

# KAP 10 KOMMUNIKATIONER

Hallsberg som tätort och kommun idag är en produkt av järnvägens framväxt i Sverige från mitten av 1800-talet och framåt. Ett flertal orter i Sverige har samma kulturella bakgrund men Hallsberg har en särställning även bland Sveriges ”stationssamhällen”. Både kulturellt som funktionellt är kommunen unik som kommunikations- och logistisk knutpunkt, främst inom järnvägstrafik men även som viktig del i Örebroregionens funktion som betydelsefullt nav för vägtrafik i landet.

Hallsbergs kommun har exceptionellt goda kommunikationer med andra regioner. Främst genom att Hallsberg är en av landets viktigaste knutpunkter för järnvägstrafik för såväl person- som godstransporter. Västra stambanan - den idag viktigaste pulsådern mellan Stockholm och Göteborg - korsas i Hallsberg av Godsstråket genom Bergslagen med direkt trafik vidare till kontinenten. En liknande korsning sker mellan Europavägarna E18 och E20 i Örebro kommun ca 10 km norr om kommungränsen. Dessutom strålar riksvägarna 50, 51 och 52 ut från Europavägarna genom kommunen i flera väderstreck. Mitt i länet ligger Örebro flygplats på bekvämt avstånd med bil och buss från samtliga orter i Hallsbergs kommun.

Ansvar för vägar, järnvägar och flygplatser är fördelat på flera nivåer. Kommunen har därför inte rådighet över åtgärder som rör flera av kommunikationssystemen, däremot ett ansvar för att dess funktioner kan behållas och utvecklas.

Järnväg, europavägar och riksvägar är odelat statens ansvar genom Trafikverket, som fattar beslut om skötsel, underhåll och ombyggnader etc.

För det regionala vägnätet, fördelas resurserna för utveckling, och om- och utbyggnad av Region Örebro län genom en Länstransportplan, men Trafikverket är fortfarande ansvarigt för drift och underhåll.

För gator i Hallsberg och större tätorter är kommunen huvudman och ansvarig för drift, underhåll och ombyggnader.

Flertalet av vägarna på landsbygden och vägnät i mindre tätorter sköts vanligen av samfällighetsföreningar, som ansvarar för drift och underhåll med stöd av statliga och kommunala driftbidrag. Härutöver finns enskilda vägar som är privata och som helt sköts av mark- och fastighetsägare.

## 10.1 Spårtrafik

Samtliga järnvägssträckningar såväl som person- och rangerbangård är riksintressen för kommunikation, se kap 12.

Längs järnväg gäller generellt en byggnadsfri zon på 30 meter från spårmittpå på närmaste spår. Detta för att underlätta räddningsinsatser vid olyckor samt att möjliggöra utveckling av en spårplanläggning. Funktioner där människor endast tillfälligt vistas, till exempel parkering, garage och förråd kan om det bedöms lämpligt förläggas närmare än 30 meter. I komplicerade fall kan en riskanalys behöva göras.

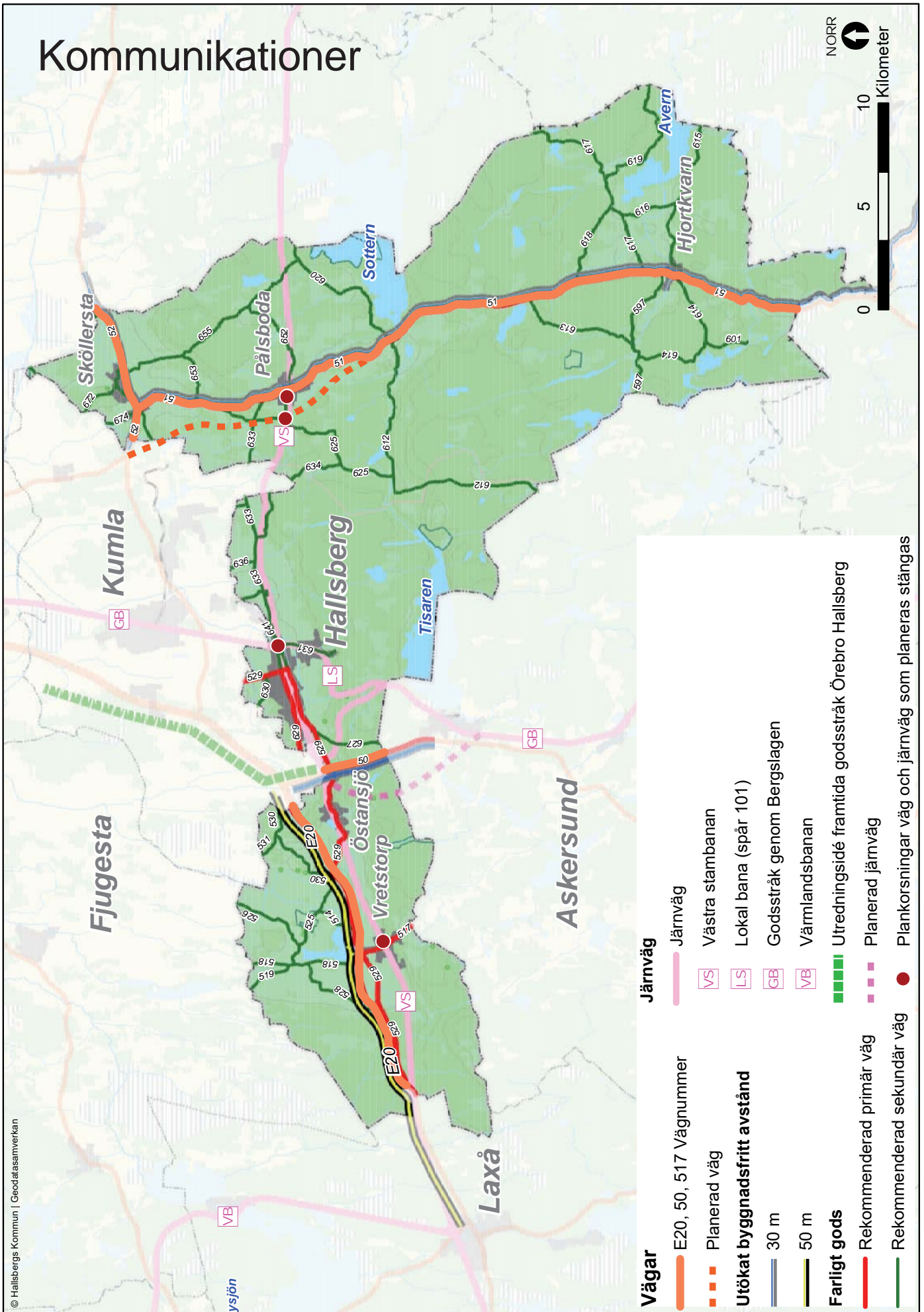
### 10.1.1 Stambanor

Hallsberg är en betydelsefull knutpunkt för interregional järnvägstrafik och genomkorsas av bland annat Västra Stambanan, Godsstråket genom Bergslagen med viktiga anslutningar till Mäljarbanan/Svealandsbanan och Värmlandsbanan.

