



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

2026-01-19

Innehåll

1.	Internationellt.....	4
1.1	Agenda 2030	4
1.2	Barnkonventionen	5
1.3	TEN-T och CEF	5
1.4	Den gröna given – EU:s nya tillväxtstrategi.....	7
2.	Nationellt	8
2.1	Regeringens direktiv om åtgärdsplanering.....	8
2.2	Nationella klimatmål	8
2.3	Nationella transportpolitiska mål.....	9
2.3.1	Funktionsmål:	9
2.3.2	Hänsynsmål:.....	9
2.3.3	Nollvisionen	10
2.4	Fyrstegsprincipen	10
2.5	Regeringens infrastrukturproposition.....	11
2.6	Nationell strategi för regional utveckling.....	11
2.7	Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling	12
3.	Storregionalt.....	12
3.1	En bättre sits – mål och prioriteringar för transportsystemet i Östra Mellansverige	12
3.1.1	Storregional systemanalys.....	13
3.1.2	Storregional godsstrategi	14
4.	Regionalt	16
4.1	Regionala utvecklingsstrategin (RUS).....	16
4.1.1	Strukturbilder för Örebro län	17
4.2	Örebroregionens energi- och klimatprogram	18
4.3	Handlingsplan för hållbara resor och transporter	19
4.4	Regional cykelplan för Örebro län	19
4.5	Regionalt trafikförsörjningsprogram 2022-2030.....	20

1. Internationellt

1.1 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. Arbete pågår med att översätta dessa till ”lokala 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.

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) och 13 Bekämpa klimatförändringarna (13.1 och 13.2). Inom parentes anges delmål med särskilt bäring på transportplaneringen.



Figur 1. De 17 delmålen för hållbar utveckling. Källa: FN.

1.2 Barnkonventionen

Den 1 januari 2020 trädde lagen (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter 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 grundprinciper är:

- 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 be-döms 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.

