



Kommunledningsförvaltningen
Henrik Olofsson
Utvecklingschef
Dnr: 24KS57
Datum: 2025-10-08

Region Örebro län
regionen@regionorebrolan.se
Märks: 24RS2780

Svar på remiss av Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026-2037, Regionens D.nr: 24RS2780

Vi anser totalt sett att förslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur är bra och att det ger möjlighet till en flexibel hantering av frågorna samtidigt som det finns relativt tydliga ramar för vad som ska uppnås. Det är bra att prioriterade *funktioner* har tagits fram och vi anser att dessa är väl formulerade. När det kommer till *strategierna* kan man fundera över huruvida de är tillämpliga på alla funktioner, framför allt funktionen *"Tillgänglighet i landsbygderna"*, där exempelvis strategin *"Prioritera åtgärder i de regionalt viktiga stråken"* riskerar att sätta krokben för satsningar i landsbygden.

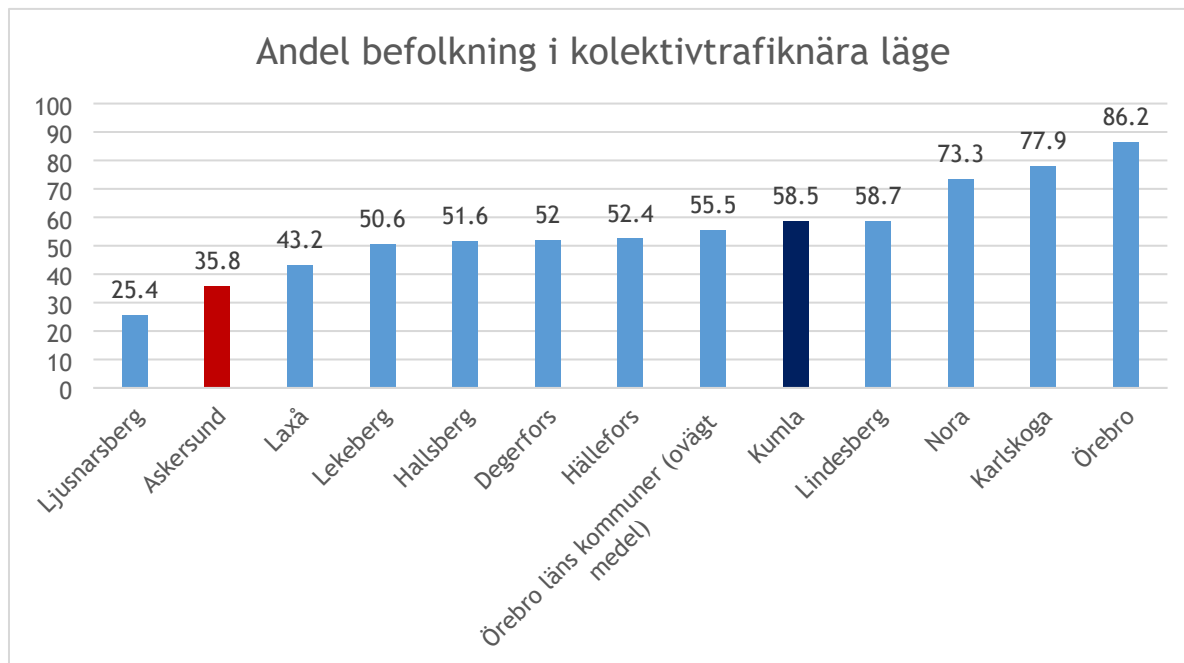
Vi välkomnar också att planen är disponerad så att faktdelar finns som bilagor och de strategiska texterna ligger i planen. Detta gör materialet mer lättläst än om allt hade hanterats i samma dokument.

