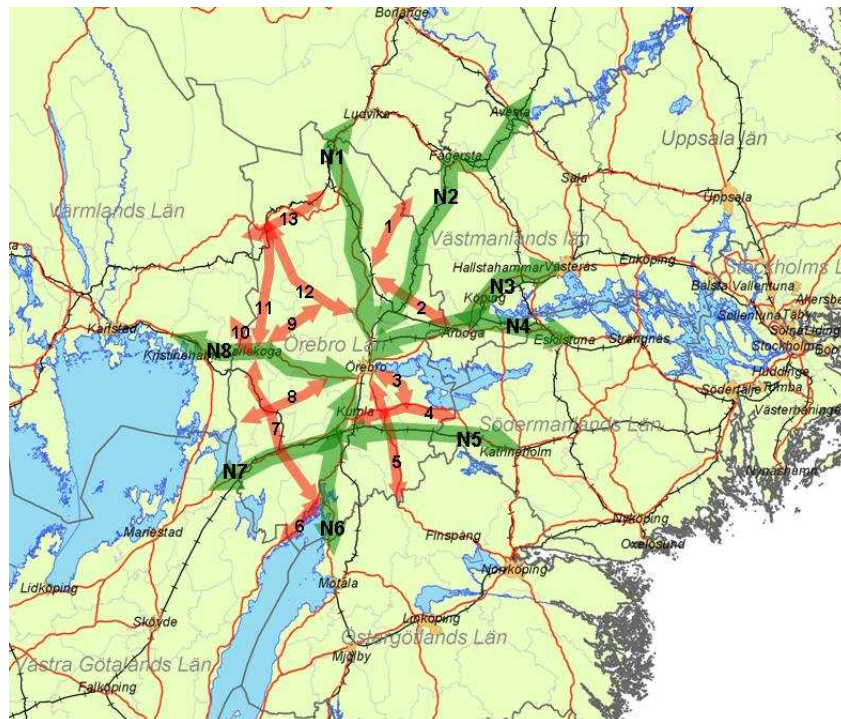


UNDERLAGSMATERIAL TILL

REMISSVERSION

LÄNSTRANSPORTPLAN ÖREBRO LÄN 2010-2021

Stråkbeskrivning



2009-05-29

Inledning

Denna bilaga till remissversionen av Länstransportplan Örebro län 2010-2021 innehåller mer utförliga stråkbekrivningar än de som redovisas i planhandlingen. Stråkens funktion och standard såväl som förslag till målstandard och bedömningen av åtgärdsbehov har varit av avgörande betydelse för prioriteringarna i länstransportplanen.

Denna remissversion har vissa luckor, framför allt i beskrivningen av tillstånd och brister på järnvägen. Ambitionen är att detta ska kompletteras under det fortsatta arbetet med länstransportplanen. Vi tar tacksamt emot synpunkter och kompletteringar.

Stråkindelning

Väg Stråk

1. 68 Lindesberg-Fagersta (-Gävle)
2. 249 Lindesberg-Arboga (-Västerås)
3. 207 Örebro-Odensbacken (-Katrineholm)
4. 52 Örebro-Hampetorp (-Katrineholm)
5. 51.01/51 Örebro-Hjortkvarn (-Norrköping/Linköping)
6. 49 Askersund-Olshammar (-Karlsborg)
7. 205 Askersund-Degerfors-Karlskoga
8. 204 Lanna-Fjugesta (-Gullspång)
9. 243 Karlskoga-Nora
10. 237 Karlskoga-länsgränsen (-Storfors)
11. 205 Karlskoga-Hällefors
12. 244 (Örebro-) Nora-Hällefors
13. 63 Kopparberg-Hällefors (-Filipstad)

I vissa stråk finns även järnvägsförbindelser.

Nationella stråk

Utöver dessa stråk finns stråk som bygger på nationella vägar och järnvägar

Stråk

- N1. Örebro-Borlänge
- N2. Örebro-Gävle
- N3. Örebro-Västerås
- N4. Örebro-Eskilstuna
- N5. Örebro-Katrineholm-Stockholm/Norrköping
- N6. Örebro-Motala (-Jönköping)
- N7. Örebro-Skövde
- N8. Örebro-Karlstad

Väg/Järnväg

- 50/Bergslagsbanan
- Godsstråket genom Bergslagen
- E18/Mäljarbanan
- E20/Svealandsbanan
- Västra Stambanan/Södra stambanan
- 50/Godsstråket genom Bergslagen
- E20/Västra stambanan
- E18/Västra stambanan-Värmlandsb.

Nationella stråk

N1. Borlänge-Örebro

Funktion

Stråket är en viktig länk mellan norra/nordöstra Sverige och de södra/sydvästra delarna av landet. Stråket Borlänge-Örebro är en del av ett av landets tunga godsstråk av stor betydelse för norra Sveriges industrier. I Örebro/Hallsberg finns järnvägslänkar för vidare transport till bl.a. Oslo, Göteborg och Öresundsregionen. På vägsidan På vägsidan finns fler alternativ för gods från norr till söder t.ex. E4 genom Stockholm men Rv 50 är dock en av de genaste vägarna från norr till söder.

Stråket har även betydelse för interregionala persontransporter. För kollektivtrafiken är stråket viktigt. Fem av länets tolv kommuner ligger vid stråket eller är beroende av stråket för pendlig till/från Örebro. Det är utpekat som Stomnät i Målbild för kollektivtrafiken. Örebro och Borlänge är noder i Tåg i Bergslagens regionala tågssystem.

Järnväg

Järnvägen är basen i kollektivtrafiken längs stråket. För närvarande går xx dubbelturer mellan Borlänge och Örebro. Med mindre åtgärder på Bergslagsbanan skulle restiderna för persontrafik kunna minskas så att ett tågssystem med effektiva omloppstider för tågen mellan Borlänge och Örebro skulle kunna uppnås. Därmed skulle turtätheten kunna ökas betydligt utan större kostnader. Flera hållplatser/resecentra längs stråket studeras.

Järnvägen har också en viktig funktion för godstransporter. I Ställdalen vid gränsen mellan Dalarna och Örebro län delas Bergslagsbanan upp i två södergående stråk. Stråket från Ställdalen mot Kil i Värmland, som är början på godsstråket Väster om Vänern, beskrivs under rubriken Regionalt stråk 1.

Väg

Det finns stora åtgärdsbehov på rv 50 mellan Borlänge och Örebro. De stora hindren är framför allt genomfarterna av Ludvika och Grängesberg samt backar mellan Grängesberg och Lindesberg med så kraftig stigning att de är ett problem för den tunga trafiken.