Västra stambanan är idag pulsådern för gods- och persontrafik mellan Stockholm och Göteborg. Nya sträckningar av höghastighetsbanor, varav den sk Ostlänken via Jönköping redan är beslutad, finns med i planerna för framtiden som kommer att påverka såväl gods- som persontrafiken på Västra stambanan, dock inte inom den närmast 10-årsperioden. För att öka kapaciteten på den hårt trafikerade bandelen Hallsberg-Laxå finns långt framskridna planer på ett tredje spår. Detta skulle förbättra för såväl person- som godstrafik och dessutom möjliggöra tågstopp i Vretstorp och Östansjö.

Godsstråket Bergslagen som leder merparten av allt gods från norra Sverige ner mot kontinenten, kommer i etapper att byggas ut till dubbelspårsbana hela sträckan mellan Hallsberg och Mjölby (se karta med etappvis utbyggnad nästa uppslag). Detta kommer att öka kapaciteten väsentligt för den nationella godstrafiken och även utökad daglig persontrafik till Östergötland och koppling till städer och resmål som Motala, Mjölby och Linköping. Anslutningen mot Västra stambanan kommer att få ett nytt läge längre västerut, närmare Östansjö än idag. Den gamla bansträckningen i Hallsbergs och norra Askersunds kommuner kommer rivas vilket öppnar vissa nya möjligheter för annan markanvändning i detta läge.

# Kommunikationer



© Hallsbergs Kommun | Geodataasamverkan

Den ökade bankapaciteten öppnar även för möjligheten att ta bort det s k Långsängsspåret genom Hallsbergs tätort (se under punkt 13.1.2) vilket också öppnar för ny markanvändning.

Trafiken på anslutande banor i Mälardalen bedöms öka väsentligt i framtiden, vilket också kommer att påverka funktionerna i Hallsbergs kommun för gods- och persontrafik.

Värmlandsbanan är belägen utanför kommunen men påverkar infrastrukturen i Hallsberg. Denna bansträckning är idag under hårt tryck med bristande kapacitet för både gods- och persontrafik mot Värmland och Norge. I gällande NTP finns ett antal kapacitetshöjande åtgärder i form av mötesstationer och förbigångsspår. Värmlandsbanans grundläggande funktion som enkelspårsbana med begränsad kapacitet kommer bestå under överskådlig tid. I nuvarande planer finns inga systemförande åtgärder inlagda som exempelvis ytterligare spår Hallsberg-Laxå eller förbättrade anslutningar mellan Västra Stambanan och Värmlandsbanan.

Utredningar och planering för en framtida gen och snabb sträckning av ny järnväg Oslo-Stockholm, ofta benämnd Nobelbanan, har under senare år tagit stora steg framåt och kommer att tydliggöras av Trafikverket genom en Åtgärdsvalstudie (ÅVS) som inleds under 2016. Även andra regionala och lokala initiativ pågår för att utveckla och påskynda förankring och planering av en ny framtida sträckning som komplettering till de befintliga stambanorna i stråket Oslo-Stockholm. Något fastlagt läge finns därför inte men under förutsättningen att Örebro som ett viktigt befolkningscentra och kommunikationsnod ska ligga utmed en sådan sträckning är det inte sannolikt att den även passerar Hallsberg.

I ett pågående utredningsarbete, som genomförs i samarbetet mellan de fem kommunerna Örebro, Lekeberg, Karlskoga, Degerfors och Hallsberg, finns klara indikationer på att godstrafik på sikt inte kan gå via Örebro Central utan att en kompletterande sträckning måste skapas. Under sådana förutsättningar kan möjligheten öppnas att detta godsstråk inte bara byggs för att runda centrala Örebro, utan kan fortsätta söderut längs med E20 och ansluta till Västra stambanan väster om Hallsberg, vid samma punkt där det nya läget för Godsstråket genom Bergslagen kommer ansluta. En sådan dragnings skulle bli ett komplement till befintlig bana och öka kapaciteten mellan Örebro och Hallsberg, likväl som genom



Figuren visar etapperna för utbyggnaden av dubbelspår Hallsberg Degerön. Endast sträcka 1 genom Hallsberg samt norra delen av sträcka 2 Hallsberg-Stenkumla ligger i Hallsbergs kommun.

Hallsbergs tätort. Det är kommunens avsikt att hålla möjligheten öppen för en sådan ny godsstråkssträckning. I skrivande stund pågår en kompletterande utredning för att klargöra om en sådan sträckning söderut från Örebro är möjlig.

### 10.1.2 Personbangård och stationsområde

Hallsbergs personbangård är ett riksintresse. Personbangården är viktig för resandebete vid både internationell/nationell och regional/lokal trafik. Stationsområdet och

personbangården är ombyggd till att passa in i de trafikeringskoncept med allt längre persontåg som i stor utsträckning ersatt de gamla lokdragna kortare tågen från förr. Rulltrappor och planfria anslutningar utformade för rörelsehämmade personer är standard kombinerade med kommunala gång-cykelvägar på bro över bangårdsområdet. Under det senaste året har SJ:s resekontor som tidigare funnits på Hallsbergs station stängts och resenärerna från Hallsbergs station får lita till biljettautomater eller biljettbeställning per internet.

I anslutning till personbangården finns det en pendelparkering och bra möjligheter för cykelparkering, vilket underlättar pendling med tåg. Såväl bangård som stationsområde ska ha utrymme att utvecklas. Behov av utökad pendarparkering finns.

