Regionledningskontoret
Malin Westlund

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-10-01

TRN 2021-0164

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Yttrande över Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2022-2030

Regionledningskontorets förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Region Örebro län över Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2022-2030.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Region Örebro har remitterat ärendet Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2022-2030 till Region Stockholm för yttrande. Programmet beskriver utvecklingen för regionens kollektivtrafik med målår 2030. Trafikförsörjningsprogrammet innehåller sex stycken mål och tar sikte på år 2030. Samtliga mål är applicerbara på allmän kollektivtrafik men de tre målen om nöjdhet, infrastruktur och minskad påverkan på hälsa, klimat och miljö omfattar också serviceresor. För allmän kollektivtrafik är målet om ökad marknadsandel hierarkiskt överställt övriga mål.

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver samarbetet och hur de ska verka för de storregionala inriktningarna i samverkansforumen Östra Mellansverige (ÖMS) och En Bättre Sits (EBS), vilket Region Stockholm ser positivt på.

Bakgrund

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska varje län ha en regional kollektivtrafikmyndighet. I Örebro län är det Region Örebro som utgör myndigheten och har i uppdrag att regelbundet upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet i fråga ska ange mål för och beskriva behov av kollektivtrafik i länet samt beskriva den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik.

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver hur kollektivtrafik som verktyg kan bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin (RUS).

Utifrån programmet ska kollektivtrafikmyndigheten fatta beslut om allmän trafikplikt och dessa beslut anger konkret kollektivtrafikmyndighetens åtagande när det gäller att arrangera regional kollektivtrafik i länet. Trafikförsörjningsprogrammet formulerar behov, mål och strategier för regional kollektivtrafik i länet med målår 2030 samt framåt. Till exempel vill regionen skapa ett storregionalt stomnät för tågtrafik för att underlätta regionförstoringen.

Region Stockholm är en av remissinstanserna. Yttrandet har tagits fram i samråd med trafikförvaltningen.

Region Stockholms yttrande
Region Stockholm lämnar inga synpunkter på trafikala eller geografiska beskrivningar inom programmet utan fokuserar på programmet i sin helhet och beskrivning av mål och strategier samt storregionala frågor. Trafikförsörjningsprogrammet gör tydliga kopplingar till kollektivtrafiklagen och svarar upp mot de krav på innehåll som regleras i lagen.

Förbindelserna mellan regionerna Örebro och Stockholm samt de övriga regionerna i Östra Mellansverige är viktiga för den gemensamma marknaden för arbete, utbildning och bostäder. Goda förbindelser skapar nationell och internationell konkurrenskraft samt möjligheter för människor och företag i de berörda regionerna att utvecklas. Region Stockholm ser positivt på att programmet ger uttryck för att verka för förverkligande av den gemensamma inriktningen som beskrivs i de regionala samverkansforumen Östra Mellansverige (ÖMS) och En Bättre Sits (EBS). Region Stockholm ser positivt på att Region Örebro vill arbeta med att utveckla regionaltågstrafiken över länsgränserna och på så sätt underlätta för regionförstoring och pendling med hållbara transportslag.

Region Stockholm välkomnar ett fortsatt gott samarbete mellan regionerna.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag

1. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2022-2030
2. Bilaga till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2022-2030

Beslutsexpediering

1. Region Örebro län

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2021-10-01

Region Örebro län

Rapport
Datum: 2021-05-20

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2022-2030

Remissversion

Version: 1, Extern rapport

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2022-2030

Remissversion

2021-05-20

Innehåll

1. Bakgrund 5
   1.1 Trafikförsörjningsprogrammets syfte 5
2. Mål 6
   2.1 Samhällsmål för kollektivtrafiken att bidra till 6
   2.2 Mål för kollektivtrafiken 7
   2.3 År 2030… 7
3. Faktorer som ökar attraktivitet och nöjdhet 8
4. Strategisk inriktning för kollektivtrafiken 9
   4.1 Trafikering 10
   4.2 Attraktiv och tillgänglig resa 10
   4.3 Försäljning 12
   4.4 Hälsa, klimat och miljö 12
5. Inriktning för utbud av allmän kollektivtrafik 14
   5.1 Regionaltåg 16
   5.1.1 Principer för etablering av ny station 18
   5.2 Expressbusstrafik 19
   5.3 Regionbusstrafik 19
   5.4 Landsbygdstrafik 19
   5.5 Närtrafik 19
   5.6 Stadstrafik 20
   5.6.1 Bus rapid transit - BRT 20
   5.7 Länsgränsöverskridande allmän kollektivtrafik med buss 21
   5.8 Trafikplikt eller kommersiell trafik 21
   5.9 Anpassning till kraftig förändring av efterfrågan 21
6. Kommersiell kollektivtrafik 21
7. Färdtjänst och riksfärdtjänst 22
   7.1 Prissystem för färdtjänst 23
   7.2 Prissystem för riksfärdtjänst 23
8. Organisation och arbetsfördelning 23
   8.1 Regionen och kommunerna 23
   8.1.1 Regional samverkan 24