Det finns även sträckor med stort behov av breddning och mitträcken.

N2. Gävle-Örebro

Funktion

Järnvägsstråket Godsstråket genom Bergslagen på sträckan Gävle-Örebro är en viktig länk mellan norra Sverige och de södra/sydvästra delarna av landet. Järnvägen Gävle-Örebro är en del av ett av landets allra största godsstråk med mycket stor betydelse för norra Sveriges industrier. I Örebro/Hallsberg finns länkar för vidare transport till bl.a. Oslo, Göteborg och Öresundsregionen. Stråket har även betydelse för interregionala persontransporter mellan norra Sverige och Göteborg/Karlstad/Oslo.

Järnväg

Kapacitetshöjande åtgärder på sträckan Storvik-Frövi i form av mötesstationer m.m. för att lösa flaskhalsar på sträckan är högt prioriterade av näringslivet.

För närvarande går xx dubbelturer mellan Gävle och Örebro vardagar.

Väg

Väg 68 mellan Gävle och Lindesberg. Se Regionalt stråk 1.

N3. (Stockholm-) Västerås-Örebro

Funktion

Mälardalsbanan och E18 ingår i stråket som förbinder Stockholm med Örebro via Västerås. Här finns stora flöden av människor och gods. E18 har stor betydelse för både person- och godstransporter, även om Mälardalsbanan ses som den viktigaste frågan för persontransporter. Godstrafiken på Mälardalsbanan är begränsad, särskilt öster om Västerås. E18 samlar upp trafik som går från bl.a. norra Mälardalen och nordvästra Storstockholm och som ska vidare till Karlstad/Oslo via E18:s fortsättning till Oslo, Göteborg via E20 och delvis även söderut till Öresundsregionen via rv 50.

E18 är del i det av EU prioriterade TEN-T-projektet Nordiska Triangeln, där E18 är vägen mellan Stockholm och Oslo. Järnvägsdelen i Nordiska Triangeln mellan Stockholm och Oslo är Västra stambanan/Värmlandsbanan som redovisas i de nationella stråken N5 och N8.

Sträckan Örebro-Arboga är gemensam för stråken mot Västerås och Eskilstuna.

Järnväg

Pendlingen på tåg mellan Stockholm och Örebroregionen sker i första hand på Mälardalsbanan via Västerås. Pendlingen till/från Stockholms län är större än alla annan pendling över länsgräns sammantaget. Korta restider och möjligheter till hög turtäthet på Mälardalsbanan är därför av stor betydelse för Örebroregionen. Godstransporterna på sträckan Västerås-Örebro/Hallsberg bedöms öka. Detsamma gäller pendlingen mellan Örebro och Arboga, Västerås och Eskilstuna. Behovet av ökad kapacitet på enkelspårssträckan Hovsta-Kolbäck är därför stor. På sikt bör betydande förkortningar av restiderna Örebro-Västerås samt Örebro-Stockholm ske.

Väg

När den nya motorvägssträckan Enköping-Sagån är färdig 2010 är E18 mötesfri hela sträckan Stockholm-Örebro. Några sträckor saknar dock motorvägsstandard. Störst flaskhals är sträckan Västerås-Sagån. För förbindelserna mellan Örebro och Västerås är dock åtgärder på sträckan med 2+1-väg Köping-Västjädra av större betydelse.

N4. Eskilstuna-Örebro

Funktion

E20 och Svealandsbanan ingår i stråket som förbinder Eskilstuna med Örebro. Stråket är gemensamt med stråket Västerås-Örebro på sträckan Arboga-Örebro och finns med i beskrivningen av detta stråk.

E20 Eskilstuna-Örebro är en del i Stockholm-Göteborg-stråket via Mälardalen.

Järnväg

Svealandsbanan ansluter till Mälarbanan i Valskog öster om Arboga. Sträckan Valskog-Eskilstuna är enkelspårig. Järnvägen är av mindre betydelse för godstrafik. Personresor mellan Eskilstuna och Örebro kräver byte i Arboga och turtätheten är lägre än trafiken Örebro-Västerås där trafiken Stockholm-Örebro går. Flaskhalsen för ökad turtäthet Örebro-Eskilstuna ligger framför allt på sträckan Örebro-Arboga. På sikt bör restiderna Örebro-Eskilstuna kortas väsentligt.

Väg

Vägen mellan Stockholm och länsgränsen till Västra Götaland är mötesfri. Motorväg finns mellan Stockholm-Eskilstuna och Arboga-Sandstubbetorp (mellan Örebro och Laxå). Mellan Eskilstuna och Örebro är genomfarten i Arboga den stora flaskhalsen.

N5. (Stockholm/Norrköping-) Katrineholm – Örebro/Hallsberg

Funktion

Västra stambanan mellan Stockholm och Katrineholm är det enda betydande stråket på järnväg för godstransporter mellan Stockholm och landets västra och södra delar. Med Örebro/Hallsberg som utgångspunkt är Västra Stambanan från Hallsberg till Katrineholm en viktig länk för persontransporter till Stockholm och till Norrköping och vidare söderut. Sträckan har samma funktion för gods där Stockholm och Norrköpings hamn är viktiga målpunkter. Hallsberg är en knutpunkt för den interregionala persontrafiken framför allt genom byten till och från Göteborgstågen och genom att flera regionala tågssystem når Hallsberg.

Järnväg

Västra stambanan mellan Järna och Hallsberg har betydande kapacitetsproblem trots att det är dubbelspår hela sträckan. Här samsas mycket stora godsmängder med regionaltågstrafik och X2000-trafiken mellan Stockholm och Göteborg.

N6. Örebro-Motala (-Jönköping)

Funktion

Ett av landets tunga godsstråk. Framför allt på järnvägen, men rv 50 är också ett tydligt nationellt godsstråk. I Örebro/Hallsberg samlas i stort sett all godstrafik på järnväg från norra delarna av landet, som ska vidare söderut på Godsstråket genom Bergslagen till Mjölby och vidare mot Öresundsregionen och Europa. Stråket är av därför av mycket stor betydelse för näringslivet. På vägsidan finns fler alternativ för gods från norr till söder t.ex. E4 genom Stockholm. Rv 50 är dock en av de genaste vägarna från norr till söder.

Rv 50 är också av stor vikt för kollektivtrafiken i regionen och är utpekats om del av stornätet. Rv 50 är i avsaknad av järnvägsförbindelse viktig för pendlingen mellan Askersund och Örebro. För en stor del av länet så är rv 50 en viktig väg för förbindelserna med Linköping och södra delarna av Östergötland.

