



Kommunstyrelsen
Henrik Olofsson
Utvecklingschef
Dnr: 24KS57
Datum: 2024-06-11

Region Örebro län
regionen@regionorebrolan.se
samt
simon.jaderberg@regionorebrolan.se

Askersunds kommuns synpunkter inför revidering av länsplan för transportinfrastruktur 2026-2037

Innehåll

Kommunala förutsättningar	2
Kort beskrivning av kommunens situation idag	2
Vad ser kommunen för utmaningar kommande 10 åren?.....	2
Vad ser kommunen för infrastrukturella utmaningar kommande 10 åren?	2
Önskad bild 2050 – kopplat till kommunernas ÖP / Trafikstrategier.....	2
Aktuella brister och behov inom infrastruktur.....	3
Specifika projekt:.....	3
Riksväg 50, sträckan Nykyrka-Brattebro, Motala och Askersunds kommun	3
Väg 627 vid Åsbro, Askersunds kommun.....	3
Cykelväg mellan Askersund och Åmmeberg	4
Cykelväg längs väg 627, från nedlagt järnvägsspår till Hallsberg	4
Trafiksäkerhet i Zinkgruvan	4
Cykelväg mellan Askersund och Hammar	4
Trafiksäkerhet Lv 205 m.fl. (inte minst cykel).....	4
Finmaskigt vägnät.....	4
Prioriteringslista.....	5
Sammanfattning.....	5
Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033	5
Strukturbilder.....	5
Mål, inriktning och strategier	6
Prioriteringar och ekonomisk fördelning (sammanslagen fråga)	6
Struktur	6
Övrigt.....	6



Kommunala förutsättningar

Kort beskrivning av kommunens situation idag

Askersunds kommun har drygt 11 400 invånare vilket innebär en ökning med över 400 personer sedan 2011. Kommunens ekonomi innebär en utmanade situation, men ambitioner och åtgärder finns för att skapa balans, tillväxt och en ekonomiskt hållbar framtid.

Företagen i Askersund går bra. Kommunen har sedan år 2000 ökat antalet arbetstillfällen med drygt 1050, vilket är en mycket bra utveckling jämfört med många av länets och landets kommuner (Kolada 2000–2021). Våra större företag är spridda i mindre orter i kommunen, som Zinkgruvan, Olshammar, Åsbro, Skyllberg/Kårberg och Hammar. Detta ställer krav på både stomvägnätet och det mer finmaskiga vägnätet. Intresset för villatomter ökar och byggandet av såväl villor som flerbostadshus och fritidshus har tagit fart på senare år. Kommunen har med sin närhet till Vättern väldigt attraktiva lägen för bostäder och fritidsboende. Detta gör också att trycket på infrastrukturen varierar under året, då besökare under sommaren sätter både vägar och cykelvägar på prov.

I arbetet med ny översiktsplan betonar vi vår landsbygd och möjligheten att leva, bo och verka där. Två tredjedelar av vår befolkning bor i mindre orter och ren landsbygd, vilket ger kommunen sin prägel. Livet på landsbygden är vår historia, vår nutid och vår framtid. Landsbygden ger oss möjligheten att öka graden av självförsörjning, den ger oss ett robust och mindre sårbart samhälle i tider av kris och erbjuder en livskvalitet som ger möjligheten att kombinera stadens och landsbygdens utbud.

Vad ser kommunen för utmaningar kommande 10 åren?

Kompetensförsörjning är en stor utmaning inför framtiden, såväl för kommunorganisationen som för våra företag. Detta ställer också krav på stabila förutsättningar för transporter, där vägnarnas framkomlighet är en förutsättning för ett fungerande arbetsliv. Av våra drygt 5500 personer i arbetskraften (Kolada 2021) är cirka 2050 utpendlare medan cirka 1250 personer pendlar in till arbete i kommunen (Kolada, 2022).

Demografin är en nyckelfråga, inte minst för de små kommunerna. Tendensen att ålderspyramiden skapar en hög försörjningskvot, för vår del 0,99 mot rikets 0,77, (Kolada 2023) gör att kommunens ekonomi ansträngs, trots skattefördelningssystemets kompensatoriska effekter.

Vad ser kommunen för infrastrukturella utmaningar kommande 10 åren?

Vi upplever en planeringsmässig övertro på kollektivtrafik som lösning på allt från klimatfrågan till transporter och kompetensförsörjning. I en tid när kollektivtrafik presenteras som lösningen, samtidigt som den i sin tur konsekvent och målmedvetet tas bort så att endast stomlinjer i starka stråk finns kvar, blir kontentan att endast större städer bör tillåtas utvecklas. Detta är inte rimligt. En landsbygds-kommun som Askersund kommer även fortsättningsvis att behöva bilen som ett viktigt transportmedel. Omställningen av persontransporter i Askersunds kommun kommer till stora delar att behöva bestå av att man tar sig till fots, cykel eller med bil till väl utbyggda bytespunkter, där kollektivtrafiken kan ta vid. Att helt ersätta bilen med andra färdmedel kommer att vara svårt i större delen av kommunen. Å andra sidan torde omställningen till elektrifierade fordon vara enklare ju större andel av befolkningen som bor i villa där laddning hemma fungerar. Askersunds kommun har en så hög andel som 65 % av befolkningen i sådant boende.

Önskad bild 2050 - kopplat till kommunernas ÖP / Trafikstrategier.

