

12. Trafik



Sammanfattning

Vi bor lokalt och lever regionalt. Vi förflyttar oss allt mer, på grund av arbete, studier, för att handla och för att roa oss. Avstånd mäts mer i tid och mindre i mil. Samtidigt har vi en ökad medvetenhet om hur miljön påverkas av vilket trafikslag vi väljer. Åtgärder för en förbättrad infrastruktur har stor betydelse för att öka Karlskogas attraktivitet och öka trygghet, säkerhet och tillgänglighet. Åtgärder behöver göras på kort och på lång sikt och samtliga trafikslag berörs, vilket även inkluderar vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar belägna utanför kommunen. Samordning mellan olika trafikslag är viktigt.

E18 är den viktigaste vägförbindelsen för Karlskoga. På lång sikt ska planeringen stödja en utbyggnad av en ny E18-sträckning som passerar mellan Karlskoga och Degerfors via en bro över Möckeln. Bron kommer att bli kommunens nya landmärke. På kort sikt behöver fortsatta åtgärder göras för att bygga bort farliga korsningar på E18 genom Karlskoga och bygga samman ringledssystemet, främst Norrleden och Österleden.

Järnväg med persontrafik finns idag via Värmlandsbanan med tågstopp i Degerfors, vilket även fungerar som tågstopp för Karlskoga. På kort och medellång sikt bör åtgärder vidtas för att få en snabbare och effektivare järnvägstrafik på befintlig Värmlandsbana. Det kan innefatta åtgärder för att höja kapaciteten, t ex dubbelspår genom Degerfors. Persontrafik på en ny järnväg mellan Örebro och Kristinehamn är på sikt en mycket viktig satsning

*Karta som tillhör detta kapitel finns i kartbilagan.

för Karlskoga som bidrar till regionförstoringen och kommunen ska verka för att en sådan satsning kommer till stånd. Tills vidare betraktas reservatet för E18 över Möckeln som ett läge även för en ny järnväg men kommunen är öppna för alternativa sträckningar.

Befintliga industrispår i Karlskoga ska värnas för att kunna utvecklas och användas för godstrafik, men även för persontrafik, främst med koppling till besöksnäringen.

Ett bra utbud av kollektivtrafik på väg behöver finnas. Det är viktigt att samordna kollektivtrafiken i ett regionalt perspektiv. Kollektivtrafiken ska vara enkel att åka med och tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. För kortare sträckor är det viktigt att det finns väl utbyggda, säkra och tillgängliga gång- och cykelvägnät. En cykelväg runt Möckeln är en ambition.

Karlskoga flygplats roll som trafikflygplats har minskat och kan avvecklas avseende den funktionen. Fortsatt utveckling av Örebro flygplats behöver istället ske, såväl för gods som persontrafik på en nationell och internationell marknad.

Hamnar är viktiga för näringslivet i Karlskoga även om de ligger långt utanför kommunen.



April 2010 gick Vägverket och Banverket samman till en ny myndighet med namnet Trafikverket. I texten nedan används benämningen Vägverket respektive Banverket i samband med historiska företeelser medan benämningen Trafikverket används för pågående eller framtida aktiviteter.

12.1 Trafikinфраstruktur

Huvudstråken för vägtrafiken är E18 i öst/västlig riktning (Stockholm-Oslo) och länsväg 205 (Laxå-Hällefors) i nord/sydlig riktning. Även länsväg 243 (Nora-Gullspång) är av stor betydelse för transporter i nord/sydlig riktning. Angöringspunkter för persontrafik och gods på järnväg är Degerfors station och Strömtorp på Värmlandsbanan Laxå-Charlottenberg-(Kongsvinger-Oslo).

Utsläppen från transporter och dess klimatpåverkan kan förväntas ge avsevärt skärpta krav på minskning av skadliga utsläpp. Detta i sin tur innebär förändringar i såväl resmönster som vilka transport- och drivmedel som kommer att användas i framtiden. Resandet bedöms öka med 20-25 % fram till år 2030.

Regionförstoring bedöms vara ett viktigt medel för att utveckla arbetsmarknader på orter som Karlskoga. Det är därför nödvändigt att förbättra infrastruktur och trafikering så att en stor geografisk yta med intressanta orter kan nås inom den kritiska tidsram som pendlare är beredda att acceptera, max 45-60 minuter per enkelresa ”dörr till dörr”. Samordning mellan olika trafikslag bedöms som helt nödvändig för att uppnå smidiga och snabba resmöjligheter. Kommun- och länsgränser får inte vara ett hinder för detta.