Ett genomgående spår kommer att byggas genom personbangården för att möjliggöra för godstrafik att passera genom stationsområdet och minska störningar mellan gods- och persontrafik. Ett viktigt projekt för utveckling av Hallsbergs tätort är en framtida vägviadukt över järnvägsspåren och personbangården vid Brunnskullen i östra delen av tätorten. Hallsbergs tätort har endast en planskild korsning med god kapacitet, vilket delar tätorten med

barriäreffekter i såväl nordsydlig som östvästlig riktning.

### 10.1.3 Rangerbangård

Hallsbergs gods- och rangerbangård har stor strategisk nationell betydelse som Nordens största växlings- och tågbildningspunkt för godstransporter och är ett rikssintresse. Här passerar och växlas merparten av alla järnvägstransporter in eller ut ur landet och fördelas ut till Sveriges olika delar via det svenska stambanenätet. Rangerbangården kan hantera mer än 500 000 vagnar per år och räknas som norra Europas största. Ett stort antal rikstäckande företag i inom logistikbranschen, distribution och storlagerhantering har valt att lokalisera sig i bangårdens närhet eller i omgivande kommuner till Hallsberg, främst i Örebro kommun.

Rangerbangården med tillhörande funktioner och anslutningar ska ha utrymme att utvecklas över lång tid.

### 10.1.3 Hallsbergsterminalen med logistik och verkstadssentrum

Hallsbergsterminalen är en av Sveriges största och viktigaste kombiterminaler. På terminalområdet finns tre



foto: Bosse Björk

fullängdsspår samt en terminalbyggnad. Terminalen är sedan ett par år i privat ägo efter att tidigare varit i delat ägande mellan Hallsbergs kommun och Transportföretaget Green Cargo. Terminalen har nyligen byggts om för att kunna trafikerats med elektiska lok, från att tidigare endast kunnat trafikerats med dieseldrivna enheter.

I anslutning till terminalen finns idag ett ”logistikcentrum” respektive ”verkstadscentrum”. Området är under ständig utveckling. De senast detaljplanlagda ytorna slutar vid eller mycket nära gränsen mot Kumla kommun. Hallsbergs och Kumla kommuner samt Region Örebro läns behöver fortsatt driva nära samarbete för att tillsammans kunna bemöta etableringsfrågorna inom logistikområdet i såväl kommunerna som hela regionen på bästa sätt.

Placeringen av postsorteringsterminalen intill Västra stambanan i Hallsberg är ett exempel på ortens logistiska fördelar. Anläggningen gör det möjligt att transportera en stor del av postvolymerna med tåg istället för flyg- och vägtransport vilket är en stor fördel ur miljösynpunkt. Tillsammans med ytterligare en terminal i Rosersberg norr om Stockholm utgör terminalen i Hallsberg de viktigaste sorterings- och distributionsenheterna i Post Nord's distributionssystem för brev i hela landet.

Hallsbergsterminalen med tillhörande funktioner och anslutningar ska ha utrymme att utvecklas över lång tid.

#### 10.1.4 Torrhamn och tullservice

En torrhamn är en intermodal terminal belägen i inlandet som är sammanknuten med fast järnvägsförbindelse med en hamn för internationell/global sjöfart. Förutom direkt transport av färdiglastat containergodis kan även andra tjänster som lagring av gods och containers, reparationer och tjänster erbjudas. Hallsbergs torrhamn har sedan etableringen 2006 utvecklats till en av Sveriges viktigaste partners till Göteborgs hamn och dess Rail-portnätverk i hela landet.

ITS logistikpartner är ett globalt certifierat företag som kan hantera alla förekommande tullfrågor för export/import av varor till företag och kunder i Sverige. I kombination med Torrhamnen där varor kan lastas i container för transport ”dörr till dörr” är denna service ett viktigt inslag i de transportfunktioner som finns i Hallsberg. Samtliga steg i den import-/exportkedjan kan hanteras. Företagets placering i Hallsberg som logistiskt centrum för järnvägstransporter inom och utom landet är noggrant utvald.

#### 10.1.5 Ledningscentral för järnväg

I Hallsberg finns en av åtta ledningscentraler för det nationella stambanenätet och all järnvägstrafik i landet. Ansvaret för trafikledningen är idag regionindelad och centralen i Hallsberg svarar för att genomföra detta uppdrag inom Hallsbergs bandistrikt. Förslag har framförts via Trafikverket att ändra såväl regionindelning som antal ledningscentraler. Trafikledningsverksamheten är den kvalitetssäkring och säkerhetsbevakning som utgör grunden för att alla järnvägstransporter kan genomföras med hög effektivitet, redundans och framkomlighet under dygnets alla timmar året om. Framtiden för ledningscentralen i Hallsberg bedöms vara en viktig strategisk fråga för Hallsberg och Örebroregionen som nationell knutpunkt och bas för kompetens inom den svenska järnvägstrafiken. Hallsberg är även en av 6 kommuner i landet där nya lokförare utbildas.

#### 10.1.6 Nationell underhållsdepå för tågfordon m m

Sedan ett antal år har kommunen detaljplanerat mark för utbyggnad av anläggningar för underhåll och reparation av fordon vagnar och ”rullande materiel” i det svenska transportsystemet på järnväg. Marknadsutvecklingen inom i branschen har gjort att projektet nu är i ett vänteläge. Förberedelser för att starta genomförandeprocesserna är långt framskridna. Markområdet för etableringen och detaljplan för området har vunnit laga kraft.

### 10.2 Vägar

Hallsbergs kommun genomkorsas av flera större nationella vägar samt en europaväg vilket gör att kommunen har goda kommunikationer i de flesta väderstreck. Standarden på vägarna mot söder och öster, främst Rv 50 och 51 är dock låg för att vara riksvägar. Även om E20 mellan Stockholm och Göteborg har motorvägsstandard genom kommunen så är standarden mycket varierande mot Göteborgshället.

Medan de närliggande kommunerna Örebro, Laxå, Askersund och Finnsång nås via de nationella vägarna är det länsvägar av varierande standard som förbinder Hallsberg med grannkommunerna Kumla och Lekeberg.

E20 ingår, förutom att det är ett riksintresse (se kap 12) i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T, d v s en väg av särskild internationell betydelse.