I kommunens vision står följande att läsa:

*Askersunds kommun skall vara en plats där det är attraktivt att leva och hållbart att bo och verka.
Vi skall bidra till våra invånares möjligheter att ha en bra vardag.*



På senare tid har kommunens fokus mer och mer koncentrerats till att kommunen skall vara bra på att vara kommun. Vi skall ta ansvar för våra kärnverksamheter vård, skola och omsorg och samtidigt ha en bra dialog och samverkan med de aktörer som har ansvar för andra funktioner i samhället. År 2050 kommer Askersund med omnejd vara en stabilt välmående trakt med god service och en utvecklad, tydlig profil där det framgår vad man kan vänta sig av att bo och verka här. Småskalig miljö med genuin livskvalitet har länge präglat staden och dess omland. Vi kommer att bygga vidare på detta både i attityd och arkitektur. Vi ser behov av att öka tillgängligheten med cykel, vilket vi återkommer till nedan.

Aktuella brister och behov inom infrastruktur

Exempel:

Gång- och cykelvägar

Vi anser att man på ett generellt plan bör prioritera byggnation av gång- och cykelvägar där man kan ”täppa 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:

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 byggstart 2026 och invigning 2029. 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 i gällande länsplan under avsnitt 5.3.7 finns behov av separata gång-och cykelvägar på flertalet sträckor längs stråket, om man utvidgar perspektivet till hela Rv 50 och inte bara talar om sträckan Nykyrka-Brattebro.

Väg 627 vid Åsbro, Askersunds kommun

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 Åsbros 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 Åsbros 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 m.fl. (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 lyfta det finmaskiga vägnätet i länsplanen och vill verka för att avsnittet blir kvar i den kommande planen och att ytterligare medel tillskjuts. Vi vill poängtera att satsningarna



också 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 resanperspektivet" måste vara rådande så att vi bygger resmöjligheter som utgör praktiskt fungerande strukturer i invånarnas vardag. Vi ser en tendens, att man i dagens planering lätt börjar med att välja ut ett transportslag som ska prioriteras och att samhället sedan planeras utifrån detta. När dagens strukturer skapades gjordes detta med bilen som norm. Vi ska undvika att göra samma misstag igen, fast med en annan trafikform. Låt oss i stället bygga ett samhälle där olika transportslag kompletterar varandra och där smarta lösningar med samåkning och bytespunkter kan förbättra resmöjligheterna och bli funktionellt och hållbart över tid.

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033

Strukturbilder

I vilken grad anser kommunen att länsplanen stödjer strukturbilderna för dels de regionala utvecklingsområdena (gul, röd, grön), dels kartorna för gods- och kollektivtrafik?

Länsplanen stöder de i RUS fastställda strukturbilderna på ett bra sätt och de som handlar om gods- respektive persontrafik stämmer överens med vår bild av verkligheten.

Strukturbilderna är direkt hämtade från den regionala utvecklingsstrategin, RUS. Vi är medvetna om att den förestående processen inte förändrar RUS, men vill ändå påpeka ett par aspekter kring en av strukturbilderna.

Strukturbild "Förutsättningar för framtida bebyggelse"

Bilden visar på ett tydligt sätt hur regionen anser att det är rimligt att våra invånare transporterar sig. Detta framgår även av hur kollektivtrafiken på landsbygden formas, då Askersunds kommun inom kort i stort sett bara har linjelagd trafik i de gula delarna av kartan och sådan trafik helt saknas över länsgränserna söderut. Att gå så långt som att kalla kartan "Förutsättningar för framtida bebyggelse" är dock orimligt. Vi vill därför att kartan får rubriken "Förutsättningar för resande med kollektivtrafik", vilket skulle visa vad den handlar om.



I kartans teckenförklaring till de grönmarkerade delarna av länet bör det stå *"Tillgång till anropsstyrd kollektivtrafik finns"*, vilket ger en bild av vad som faktiskt erbjuds.

Mål, inriktning och strategier

Vad tycker kommunen om mål, inriktning och strategier i nuvarande länsplan?

Vår region har varit framgångsrik i att enas om vilka större projekt vi vill ska förverkligas under den närmaste tiden och sedan kunnat se dessa bli verklighet. Det är bra att planen inte i slutänden blir en ohållbar önskelista, utan att den ger ett fokus på de mest angelägna projekten och att de största namnges. Det är också bra att vi sätter upp ett planeringsutrymme som gör att planen kan förverkligas även om omvärldsfaktorer visar sig fördröja eller fördröja projekt.

Prioriteringar och ekonomisk fördelning (sammanslagen fråga)

Vad tycker kommunen om prioriteringar och ekonomisk fördelning i nuvarande länsplan?

Det är positivt att den nuvarande länsplanen vågar styra bort medel från ytterligare stora projekt till förmån för satsningar på cykelvägnät, enskilda vägar, finmaskigt vägnät och trafiksäkerhetsåtgärder. Fördelningsmodellen i nuvarande plan gärna kan ligga till grund för nästa, även om det förstås är svårt att bli detaljerad utan att se vilka namnsatta projekt som kan vara aktuella under vilken tidsperiod.

Den del som avser medfinansiering av kommunala projekt måste matchas av kommunernas investeringsförmåga. Det är angeläget att länsplanen har utrymme för denna typ av medel, men det måste finnas en flexibilitet så att medel inte "brinner inne" till följd av förseningar i projekt och/eller svår ekonomi i kommunerna.

Struktur

Vad tycker kommunen om strukturen i nuvarande länsplan?

Den nuvarande länsplanen är tydligt och bra upplagd med en logisk dokumentstruktur. Dock kan kapitel 5 och 6 utvecklas för att inte blandas ihop. Risk finns att uppfatta innehållet i kapitel 5 som planerade åtgärder och inte bara identifierade tillstånd/brister.

Övrigt

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

Askersunds kommun

Caroline Dieker (M)
Kommunstyrelsens ordförande