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

1.3 TEN-T och CEF

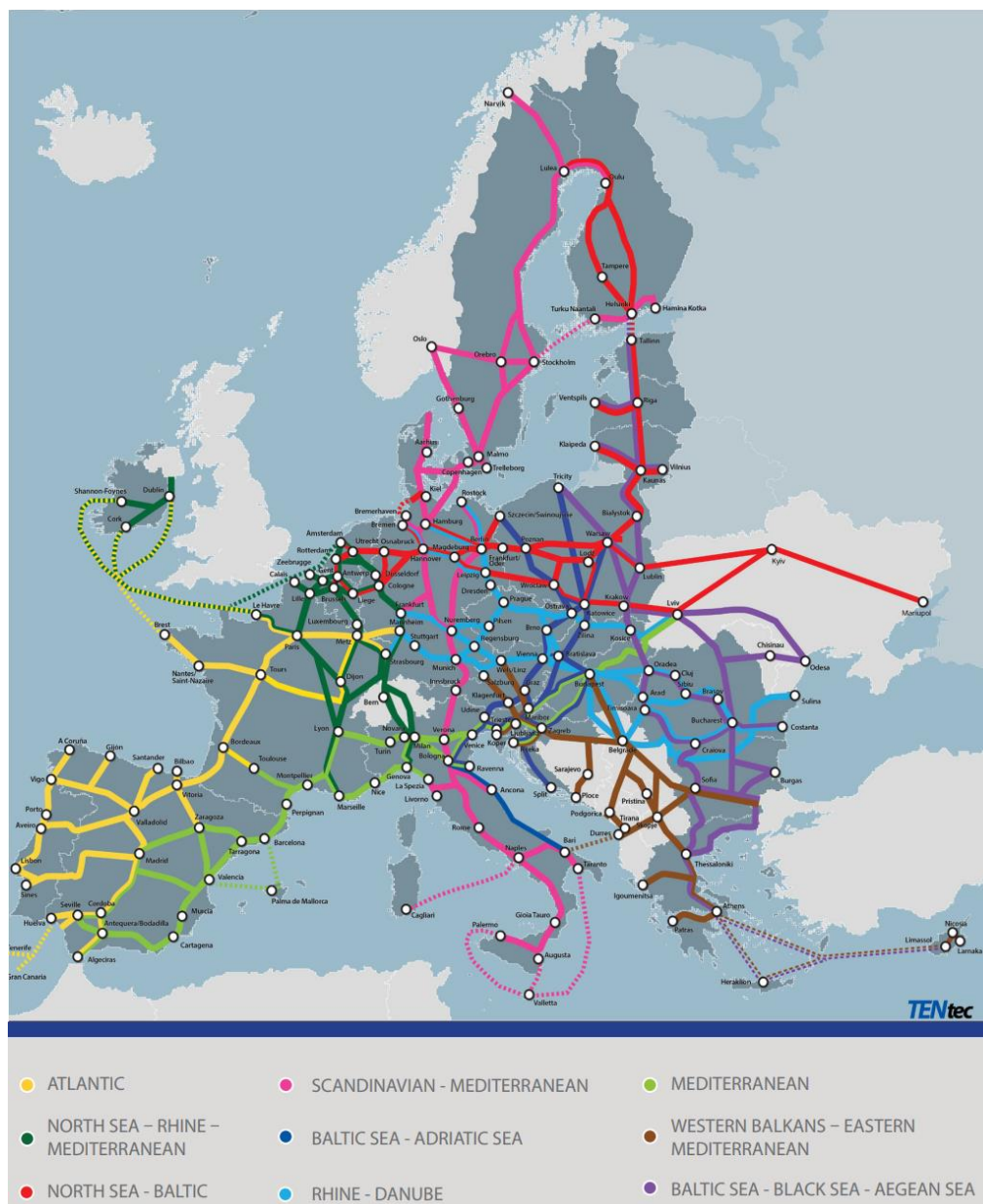
För Örebroregionen finns en rad olika europeiska mål och initiativ som är värda att beaktas. Två betydande europeiska förordningar kopplade till mobilitetsstrategin är det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T) och CEF-förordningen.

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 2) 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 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 och Örebro är utpekad som en nod.



Figur 2. TEN-T, det transeuropeiska nätverket, 2 juli 2024.

1.4 Den gröna given – EU:s 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. Nationellt

2.1 Regeringens direktiv om åtgärdsplanering

Regeringen har utifrån proposition och beslut i riksdagen uppdragit Trafikverket och länsplaneupprättarna att upprätta förslag till nationell plan respektive länsplaner för regional transportinfrastruktur för åren 2026-2037.

Utgångspunkterna ska, utöver propositionen *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* (prop. 2020/21:151) och förordningar, i huvudsak vara de transportpolitiska målen med tillhörande etappmål, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.

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 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.

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. I de transportpolitiska målen ryms flera andra mål, till exempel diskrimineringslagen, funktionshinderpolitiska mål och jämställdhetspolitiska mål.

2.3.1 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.

2.3.2 Hänsynsmål:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan år 2007 och 2020. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken 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.

2.3.3 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. Ansvar 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.

2.4 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.

2.5 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.

Infrastrukturpropositionen är en central del av Sveriges nationella och regionala transportpolitik. Den utgör grunden för planering och finansiering av landets transportinfrastruktur under de kommande tolv planåren. Propositionens syfte är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv, hållbar och långsiktig transportförsörjning som möter behoven hos både invånare och näringsliv.

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

- Hela Sverige ska fungera
- Vårda det befintliga transportsystemet och prioritera underhåll
- Transportssystemet behöver utvecklas
- Effektivt genomförande och god kostnadskontroll
- Alternativ finansiering av transportinfrastruktur ska prövas

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 Landsbygds målet in i strategin för hållbar regional utveckling. Det övergripande målet för landsbygds politiken 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 finnas 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. Storregionalt

3.1 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 infrastrukturens systemet 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 Sits 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-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 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 stads kärnor.
- 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 kollektivtrafiken, 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. Den senaste systemanalysen togs fram under 2024. Strategin utgår från de gemensamma storregionala målen och prioriterade funktionerna för transportsystemet, innehåller ett antal övergripande prioriteringar och formulerar strategi och åtgärder.