Den principiellt viktigaste frågan för såväl Karlskoga kommun likväl som hela Örebro län är att hela länet skall ingå i en gemensam lokal arbetsmarknad år 2030. Förutsättningar för att detta ska kunna uppnås ligger i att kollektivtrafiken förbättras. Steg mot detta mål kan på kort och medellång sikt tas genom tätare och snabbare busstrafik på väg och förbättrad kapacitet och snabbare tågtrafik på Värmlandsbanan. Fullt ut bedöms dock inte målet kunna nås utan gen och snabb tågtrafik i stråket Karlstad-Örebro där nodstädernas arbets- bostads- och kompetensmarknader kan komma tillräckligt nära i restid för respektive kommuns befolkning och omvänt göra Karlskoga attraktivt för daglig inpendling.

Genom de ombyggnadsåtgärder på E18 och anslutande regionalt vägnät som avslutas under 2010 är vägstandard och trafikeringmöjligheter i östvästlig riktning i princip utbyggd till god hastighets- och säkerhetsstandard. Förbättringspotentialen är därmed fullt utnyttjad för bil- och busstrafik. De stora möjligheterna ur ett regionförstöringsperspektiv ligger därför i att utveckla spårburen kollektivtrafik i syfte att minska restider och åstadkomma tät och tillgänglig kollektivtrafik i stråket Karlstad-Örebro.

- Förutsättningarna för en flexibel kapacitetsstark och tillräckligt snabb spårburen persontrafik, i kombination med framtida utveckling av gods på järnväg, ligger i fortsatt utveckling av Västra Stambanan/Värmlandsbanan och en ny järnväg som förbinder Värmland med Mälardalen i stråket Karlstad-Kristinehamn-Degerfors/Karlskoga-Örebro. Detta är inte ”antingen eller” utan i grunden en ”både och fråga”.
- En förstudie enligt lagen om byggande av järnväg är nödvändig för alla berörda kommuner såväl som för regionernas översiktliga planering. Förstudien ska utgå från att trafiken skall utformas för höghastighetståg d v s med en dimensionerande hastighet av minst 250 km/h enligt Trafikverkets riktlinjer.

Ett av alternativen till framtida transportsystem på järnväg mellan Kristinehamn-Örebro sammanfaller huvudsakligen med Möckelnleden, en planerad ny sträckning av E18 på en bro över Möckeln mellan Karlskoga och Degerfors. Karlskoga kommun är dock öppen för andra alternativ om kommande utredningsinsatser indikerar detta.

- Kommunen ska genom förbättring av infrastruktur, trafikering och transporter verka för regionförstoring.
- Kommunen ska verka för samordning mellan olika trafikslag och transportslags-övergripande lösningar.
- Kommunen ska verka för att "Möckelnleden" och andra alternativa trafikstråk för nationell och internationell järnvägs- och vägtrafik i öst-västlig riktning genom kommunen utreds.
- Kommunen ska verka för att Karlskoga tätort ansluts till interregional/regional spårbunden elektrifierad persontrafik. Till dess ska Karlskoga kommun samordna befintlig väg- och kollektivtrafik med järnväg med omgivande kommuner, främst med koppling till Degerfors station men även med koppling till Örebro.
- Kommunen bör verka för vidareutveckling av regional busstrafik (det s k "Tåg på gummihjul") för att bygga vidare på den regionala resemarknaden i stråket Karlstad-Örebro och öka kollektivtrafikens andel av den totala persontrafiken.

12.2 Vägtrafik

Europaväg 18 (E18) är den viktigaste vägen för Karlskoga kommun. Den vägstandard som uppnås på sträckan Karlstad-Örebro med motorväg kombinerat med mötesfri landsväg av lägre standard (s k 2+1-väg) bedöms vara den nivå som kan förväntas gälla under den närmaste 10-årsperioden. Målsättningen att på sikt bygga ut E18 till fyrfältig väg som inte belastas av flaskhalsar och säkerhetsbrister i form plankorsningar och genomfarer är mycket viktig för framtiden.

Länsväg 205, sträckan Karlskoga-Degerfors-Laxå-Askersund, bedöms som regionalt stråk bli en allt mer strategiskt viktig länk för transporter i sydvästlig riktning och öster om Vättern, t ex mot Norrköpings hamn och vidare till Baltikum. Anslutning till riksväg 50 som nationellt stråk Motala-Mjölby fram till E4 är en viktig transportled, framför allt för gods men även för persontrafik i denna riktning.

Det regionala vägnätet i form av regionala och lokala länsvägar är viktigt för att knyta samman länets orter med gods- och persontransporter och pendling. Åtgärder för att öka tillgänglighet, trygghet/säkerhet, minskade bullerstörningar, mm är viktiga, i synnerhet längs genomfartsleder.

