



Transportstråk i Örebro län

Bilaga 5, Länsplan för
transportinfrastruktur 2026–2037

Version: 1

Transportstråk i Örebro län

Bilaga 5, Länsplan för transportinfrastruktur 2026–2037

Region Örebro län

2026-01-19

Innehåll

1.	Transportstråk i Örebro län.....	4
1.1	Transportstråk i Örebro län	4
1.2	Transeuropeiskt transportnät - TEN-T	4
1.3	Stockholm-Västerås/Eskilstuna-Örebro-Karlskoga- Karlstad-Oslo	5
1.4	Stockholm-Örebro/Hallsberg-Laxå-Skövde-Göteborg ..	7
1.5	Jönköping-Mjölby-Askersund-Örebro-Kopparberg- Ludvika-Borlänge.....	9
1.6	Örebro- Norrköping	10
1.7	Örebro/Hallsberg/Kumla-Katrineholm.....	10
1.8	Örebro-Lindesberg-Fagersta-Gävle	11
1.9	Örebro-Nora-Hällefors.....	12
1.10	Lindesberg – Arboga	13
1.11	Askersund-Laxå-Degerfors-Karlskoga-Hällefors.....	13
1.12	Karlskoga-Nora	14
1.13	Karlskoga, Gyttorp respektive Filipstad-Hällefors- Kopparberg	14
1.14	Nora-Lindesberg.....	15
1.15	Fjugesta-Kumla	15
1.16	Mullhyttan – Fjugesta – Lanna – Örebro	15
1.17	Örebro stad.....	16

1. Transportstråk i Örebro län

1.1 Transportstråk i Örebro län

I den regionala utvecklingsstrategin för Örebro län har ett antal strukturbilder tagits fram som illustrerar regionens viktigaste transportsamband för kollektivtrafik, persontransporter och godstransporter. 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.

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

75 miljoner kronor. Stråken som beskrivs inkluderar både regional och

nationell infrastruktur, vilket innebär att vissa av de brister som beskrivs

hanteras inom ramen för nationell plan för transportsystemet som tas fram av

Trafikverket.

1.2 Transeuropeiskt transportnät - TEN-T

Lägg in aktuell bild.

Örebroregionen fyller en viktig funktion både i en nationell och europeisk kontext på grund av sitt geografiska läge. Örebro län genomkorsas av

ScanMed-korridoren som är en av EU:s prioriterade korridorer för transporter.

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.

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

Funktion

Stråket är av stor betydelse för persontransporter mellan Örebro och Stockholm samt 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.

Västerut från Örebro saknas direkt järnvägsförbindelse till Kristinehamn och vidare mot Karlstad och Oslo via Värmlandsbanan. Denna förbindelse skulle möjliggöra en restid på under tre timmar mellan Oslo-Stockholm. Avsaknaden av denna länk är en tydlig brist som, om den åtgärdas skulle utveckla och förbättra det regionala resandet i öst-västlig riktning samt förstora och koppla ihop flera arbetsmarknadsregioner.

Österut är både Mälardalen och Svealand av begränsad betydelse för godstrafik men av stor betydelse för den storregionala pendlingen. 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 planeras 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.

Stråket är mycket viktigt för kommunikationerna inom Karlskogas arbetsmarknadsregion. En integrering av Karlskoga och Örebro 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. Stråket utgör också en viktig del i Örebro läns förbindelser med Vänerhamnarna Otterbäcken och Kristinehamn.

Infrastruktur

Mälarbanan är enkelspårig Örebro-Kolbäck och åtgärdsförslag har tagits fram i funktionsutredningar av Trafikverket mellan Örebro och Kolbäck, öster om Köping. Svealandsbanan ansluter till Mälarbanan 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 byggs om till motorväg och förväntas bli klar under 2025. Större delen mellan Norge och Karlstad är inte mötesfri väg.

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 Kristinehamn-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

- Bristande anslutning mellan Godsstråket genom Bergslagen och Mäljarbanan
- Bristande anslutning mellan Västra stambanan och Värmlandsbanan (Porlasvängen)
- 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.

