade till Budget i balans 2.0. Uppföljning av handlingsplanerna ska vara en del av nämndens del- och årsrapportering till regionstyrelsen.

Område trafik- och samhällsplanering har under stora delar av 2019 arbetat intensivt med att ta fram handlingsplan för budget i balans 2.0. Samhällsbyggnadsnämnden beslutade handlingsplanen på nämndmötet i oktober 2019. Åtgärderna och arbetsmetoderna som presenteras i underlaget innebär att beslut har fattats successivt av nämnden i takt med att ny trafik har tilldelas. Under perioden 2020-2021 har flera trafikpliktsbeslut tagits. Åtgärderna är långsiktiga och har påverkats av Covid-19-pandemin och kommer ge en successiv effekt. Målet är en budget i balans år 2025. Handlingsplanerna kommer att följas upp löpande av området.

4 Budget

4.1 Ekonomiskt utgångsläge och utveckling

Nämndens ekonomiska resultat 2021 enligt beslutad delårsprognos, visar ett underskott om cirka -163 miljoner kronor. Verksamheten inom nämnden har varit starkt påverkad av den pågående pandemin och konsekvenser av beslutade restriktioner samt kostnader av engångskaraktär. I slutet av september 2021 upphävdes många av de restriktioner som tidigare varit gällande. För att öka resandet under 2022 har nämnden fått extra anslag.

Nämnden har fortsatt att arbeta med åtgärder enligt budget i balans 2.0. Handlingsplanerna är tagen med sikte på en budget i balans 2022 men har fått korrigeras utifrån Covid-19-pandemin

och förvaltningen har beräknat att det dröjer till 2025 innan budgeten är i balans. Den beslutade handlingsplanerna innehåller förslag till åtgärder som omfattar en reducering av kostnadsmassan på 57 miljoner kronor. 2022 är det år när de största effekterna får genomslagskraft.

Hur arbetet med en budget i balans kommer att påverkas av effekterna av Covid-19-pandemin både på kort och lång sikt är fortfarande osäkert. Uppföljning sker kontinuerligt av verksamheten för att följa hur återstarten inom Kollektivtrafiken fortskrider nu när restriktionerna för pandemin släpps helt i slutet av september 2021.

4.2 Budget 2022

Budgeten för samhällsbyggnadsnämnden 2022 innehåller på samma sätt som för år 2021 stora utmaningar. Den största utmaningen är den pandemi som drabbat vårt samhälle, vilket fortsatt kommer ha stor påverkan på ekonomin.

Budget 2022 innehåller en prisökning av biljettpriserna med 3 procent. I rådande situation är det svårt att veta hur resandeutvecklingen och intäkterna kommer att fortsatt utvecklas. Verksamhetens bedömning av intäktsnivån för 2022 följer samma bedömning som Svensk Kollektivtrafik gör, vilket innebär att 85 % av 2019-års nivå ska uppnås för helåret 2022.

I budgeten för 2022 har nämnden räknat med att få 5 miljoner kronor av det annonserade statsbidraget på 1 miljard kronor som finns i budgetpropositionen till hela kollektivtrafiksverige för att täcka minskade biljettintäkter i jämförelse med 2019.

Några av länets kommuner har fattat beslut om att förändra giltigheten för gymnasieelevernas gymnasiekort, vilket inneburit lägre intäkter för 2020 och 2021. För 2022 ser vi dock att intäkterna ökar till följd av dels normal prisutveckling men även utökad giltighet i några av länets kommuner. Intäktsökningen för 2022 är cirka 4 miljoner kronor, vilket fortfarande är lägre än det intäktstapp som 2020 och 2021 innebar.

Trafikkostnad för kollektivtrafiken är den största kostnadsposten och uppgår till 788,4 miljoner kronor. De beslut som nämnden under 2019 och 2020 har fattat i enlighet med handlingsplanerna för budget i balans 2.0 börjar från 2021 att ge effekter på ekonomin. Under 2022 fortsätter åtgärderna enligt framtagna handlingsplaner och genererar totalt en kostnadsminskning på cirka 30 miljoner kronor. Besparingen följer den plan som finns fastlagd sedan tidigare.