Ansvar för vägar är spritt på flera huvudmän. För större vägar, till exempel E20, riksvägarna 50, 51 och 52 är staten genom Trafikverket ansvarig och fattar beslut om vad som ska göras eller inte. För regionala vägar, t ex väg 629, fördelas resurser av Region Örebro län men Trafikverket är ansvarig för drift och underhåll. För gator i Hallsberg och övriga större tätorter är kommunen huvudman och ansvarig för drift, underhåll och ombyggnader. De flesta vägarna på landsbygden, men även i mindre orter, har olika samfälligheter (bestående av fastighetsägare som har nytta av och använder vägen) som huvudmän vilka då ansvarar för drift och underhåll. Många samfälliga vägar eller motsvarande har dock statliga eller kommunala driftbidrag.

För statliga vägar gäller av trafiksäkerhetsskäl ett generellt byggnadsfritt avstånd om 12 meter från vägkant. För vissa vägar har länsstyrelsen fattat beslut om utökat byggnadsfritt avstånd, upp till 50 meter för E20. Inom planlagt område kan den byggnadsfria zonen tillåtas vara mindre om det befinner sig acceptabelt utifrån platsens specifika förutsättningar och föreslagna funktion. I komplicerade fall kan en riskanalys behöva göras.

### 10.2.1 Europaväg 20

E20 mellan Stockholm och Göteborg är ett riksintresse för kommunikation (se kap 12) och i de delar som berör Hallsbergs kommun, från strax väster Brändåsen till väster om Vretstorp, är utbyggd till full motorvägsstandard. Inga förändringar av läge eller andra utbyggnader kan förväntas inom överskådlig tid. Motorvägen passerar på gott avstånd från kommunens tätorter varför påverkan på bebyggelsemiljöer och utveckling av dessa bedöms ringa.

### 10.2.2 Riksväg 50, 51 och 52

Riksvägarna 50, 51 och 52 är ett riksintresse för kommunikation (se kap 12).

#### *Riksväg 50*

RV 50 binder samman Europavägarna E4 och E20 från Mjölby till Brändåsen. Den utgör en pulsåder i norrsydlig riktning och benämns i dagligt tal som Bergslagsdiagonalen genom att den vidare norrut förbinder Örebroregionen med Falun-Borlänge i Dalarna och vidare norrut i landet. Den del som berör Hallsbergs kommun är mötessäkrad som 1+1 eller 1+2-väg. Någon ytterli-

gare standardhöjning på denna sträcka är inte att vänta i närtid. Däremot kommer sträckan söderut genom bland annat Askerunds kommun att färdigställas som mötesfri landsväg med hastighetsstandard 100 km/h. Det finns i princip ingen bebyggelse eller andra funktioner i närheten av vägsträckningen som påverkas eller påverkar vägens funktion.

### **Riksväg 51**

Rv 51 går mellan Norrköping i Östergötland och E20 vid Mariebergs handelsområde i Örebro kommun.

Från Marieberg och ett stycke söderut har vägen byggts ut till mötesfri landsväg och ytterligare utbyggnader ska genomföras till samma standard under de kommande åren. Den sträcka som ligger inom Hallsbergs kommun har förhållandevis låg standard med långa 70-sträckor och många 50-sträckor genom tätorter.

Vid ombyggnad kommer sträckan Kvarntorpskorsset-Svennevad att ges en helt ny sträckning väster om nuvarande väg, bland annat utanför Pålshoda.

Sträckan Svennevad-Finspång kommer under 2016 att utredas för framtida utbyggnad till målstandard för 80 km/h. Oklart idag om framtida sträckning kommer ske genom Svennevad och Hjortkvarn eller utanför. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för sträckan Svennevad-Finspång är planerad att genomföras med start 2016.

Ombyggnad av Rv 51 ingår för närvarande inte i den nationella planen. Utbyggnader finansieras genom prioriteringar i Länsstrafikplanen (Ltp) inom Region Örebro län.

Nuvarande vägsträckning berör Sköllersta, Pålshoda, Svennevad och Hjortkvarn och påverkar hur t ex bostadsbebyggelse kan förläggas på dessa orter.

Hallsbergs kommun verkar för att ombyggnaden genomförs så snart som möjligt och håller föreslagen korridor väster om Pålshoda fri från andra intressen.

### **Riksväg 52**

Rv 52 sträcker sig mellan Nyköping vid E4 i öster och E20 strax nordväst om Kumla. Den relativt korta del som berör Hallsbergs kommun håller förhållandevis låg standard med 90-, 70- och 50-sträckor, ingen del är mötessäkrad.

Rv 52 går omedelbart söder om Sköllersta och påverkar i viss mån hur t ex bostadsbebyggelse kan förläggas eller

att skärning krävs.

För Rv 52 finns en önskan om att vägen skall byggas ut till mötesfri landsväg med hastighet 100 km/h på sträckan mellan Örsta och Sköllersta, den del av vägen inom Kumla kommun som är mest trafikerad. Region Örebro Län har för avsikt att ta fram en vägplan vilken beställs tidigast år 2017. Andra delar av Rv 52 som Sköllersta-Odensbacken och sträckan Örsta till anslutningen i väster till E20 finns med som utpekade brister i gällande NTP/LTP (Nationell transportplan respektive Länsstrafikplan) och kommer att utredas för framtida utbyggnad.

Hallsbergs kommun verkar för att ombyggnaden av Rv 52 genomförs så snart som möjligt men att Rv 51 är prioriterad.

## **10.2.3 Länsvägar**

Här redovisas några av de viktigaste länsvägarna i Hallsbergs kommun:

Väg 529 Hallsberg-Kumla, via Byrsta och Rv 52.

Väg 641 Hallsberg-Kumla, via Sannahed och Rv 52.

Väg 529 Hallsberg-Rv 50 (söder om järnvägen och via Rv 50 anslutning till E20 vid Brändåsen) och vidare till Östansjö och Vretstorp, båda med anslutning till E20.

Väg 627 Hallsberg-Rv 50 (söder om järnvägen, gamla Rv 50) med anslutning längre söderut, närmre Åsbro.

Väg 629 Hallsberg-Rv 50 (norr om järnvägen) med möjlig anslutning till E20 vid Brändåsen. Denna vägsträcka utgör bl a tillfart till rangerbangården och Hallsbergsterminalen och är därför ett riksintresse för kommunikation.