Prioriteringar för transportsystemets utveckling

- Gotlands tillgänglighet.
- Potentialen i trimningsåtgärder behöver nyttjas i större utsträckning.
- Regeringen bör möjliggöra för Trafikverket att finansiera och hantera steg 1- och steg 2-åtgärder.
- Staten behöver förhandla med A-Train om att avveckla stationsavgiften vid Arlanda C.
- Regeringen behöver rikta uppdrag och anslag till Trafikverket för flera järnvägstekniska övningsanläggningar i Stockholm-Mälarenregionen.

Ingångna avtal och beslutade åtgärder måste genomföras

Stockholm-Mälarenregionen förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 genomförs enligt tidsplan och utan förseningar.

Prioriterade infrastrukturinvesteringar inför kommande planperiod

Inför kommande planperiod vill Stockholm-Mälarenregionen särskilt lyfta följande tillkommande investeringsbehov – utan inbördes rangordning – som bidrar till en stärkt tillgänglighet i de storregionala stråken till och från centrala Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor, stärkt internationell tillgänglighet samt en effektiv godshantering och varuförsörjning:

- Förstärkt trimningspaket för att möjliggöra den storregionala tågtrafik som regionerna bedriver, inklusive utveckling av pendeltågstrafiken och anpassning till nya och längre fordon.
- Ostkustbanan: Ny station för regionaltåg i Solna, med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg samt åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar på Uppsala central.
- Mälarenbanan: Kapacitet för utökad trafik på sträckan Kolbäck-Hovsta genom fullständigt dubbelspår, till nytta även för en utökad trafik på Svealandsbanan. Därtill ombyggnad av spår genom Örebro samt ny bro över spår och ombyggnad av spår vid Västerås resecentrum för att hantera kapacitetsbrister och frigöra kapacitet för gods.
- Svealandsbanan: Kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne, till nytta även för trafiken med UVEN samt för att knyta samman Eskilstuna

kombiterminal med Mälarhamnarna. Därtill åtgärder i och omkring Eskilstuna för att hantera kapacitetsbrister för en utvecklad person- och godstrafik.

- Hallsberg gods- och personbangård: Ökad kapacitet på rangerbangården och personbangården, vilket är en förutsättning för ökad andel gods på järnväg samt för att möjliggöra trafik med längre tåg.
- E4: Utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur. Samtliga dessa behöver vara åtgärdade innan 2035.

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. Regionalt

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.

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. En av de strategiska inriktningarna inom området är att; förbättra förutsättningarna för levande landsbygder genom utbyggnad av digital infrastruktur, platsutveckling samt stöd till initiativ som möjliggör ökat distansarbete, delningsekonomi och minskat bilberoende.

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 ha ett hållbart transportsystem; 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-Mälarenregionen 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 (2024-11-24):

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

4.2 Örebro läns energi- och klimatprogram 2021-2025

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 arbetar vi tillsammans för att minska klimatutsläppen och använda resurser på ett hållbart sätt. Vi har en effektiv energianvändning och den energi som används är förnybar

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.