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

Funktion

Persontrafiken på järnväg Stockholm-Göteborg går i detta stråk och kommer att göra så under lång tid 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 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 men är i behov av kapacitets- och trafiksäkerhetsåtgärder på flera håll. E20 mellan Stockholm och länsgränsen till Västra Götaland är mötesfri. För näringslivet i regionen är det viktigt att Västra stambanan får fyrspår mellan Göteborg och Alingsås, att Laxå och Hallsberg personbangård byggs om och att E20 genom Västra Götaland byggs ut till mötesfri väg. Väg 529 och 641 har nyligen utretts utifrån ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv.

- **Större brister**
- Kapacitetsbrist på järnvägen
- Trafiksäkerhetsproblem och bristande tillgänglighet Hallsberg personbangård/station
- Bristande anslutning till Värmlandsbanan (Porlasvängen)
- Avsaknad av fyrspår mellan Göteborg och Alingsås
- 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 Samzelibron i centrala Hallsberg.

1.5 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 2031. Norr om Frövi är järnvägen enkelspårig.

På riksväg 50 pågår planering för mittseparerad väg på sträckan Nykyrka-Brattebro backe. 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 flera sträckor längs stråket.

1.6 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 byggas om. Trafikverket har tagit fram vägplan för en ny sträckning genom Marieberg. Ombyggnationen ska bekostas av Örebro kommun. Under 2019 färdigställdes mötesfri 100-väg på sträckan Svennevad-Kvarntorp och 2024 färdigställdes sträckan Kvarntorp-Almbro färdigställdes. 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.

1.7 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 som är viktig för vägtransporter söder om Hjälmarén till Hallsbergsterminalen och mot Katrineholm, men även Stockholm. Vägen har också en viktig funktion för lokala förbindelser mellan tätorter.

Infrastruktur

Västra stambanan har dubbelspår. Riksväg 52 har framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem, är inte mötesfri och har varierande hastighet.

Större brister

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

1.8 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
- Behov av separat cykelväg längs delar av stråket.

1.9 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 delar av stråket (Hällefors - Gytto)
- 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 längs delar av stråket.

1.10 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 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.

1.11 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, 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 sträckans trafikmängd. 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 längs delar av sträckan.

1.12 Karlskoga-Gyttorp-Nora 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 på sträckan Sikfors-Kopparberg med den större åtgärden förbifart Hjulsjö har genomförts 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.

1.13 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.

1.14 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.

Större brister

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

1.15 Mullhyttan – Fjugesta – Lanna – Örebro

Funktion

Stråket har framförallt betydelse för arbets- och studiependling i stråket mellan Fjugesta och Örebro men berör likväl tätorterna Mullhyttan och Lanna som är integrerade i Örebros arbetsmarknadsområde.

Infrastruktur

Länsväg 204 har till största del hastighet 80 km/tim med 50 km/tim kortare avsnitt genom bebyggelse, framförallt i Mullhyttan. Flera åtgärder har gjorts de senaste åren mellan E18 och Fjugesta efter genomförd åtgärdsvalsstudie.

Större brister

- Låg standard i förhållande till vägens funktion väster om Fjugesta.

1.16 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 främst 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 tidigare planperiod 2020-2022 byggdes första delar av 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.

Motorvägarna genom Örebro sträcker sig genom vattenskyddsområde, har mycket trafik och framförallt tung trafik, med en betydande andel farligt gods och högt antal olyckor. Under en femårsperiod har nästan 200 olyckor skett mellan trafikplats Norrplan och trafikplats Marieberg. En olycka med läcka av farligt material på fel plats kan påverka Örebro kommuns dricksvattenförsörjning. Med anledning av den höga trafikmängden är dessutom systemet extra känsligt där en olycka kan påverka många människor och kan påverka den omkringliggande infrastrukturen kraftigt när trafik måste omdirigeras.

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.