Väg 633 Hallsberg-Rv 51 vid Pålshoda, via Hallsbergs kyrka.

Väg 517 genom Vretstorp (mot Askersund)

Standarden på dessa vägar är varierande men bedöms generellt fylla de krav på funktion som kan ställas. Undantaget att plankorsningen på länsväg 517 genom Vretstorp bör ersättas av en planskildkorsning öster om tätorten.

Vägarna ingår i det regionala vägnätet som handhas av Region Örebro län.

## **10.2.4 Gatunät i tätorter**

Gatunät där kommunen är ansvarig som huvudman finns i Hallsberg, Sköllersta, Pålshoda, Östansjö, Vretstorp och Hjortkvarn, Svennevad och Björnhamaren.

I Pålshoda planeras att ta bort två plankorsningar över järnvägen i det lokala gatunätet när riksväg 51 byggs

om och ges en ny sträckning. Det kommer påverka det lokaltrafikflödet i Pålsboda.

På länsväg 517 genom Vretstorp finns en plankorsning över järnvägen med bommar mitt i samhället, vilken bör ersättas av en planskild korsning strax öster om tätorten.

Väginfrastrukturen i Hallsbergs tätort är idag mycket sårbar eftersom det bara finns en funktionell planskild passage - Samzeliiviadukten. Brons fundament står dock utsatt till och kan vid en tågurspårning skadas så att bron blir obrukbar. I öster finns en plankorsning över järnvägen vid Brunskullen/Högtorpsgatan där bommarna är nedfällda större delen av dagen. I väster finns en fyrdubbel viadukt under rangerbangården som dock håller mycket låg standard och aldrig kommer vara ett alternativ för daglig trafik. Närmaste alternativa passage av järnvägsområdet är på riksväg 50 väster om Hallsberg. Det är därför av stor vikt att Samzeliibrons funktion säk-

ras samt att en alternativ planskild passage skapas.

Brunnskulleviadukten och Brunnskulleleden i östra delen av Hallsbergs tätort är ett väg-/järnvägsprojekt av mycket stor betydelse för centralortens utveckling och för tillgängligheten för lastbilstransporter till Hallsbergs godsbangård, Hallsbergteminalen och Post Nords brevsorteringsterminal. Trafik i riktning österut tar idag stora omvägar för att komma ut på vägnätet i riktning Katrineholm och Norrköping/Linköping.

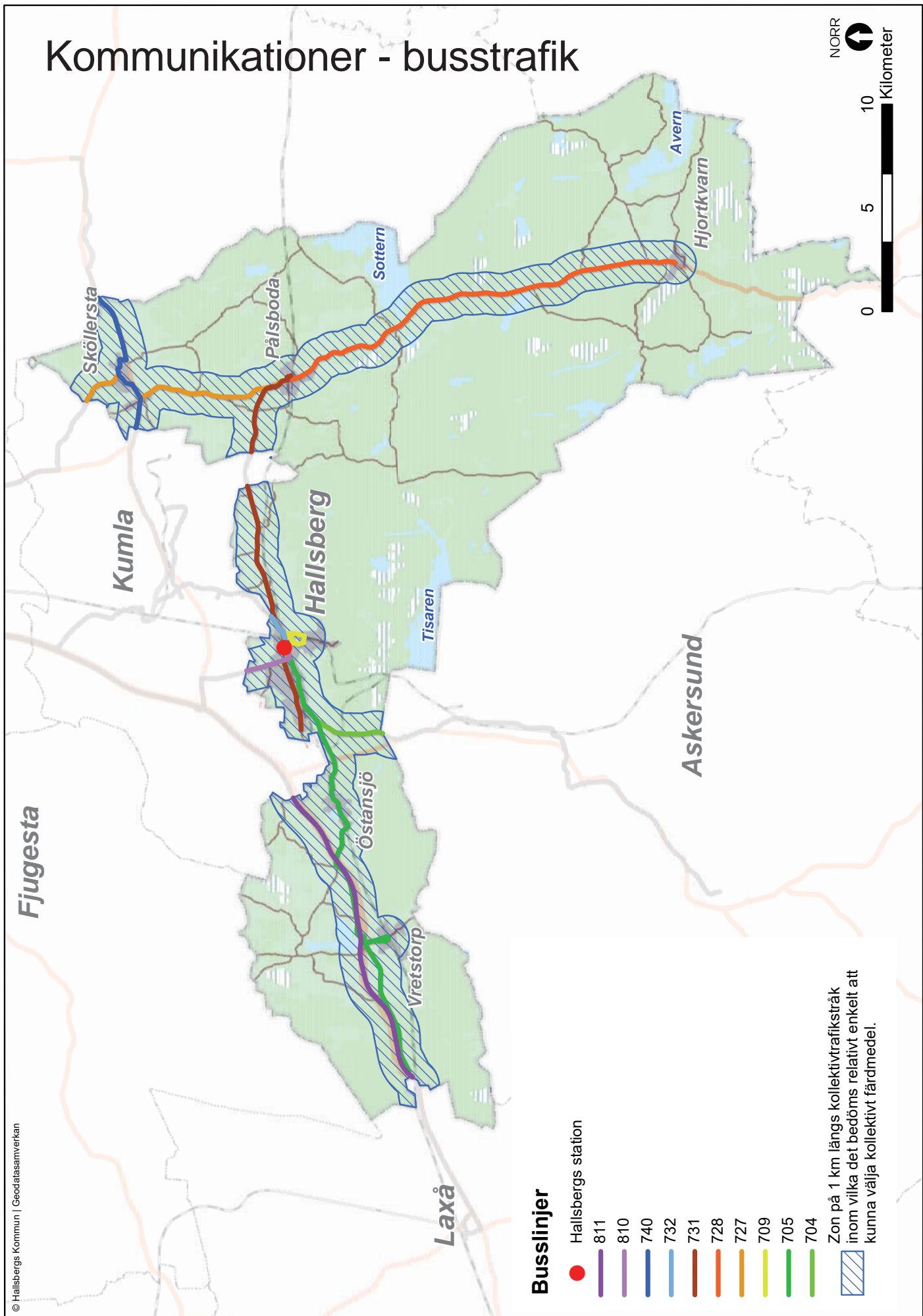
En ÅVS har genomförts tillsammans med Trafikverket för att klargöra behovet av en ny planskild passage av järnvägsområdet, inklusive Brunnskulleleden som skulle förbinda östra Hallsberg med Samzeliigatan utan att köra via Hallsbergs centrum. Flera alternativa lägen för passagen av järnvägen är fortfarande uppe för diskussion och kan prövas.



foto: Bosse Björk



# Kommunikationer - busstrafik



Kommunens ambition är att de kommande åren se över genomfarter och ett antal gator i huvudnätet för att skapa säkrare korsningspunkter för oskyddade trafikanter.