Nivån på kostnaden för serviceresor beräknas uppgå till cirka 209,5 miljoner kronor. Det nya trafikavtal som finns sedan första juli 2020 ger fortsatt lägre kostnad per resa. Återstart för serviceresetrafiken beräknas att ske under senhösten 2021 med gradvis ökad trafik för 2022. Flextrafiken i Örebro samt Karlskoga upphör hösten-vintern 2021.

I budgeten för 2022 har nämnden tilldelats en pris- och löneuppräknings av regionbidraget om 2,1 procent, vilket motsvarar 13,2 miljoner kronor. Dessa medel fördelas inte ut till verksamheten som en utökad budget, förutom indexeringar i avtal, utan blir ett bidrag till att minska underskottet.

De 4 miljoner kronor som tilldelades nämnden för 2021 avseende närtrafik kvarstår och ingår i basen för uppräknings. Utöver detta har nämnden fått ytterligare 4 miljoner kronor 2022 för en ettårig satsning för att motivera nya och hälsa tidigare resenärer tillbaka till kollektivtrafiken.

Nämndens ekonomi följs upp månadsvis med målsättningen att tidigt kunna fånga upp oförutsedda avvikelser.

Nämnden visar en budget som är i enlighet med tilldelad kostnadsram, men förutsättningarna för att uppnå detta är en optimistisk uppskattning av trafikintäkterna samt en optimistisk syn på kostnadssidan. Budgetramen som nämnden har för sjukresekostnaderna bedöms i nuläget vara tillräcklig och uppföljningen kommer att ske kontinuerligt under året.

4.3 Ekonomiska nyckeltal

Procent	Budget 2022	Prognos 2021	Budget 2021
Lönekostnadsökningstakt	4,8 %	9,0 %	8,8 %

Orsakerna till att kostnadsökningstakten är relativt hög är utöver ordinarie kostnadsökning att tidigare vakanser nu är tillsatta samt en viss utökning av tjänst.

4.4 Resultatbudget samhällsbyggnad

Belopp i mnkr	Budget 2022	Prognos 2021	Budget 2021
Verksamhetens intäkter			
Trafikintäkter	161,1	92,6	111
Försäljning regional utveckling	226,9	219,2	232,8
Övriga intäkter	65,6	84,2	113,1
Summa intäkter	453,6	396,0	456,9
Verksamhetens kostnader			
Personalkostnader	-64,2	-61,4	-60,9
Trafikkostnad kollektivtrafik	-788,4	-840,2	-807,6
Trafikkostnad servicersor	-209,5	-206,5	-215,3
Övriga kostnader	-28,0	-74,3	8,3
Avskrivningar, inventarier	-7,0	-4,1	-7,6
Summa kostnader	-1 097,1	-1 186,5	-1 083,1
Verksamhetens nettokostnader	-643,5	-790,5	-626,2
Finansnetto	-3,0	-1,9	-3,0
Resultat *)	-646,5	-792,4	-629,2

*) Resultat budget 2022 ska överensstämja med nämndens budgetram från regionfullmäktige.

4.5 Driftbudget samhällsbyggnad

Belopp i mnkr	Budget 2022		Prognos 2021	
	Omsättning	Varav budgetram	Omsättning	Varav budgetram
Område trafik och samhällsplanering	1 100	633,8	1 025,2	617,6
Projekt	0,0	0,0	0,0	0,0
Förvaltningsgemensamt	0,0	12,7	0,0	11,6
Summa	1 100,0	646,5	1 025,2	629,2