De principiellt farligaste punkterna i trafiken är där biltrafik och oskyddade trafikanter korsar varandras färdriktning. Med stor andel tung trafik ökar risken ytterligare. Ambitionen på kort sikt bör vara att eliminera konfliktpunkter med stor risk. Planering och förstudier för mindre ombyggnadsprojekt är viktiga exempel på kommunala åtgärder och initiativ för att förkorta tid mellan idé/behov och genomförande. Exempel på sådana konfliktpunkter är de båda infarterna på E18, Ekebykorset i väster där E18 möter Skrantahöjdsvägen/Selma Lagerlöfs väg och första korsningen i öster där E18 möter Sommarvägen/Källmossvägen, båda ljusreglerade plankorsningar. Framkomlighet för genomfartstrafiken i konflikt med säkerhet för korsande trafik och oskyddade trafikanter. Lösningarna kan variera från planskildhet, cirkulationsplats, höger in/höger ut som tar bort möjligheter att korsa den större dimensionerande vägen, till att en korsning helt stängs.

- Kommunen ska verka för ett förbättrat nationellt och regionalt vägnät med bra och säkra anslutningar till det lokala vägnätet.
- Kommunen ska verka för och upprätthålla ett väl fungerande och väl underhållet kommunalt trafiknät inom kommunen.
- Konfliktpunkter mellan olika trafikslag ska byggas bort, främst med tanke på oskyddade trafikanter.
- En kommunal trafik- och transportplan upprättas/uppdateras som identifierar och prioriterar åtgärder för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet.
- Kommunen ska verka för ombyggnad av trafikljuskorsningar och andra farliga passager.

12.2.1 Genomfarter och större trafikleder

Karlskoga har betydligt större andel nationell och internationell genomfartstrafik genom tätorten än de flesta andra orter i landet. Skälet är att fungerande förbifarter saknas. Ringledsystemen i Karlskoga är inte fullt utbyggda och sammankopplade.

Finansiering och tidplan för utbyggnad av genomfartsvägar beslutas av andra aktörer än kommunen. Karlskoga har under senare år haft ett nära och framgångsrikt samarbete med Vägverket (Från 1 april 2010 Trafikverket). Detta samarbete bör fortsätta och utvecklas ytterligare. Tidpunkter för insatser för såväl planering som genomförande påverkas av hur aktiva och samarbetsbenägna berörda kommuner är.

Europaväg 18 (E18) ingår dels i den svenska delen av det transeuropeiska transportnätet (TEN), dels i det nationella stamvägnätet och det som kallas den ”Nordiska Triangeln” mellan de nordiska huvudstäderna Oslo-Stockholm-Köpenhamn. Den Nordiska Triangelns ”norra ben” har även förlängningar till Bergen vid Atlantkusten och Helsingfors-St Petersburg/Baltikum på andra sidan Östersjön. E18 är således en viktig väg av mycket hög dignitet för nationella och internationella transporter.

Vägverkets vägutredning från år 1996 visar på en ny E18-sträckning som passerar mellan Karlskoga och Degerfors via en bro över Möckeln. Korridoren är i vägutredningen ca 300 meter bred. Det bedöms i dagsläget inte finnas något långsiktigt alternativ till den sk ”Möckelnleden” som slutlig lösning på hur E18 ska passera förbi istället för igenom Karlskoga. Genomförande bedöms ligga efter 2020. Samordning med järnväg för höghastighetståg (över 250 km/h) ska tills vidare utgöra en långsiktig planeringsförutsättning.

Även väg 205 och 243 passerar genom Karlskoga. På motsvarande sätt, som för E18, bedöms inte några alternativ finnas till detta till dess Möckelnleden byggts ut och genomfartstrafiken kan flyttas till delar av ringledssystemet.

Ringledssystemet måste byggas ut och kopplas samman. Högst prioritet har Norrledens förlängning fram till Österleden. Denna åtgärd förväntas ta bort mycket trafik från stadsdelarna Rosendal och Bråten, samt underlätta transporter till och från Kraftvärmeverket. Österleden byggs ut så att genomfartstrafiken mot Nora inte längre passerar genom Bråten. Västerleden byggs färdigt med en ny sträckning från trafikplats Odlingen till Flygfältsvägen. Utrymme för planfri passage under E18 är redan klar och förberedd för utbyggnad. Utfarten mot norr på väg 205, sträckan Norrleden-Timsbron är smal och kurvig och bör ges en mer trafiksäker sträckning.

På kort sikt, under den närmaste 10-årsperioden, byggs samtliga ljusreglerade plankorsningar längs E18 i Karlskoga om till cirkulationsplatser eller andra lämpliga lösningar som tillgodoser såväl trafiksäkerheten som framkomligheten för genomfartstrafik och lokaltrafik.

Långt framskridna planer finns att bygga en Västerled i Degerfors, vilket eliminerar behovet att köra tung trafik genom centrala Degerfors. Om så sker innebär det att tung trafik kan förbjudas på väg 555 öster om Möckeln (Kosia) som går genom Karlskoga kommun. Vägen är smal och kurvig och längs den östra Möckelnstranden pågår och planeras utbyggnad av bostäder som höjer kraven på en säkrare och vänligare trafikmiljö.