Ett löpande arbete pågår med att se över hastighetsbegränsning enligt konceptet ”Rätt fart i staden”.

### 10.2.5 Övriga vägar

De flesta vägar på landsbygden är enskilda och ägs, underhålls och sköts av samfällighetsföreningar. Kommunen har inget ansvar för enskilda vägar även om de i vissa fall kan uppbära kommunala och statliga bidrag för skötsel och underhåll. Staten genom Trafikverket beslutar om bidragen.

För enskilda vägar som inte uppbär kommunala eller statliga bidrag avgör ägarna om vägarna ska vara tillgängliga för allmän körtrafik eller inte. Bommar för att begränsa trafiken är därför inte ovanligt på dessa mindre vägar.

### 10.2.6 Transportvägar för farligt gods

E20, riksvägarna 50, 51 och 52 samt länsvägarna 517, 529 och 629 är primära transportväg för farligt gods.

Övriga länsvägar är sekundära transportvägar.

Det är viktigt att beakta transporter av farligt gods när ny bebyggelse planeras intill transportanläggningar, när ny transportinfrastruktur planeras och när markens användning ska ändras på annat sätt. I kap 4 redogörs närmare för hur kommunen ska förhålla sig till detta i samband med den fysiska planeringen. Se även under 10.2 för byggnadsfritt avstånd längs statliga vägar.

Det finns ett förbud mot farliga transporter genom Hallsberg och inom ett område som begränsas av RV 50, E20 och Rv 51. Förbud gäller dock inte transporter för lastning eller lossning inom förbudsområdet eller för transporter till och från terminal eller liknande.

### 10.2.7 Förnyelsebar energi

Andelen fordon som kör på förnyelsebara drivmedel/energislag är än så länge begränsad men förväntas öka ordentligt i framtiden.

Biogas produceras i länet och används av bland annat stadstrafiken i Örebro. Det finns ännu ingen tapstation för biogas i Hallsbergs kommun, den närmaste finns i Kumla.

Antalet elbilar ökar och här har kommunen nyligen byggt två laddstolpar. Flera bör tillkomma.

Bränslecells-bilar som använder vätgas är än så länge ovanliga i Sverige men har börjat serieproduceras av flera större bilfabrikanter.

Idag saknas sammanhållna tankstationsnät i Sverige för dessa energislag. Pågående nationella utredningsinsatser är ännu så länge ganska splittrade.

Kommunen bör verka för att infrastruktur skapas för fordon som körs på förnyelsebara drivmedel/energislag.

## 10.3 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägsnätet (gc-nätet) är relativt väl utbyggt i kommunen. I Hallsbergs tätort finns stråk anpassade för gång- och cykeltrafik, exempelvis utmed stråk både norr och söder om järnvägen. I och mellan centralortens bostadsområden finns gång och cykelvägar utbyggda för att öka såväl tillgänglighet som säkerhet för oskyddade trafikanter.

Järnvägen är betydande barriär även för gång-/cykeltrafiken, särskilt väster om Samzeliibron där rangerbangården är mycket bred.

Även övriga tätorter har gc-nät som förbinder bostadsområden och lokala målpunkter, även om delar av tätorterna fortfarande har blandad trafik.

Regional cykelstrategi är ett koncept som bygger på att Region Örebro län tillsammans med länets kommuner pekar ut cykelstråk som ingår i regionala cykelnät. Vissa sträckor i regionala cykelvägnät har byggts och är i bruk, exempelvis Hallsberg-Sannahed och mot Byrsta längs Lv 529 förbi Tegelbruket. I den nya cykelplanen har cykel-förbindelse mellan Hallsberg och Östansjö pekats ut och en förenklad ÅVS är gjord av Trafikverket och Region Örebro län. Cykelförbindelse från Sannahed till Hemvägen i Kumla (fortsättningen av cykelväg Hallsberg-Sannahed) pekats ut och en förenklad ÅVS har gjorts. Mellan övriga tätorter och byar saknas separata vägar för gång- och cykeltrafiken men det finns ambitioner att på sikt knyta ihop orterna med varandra genom utbyggnad av cykelväg.

I stora delar av Hallsbergs kommun finns en vana av bilburenhet, som gör att folk tar bilen även när de ska transportera sig kortare sträckor. Att försöka ändra denna vana är en utmaning som kommunen har framför sig. Framför allt i tätorterna bör ett mer regelbundet utnyttjande av cykeln uppmuntras, både av miljö- och hälsoskäl. Säkra cykelvägar bör finnas för barnens väg till skolorna.

Bilarnas hastighet bör begränsas på de gator och vägar som har en blandning av cykel- och biltrafik och där andelen cyklarande är stor.

I kommunens tätorter pågår omskyllning i linje med riktlinjerna ”Rätt fart i staden”. Det kommer att innebära lägre hastigheter i bostadsområden med hastigheterna 30 respektive 40 i stora delar av tätorterna vägsystem.

Kommunen bör verka för ett säkert och ändamålsenligt gång- och cykelvägsnät som genom effektiva dragningar binder samman bostadsområden med skolor, handel och service samt större hållplatser i linjebussnätet.

## 10.4 Kollektivtrafik

Såväl busstrafik som spårburen kollektivtrafik finns att tillgå inom kommunen. Förbindelserna med tåg, inter-regionalt och regionalt, är synnerligen goda från centralorten. Som exempel kan nämnas att tågförbindelser till Stockholm finns med en turtäthet om ca 2-3 tåg per timme på vardagar från tidig morgon till sen kväll med ytterligare fler förbindelser under högtrafik och sammantaget drygt 30 avgångar per dygn.