Järnväg

En stor del av stråket från Hallsberg till Mjölby är enkelspår. Sträckan Motala-Mjölby byggs f.n. ut till dubbelspår. Kvar är en ca 5 mil lång flaskhals – enkelspårssträckan mellan Hallsberg och Motala. De tidigare studierna kring dubbelspår hela sträckan Hallsberg-Motala har nu kompletterats med studier om en kortare sträcka dubbelspår kompletterat med bl.a. mötesspår. Denna lösning ger en något mindre kapacitet, men är betydligt billigare.

Väg

Rv har både en viktig nationell och regional funktion. Trafikmängderna är ca 8 000 ådt med stor andel tunga fordon. I Örebro län är en stor del av vägen inte alls anpassad till dessa trafikmängder. Långa sträckor är ca 6 m breda, kurviga och med smala bergsskärningar. Bl.a. är utrymmet för säkra busshållplatser mycket små. De vägförbättringar som studerats har också visat på stor samhällsekonomisk nytta.

N7. Örebro-Skövde (-Göteborg)

Funktion

Det här är en del av stråket för järnvägstransporter mellan Stockholm och Göteborg. Vid Hallsberg samlas även gods och personer upp från norra delarna av landet för vidare transport mot Göteborg. En stor del av vägtransporterna mellan Storstockholm/norra Sverige och Göteborg nyttjar också detta stråk. Längs stråket finns en stor del av landets fordonsindustri och underleverantörer till fordonsindustrin. Vägen har en viktig funktion för interregionala och regionala transporter. Örebro/Hallsberg är en länk mellan Mälardalens och Västra Götalands regionala kollektivtrafik på tåg.

Stråket har även regionala funktioner som transportsstråk för bl.a. Laxå, Hallsberg och Kumla för resor och transporter till/från Örebro.

Järnväg

Västra stambanan mellan Hallsberg och Skövde/Göteborg har betydande kapacitetsproblem trots att det är dubbelspår hela sträckan. Här samsas mycket stora godsmängder med och X2000-trafiken mellan Stockholm och Göteborg och med regionaltågstrafiken kring Göteborg.

Västra stambanan Stockholm-Laxå är tillsammans med Värmlandsbanan är del i det av EU prioriterade TEN-T-projektet Nordiska Triangeln, Järnvägsdelen i Nordiska Triangeln mellan Stockholm och Oslo är Västra stambanan/Värmlandsbanan som också redovisas också i de nationella stråken N5 och N8.

Vid Gårdsjö på gränsen mellan Örebro län och Västra Götalands län ansluts Kinnekullebanan till Västra Stambanan. Persontrafiken på Kinnekullebanan är ett exempel på regionaltågstrafik i Västra Götaland som har Örebro som målpunkt.

Väg

Vägen mellan Stockholm och länsgränsen till Västra Götaland är mötesfri. Motorväg finns mellan Stockholm-Eskilstuna och Arboga-Sandstubbetorp (mellan Örebro och Laxå). Från Sandstubbetorp till länsgränsen är det mötesfri väg. Vid Gårdsjö börjar en av de allra sämsta sträckorna på E20. Vägen är ca 7 m bred och inte alls anpassad till trafikmängderna och den stora andelen tung trafik. På sträckan mot Göteborg finns sedan flera sträckor med undermålig standard. Behoven av förbättringar av E20 i Västra Götaland är mycket stora.

N8. Örebro-Karlstad

E18/Västra stambanan-Värmlandsb.

Funktion

Stråket Örebro-Karlstad är en del i stråket mellan Stockholm och Oslo. Här sker transporter mellan Örebro och Karlstad. Stråket är också mycket viktigt för kommunikationerna mellan Karlskoga och dess arbetsmarknadsregion med Degerfors och Storfors kommun samt Örebro. En integrering av Karlskogas arbetsmarknadsregion med arbetsmarknadsregionen kring Örebro är den regionförstoringsförändring som skulle ge största effekt i regionen.

Järnväg

Stråket Örebro-Karlstad består av tre olika järnvägsstråk – Godsstråket genom Bergslagen (Örebro-Hallsberg), Västra stambanan (Hallsberg-Laxå) och Värmlandsbanan (Laxå-Karlstad).

Västra stambanan Stockholm-Laxå är tillsammans med Värmlandsbanan är del i det av EU prioriterade TEN-T-projektet Nordiska Triangeln, Järnvägsdelen i Nordiska Triangeln mellan Stockholm och Oslo är Västra stambanan/Värmlandsbanan som redovisas också i de nationella stråken N5 och N8.

Restiderna med kollektivtrafik Örebro-Karlstad har i dag svårt att konkurrera med vägtransporter. Tågen ska nyttja tre olika banor och samsas med intercitytåg och med godståg. Regionerna och kommunerna längs stråket har därför studerar möjliga trimningsåtgärder för att korta restiderna. Banverket utreder f.n. möjligheter att förbättra kapacitet och korta restiderna i stråket. De två största orterna i regionen Karlskoga och Örebro har i dag ingen förbindelse med järnväg emellan sig. På sikt bör en sådan förbindelse byggas. En förbindelse som även kan vara en länk i förbindelserna Stockholm-Oslo.

Väg

E18 är del i det av EU prioriterade TEN-T-projektet Nordiska Triangeln, där E18 är vägen mellan Stockholm och Oslo. Den sista delen av E18 som saknar mitträcke på sträckan Örebro och Karlstad börjar byggas om med start 2009. Stora delar av sträckan Örebro-Karlstad kommer då att bestå av 2+1-väg vilket bedöms som acceptabelt med nuvarande trafikmängder. Behoven av förbättringar på E18 väster om Örebro kommer då att ligga mellan Karlstad och Oslo.

Regionala stråk

Stråk 1. 68 Lindesberg-Fagersta (-Gävle)

Beskrivning

Mål

Målbild för kollektivtrafiken – regionalt stråk

Väg

Väg 68

Status

Riksväg.

Utpekad som Viktig regional väg i Systemanalys för Stockholm-Mälardalen samt för Region Gävleborg.

Väg av betydelse för regionala godsflöden i Regional systemanalys.

Viktigt vägnät för näringslivet – klass 1

Funktion

Riksväg 68 är i första hand en viktig länk för trafik mellan Gävleborg/norra Västmanland och Örebroregionen och vidare till södra och västra Sverige. Viss pendling längs stråket och till/från Skinnskatteberg i Västmanlands län.

Trafikmängder

Trafiken uppgår till ca 1 500 ådt inklusive ca 300 tunga fordon.