Attraktivt boende kan bygga på mer än en busshållplats

I kapitel 5, Transportsystemet i Örebro län, finns under *"Tillgänglighet och bostadsmarknad"* en text om att *"Lokalisering av ny bebyggelse bör i första hand ske i kollektivtrafikhärlägen för att möjliggöra effektiva persontransporter."* Här vill vi påpeka att kommunerna innehar planmonopolet, varför en sådan formulering rimligen inte kan finnas i ett regionalt dokument. Askersunds kommun har mycket attraktiva lägen för såväl fastboende som fritidsboende, där dragningskraften inte har ett skvatt med kollektivtrafik att göra. Efter den neddragning av kollektivtrafiken som har genomförts skulle vi för att följa rekommendationen till exempel behöva avstå alla satsningar på ny bebyggelse vid Vättern och i nästan all landsbygd, för att framåt endast satsa på nybyggnation i själva Askersund och i stråket längs riksväg 50 norr om staden. Detta ligger inte i linje med intentionerna i kommunens förslag till ny översiktsplan. Vi föreslår därför att den citerade meningen ändras som följer: *"När ny bebyggelse planeras i områden där kollektivtrafik erbjuds bör tillgängligheten till och från hållplatser finnas med i planeringen. Vid planering av ny bebyggelse områden där kollektivtrafik saknas bör förutsättningarna för de boende, att ta sig till bytespunkter beaktas i planeringen"*.

Vi har även tidigare reagerat på att närhet till kollektivtrafik förväntas styra samhällsplaneringen. I diagrammet nedan syns vilken andel av länets kommuners befolkning som bor i kollektivtrafikhärläge (Kolada 2023). Sedan dessa siffror togs fram har beslut fattats om nedläggning av linjetrafiken mot Nydalen respektive Olshammar, varför andelen i praktiken inom kort är ännu lägre än de 35,8 % som vår kommun når, endast "slagen" av Ljusnarsberg med ännu lägre täckning. Vi anser att denna tabell bör finnas med i bilaga 2, *"Omvärldsrappport – Transporter och infrastruktur"*, avsnitt *"5.4.2 Tillgänglighet med den allmänna linjetrafiken"*.

I tidigare regionala dokument har det funnits tendenser till skuldbeläggande av invånare som åker bil. Det är positivt att detta inte längre sker. Icke desto mindre är det viktigt att visa vilka förutsättningar till kollektivt resande som i praktiken finns, när olika åtgärder prioriteras.



**Tabell Andel befolkning i kollektivtrafiknära läge 2023 (Kolada)*

Funktionen ”Tillgänglighet i landsbygderna” är alltså mycket viktig för vår kommun, medan vi har förståelse för att kollektivtrafiken är mycket bärande i Örebro. Planeringen måste ske utifrån lokala förutsättningar.

Aktuella brister och behov

Cykelåtgärder på regionalt vägnät

Vi är medvetna om att arbetet med en ny regional cykelplan är aktuellt, men vill ändå rekommendera att man även i länsplanen för regional transportinfrastruktur på ett generellt plan prioriterar byggnation av gång- och cykelvägar där man kan ”tappa till” luckor i en i övrigt lång, sammanhängande struktur. I många fall kan en kortare, nybyggd sträcka binda samman milslånga, befintliga gång – och cykelvägar och skapa bra stråk där man har möjlighet att använda hela sträckan eller delar av den.

Vi anser att goda prioriteringsgrunder för byggnation av gång- och cykelvägar är:

- Gång- och cykelväg fram till bytespunkter för kollektivtrafik
- Skol- och arbetspendling

Vi anser också att länsplanen bör omfatta medel för att stötta kommunerna i att ta fram cykelplaner som matchar grannkommuners och regionala motsvarigheter.

Specifika projekt

Planen innehåller få specifika objekt men lämnar öppningar för att utreda och genomföra ytterligare projekt. Vi vill därför redan nu presentera satsningar vi anser behöver hanteras inom planperioden.