Viktiga nya vägar samt planerade nya vägsträckningar



Närmast större vägar råder byggnadsförbud enligt Väglagen. Länsstyrelsen har 2008 utökat skyddsområdet till 50 meter från europavägar (E18) och 30 meter från de primära länsvägarna (väg 205, 237 och 243). Vägverket anser att dessa avstånd ska gälla inom såväl som utanför planlagt område vilket kommunen dock anser är orealistiskt. Kommunen ska genom detaljplan kunna pröva lämpliga lösningar. För Karlskoga kommun gäller detta främst inom Karlskoga tätort men det kan även vara aktuellt i anslutning till Villingsberg-Våtsjön och ett fåtal andra punkter.

Gällande riktvärden för buller ska vid nybyggnation och andra väsentliga förändringar följas om det inte är uppenbart orimligt.

- Kommunen ska bevaka och försvara korridoren (i enlighet med Vägverkets vägutredning 1996) inom vilken en ny E18-sträckning söder om Karlskoga via en bro över Möckeln på sikt kan anläggas.
- Kommunen ska i samverkan med Trafikverket verka för att transporter genom kommunen passerar på ett säkert och lättframkomligt sätt.
- Kommunen ska i samverkan med Trafikverket, aktivt driva ett systematiskt arbete med att bygga bort farliga korsningar på genomfarterna genom Karlskoga (E18, Degerforsvägen och Drottningvägen).
- Karlskogas ringledssystem binds samman genom följande insatser i prioriterad ordning:
 - › Bygga samman Norrleden med Österleden.
 - › Bygga ut Österleden norrut.
 - › Bygga klart Västerleden i planerad sträckning från trafikplats Odlingen till Flygfältsvägen.
 - › Bygga en mer trafiksäker sträckning av väg 205 från Norrleden till Timsbron.
- Uppgradering ska göras av Vägutredningen för E18 från 2001, gällande genomfarten genom Karlskoga.
- Kommunen ska verka för att förbjuda genomfart med tung trafik på väg 555, från Bruket i Degerfors till Valåsen i Karlskoga (när Västerleden i Degerfors) tagits i bruk.
- Kommunen ska verka för att intensifiera arbetet med förstudier, arbetsplaner (Trafikverket) och detaljplaner (kommunen) i syfte att lägga den administrativa grunden för ombyggnader av t ex farliga korsningar.
- Vid nybyggnation ska gällande bestämmelser för byggnadsförbud längs större vägar beaktas eller prövas i detaljplan.
- Vid nybyggnation eller väsentliga förändringar ska gränsvärden för trafikbuller beaktas.
- Kommunen bör i samråd med Trafikverket utveckla attraktiva informations- och rastplatser.

12.2.2 Gatunät i tätorten

Karlskoga som ort har ett arv med sig i stadsplaneringen som, med dagens trafiksäkerhetstänkande, innebär att bredden på många huvudgator måste krympas. De i många fall mycket breda gatorna uppmuntrar till höga hastigheter och därmed en lägre trafiksäkerhetsnivå. Detta innebär dock att det finns stora möjligheter till flexibla lösningar vid planering och byggande, eftersom utrymmet, t ex för en separat gång- och cykelväg, redan finns i gaturummet. Det metodiska arbetet med att försöka få bort tung trafik från gatunätet och flytta den till trafiklederna som är byggda och dimensionerade för att ta hand om denna trafik ska fortsätta. Avstånd till omgivande bebyggelse ska beaktas.

- Gator som ur trafiksäkerhetssynpunkt är olämpligt breda och inbjuder till höga hastigheter byggs om, bl a genom att anlägga gång- och cykelvägar inom befintligt gaturum.
- Gatunäten inventeras för att ta fram en hastighetsplan där gaturummets utformning

och standard harmonierar med hastighetsnivåer, för att uppnå ökad efterlevnad av hastighetsgränser och därmed högre trafiksäkerhet.

- Kommunen ska svara för ett gatunät av väl avvägd omfattning, däremot inte äga, underhålla och sköta tillfarter till enstaka/enskilda fastigheter.
- Kommunen ska inte ta över gator/vägar inom tätbebyggt område om de inte håller acceptabel standard.
- Kommunen ska färdigställa gatuprincipsutredningen vilken ska fungera som riktlinjer för vilka gator där kommunen ska vara huvudman och var enskilt ägande och drift ska gälla.

12.2.3 Vägtrafik på landsbygden

Karlskoga kommun har ansvar för ett fåtal vägar utanför tätorten varför möjligheten att påverka dessa är begränsad. Karlskoga kommun inte är huvudman för allmänna planlagda gator utanför tätorten vilket är reglerat i gällande detaljplaner. Kommunen har inte ekonomiska resurser att öka sitt engagemang avseende vägar och gator utanför tätorten.

- Planlagda allmänna gator utanför Karlskoga tätort ska inte ha kommunen som huvudman.
- Kommunen bör inte sköta gator och vägar utanför tätorterna.

12.2.4 Farliga transporter på landsväg

Andelen transporter med farligt gods på landsväg förväntas öka.