Säkerhet och miljö

Inga dödsolyckor eller olyckor med svårt skadade 2003-2007.

Vägbredd samt hastigheter nu och förslag

Vägen är i dag skyltad för 90 km/h och har en vägbredd på 10-12m med två filer utan mittseparering. Hastigheten föreslås sänkas till 80 km/h.

Övrigt

Gävleborg, Dalarna och Västmanlands län pekar ut rv 68 som viktigt stråk i sina regionala systemanalyser och länstransportplaner. Flera åtgärder på rv 68 planeras av dessa län. I Västmanlands län är målstandarden 100 km/h mellan Avesta och Skinnskatteberg samt 90-standart från Skinnskatteberg till gränsen mot Örebro län. Västmanlands län planerar mitträcken, stigningsfält och sidoområdesåtgärder i sin länstransportplan.

Järnväg

Godsstråket genom Bergslagen

Persontrafik??

Godstrafik??

Dubbelspår mellan Örebro och Frövi.

Målstandard

Väg

Väg 68

Väg med standard som tillåter 90 km/h.

Järnväg
Godsstråket genom Bergslagen
Kolla upp

Behov av åtgärder

Väg
Rv 68

Vägens nuvarande bredd och kvalitet i övrigt är i stort acceptabel med hänsyn till trafikmängderna och vägens funktion. Då målet är att bibehålla dagens 90 km/h krävs dock hastighetsanpassningsåtgärder.

Trimning av järnvägen. *Kolla med Eje.*

Järnväg
Godsstråket genom Bergslagen

Åtgärdsplanering

Väg
Rv 68

Rv 68 är högt prioriterad för sådana hastighetsanpassningsåtgärder tidigt under planperioden.

Järnväg
Godsstråket genom Bergslagen

Stråk 2. 249 Lindesberg-Arboga (-Västerås)

Beskrivning

Mål

Sträckan Lindesberg-Frövi ingår som stomnät samt Frövi-Arboga som regionalt stråk i Målbild för kollektivtrafiken 2015 och 2030.

Väg

Väg 249

Status

Primär länsväg.

Viktigt vägnät för näringslivet – klass 1

Funktion

Väg 249 är en viktig förbindelse mellan norra länsdelen och Arboga och vidare österut via E18 och E20. I Arboga finns tågförbindelser österut via Mäljarbanan och Svealandsbanan. Vägen bedöms få ökad betydelse som pendlingsstråk

Trafikmängder

Trafikmängder – 1700-3000 ådt. Största trafikmängderna i närmast Lindesberg och Arboga. Tung trafik ca 300 ådt.

Vägbredd

Mycket varierande standard längs stråket. Vägbredden är omväxlande i spannet 6,8-8,3 respektive under 6,8 m. Den nya sträckan förbi Frövi är över 8,3 m bred.

Säkerhet och miljö

Vägen är olycksdrabbad i och intill Fellingsbro.

Hastigheter nu och förslag

Även hastigheten varierar med omväxlande sträckor av 70 km/h och 90 km/h. Ett par 50-sträckor finns även på sträckan. Vägverket föreslår en sänkning till 80 km/h för alla 90-sträckor.

Järnväg

Mäljarbanan/Godsstråket genom Bergslagen

Ingen persontrafik Lindesberg-Arboga i stråket

Störande plankorsning i Fellingsbro.

Målstandard

Väg

Väg 249

Långsiktigt bör vägen få en standard motsvarande 100 km/h med mittseparering, vilket innebär omfattande ombyggnader vissa sträckor och även en förbifarter vid bl. a. Fellingsbro.

Järnväg

Plankorsning i Fellingsbro.

Behov av åtgärder

Studier behöver göras för att se vilka åtgärder som kan vara lämpliga att genomföra nästa planperiod.

Åtgärdsplanering

Prioriterat stråk för hastighetsanpassning för att behålla 90 km/h.

Stråk 3. 207 Örebro-Odensbacken (-Katrineholm)

Beskrivning

Mål

Målbild för kollektivtrafiken 2015 och 2030:

Sträckan Örebro-Odensbacken ingår i Stomnätet

Sträckan Kumla-Odensbacken-Vingåker längs rv 52 är utpekad som Regionalt stråk.

Väg

Väg 207

Status

Inte utpekad som regionalt viktig väg i Regional systemanalys

Primär länsväg.

Viktigt vägnät för näringslivet – klass 1

Funktion

Viktig pendlingsväg i stråket Odensbacken-Örebro. En av länets viktigaste busspendlingsvägar. För närvarande är detta en genväg för de som kommer österifrån och ska in till Örebro. Vägens funktion är dock i första hand för pendling och transporter längs vägen. Mer långväga transporter bör styras till rv 51.01.

Trafikmängder

Runt 3000 ådt inklusive ca 200 tunga fordon.

Vägbredd

Mindre än 6,8 m vägbredd utom ett par korta sträckor mellan Örebro och Ekeby-Almby.

Säkerhet och miljö

Det finns mycket bebyggelse och många utfarter längs stråket. Vägen är bitvis kurvig och smal, speciellt med tanke på den relativt stora trafikmängden. Det förekommer förhållandevis mycket gång- och cykeltrafik längs vägen på flera sträckor. Relativt många olyckor med döda och svårt skadade mellan 2003-2007.

Hastigheter nu och förslag

Omväxlande 70- och 90-sträckor samt flera korta 50-sträckor. Vägverket föreslår en sänkning till 80 km/h för alla 90-sträckor.

Övrigt

GC-stråk

Målstandard

Då vägen inte ska ha en funktion som länk mellan rv 52 och Örebro krävs inte 90-standard. Det långsiktiga målet är därför 80-standard längs hela sträckan.

GC-vägar...

Behov av åtgärder

En standard som innebär 80 km/h utan 50-sträckor kräver förbifarter och korsningsåtgärder på flera platser. Studier behöver göras för att se vilka åtgärder som kan vara lämpliga att genomföra nästa planperiod.

Åtgärdsplanering

Inga förstudier etc finns eller pågår.

Idéer till GC-vägar längs stråket finns.

Stråk 4. 52 (Örebro-) Kumla-Hampetorp (- Katrineholm)

Beskrivning

Mål

Sträckan Kumla-Vingåker är utpekad som Regionalt stråk i Målbild för kollektivtrafiken 2015 och 2030.

Örebro-Hallsberg-Katrineholm-Stockholm är utpekad som storregionalt stråk (järnväg)

Väg

E20 Örebro-Kumla

Se stråk N7 Örebro-Göteborg

Rv 52

Status

Riksväg.