I riktning mot Göteborg är turtätheten något lägre med två tåg per timme och ca 15 avgångar totalt per vardagsdygn från Hallsbergs station. Turtätheten på helger är lägre men är fortfarande mycket goda i båda riktningarna. Interregional tågtrafik finns även i nordsydlig riktning med relationer som Motala-Mjölby och Borlänge-Gävle samt västerut i riktning Värmland/Karlstad och Oslo. I båda riktningarna minskar turtätheten och antal tåg till i bästa fall timmestrafik och ca 10-15 avgångar per dag. Dessa linjer förbindelser spelar dock stor roll i regionalt resande med tåg då de kopplar samman orter som också har sämre vägförbindelser med begränsad hastighet vilket gör tåget extra viktigt som snabbt transportmedel. På sträckor mellan orter i godsstråket genom Bergslagen som Ljusnarsberg, Lindesberg m fl till exempelvis Örebro, Kumla och Hallsberg är tåget det snabbaste förmedlet och slår bilresa samma sträcka med god marginal.

De regionala tågförbindelserna inom länet i riktning Kumla-Örebro är mycket goda med ca 65-70 avgångar vardagsdygn vilket i praktiken innebär kvartstrafik under dagtid. På motsvarande sätt finns goda tågförbindelser med Laxå tätort dock inte med samma täthet i turer som till Örebro. Här saknas idag tågstopp i de mindre orterna Östansjö och Vretstorp, något som kan komma att ändras i framtiden med nya regionaltågslösningar inom länet och ersätta busstrafiken längs Västra stambanans sträckning.

Kollektivtrafiken i övrigt består av bussförbindelser mellan kommunens tätorter till Hallsbergs station och Sydnärkes gymnasieskola, Alléskolan.

Följande busslinjer och turtäthet gäller vintern/vår 2016:

- Linje 704 Kumla-Hallsberg-Askersund med 28 turer mellan kl 06.00-03.00 vilket i princip motsvarar halvtimmestrafik på vardagar. Trafik på helg glesas ut till 1 buss per 2 timmar = 8 turer per dag.

- Linje 705 Hallsberg-Östansjö-Vretstorp-Laxå med 22 turer, dvs något lägre turtäthet än halvtimmestrafik på vardagar. Helgtrafiken begränsas till 2-3 turer per dag.
  - Linje 709 Hallsberg-Kumla-Örebro kan betecknas service- och sjukreselinje går 4 turer per dag, har särskilda hållplatser vid servicehus och vårdcentraler och har USÖ som målpunkt i Örebro.
  - Linje 727 Örebro-Sköllersta-Pålsboda har 28 turer på vardagar, i princip motsvarar halvtimmestrafik samt 11 turer lördagar och 8 turer söndagar 8 turer. Denna linje har ingen koppling till centralorten Hallsberg.
  - Linje 728 Pålsboda-Hjortkvarn har 10 turer på vardagar och 2-3 turer på helgdagar. Linjen har ingen koppling till centralorten Hallsberg.
  - Linje 731 Hallsberg-Pålsboda har 21 turer vardagar. Inga turer på helgerna.
  - Linje 732 Hallsberg-Hällabrottet är en särskild linje för arbetspendling från Hällabrottet till Hallsberg med en morgontur till Hallsbergs resecentrum via Kumlas södra bostadsområden och Sannahed med samma väg tillbaka efter normal arbetstid ca 16.30.
  - Linje 740 Kumla-Sköllersta-Odensbacken har 12 turer på vardagar. Inga turer på helgerna. Linjen har ingen koppling till centralorten Hallsberg.
  - Linje 810 och 811 är två "nattbuss- eller nöjesreselinjer" som går från Örebro resecentrum till Hallsbergs resecentrum respektive Laxå station. Vardagar med två turer och lördag/söndag 1-3 turer. Dessa linjer körs med taxi till en kostnad enkel resa av 100 kr per person.
  - Det finns en servicelinje (linje 10) som bara trafikerar Hallsbergs tätort.
- Under hösten 2015 har omläggning av busstrafiken gjorts i hela södra länsdelen i linje med den s k MER-KOLL-modellen där linjetrafiken förts samman med skolskjuttrafiken. Avsikten är att effektivisera och minska kostnader i befintlig trafik för att kunna öka turtäthet och antalet resande i bussarna. Erfarenheterna från norra länsdelen är mycket goda och motsvarande omläggning planeras för övriga delar i länet.

Mindre än 400 m till en hållplats är ett avstånd som räknas som god standard.

Många dagpendlar både in och ut ur kommunen till sitt arbete. Andelen resenärer som reser kollektivt är 12%, vilket är nära den nivå som gäller för hela länet.

Avseende kollektivtrafik finns även en jämställdhetsaspekt då kvinnor i större utsträckning åker kollektivt.

Även ur ett barnperspektiv är goda kollektivtrafikförbindelser viktiga.

Kompletteringstrafik är en kommunal service som erbjuds de kommuninvånare som saknar kollektivtrafik eller har långt till närmsta busshållplats. Kompletterings- trafik är tillgänglig för alla som har minst en kilometer till närmaste busshållplats och ger dem möjlighet att åka taxi till samma pris som länsbuss. Resan får inte vara arbetsresa och måste beställas senast dagen före resdagen av planeringsskäl.

## 10.5 Flygtrafik

Örebro Flygplats är en av landets största regionala frakt- flygplatser och belägen ca 30 km från Hallsberg, i Örebro kommun. Flygplatsen ägs gemensamt i ett bolag av Region Örebro län, Örebro, Karlskoga och Kumla kommuner. Flygplatsen nås mycket enkelt från Hallsberg via europavägarna E20 och E18.

Flygplatsen har mycket stor betydelse för varutransporter för näringslivet i regionen. Flygplatsen har också utmärkt sig genom att vara den flygplats i Sverige varifrån de flesta flygtransporter för räddnings- och undsättningstransporter vid internationella räddningsinsatser utgått. Ett samband med försvarets nationella storlager i Arboga är en av anledningarna till flygplatsens centrala läge i dessa sammanhang

Chartertrafiken är relativt omfattande och under utveckling. Hösten 2015 öppnade åter en reguljära linje för passagerartrafik (2 avgångar per dag) till Köpenhamn vilket är prioriterat och viktigt för näringslivet i hela regionen.