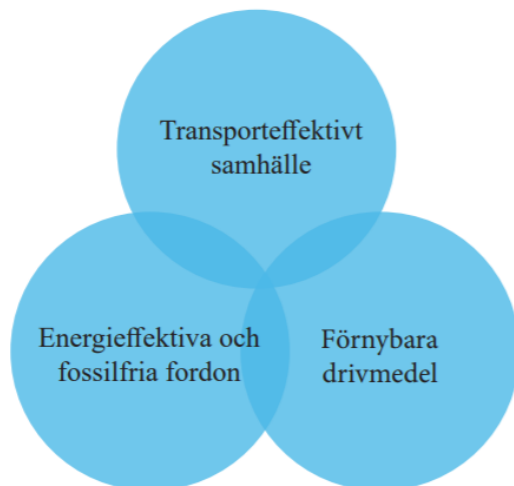
I programmet identifieras ett antal insatsområden för att nå målen, ett av dessa är fossilfria resor och transporter, där målbilden är att klimatpåverkan från resor och transporter är minimerad genom ett transporteffektivt samhälle, energieffektivare fordon och förnybara drivmedel. Målen för området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

- År 2030 är transporterna i Örebro län fossiloberoende
- Andelen förnybara drivmedel ökar
- Andelen hållbara resor ökar

Enligt programmet krävs flera olika typer av åtgärder för att uppnå dessa mål, bland annat att arbeta med förändrade resande- och transportmönster, ökad tillgänglighet till alternativa drivmedel, transporteffektiv samhällsplanering och arbete för ökad andel resor med kollektivtrafik, gång och cykel. För att nå det nationella målet om att minska utsläppen från resor och transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 behöver utsläppen minska med åtta procent varje år. 2018 var minskningen tre procent.

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 3. 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: [Handlingsplan för hållbara resor och transporter i Örebro län](#)

4.4 Regional cykelplan för Örebro län

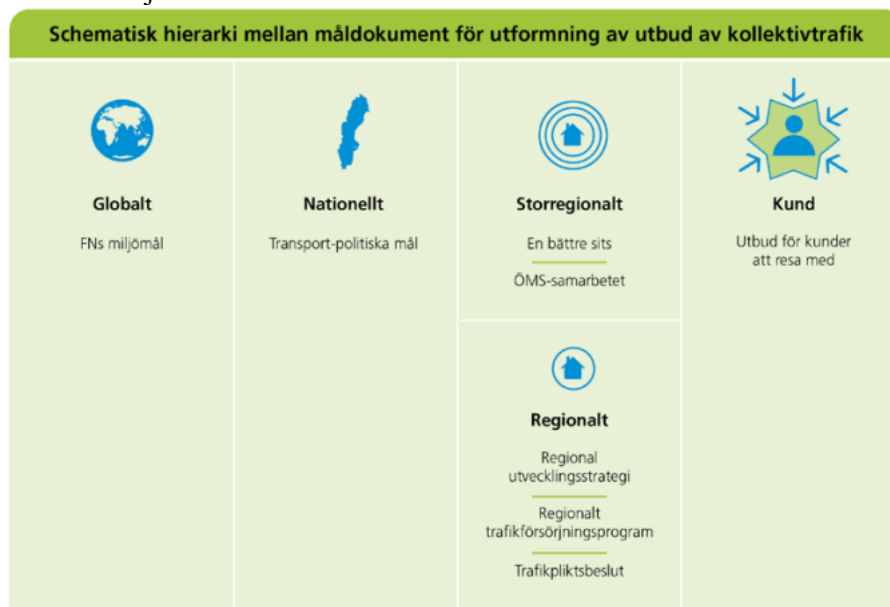
Behov av cykelinfrastruktur finns till största delarna längs kommunal och regional infrastruktur och är därmed kommuners och regioners ansvar. Som ett led i att utveckla cykelinfrastrukturen i länet har Region Örebro län under 2022 tagit fram en ny cykelplan.

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) och mål på även på nationell eller internationell nivå. Trafikförsörjningsprogrammet sätter dessa samhällsmål i en kollektivtrafikkontext. Målen är följande:



Figur 1. Schematisk hierarki mellan måldokument för utformning av utbud av kollektivtrafik. I bilderna finns ingen hierarki mellan storregionalt och regionalt nivå. De samexisterar och påverkar varandra.

De specifika målen för kollektivtrafiken som finns i trafikförsörjningsprogrammet formuleras så här:



Figur 2. Mål för allmän kollektivtrafik respektive 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.