Sträckan Kumla-Odensbacken-Vingåker längs rv 52 är utpekad som Viktigt regional väg i systemanalysen.

Utpekad som Väg av betydelse för regional godsflöden i Regional systemanalys.

Viktigt vägnät för näringslivet – klass 1

Funktion

Stråket går från E20 vid Kumla till länsgränsen och vidare till Vingåker-Nyköping.

Regionens mest trafikerade regionala väg både vad gäller totala trafikmängder och tung trafik.

Viktig funktion som godsstråk till Norrköpings hamn via Katrineholm.

Stråk mellan regionen och södra Sörmland samt mellan södra Örebroregionen och

Eskilstuna/Västerås/Arlanda.

Trafikmängder

Vägen är en av länets mest trafikerade regionala vägar. Mellan E20 och rv 51.01 vid Kvarntorpsrondellen varierar trafikmängderna mellan knappt 3 000 och drygt 6 000 ådt.

Mellan Kvarntorpsrondellen och Sköllersta/rv 51 är trafikmängden knappt 8 000 ådt. Öster om Sköllersta varierar fordonsmängderna mellan 4 000 och knappt 5 000 ådt. Rv 52 är den regionala väg som har störst tung trafik med ca 500-900 ådt.

Vägbredd

Relativt jämn vägbredd. Inom intervallet 6,8-8,3 m vägbredd i stort sett hela sträckan.

Säkerhet och miljö

Mycket bebyggelse och många utfarter.

Problem med gång- och cykeltrafik längs vägen på flera sträckor.

Trafiksäkerhetsåtgärder gjorda de senaste åren.

Hastigheter nu och förslag

Hastighet 90 med flera 70-sträckor och ett par korta 50-sträckor. Vägverket har inte föreslagit några hastighetssänkningar på stråkets befintliga 90-sträckor.

Järnväg

Se stråk N5 (Örebro-) Hallsberg-Katrineholm-Stockholm

Målstandard

Väg

Rv 52

På sikt väg med 100 km/h, d.v.s. en mötesfri väg med goda omkörningsmöjligheter med hänsyn tagen till de stora trafikmängderna.

Behov av åtgärder

Väg

Rv 52

Studier behöver göras för att se vilka åtgärder som kan vara lämpliga att genomföra nästa planperiod.

Till 2021 behöver problemen för gång- och cykeltrafik längs stråket åtgärdas.

Åtgärdsplanering

Inga förstudier etc finns eller pågår.

Idéer till gc-vägar längs delar av stråket finns.

Stråk 5. 51.01/51 Örebro/Hallsberg-Hjortkvarn (- Norrköping/Linköping)

Beskrivning

Mål

Sträckan Örebro-Pålsboda är utpekad som Stomnät i Målbild för kollektivtrafiken 2015 och 2030.

Sträckan Pålsboda-Finspång är utpekad som Regionalt stråk i Målbild för kollektivtrafiken 2015 och 2030.

Väg

51

Status

Riksväg.

Sträckan Örebro-Norrköping är utpekad som Viktig regional väg i Systemanalysen.

Viktigt vägnät för näringslivet – klass 1

Funktion

Riksväg 51.01/51 är regionens viktigaste väg till Norrköping och Linköping (via 211). Vägen har en viktig funktion för godstrafik till och från Norrköpings hamn. En av regionens mest trafikerade stråk för tung trafik.

Trafikmängder

På 51.01 är det 5-7 000 ådt inklusive 400-500 ådt tunga fordon. Söder om Sköllersta är trafikmängderna betydligt mindre och de blir allt mindre ju längre söderut man kommer. Mellan Sköllersta och Pålsboda är det drygt 3000 ådt. Vid gränsen mot Östergötland så är det ca 1600 ådt. Andelen tung trafik är hög med 3-400 ådt hela sträckan vilket indikerar en stor mängd genomgående tung trafik.

Vägbredd

12,2-15 mellan Örebro och Almbro

6,8-8,3 mellan Almbro och Kvarntorpsrondellen samt Pålsboda-länsgränsen

- 6,8 mellan Sköllersta och Pålsboda.

Säkerhet och miljö

Problem med säkerheten vid busshållplatser p.g.a. avsaknad av avkörningsfickor samt dåliga siktförhållanden.

Allvarliga olyckor sker framför allt i tätorterna.

Delar av sträckan har viltstängsel.

Hastigheter nu och förslag

90 med ett par 70-sträckor mellan Örebro och Kvarntorpsrondellen. 70 och 50 från Kvarntorpsrondellen till S Pålsboda. Sedan i huvudsak 90 till Hjortkvarn. Söder om Hjortkvarn är det 70 km/h.

En kort 90-sträcka norr om Svennevad föreslås bli sänkt till 70 km/h av Vägverket. För 90-sträckan Svennevad-Hjortkvarn föreslås inga justeringar av högsta tillåtna hastighet.

Övrigt

I Östergötland har framför allt sträckan från länsgränsen till Ljusfallshammar låg standard med 70 km/h. Även 90-sträckan söderut mot Finspång har låg kvalitet.

211

Status

Primär länsväg??

Utpekad stråk i Östergötlands systemanalys??

Näringslivsväg??

Funktion

Precis vid länsgränsen ansluter väg 211 från rv 51 mot Linköping. En viktig länk mellan Örebro och Linköping. Bedöms få viktigare funktion när förbättringarna på 51:an är genomförda.

Trafikmängder

Ca 900 ådt i norr närmast rv 51 och knappt 2 000 ådt i anslutning till Borensberg och rv 34. Ingen stor tung trafik – knappt 100 ådt i norr och 250-300 ådt vid Borensberg.

Vägbredd

Under 6,8 m vägbredd större delen av sträckan. Ett par delsträckor, bl.a. vid Tjällmo, har bredare väg.

Säkerhet och miljö

Hastigheter nu och förslag

Vägen är f.n. en 90-väg med korta 50- och 70-sträckor vid större korsningar och genom samhällen.

Övrigt

Järnväg

För gods- och persontrafik på järnväg mellan Örebro/Hallsberg och Norrköping/Norrköpings hamn är stråket Örebro-Hallsberg (Godsstråket genom Bergslagen), stråket Hallsberg-Katrineholm (Västra stambanan) och Katrineholm-Norrköping (Södra stambanan) viktiga. Se stråk N5

För person- och godstrafik mellan Örebro/Hallsberg och Linköping/södra Sverige är stråket Örebro-Hallsberg-Motala-Mjölby (Godsstråket genom Bergslagen) samt stråket Mjölby-Linköping (Södra stambanan) och södra stambanan söderut från Mjölby viktiga. Se stråk N6.