4.6 Investeringsbudget

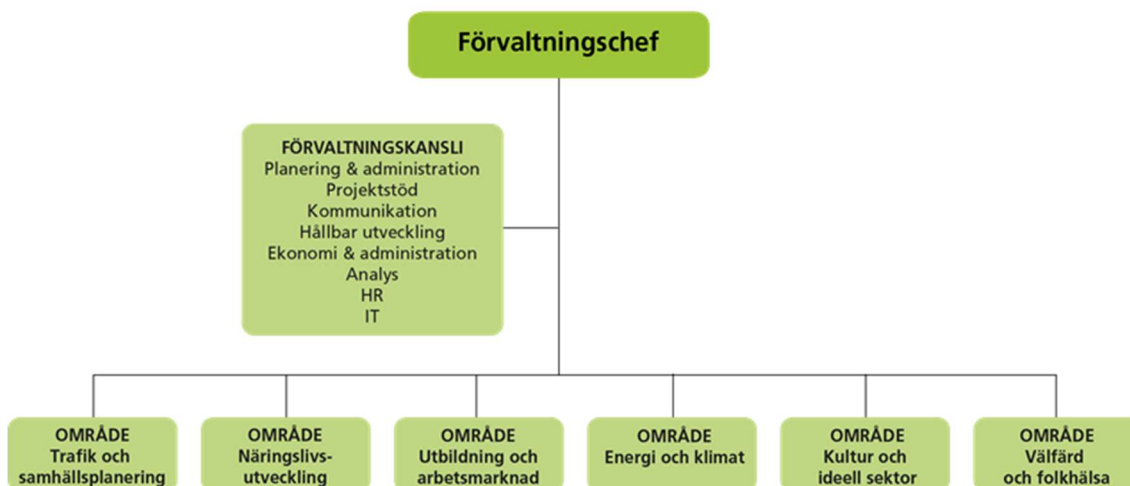
Belopp i mnkr	Budget 2022	Prognos 2021	Budget 2021
Immateriella anläggningstillgångar			
Byggnadsinvesteringar			
Medicinteknisk utrustning			
It-utrustning			
Övrig utrustning	12,7	10,0	31,8
Summa	12,7	10,0	31,8

I ovanstående budget för 2022 ingår endast nya beviljade budgetmedel för 2022, överförda medel från tidigare år ingår ej i budgeten för 2022.

5 Organisation

Förvaltning regional utveckling består av 6 sakområden och ett förvaltningskansli. Förvaltningens verksamhet är indelad i tre politiska nämnder. Regional tillväxtnämnd, samhällsbyggnadsnämnden och kulturnämnden.

Till samhällsbyggnadsnämnden hör sakområde trafik- och samhällsplanering. Förvaltningskansliet hör organisatoriskt till regional tillväxtnämnd, men ger stöd till hela förvaltningen.



2017-10-02

6 Uppföljning

Uppföljning av samhällsbyggnadsnämndens måluppfyllelse och resultat sker i delårsrapport 1 och verksamhetsberättelsen. I uppföljningen ingår även uppföljning av internkontrollplan med risker och åtgärder.

Det ekonomiska utfallet och årsprognos rapporteras månadsvis i periodrapporter.

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

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

Intern kontroll

- Att verksamheten följer de styrande dokument som Region Örebro län har beslutat samt lagar, förordningar, föreskrifter och avtal som gäller för verksamheten.
- 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.

Förenklat kan man säga att den interna styrningen syftar till att "få bra saker att hända" för att verksamheten ska fullgöra/uppna krav a-b och den interna kontrollen syftar till att "undvika negativa händelser" som kan leda till att verksamheten inte bedrivs i enlighet med krav c-e. Aktiviteter kopplade till den interna styrningen dokumenteras i nämndens verksamhetsplan och åtgärder kopplade till den interna kontrollen dokumenteras i internkontrollplanen som är del av verksamhetsplanen.

Den interna kontrollen ska vara tillräcklig enligt Kommunallagen (KL) 6 kap. 6 §. Med tillräcklig menas att processen för den interna styrning och kontroll 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. Vid uppföljningen av helår ska förvaltningar och nämnder göra en bedömning (ISK-bedömning) om den interna styrningen och kontrollen har varit tillräcklig. Regionstyrelsen gör sedan utifrån sin uppsiktsplikt en samlad bedömning i årsredovisningen.

7.1 Internkontrollplan

Internkontrollplanen består dels av regionövergripande risker med åtgärder som berör samtliga nämnder samt nämndspecifika risker med åtgärder.