Riksväg 50, sträckan Nykyrka-Brattebro, Motala och Askersunds kommun

Riksväg 50 sorterar i den nationella planen för transportinfrastruktur och sträckan Nykyrka-Brattebro finns planerad för preliminär byggstart 2028 (*Källa: Trafikverkets webbplats 2025-09-29*). Projektet är den sista delsträckan av riksväg 50 på etappen E4 vid Mjölby till E20 vid Brändåsen, som efter att vägen är klar har mittseparering och 100 km/h-standard hela vägen mellan E4 och E20.

Även om länsplanen för transportinfrastruktur inte hanterar stomvägnätet kan vi inte nog framhålla vikten av att riksväg 50 byggs om utifrån liggande planering. Riksväg 50 har en avgörande funktion i kombination med de vägar som behandlas i länsplanen, varför den måste tas in i sammanhanget.

Precis som det står redan i länsplanens *bakgrund och syfte* finns möjlighet till samfinansiering av åtgärder i den nationella planen. Eftersom projektet diskuteras på nationell nivå bör det bevakas noga och regionen bör även beakta möjligheten att stötta projektet med regionala medel så att det verkligen blir av.

Väg 627 vid Åsbro, Askersunds kommun

Det är positivt att länsplanen omfattar en relativt väl tilltagen trafiksäkerhetspott. Vi vill framhålla ett projekt som länge har varit uppe till diskussion, men som under en period har ansetts mindre aktuell i länsplanesammanhang, då Trafikverket lovat att bygga den ifrågavarande vägen. När Trafikverket plötsligt ändrade sig har den blivit aktuell igen och får således inte betraktas som ett nytt projekt.

Väg 627 går idag från Hallsberg, söderut in i Askersunds kommun och ansluter till riksväg 50 vid det så kallade Blåbergakorset. 1,6 km söderut finns norra infarten till Åsbro, där väg 608 ansluter till riksvägen. Avsnittet mellan de två korsningarna utgör idag gång- och cykelväg. Väg 608 och 627 och avsnittet däremellan utgjorde motsvarigheten till dagens riksväg 50 innan denna byggdes ut med dagens sträckning.

Kommunen ser stora trafiksäkerhetsmässiga risker med den nuvarande trafiklösningen. De båda korsningarna är farliga plankorsningar, där trafik på väg söderut till och från korsningarna måste korsa mötande körbanor vid överfarten. De trafikanter som kommer norrifrån och är på väg till Hallsberg har med all sannolikhet valt tidigare avfarter för att svänga av. Blåbergakorsets funktion för att nå Hallsberg norrifrån torde således vara marginell.

Vårt förslag är att en parallellväg byggs så att väg 627 dras ända ned till Åsbro norra infart. På så sätt kan all trafik mellan Åsbro och Hallsberg ta denna väg i stället för att inom en sträcka av 1,6 kilometer genomföra två farliga på- och avfarter till och från riksvägen. Detta skulle underlätta för såväl lokal trafik som för den förbipasserande. Kollektivtrafiken skulle också i så fall gå på parallellvägen och slippa den kötid som ofta uppstår i korsningarna. Vid sidan av parallellvägen kan med fördel även en gång- och cykelväg etableras, vilken ansluts till det befintliga gång- och cykelvägnätet i Åsbro. Parallellvägen bör även anslutas med kommunal gata till den norra änden av Åsbro samhälle.

Beträffande de två befintliga korsningarna kan man överväga en stängning av Blåbergakorset, alternativt ha kvar det då användningen torde bli liten. Korsningen vid Åsbro norra infart behöver ses över ytterligare oavsett parallellväg eller ej, men detta torde vara en trimningsåtgärd i nationell plan.

Cykelväg mellan Askersund och Åmmeberg

Den befintliga bilvägen, länsväg 590, mellan Askersund och Åmmeberg lämpar sig på grund av vägbredd, kurvor och skymda krön inte för cykling. Länsplanen bör ta höjd för utredning, projektering och byggnation av cykelväg mellan orterna.