Målstandard

Väg

Rv 51

På sikt mötesfri väg med 100-standard med goda mötesmöjligheter i förhållande till trafikmängder.

Förutsättningarna finns inte att uppnå denna standard redan inom denna planperiod. De största trafikmängderna finns på 51.01 och denna sträcka bör 2121 ha mittseparering med omkörningsmöjligheter anpassade till de stora trafikmängderna. Söder om Sköllersta bör

stråket förbättras från norr mot söder. Hur många objekt som kan rymmas inom perioden 2010-2021 är oklart.

211

Väg 211 ligger i Östergötlands län och målstandarden på vägen är Östsams ansvar.

Behov av åtgärder

51

Det finns omfattande underlag för åtgärder på rv 51. I Örebro län har detta lett till förslag på både nybyggnads- och mer eller mindre omfattande ombyggnadsåtgärder.

Behov av åtgärder finns även i Östergötlands län.

211

Med tanke på Örebroregionens satsning på rv 51 innebär detta sannolikt krav på förbättringar även på väg 211.

Åtgärdsplanering

51

En stor del av rv 51 föreslås åtgärdas under planperioden genom ny- och ombyggnadsåtgärder.

Östergötlands ltp??

211

Östergötlands ltp??

Stråk 6. 49 Askersund-Olshammar (-Karlsborg)

Beskrivning

Mål

Inte utpekad som viktigt kollektivtrafikstråk i Målbild för kollektivtrafiken 2015 och 2030.

Väg

49

Status

Riksväg

Utpekad som regionalt viktig väg i systemanalysen.

Viktigt stråk enligt V Götalandsregionens systemanalys

Viktigt vägnät för näringslivet – klass 1

Funktion

En av regionens allra mest trafikerade stråk för tung trafik. Del av tvärstråk Lysekil-Uddevalle-Trollhättan-Lidköping-Skövde-Karlsborg genom Västra Götaland.

Trafikmängder

Trafikmängder 1600-2400 ådt varav 400-550 ådt tung trafik. Mycket stor andel tung trafik.

Vägbredd

Vägbredd i huvudsak 6,4 mellan Rude/rv 50 och Stubbetorp och 70 km/h. Söder om Stubbetorp blir vägen bredare (6,8-8,3) och här är det f.n. 90 km/h. Söder om länsgränsen för vägen ytterligare ökad vägbredd.

Säkerhet och miljö

Sträckan Rude-Stubbetorp är mycket olycksdrabbad.

Hastigheter nu och förslag

F.n. är det 70 km/h mellan rv 50 och norr Olshammar. Den nya vägen som byggs respektive planeras på denna sträcka har 100 km/h som hastighetsstandard. Dagens 90-sträcka från norr Olshammar till länsgränsen föreslås av Vägverket bli sänkt till 80 km/h. V Götaland???

Övrigt

Ny 1+1-väg mellan Gustavstorp och Stubbetorp beräknas bli klar i början av 2011. Sträckan upp till Rude/rv 50 finns med i nuvarande ltp med byggstart 2010-2011.

Målstandard

Mötesfri 1+1-väg med standard för 100 km/h hela sträckan Rude-Stubbetorp. 90 km/h söder om Stubbetorp.

Behov av åtgärder

Genomförande av etapp 2 – 1+1-väg Rude-Gustavstorp.

Sidoområdesåtgärder m.m. för 90-standard söder om Stubbetorp.

Åtgärdsplanering

För etapp 2 – 1+1-väg Rude-Gustavstorp finns vägutredning.

Dagens 90-sträcka är inte högt prioriterad för hastighetsanpassningsåtgärder denna planperiod.

Stråk 7. 205 Askersund-Laxå-Degerfors-Karlskoga

Beskrivning

Mål

Målbild för kollektivtrafiken – regionalt stråk samt storregionalt stråk Laxå-Degerfors (- Kristinehamn).

Väg

205

Status

Sträckan Örebro-Norrköping är utpekad som Viktig regional väg i Systemanalysen.

Primär länsväg.

Viktigt vägnät för näringslivet – klass 1

Funktion

Ett tvärstråk i regionens sydvästra del. Är en länk för trafik mellan sydöstra delarna av landet och Värmland, västra Dalarna och Oslo.

Trafikmängder

Trafikmängder varierar mellan 1300 och 2200 mellan Askersund och Degerfors. Minst mellan Laxå och Svartå. Mest intill Askersund, Laxå och Degerfors. Mellan Degerfors och Karlskoga ca 7500 ådt. Tung trafik 2-300 ådt Askersund-Degerfors. Mellan Degerfors och Karlskoga ca 500 ådt tung trafik.

Vägbredd

Sträckan Askersund-Laxå varierande med som bäst 6,8-8,3 m.

Sträckan Laxå-Svartå -6,8 m till

Sträckan Svartå-Degerfors 8,3-10,2

Degerfors-Karlskoga 10,2-12,2

Säkerhet och miljö

Sträckorna mellan Askersund och Laxå samt mellan Degerfors och Karlskoga olycksdrabbade.

Hastigheter nu och förslag

Största delen av sträckan har 90 km/h i dag. Lång 70-sträcka mellan Askersund och Laxå.

Även 50- och 70-sträckor i anslutning till tätorter.

Alla 90-sträckor, utom Degerfors-Karlskoga, föreslås sänkas till 80 km/h.

Järnväg

Värmlandsbanan

Beskrivs som del av Nationellt stråk N8.

Målstandard

Väg

205

Väg med 90-standard, vilket kräver olika typer av åtgärder.

Järnväg

Värmlandsbanan

Behov av åtgärder

Väg

205

Hastighetsanpassningsåtgärder. På sikt behöver flera sträckor byggas om för att rätta ut kurvor, bredare väg etc.

Järnväg

Värmlandsbanan

Åtgärdsplanering

Väg

205

Stråket är prioriterat för hastighetsanpassningsåtgärder under planperioden.

Underlag för med omfattande åtgärder saknas.

Järnväg

Värmlandsbanan

Stråk 8. 204 Lanna-Fjugesta (-Gullspång)

Beskrivning

Mål

Målbild för kollektivtrafiken – stomnät Lanna-Fjugesta

Väg

204

Status

Primär länsväg

Viktigt vägnät för näringslivet – klass 1

Funktion

I första hand en väg från Fjugesta och Lekeberg till E18 och Örebro.