Uppföljningen av IK-planen dokumenteras i delårsrapport samt i verksamhetsberättelsen. Resultatet av uppföljningen bereds i verksamhetsdialoger mellan förvaltningschef och regiondirektören.

Förklaringar till IK-planen nedan:

Verksamhet: Process/område.

Risk: Händelse som, om den inträffar kan leda till att verksamheten inte bedrivs i enlighet med krav c, d och e.

Åtgärd: Hur verksamheten vill hantera de risker som inte accepteras.

Verksamhet	Risk	Åtgärd
HR	Risken att systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) inte efterlevs.	Regionövergripande åtgärd: Varje chef ska säkerställa efterlevnaden av SAM utifrån de regionövergripande dokument som finns, och uppföljning ska ske i ledningsgrupper och i samverkansgrupper.
Ekonomi	Risken att leverantörsfakturer inte betalas i tid.	Regionövergripande åtgärd: Månadsvisa kontroller av ej attesterade fakturer i centralen i ekonomisystemet Raindance.
Informationssäkerhet	Risken att verksamheten inte efterlever tillämplig dataskyddslagstiftning (GDPR och Patientdatalagen). Samt NIS-direktivet och lag (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsvik-	Regionövergripande åtgärd: Säkerställ ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete med användande av de resurser som i prioritering i förhållande till andra angelägna verksamheter, kan anslås. All berörd personal ska ha god kunskap om och medverka till att följa regelverk för informationssäkerhet, att informationsklassa och riskbedöma vid inköp,

Verksamhet	Risk	Åtgärd
	tiga och digitala tjänster.	upphandling och förändring som kan påverka informationssäkerheten.
		Regionövergripande åtgärd: Säkerställ att informationsklassning av IT-stöd som innehåller personuppgifter har genomförts i enlighet med riktlinje för informationsklassning.
		Regionövergripande åtgärd: Informationsägare/objektägare ska säkerställa att identifierade informationssäkerhetsbrister åtgärdas.
Kvalitet och utveckling	Risken att arbetsätt/processer som inkluderar flera verksamheter inte samordnas.	Fortsätta med VP-uppföljningsmöten
	Risken att arbetsätt/processer inte utgår och tar hänsyn till intressenters krav och behov samt skapar förutsägbara resultat.	Regionövergripande åtgärd: Genomför intressentanalys för att identifiera intressenter, deras krav och behov.
		Regionövergripande åtgärd: Involvera intressenter i förbättringsarbeten/utvecklingsarbeten som en utgångspunkt i verksamhetens utveckling.
		Regionövergripande åtgärd: Genomför systematisk uppföljning för att utvärdera arbetsätt och processers resultat.
		Regionövergripande åtgärd: Synliggör/kommunicera genomförda förbättringar gentemot verksamhetens intressenter.
		Regionövergripande åtgärd: Använd avvikelser som ett underlag för förbättring av verksamhetens arbetsätt/processer.
		Regionövergripande åtgärd: Utgå från regionens strategier för kvalitet- och utveckling och använd gärna ”SIQ Framgångsinsikt för regioner” som ett verktyg för reflektion och dialog kring kvalitetsutveckling ur ett helhetsperspektiv.
		Regionövergripande åtgärd: Identifiera och beskriv prioriterade arbetsätt/processer inkl. de som kräver samordning mellan verksamheter.



7

Sammanträdestider
samhällsbyggnadsnämnden
2022

21RS8758

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Per Marcusson

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 21RS8758

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Sammanträdestider samhällsbyggnadsnämnden 2022

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anta sammanträdestider för nämndens sammanträden för 2022.

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsnämnden har att besluta om sammanträdestider för 2022.

Förslag till sammanträdestider är:

19 januari
17 Februari
17 Mars
20 April
18 Maj
16 Juni
1 September
6 Oktober
10 November , samt
8 December

Sammanträdena planeras till heldagar om inte annat framgår i separat kallelse.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM sammanträdestider samhällsbyggnadsnämnden 2022

Johan Ljung
Områdeschef

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Per Marcusson

Sammanträdesdatum
2021-10-07

FöredragningsPM
Dnr: 21RS8758

Skickas till:

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)