För två vägsträckor i kommunen föreligger dock förbud mot transporter med farligt gods; Länsväg 555 öster om Möckeln samt Norravägen, sträckan mellan E18 och Norrleden i Karlskoga.

Huvudstråk för transporter med farligt gods är och bör vara E18 i öst-västlig riktning, nord-sydlig riktning länsvägarna 205/243/237.

Idag saknas uppställningsplats för bilar med farligt gods i Karlskoga. Behovet av uppställningsplatser för farligt gods ska inte överdrivas eftersom risken för olyckor och konsekvenserna av dessa är betydligt större när transporten är i trafik än när den står uppställd. För att undvika uppställning på direkt olämpliga platser, t ex intill vattendrag, är det dock bra att kunna hänvisa till en eller två platser i Karlskoga tätort. Dessa får dock inte vara så avsides belägna att de är ointressanta eller där det inbjuder till inbrott vid uppställning.

Utöver farligt gods bör även tung trafik på sikt förbjudas på länsväg 555, som är smal, krokig och där utveckling för bostäder pågår. För att detta ska vara genomförbart gäller dock att Västerleden i Degerfors först byggs samt att förbudet endast gäller genomfartstrafik, inte transporter med utgångs- eller målpunkter utmed vägsträckan.

- Farliga transporter ska styras till utvalda och för ändamålet lämpliga trafikleder och gator.
- Huvudleder för transporter av farligt gods ska beaktas vid planering och byggande i anslutning till dessa.
- Uppställningsplats för transport av farligt gods bör anordnas i Karlskoga tätort.
- Genomfart med tung trafik bör förbjudas på länsväg 555 öster om Möckeln när Västerleden förbi Degerfors är utbyggd.

12.2.5 Gång-/cykelvägnät

Ett väl utbyggt gång- och cykelnät är såväl trafiksäkerhetsfrämjande som positivt för folkhälsan. Karlskoga tätort har generellt ett väl utbyggt gång-/cykelvägnät men det är inte sammanbundet överallt och det saknas planskildhet, t ex på flera platser längs E18. Det saknas idag separata gång-/cykelvägar längs båda sidor av Möckeln mellan Karlskoga och Degerfors. I Karlskogas centrala del saknas separat gång-/cykelväg längs Centrumleden, d v s mellan

stråken söder om E18 och längs Värmlandsvägen/Kungsvägen.

När det gäller utförandet på de gång- och cykelvägar som planeras idag, måste alternativa lösningar övervägas för att kostnadseffektivt kunna skynda på utbyggnaden. De viktigaste åtgärderna är att bygga ihop det befintliga nätet, främst för att elever på ett säkert sätt ska kunna cykla eller gå till skolan och för att stimulera arbetspendling till fots eller med cykel. Gång-/cykelvägnätet utformas för att motverka trenden att barn allt oftare blir skjutsade till skola och aktiviteter,

- Kartläggning ska göras av befintligt gång- och cykelvägnät för att identifiera de mest trafiksäkerhetshöjande och ekonomiskt fördelaktiga insatserna för att skapa ett stomnät för gång- och cykeltrafik. Barns rörelsemönster från bostad till skola, lekplats etc ska särskilt studeras för att utgöra underlag.
- Befintliga gång- och cykelvägsstråk bör byggas ihop så att ett sammanhängande stomnät för gång- och cykeltrafik skapas.
- Utbyggnad av gång- och cykelvägar i centrala Karlskoga prioriteras, bl a längs Centrumleden.
- Etappvis utbyggnad för att skapa en sammanhängande gång- och cykelväg runt Möckeln, med prioritering på sträckorna:
 - › Valåsen-Bricketorp (Lv 555).
 - › Storängen-Degernäs (Lv 205).
 - › Från Grönfeldtsudden längs Möckeln via en ny bro över Timsälven till Backa.
 - › Dammängen-Östervik (Lv 555).
- Kommunen ska verka för utbyggnad av gång-/cykelväg längs E18, främst mot öster, till Villingsberg-Våtsjön.
- Kommunen ska genom planläggning skapa administrativa förutsättningar för kompletteringar av gång- och cykelvägnätet.

12.3 Kollektivtrafik på väg

Med anledning av utsläpp från transporter och påverkan på klimatet kan avsevärt skärpta krav på minskning av skadliga utsläpp förväntas. Det bedöms innebära förändringar i resmönster och val av transportmedel i framtiden. Förbättrad kollektivtrafik är en av de möjligheter som måste användas för att minska utsläppen från vägtrafiken.

Genom regiontrafik finns dag möjligheter till kollektivtrafik med buss från Karlskoga till de flesta orter i såväl Örebro som Värmlands län. Undantaget är sträckan Karlskoga-Nora. Busstrafiken mellan Karlskoga och Degerfors går dagligen mellan ca kl 05.00 och 01.00, en eller två gånger i timmen. Utöver regional busstrafik kan även vissa orter nås med spårbusstrafik med regionalt färdbevis. Önskemål om en direktlinje mellan Karlskoga och Örebro Universitet finns. Karlskoga har ett nytt linjenät i stadstrafiken sedan hösten 2009.