Trafikmängder

Ca 3 500 ådt mellan Lanna och Fjugesta. Väster om Kvistbro minskar trafikmängderna och väster om Svartå är det inte mer än ca 500 ådt. Andelen tung trafik är förhållandevis liten.

Vägbredd

Den bredaste delen 10,2-12,2 m ligger mellan Lanna och Fjugesta. Mellan Fjugesta och Svartå är bredden 6,8-8,3 m. Sedan smalnar är vägen omväxlande 6,8-8,3 och under 6,8 m bred.

Säkerhet och miljö

Relativt få allvarliga olyckor. De olyckor som skett 2003-2007 har i första hand skett i anslutning till Fjugesta.

Hastigheter nu och förslag

90 km/h sträckan Lanna-Svartå med enstaka korta 50- och 70-sträckor genom tätare bebyggelse. Alla 90-sträckor föreslås bli sänkta till 80 km/h.

Målstandard

90-väg Lanna-Svartå. 80-väg väster om Svartå.

Behov av åtgärder

Åtgärdsplanering

Stråket är inte prioriterat för hastighetsanpassningsåtgärder denna planperiod. Inga förstudier etc finns eller pågår.

Stråk 9. 243 Karlskoga-Nora

Beskrivning

Mål

Målbild för kollektivtrafiken – regionalt stråk

Väg

Väg 243

Status

Primär länsväg.

Näringslivsviktig väg – klass 1

Funktion

Framför allt en pendlingsväg mellan Karlskoga och Nora. Viss funktion som tvärväg mellan norra länsdelen och E18 mot Karlstad.

Trafikmängder

Knappt 1000 ådt på mitten av sträckan. I anslutning till Karlskoga är trafikmängderna större ca 2 500 ådt och i anslutning till Nora knappt 1500 ådt. Förhållandevis låg andel tung trafik.

Vägbredd

Större delen av vägen är under 6,8 m bred. Den mellersta tredjedelen är dock 6,8-8,3 m bred.

Säkerhet och miljö

Relativt få allvarliga olyckor.

Hastigheter nu och förslag

70 km/h större delen av sträckan. Ca 5 km lång 90-sräcka mitt emellan Karlskoga och Nora som av Vägverket föreslås bli sänkt till 80 km/h.

Övrigt

Kopplingen till E18 i Karlskoga är inte bra – motivera!! Åtgärder i form av en Österled finns studerad.

Målstandard

90-väg på sikt.

Behov av åtgärder

Stora åtgärdsbehov för att uppnå 90-standard på hela stråket. På kortare sikt kan hastighetsanpassningsåtgärder göras för att behålla hastigheten på dagens 90-sträcka. I anslutning till Karlskoga finns behov av Österleden.

Åtgärdsplanering

Utöver Österleden finns inga större åtgärder planerade. Österleden kan ev. rymmas in planeringsramen för 2010-2021. Stråket är inte prioriterat för hastighetsanpassningsåtgärder under planperioden.

Stråk 10. 237 Karlskoga–länsgränsen (-Storfors)

Beskrivning

Mål

Målbild för kollektivtrafiken – regionalt stråk Karlskoga-Storfors-Filipstad

Väg

Väg 237

Status

Primär länsväg.

Näringslivsviktig väg – klass 1

Funktion

En av regionens mest trafikerade regionala vägar. Pendlingsväg mellan Storfors och Karlskoga. Spårbunden kollektivtrafik saknas i stråket. Storfors ingår i Karlskogas arbetsmarknadsregion och vägen är därför viktig för kollektivtrafiken.

Trafikmängder

Drygt 2000 ådt inom Örebro län. Något lägre trafikmängd i Värmlands län. 150-200 ådt tunga fordon med lägst trafikmängd vid länsgränsen.

Vägbredd

Vägen har till största delen en vägbredd i spannet 6,8-8,3 m. Vissa mindre partier har en större vägbredd.

Säkerhet och miljö

Inga allvarliga olyckor inom länet 2003-2007.

Hastigheter nu och förslag

90 km/h med kort 70-sträcka. 90-sträckan är föreslagen för sänkning till 80 km/h. Värmlandssidan???

Målstandard

90-väg.

Behov av åtgärder

Vägens bredd och kvalitet i övrigt stämmer väl med målstandarden 90 km/h. Dock krävs hastighetsanpassningsåtgärder för att bibehålla 90 km/h på sikt.

Åtgärdsplanering

Inte prioriterad för hastighetsanpassningsåtgärder inom planperioden. Inga förstudier etc för mer omfattande objekt finns eller pågår.

Stråk 11. 205 Karlskoga-Hällefors

Beskrivning

Mål

Målbild för kollektivtrafiken – inte utpekad som kollektivtrafikstråk

Väg

Väg 205

Status

Primär länsväg.

Näringslivsviktig väg – klass 1

Funktion

En av de minst trafikerade vägarna av de som utpekats som viktiga regionala stråk.
Pendlingsväg mellan Karlskoga och Grythyttan/Hällefors.

Trafikmängder

En väg med varierande trafikmängder som lägst drygt 400 ådt mellan Karlskoga och Grythyttan. Som mest knappt 4 500 ådt intill Karlskoga. Mellan 70 och 400 ådt tunga fordon.

Vägbredd

Den södra tredjedelen ligger inom spannet 6,8-8,3 m bredd med en kort sträcka med en bredd på 8,3-10,2 m. De norra två tredjedelarna har en bredd under 6,8 m.

Säkerhet och miljö

Relativt få allvarliga olyckor 2003-2007.

Hastigheter nu och förslag

Till största delen 90 km/h i dag. En längre 70-sträcka i anslutning till Grythyttan samt ett par kortare 70-sträckor. Alla 90-sträckor föreslås bli sänkta till 80 km/h.

Målstandard

90-väg vilket kräver mindre åtgärder med hänsyn till trafikmängd och vägens kvalitet.

Behov av åtgärder

Hastighetsanpassningsåtgärder.

Åtgärdsplanering

Hastighetsanpassningsåtgärder kan eventuellt bli aktuella inom denna planperiod.

Stråk 12. 244 (Örebro-) Nora-Hällefors

Beskrivning

Mål

Målbild för kollektivtrafiken - Stomnät

Väg

Väg 244

Status

Primär länsväg.

Utpekad som Viktig regional väg i Regional systemanalys.

Näringslivsviktig väg – klass 1

Funktion

Pendlingsväg mellan Hällefors och Örebro. Spårburen kollektivtrafik saknas i stråket. Hällefors kommun utgör f.n. en egen arbetsmarknadsregion och trafikmängderna är relativt små i dag. Vägen är mycket viktig för att möjliggöra ökad pendling längs stråket. En av de längre stråken i regionen och därför viktigt att inte hastigheten sänks från 90 till 80 km/h.