Örebro Flygplats vill bygga ut start- och landningsbanan från 2 600 meter till 3 300 meter, samtidigt vill man bredda banan för att kunna ta emot fler tyngre flygplan. Förlängningen bedöms inte innebära någon förändring avseende påverkan inom Hallsbergs kommun

Flygplatsens så kallade influensområde påverkar (undantaget hinderfrihet) inte Hallsbergs kommun. Influensområdet omfattar hänsyn till flygbuller, elektromagnetiska fält, objekt som kan störa flygplatsens navigations- och kommunikationsutrustning samt hinderfrihet för flygtrafiken inom en 60 km radie från flygplatsen, [s k MSA-ytor](#).

Flygplatsen (som alltså inte ligger i Hallsbergs kommun) är ett riksintresse för kommunikation.

## 10.6 Transportsnål planering

Hallsberg har goda förutsättningar att bygga vidare på en redan exceptionellt bra infrastruktur för kollektivtrafik. Även kommunens, främst huvudortens läge ger utmärkta förutsättningar för en transportsnål infrastruktur. Den absoluta huvuddelen av all utveckling, såväl vad gäller bostäder som näringsliv kommer ske i Hallsberg. Detta sker naturligt och kräver ingen uttalad styrning. Av resterande utveckling kommer den absoluta huvuddelen att ske i de fem större tätorterna som samtliga har tillgång till kollektivtrafik med buss idag. För tre av orterna har kommunen tagit ställning och verkar för framtida tågstopp, när förutsättningarna på stambanenätet så tillåter. Resterande utveckling avseende bostäder och näringsliv är försumbar i det globala sammanhang som är kopplat till framförallt klimatfrågan. För att det ska vara tydligt var oberoende av bil är enklast att uppnå redovisas kollektivtrafikstråken i kartmaterialet. Kommunen arbetar för en hållbar utveckling parallellt med ambitionen att behålla och utveckla en levande landsbygd.

### *Kommunens ställningstaganden/ kommentarer*

*Hallsbergs roll som knutpunkt för järnvägstrafik i Sverige ska behållas och utvecklas för både nationella och regionala nyttor. Detta gäller inte minst godstrafiken på järnväg där både Hallsberg och länet är en av landets viktigaste logistikcentra.*

*Kommunen är positiv till och ska aktivt medverka till att ett tredje spår på sträckan Hallsberg-Laxå kan tillkomma likvärdigt som ett tredje spår norrut mellan Hallsberg och Örebro.*

*Pendlarparkeringskapaciteten bör utökas i anslutning till Hallsbergs station.*

*I regionen pågår ett underlagsarbete för att i framtiden kunna dra en ny järnväg, den så kallade Nobelbanan, genom länet. Denna nya sträckning torde inte komma att lokaliseras inom Hallsbergs kommun men kommunen är positiv till att en sådan snabb*

tågförbindelse mellan Stockholm och Oslo kan skapas. En ny järnvägssträckning kompletterar och stärker kapaciteten i de befintliga järnvägssträckningar som går genom Hallsbergs kommun och tätort.

Som en konsekvens av en ny tågförbindelse mellan Stockholm och Oslo kan godstrafiken komma att förläggas utanför Örebro. Hallsbergs kommun ser positivt på och kommer verka för att sådana godsstråk kan dras vidare längs E20 (genom Kumla kommun) och ansluta väster om Hallsbergs tätort och ledas in på rangerbangården i Hallsberg från väster och därmed ta bort stor del av godstrafiken genom Hallsbergs station och centrala delar av tätorten.

Kommunen ska verka för att möjliggöra resande med tåg från fler av kommunens tätorter.

Kommunen ska verka för att riksvägarna 50, 51 och 52 får höjd standard, även utanför kommunens yta, och därmed kan stärka kommunens och regionens kommunikationer mot norr, söder och öster.

Kommunen ska verka för att Brunnskulleleden och en ny planskild passage över järnvägen byggs.

Kommunen bör verka för att infrastruktur skapas för fordon som körs på förnyelsbara drivmedel/energislag.

Kommunen bör verka för ett säkert och ändamålsenligt gång- och cykelvägsnät som genom effektiva dragningar binder samman bostadsområden med skolor, handel och service samt större hållplatser i buslinjenätet.

Vid utbyggnad av gång-/cykelvägsnät bör kommunen prioritera gång-/cykelvägar längs trafikerade gator och vägar och som samtidigt fungerar som skolvägar.

Vid planläggning av trafikfunktioner bör alltid frågor kring rörligheten för personer med funktionshinder och barnens perspektiv beaktas. Kommunen bör verka för ett jämställt resande och

ta hänsyn till både kvinnor och mäns resemonster och hur detta kan behöva förändras.

Kommunen bör främja en fysisk planering som uppmuntrar ett minskat bilanvändande, dels vid transporter där avstånden är korta men även ökat nyttjande av kollektivtrafik, t ex för arbetsresor.

Kommunen ser Örebro Flygplats som mycket viktig för Hallsberg och regionen varför flygplatsen bör ges de resurser och förutsättningar som krävs för att den ska kunna behållas och att flygtrafiken kan utvecklas.

### **Påtagliga eller andra noterbara konsekvenser**

Järnvägen genom Hallsberg påverkar på g a buller och vibrationer möjligheten att bygga bostäder i centrala Hallsberg eftersom centrum ligger direkt intill järnvägsområdet. I vissa lägen är det inte möjligt att bygga bostäder, i andra krävs åtgärder i form av skärmning, isolering eller styrande placering av balkonger och uteplatser.

Ställningstagandet att se positivt på ny bostadsbebyggelse och utveckling av verksamheter i hela Hallsbergs kommun innebär för en del begränsade områden ett fortsatt bilberoende. Bebyggelsestrycket är dock lågt i de delar där kollektivtrafik saknas varför eventuella nyexploateringar och konverteringar ger försumbar påverkan vad gäller klimat- och miljöfaktorer. Avseende verksamheter är de flesta sådana som lokaliseras perifert beroende av dessa lägen, jord- och skogsbruk samt besöksnäring kopplat till naturmiljöer. I andra vågskålen ger inriktningen förutsättningar för en fortsatt levande landsbygd. Kommunen gör nödvändiga prioriteringar, bl a med avseende på kommunal service, utifrån förutsättningarna i de enskilda fallen.

Flygtrafik har betydande miljöpåverkan som ska beaktas men vägas mot nytta och behov. Längre transporter av personer och gods till en flygplats längre bort ger ingen miljövinst och försämrar regional konkurrenskraft.