- Det ska vara lätt att åka buss. Resenären ska enkelt förstå när bussarna går och tur-tätheten ska vara god.
- Kommunen ska verka för att kollektivtrafiken ska vara användbar även för personer med funktionsnedsättning.
- Fortsatt utbyggnad och anpassning av hållplatser och vägarna till dessa ur ”hela resanperspektivet” är viktig för att underlätta för alla resenärer och för att personer med funktionsnedsättning lättare ska kunna använda bussen.
- Busslinjerna bör passera vårdcentraler, lasarett, skolor, fritidsanläggningar, centrum, köpcentra och serviceboenden.
- En busslinje bör på sikt skapas på östra sidan Möckeln som sammanbinder Degerfors och Karlskoga.

- Kommunen ska verka för ett regionalt perspektiv på kollektivtrafiken och samordning i trafikeringen.

12.4 Järnvägstrafik

12.4.1 Nationella och regionala bandelar

Järnvägsförbindelser är ett allt starkare medel för tillväxt, regional samhörighet och regionförstoring. Järnväg skapar nya möjligheter till godstransporter, persontransporter och pendling.

Karlskoga saknar persontrafik med järnväg till/från och genom orten, vilket är en stor nackdel för Karlskoga som bostads-, arbets- och utbildningsort. Tågstoppet i Degerfors på Värmlandsbanan fungerar även som Karlskogas tågstopp och genererar ca 200 på- och avstigningar per dag. Karlskoga ska samarbeta med såväl Trafikverket som nätverk bestående av kommuner och regioner för att få till stånd en ny järnvägsförbindelse - Nobelbanan - som binder samman Örebro med Kristinehamn via Karlskoga. Arbetet bör intensifieras, då den normala planerings- och genomförandeprocessen erfarenhetsmässigt pågår i 10-20 år då förutsättningarna utreds och leder fram till slutliga beslut om hur trafiksystemen ska byggas ut. Under 90- och 00-talet har förutsättningarna för utredning, finansiering och genomförande förändrats kraftigt vilket kräver en kontinuerlig kunskapsuppbyggnad och revidering av tidigare resultat och ställningstaganden.

Karlskoga bör tillsammans med andra berörda kommuner tillse att det finns erforderliga nationella och kommunala reservat för en ny järnvägssträckning genom kommunen. Ett möjligt läge för en framtida Nobelbana är inom eller i anslutning till det reservat för en ny E18-sträckning över Möckeln mellan Karlskoga och Degerfors som lades fram i dåvarande Vägverkets vägutredning från 1996. Den nya järnvägen bör ur planerings- synpunkt ha förutsättningar för persontrafik med höghastighetståg, d v s tåg som kör 250 km/h eller mer. De sträckningar genom centrala delar av Karlskoga med stationsläge i centrum som ingick i ÖP 1990 var problematiska med tanke på intrång, hinder, risk för störningar och hastighetsnedsättningar genom bebyggelse för interregionala tåg. Dimensionerande hastigheter för höghastighetståg går dåligt ihop med långa sträckor genom tät stadsbebyggelse, även om centrala stationslägen erfarenhetsmässigt ger bra marknadsfördelar för regional tågtrafik.

Kommunen är öppen för alternativ. Trafikverket förutsätts på sikt göra en förstudie som bland annat ska analysera alla alternativ till sträckning för en ny järnväg. Förstudie är det första lagstadgade steget i lagen om byggande av järnväg.

Västra stambanan och Värmlandsbanan sammanbinder hela Mellansverige (Baltikum-) Stockholm/Mälarenregionen till Värmland (-Norge) och Göteborg. Den viktigaste regionala och nationella knutpunkten är Hallsberg för att fördela transporter av gods- och persontrafik från landets norra, södra, västra och östra delar. En av de viktigaste relationerna för gods från Hallsbergs kombiterminal är Göteborgs hamn.

Värmlandsbanan är och kommer i framtiden vara ett mycket viktigt transportstråk och åtgärder för att förbättra framkomlighet och kapacitet och tillgänglighet på banan är därför viktiga och prioriterade. Satsningar på Värmlandsbanan står inte i konflikt med planerna på en ny Nobelbana/järnvägssträckning mellan Kristinehamn och Örebro.

Degerfors järnvägsstation/tågstopp utgör på kort och medellång sikt även Karlskogas järnvägsstation. Ett lätt tillgängligt och väl fungerande tågstopp i Degerfors är ur många aspekter gynnsamt för Karlskoga med möjlighet till bättre servicefunktioner och kortare restider för såväl kollektivtrafik som personbilstransport för regionala resenärer till och från Degerfors. Trafikverket utreder kapacitetshöjande åtgärder, t ex om det är möjligt att bygga ut till dubbelspår genom Degerfors tätort och om detta är en förutsättning eller inte för att kunna skapa ett lätt tillgängligt tågstopp.