Trafikmängder

Drygt 3 000 ådt norr om Grythyttan. Som lägst 1 200 ådt. Drygt 6 000 ådt mellan rv 50 och Nora. Mellan 150 och ca 550 ådt tung fordon.

Vägbredd

På mitten finns en lång sträcka med en vägbredd som understiger 6,8 m. I anslutning till Grythyttan och Nora är vägen 6,8-8,3 m bred. På ömse sidor om Nora finns även ett par korta sträckor med bredare väg (12,2-15,0 m).

Säkerhet och miljö

Sträckan i Nora kommun är relativt hårt drabbad av allvarliga olyckor. I övrigt relativt få allvarliga olyckor 2003-2007.

Hastigheter nu och förslag

90 km/h med flera mindre 70-sträckor. Alla 90-sträckor föreslås bli sänkta till 80 km/h.

Järnväg

Norabanan

Länstrafiken har utrett förutsättningarna för att upprusta Norabanan mellan Ervalla/Godsstråket genom Bergslagen och Nora så att dagens museijärnväg skulle kunna få tillräcklig standard för regionaltågtrafik. Länstrafikens utredning visar på en kostnad för detta på ca 200 mnkr och en god samhällsekonomisk lönsamhet. Passagerarunderlaget är relativt stort och restiderna mellan Nora och Örebro skulle kunna kortas betydligt. Detta skulle även korta restiderna med kollektivtrafik mellan Hällefors och Nora/Örebro. En integrering av Hällefors i Örebros arbetsmarknadsregion är ett viktigt mål för Örebroregionens transportsystem. Förslag till trafikupplägg, den s.k. länspendeln mellan Nora och Laxå, finns.

Målstandard

Väg

Väg 244

90 km/h vilket med hänsyn till trafikmängderna inte kräver mitträcke.

Behov av åtgärder

Väg

Väg 244

Hastighetsanpassningsåtgärder.

Åtgärdsplanering

Väg

Väg 244

Detta stråk är högst prioriterat för hastighetsanpassningsåtgärder inom planperioden.

Järnväg

Norabanan

Enligt Banverket är inte Norabanan/länspendeln tillräckligt utrett för att Norabanan skulle komma ifråga som objekt i den nationella planen för 2010-2021. Regionalt finns ett stort intresse för att nödvändiga utredningar om Norabanans/länspendelns förutsättningar ska göras tidigt i planperioden. Skulle utredningarna visa på genomförbarhet och god samhällsnytta finns sannolikt goda förutsättningar för regional och lokal medfinansiering av projektet och ett intresse av ett genomförande inom planperioden.

Stråk 13. 63 Kopparberg-Hällefors (-Filipstad)

Beskrivning

Mål

Målbild för kollektivtrafiken – Storregionalt stråk samt regionalt stråk Hällefors-Filipstad

Väg

Väg 63

Status

Riksväg.

Utpekad som Viktig regional väg i Regional systemanalys.

Näringslivsviktig väg – klass 1

Funktion

Rv 63 är ett viktigt stråk från norra Sverige, Dalarna, norra Västmanland till E18

Värmland/Oslo och rv 50/E20 till södra delarna av landet. Vägen är högt prioriterad i länstransportplanen, trots relativt små trafikmängder i länet, p.g.a. sin funktion som del i ett länsöverskridande stråk.

Trafikmängder

Ca 1 000 ådt mellan Kopparberg och Hällefors. Ca 1 500 ådt väster om Grythyttan och drygt 4 000 ådt mellan Hällefors och Grythyttan. Drygt 150 ådt tung trafik Mellan Kopparberg och Hällefors. Drygt 200 ådt tung trafik väster om Grythyttan och knappt 400 ådt tung trafik genom Hällefors.

Vägbredd

Större delen av sträckan är smalare än 6,8 m. Vid Hjulsjö finns en kort sträcka med en bredd inom spannet 6,8-8,3 m. Intill Hällefors har vägen en bredd på 10,2-12,2 m. Väster om Hällefors och över länsgränsen är vägen 6,8-8,3 m bred.

Säkerhet och miljö

Allvarliga olyckor har skett vid Hjulsjö och i anslutning till Hällefors. I övrigt inga allvarliga olyckor 2003-2007.

Hastigheter nu och förslag

70 km/h mellan Kopparberg och Hjulsjö. 90 km/h mellan Hjulsjö och Hällefors med några kortare 50- och 70 sträckor. I och intill Hällefors är det 50- och 70 km/h. Från Hällefors till länsgränsen är det 90 km/h. Värmlands län???

90-sträckan Hjulsjö-Hällefors föreslås bli sänkt till 70 km/h. Ingen förändring föreslås för 90-sträckan väster om Hällefors. Värmlands län???

Järnväg

Bergslagsbanan Ställdalen-Kil

Gods – V om Vänern

Persontrafik Gävle-Karlstad

Målstandard

Väg

Väg 63

På lång sikt 90 km/h hela sträckan. På kortare sikt 80 km/h Kopparberg-Hällefors och 90 km/h Hällefors-länsgränsen

Behov av åtgärder

Väg

Väg 63

Det finns stora behov av förbättringar av denna ofta smala, krokiga och backiga väg.

Järnväg

Bergslagsbanan Ställdalen-Kil

Närtidssatsning

Åtgärdsplanering

Väg

Väg 63

Flera åtgärder i form av stigningsfält och förbättringar av stråket Kopparberg-Hällefors studerades inför länstransportplan 2004-2015.. De flesta åtgärder, även mindre åtgärder som stigningsfält med begränsad längd, bedömdes ha negativ samhällsnytta. Förbifart Hjulsjö hade dock en stor samhällsekonomisk nytta och finns därför med i länstransportplan 2004-2015.

Järnväg

Bergslagsbanan Ställdalen-Kil

Närtidssatsning

Övriga regionala vägar

Utöver dessa 13 utpekade stråk med viktiga regionala funktioner finns ett antal stråk och vägar med betydande trafikmängder. Framför allt gäller det vägsträckor i och intill större tätorter. Runt Örebro finns t.ex. ett antal sådana vägar bl.a. väg 733 mellan Örebro och Garphyttan. Dessa vägar har dock en mer lokal prägel och hastighetsanpassningsåtgärder i form av mitträcken, planskilda korsningar och liknande är inte aktuella i denna planomgång.

Det behov av åtgärder som finns kommer att hanteras inom ramen för potterna till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt gång- och cykelåtgärder på det regionala vägnätet.