Cykelväg längs väg 627, från nedlagt järnvägsspår till Hallsberg

Trafikverket bygger dubbelspår i ny sträckning på sträckan mellan Hallsberg och Stenkumla. När den nuvarande järnvägen från Hallsberg genom Åsbro tas bort kommer banvallarna att göras om till gång- och cykelvägar. De går norrut från Åsbro och delar sig i en gren västerut och en österut, varav den senare ansluter till östra delen av Hallsberg och den västra avses att avslutas vid den viadukt där tågen idag passerar över väg 627. Vi vill föreslå att en anslutande cykelväg byggs från denna punkt till lämplig anslutning till Hallsbergs gång- och cykelvägnät i närheten av Postnords terminal vid Tomta. På så sätt skulle en lång, sammanhängande cykelförbindelse skapas i anslutning till en stor arbetsmarknad. Järnvägen rivs och omdanas till cykelväg 2031 enligt rådande planering varför åtgärden bör ligga i detta tidsspann i länsplanen.

Trafiksäkerhet i Zinkgruvan

Förskolan i Zinkgruvan ligger vid Hedvägen i Zinkgruvan, alldeles nära länsväg 592 som går genom samhället. Länsvägen är hårt belastad av tung trafik och säkerheten vid förskolan har stor förbättringspotential. Här bör en gång- och cykellösning, separerad från biltrafiken utredas och byggas. Detta bör ses som en trafiksäkerhetshöjande komplettering av länsvägen.

Cykelväg mellan Askersund och Hammar

Idag finns cykelväg från Askersund till Stjersund och i samband med att den nya sträckningen av Rv 50 byggs kommer de södra delarna av kommunen att kopplas samman med gång- och cykelmöjlighet till Hammar, via Harge. Sträckan Hammar-Stjersund fattas dock för att kunna skapa en komplett förbindelse. Den stora utmaningen är passagen över Hammarsundet, vid det gamla brofästet. Kanske med en linfärja vilken sannolikt skulle bli den första i vår länsplan, åtminstone på länge. Länsplanen bör ta höjd för utredning och byggnation av gång- och cykelväg på sträckan Hammar-Stjersund.

Trafiksäkerhet Lv 205 med flera (inte minst cykel)

Avsnitt 5.3.13 i nuvarande länsplan är fortfarande relevant, varför vi anser att avsnittet bör stå kvar.

Finmaskigt vägnät

Vi välkomnar initiativet att fortsatt lyfta det finmaskiga vägnätet i länsplanen även om det nu bakas in i trafiksäkerhetspotten. Vi vill poängtera att satsningarna bör beakta olika trafikslag, till exempel cykel längs denna del av vägnätet. Detta kräver att det finmaskiga vägnätet underhålls med material som möjliggör cykling.

Prioriteringslista

Vi prioriterar de föreslagna projekten i samma ordning som de presenteras ovan:

1. Väg 627 vid Åsbro, Askersunds kommun
2. Cykelväg mellan Askersund och Åmmeberg
3. Cykelväg längs väg 627, från nedlagt järnvägsspår till Hallsberg
4. Trafiksäkerhet i Zinkgruvan
5. Cykelväg mellan Askersund och Hammar
6. Trafiksäkerhet Lv 205 med flera (inte minst cykel)
7. Finmaskigt vägnät

Sammanfattning

Det är viktigt att planeringen sker utifrån perspektivet att alla invånare i länet ska ha en lika god möjlighet att transportera sig. I vissa trakter och stråk sker det bäst med gång och cykel, i vissa med buss, i andra med bil och så vidare. Fokus måste ligga på att folk ska kunna transporteras på ett funktionellt sätt, ur såväl miljömässiga som samhälls- och privatekonomiska perspektiv. *"Hela resan-perspektivet"* måste vara rådande så att vi bygger resmöjligheter som utgör praktiskt fungerande strukturer i invånarnas vardag.

Vi ser fram emot fortsatt god dialog om länsplanen för transportinfrastruktur och dess genomförande.

Askersunds kommun

Caroline Dieker (M)
Kommunstyrelsens ordförande