Initiativ/åtgärder/planering för kort/medellång sikt:

- Kommunen ska samverka med andra kommuner för effektivare och snabbare järnvägstrafik på befintliga spårssystem som leder till regionförstoring, t ex att de ”trimningsåtgärder” som framtagits i samarbete mellan Regionförbunden i Örebro och Värmland samt kommunerna i stråket Karlstad-Örebro genomförs.
- Kommunen ska verka för ett lätt tillgängligt tågstopp i Degerfors och om så krävs och är möjligt dubbelspår genom Degerfors tätort.
- Kommunen ska arbeta för att underlätta överflyttningen av tunga transporter från väg till järnväg.

Initiativ/åtgärder/planering för medellång/lång sikt:

- Kommunen ska bevaka samtliga alternativa korridorer för en ny järnvägssträckning, den s k Nobelbanan.
- Kommunen ska verka för en tågförbindelse mellan Oslo-Stockholm/Värmland-Mälardalen/Karlstad-Örebro i en sträckning genom Karlskoga kommun exempelvis via bro över Möckeln med ett tågstopp för Karlskoga (regionalt tågstopp för Östra Värmland) väster om Möckeln.

12.4.2 Lokala bandelar

Den ej elektrifierade banan Strömtorp-Bofors förbinder Degerfors och Karlskogas tätorter. Huvudman för banan är Trafikverket. Till banan Strömtorp-Bofors finns ett väl utbyggt industrispårnät till Karlskogas olika industri- och verksamhetsområden. Ett underhållet och väl fungerande industrispårnät är en viktig konkurrensfaktor för näringslivet i Karlskoga. För många tillverkningsföretag är det nödvändigt att ha tillgång till järnvägstransport för att tillverkning av olika produkter ska kunna miljöcertifieras samt att järnvägs transporter även ökar i konkurrenskraft för transporter av produkter och råmaterial på längre distanser. I nuläget används banan huvudsakligen för godstransport. Möjligheter att på sikt utveckla persontrafik bör utredas. Sträckan Degerfors-Karlskoga och banans roll som del i framtida regional/lokal kollektivtrafik har ännu inte utvärderats. Banan har under senare år utvecklats till en intressant del inom turism- och besöksnäringen.

Banan Strömtorp-Bofors fortsätter norrut mot Granbergsdal, Gytorp och Nora. Denna del var ursprungligen stommen i Nora Bergslags Järnväg som byggdes upp för bergsbrukets behov under de sista 30 åren av 1800-talet. Banan var i full drift med gods- och persontrafik ända in på 1970-talet. Idag utgör banan efter upprustning med EU-finansiering en unik turistisk trafiksträcka för veteranjärnväg med såväl ångtåg som lättare trafik med tidstypiska rälsbussar, mm och är en del av den s k ”Jernets bana”. Veteranjärnvägstrafiken omspannar trafik hela sträckan Nora-Degerfors i ett kommunövergripande samarbete. Fortsättningen med Järnvägen Nora-Järle är Sveriges första normalspåriga järnväg och har en väl utbyggd veteranjärnvägstrafik. Sträckan är tillsammans med Nora stationsområde och Pershyttans hyttområde utnämnt som industriminne och riksintresse. Totalt sett utgör banan Degerfors/Strömtorp-Bofors station-Nora-Järle-Örebro en nordlig transportlänk ”på tvärs” i stambanenätet som kan utvecklas såväl logistiskt som turistiskt. Även vissa stickspår, främst till Björkborn och Valåsen, är turistiskt värdefulla som del av ”Jernets bana”.

- Den ej elektrifierade järnvägen mellan Strömtorp och Bofors stationer ska säkerställas för framtiden och ges möjlighet att utvecklas vad gäller såväl gods-, person- och turist-/veterantågstrafik.
- Möjligheter till elektrifiering av bandelen i det nationella järnvägsnätet ska stödjas.
- Nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter bör inte lokaliseras så att de hämmar användning och utveckling av järnvägen från Värmlandsbanan till Karl-

skoga och vidare till Nora.

- Industrispårens framtid bör säkras tillsammans med Trafikverket, spårättsinnehavare och intressenter i industrispårssystemet i Karlskoga. Industrispårens betydelse bedöms vara allt viktigare i framtiden som ett hållbart, kapacitetsstarkt och miljömässigt transportsystem för både gods- och persontransporter.
- Bofors stationsområde med tillhörande järnvägsanknuten mark och byggnader bör bevaras och utvecklas för järnvägens framtid som transportslag och turistisk resurs. Kopplingar till Nora, Järle och Pershyttan som industriminnen och riksintressen bör stärkas.
- Stickspar till besöksmål som är värdefulla för turisttrafik bör bevaras.
- Möjligheterna till spårbunden persontrafik för arbetspendling och lokal spårbunden kollektivtrafik mellan Degerfors och Karlskoga samt olika stadsdelar i Karlskoga bör utredas.

12.4.3 Farliga transporter på järnväg

Andelen transporter med farligt gods på järnväg förväntas öka. De lokala bandelarna, främst då genom Karlskoga, trafikeras med farligt gods vilket måste beaktas vid planläggning och byggande i anslutning till dessa spår.

- Spår där transporter med farligt gods sker ska beaktas vid planering och byggande i anslutning till dessa.

12.5 Flygtrafik

12.5.1 Karlskoga Flygplats

Mycket hård konkurrens inom flygsektorn försvårar starkt möjligheterna att upprätthålla trafikflyg från riktigt små flygplatser. Marken där flygplatsen är belägen är den mest lättexploaterade för industri och utökning av ett befintligt industriområde. Inflygningsstråket från norr står i konflikt med en av de bästa platserna, Granåsshöjden, för vindkraft i kommunen.

En utredning om Karlskoga flygplats genomförd under 2009 föreslår att flygplatsen läggs ner som instrumentflygplats (trafikflygplats) då det inte finns underlag för att fortsätta med verksamheten. Nuvarande tillstånd går ut 2012 men av praktiska och ekonomiska skäl har verksamheten avvecklats redan under 2010. Tills vidare kommer flygplatsen att användas som allmänflygplats, vilket inte möjliggör utbyggnad av industriområdet på kort sikt. Däremot finns inte längre någon konflikt vad gäller vindkraftintresset.

- Karlskoga flygplats klassas ner från instrumentflygplats till allmänflygplats.

12.5.2 Örebro Flygplats

Örebro flygplats är den viktigaste flygplatsen för Karlskoga kommun avseende nationella och globala flygförbindelser och destinationer. Kombinationen med Kastrup och andra nav för flygförbindelser är av avgörande betydelse för näringsliv, turism och trafikflyg för persontransport. Nya dagliga förbindelser med bl a anslutningsflyg till Landvetter utreds för Örebro flygplats.

Näringslivets behov av god tillgänglighet till internationella navflygplatser och access till direkta interkontinentala flyglinjer är av avgörande betydelse i såväl kompetens- som affärshänseende med globala marknader som målpunkt. Tillgängligheten bedöms vara en viktig konkurrensfaktor av ökande betydelse för regional utveckling i såväl regionen som Karlskoga kommun.

Örebro flygplats utgör en viktig funktion som godsflygplats i landet med växande marknad för fraktflyg världen över samt insatsflyg i samband med internationella hjälp- och fredsinsatser. Utvecklingen av godsflyg från Örebro har varit ledande under senare år.

Flygplatsen är också viktig för yrkesflyg med tjänster som taxiflyg, bevaknings- och inspektionsflyg, flygfoto mm. Flygplatsen har även en stor segelflygsverksamhet, civilt motorflyg och fallskärmshoppning och en växande charter- och affärsflygsmarknad.

- Karlskoga kommun ska tillsammans med övriga kommuner i länet, Örebro läns landsting, Region Örebro och näringslivet i länet verka för att Örebro flygplats förutsättningar för utveckling av person- och godsflygplats i såväl nationell som internationell marknad stärks.
- En framtida järnvägssträckning i stambanenätet, ”Nobelbanan”, mellan Kristinehamn-Karlskoga/Degerfors och Örebro bör utformas så att banan erbjuder ett tågstopp vid Örebro flygplats.

12.6 Båttrafik

Båttrafik utöver sådan som är kopplad till turism och fritid bedöms inte vara aktuell för Karlskoga kommun.

12.7 Hamnar

De närmaste hamnarna för Karlskoga kommun är torrhamnen/kombiterminalen i Hallsberg och hamnen i Kristinehamn vid Väneren. Båda är viktiga som intermodala omlastningspunkter för export och import av tunga och skrymmande varor. Hallsberg utgör förutom torrhamn med tullklarering och direktkontakt med Göteborgs hamn, global sjöfart samt järnvägstransport till Europamarknaden/kontinenten, även en nationell kombiterminal för väg- och järnvägstransporter inom och utom landet. Kristinehamn fungerar på samma sätt kopplat till Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta Älv som transportled ut i Europa och övriga världen. Båda spelar stor roll för hållbara och miljömässiga transport-system till och från regionen.

Kommunen bör verka för att underlätta förbindelserna till hamnen i Norrköping, vilken har förutsättningar att bli den ledande hamnen i handeln med Ryssland/Baltikumområdet och som geografiskt är beläget ca 15 mil från Karlskoga, medan det är närmare 25 mil till hamnar i Stockholmsområdet.

- Kommunen ska verka för att upprätthålla och utveckla väg- och spårbunden godstrafik till torrhamnar, kombiterminaler och hamnar i omgivande regioner.