8.1.2 Storregionalsamverkan....24
8.2 Trafik....24
8.3 Trafikplikt....25
8.4 Tillköp....26
8.5 Infrastruktur för kollektivtrafik....26
8.5.1 Definition av tillgänglig busshållplats....27
8.5.2 Utrustningsnivåer....27
9. Stödsystem....28
9.1 Försäljning och distributionssystem....28
9.2 Informationssystem....29
9.3 Kommunikationssystem....29
10. Uppföljning och lärande....29
10.1 Indikatorer för uppföljning av programmet....29
Referenser....31

1. Bakgrund

1.1 Trafikförsörjningsprogrammets syfte

Enligt kollektivtrafiklagen (lag (2010:1065) om kollektivtrafik) ska varje län ha en regional kollektivtrafikmyndighet. I Örebro län är det Region Örebro län som utgör myndigheten och har enligt lagen i uppdrag att regelbundet upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet i fråga ska ange mål för och beskriva behov av kollektivtrafik i länet samt beskriva den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver hur kollektivtrafik som verktyg kan bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin (RUS).
Utifrån programmet ska kollektivtrafikmyndigheten fatta beslut om allmän trafikplikt och dessa beslut anger mer konkret kollektivtrafikmyndighetens åtagande när det gäller att arrangera regional kollektivtrafik i länet.

Huvudpunkterna i vad trafikförsörjningsprogrammet ska innehålla är enligt lagen följande:
1. Behovet av regional kollektivtrafik i länet ska beskrivas samt mål för kollektivtrafikförsörjningen
2. Alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt.
3. Åtgärder för att skydda miljön,
4. Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.
6. Omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Några viktiga begrepp:
• Trafikplikt – med trafikplikt menas den trafik som ligger till grund för beslut om allmän trafik, det vill säga den trafik som myndigheten väljer att tilldela eller upphandla och avtala om.
• Regional kollektivtrafik – med regional kollektivtrafik menas enligt lagen all kollektivtrafik inom länet (både allmän och kommersiell trafik),samt trafik över länsgräns där det huvudsakligaste resandet utgörs av vardagsresor.
• Särskild kollektivtrafik – med särskild kollektivtrafik menas samhällsbetald trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd. Till särskild kollektivtrafik räknas färdtjänst, riksfärdtjänst, vissa sjukresor samt skolskjutsar. Inom Region Örebro län benämns det som serviceresor.

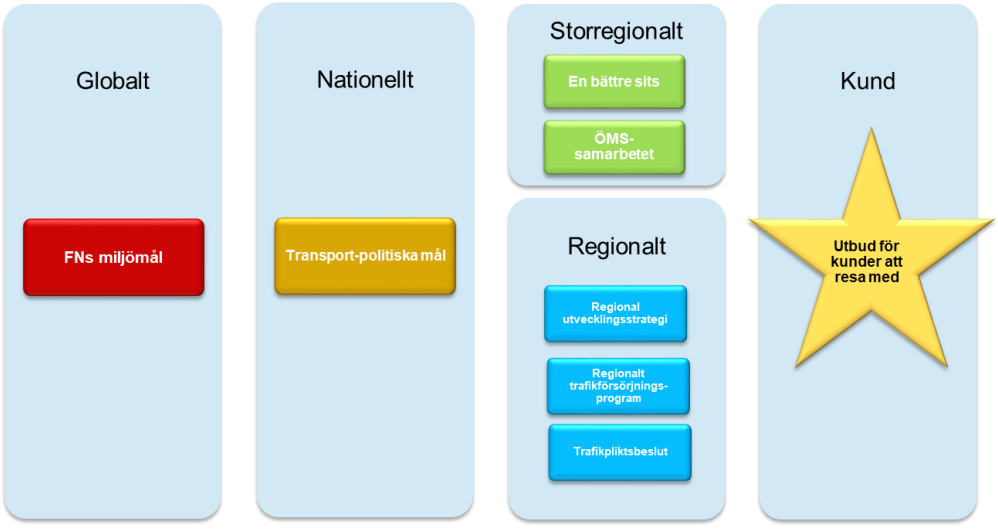
Ambitionen är att denna tredje version av trafikförsörjningsprogram ska ses över i sin helhet under år 2024.

2. Mål

2.1 Samhällsmål för kollektivtrafiken att bidra till

Trafikförsörjningsprogrammet är, som tidigare nämnts, underställt det regionala måldokumentet regional utvecklingsstrategi. De mål som finns formulerade i den regionala utvecklingsstrategin anger regionens ambitioner för regional utveckling inom en rad områden och de specificeras genom ett antal effektmål inom områdena: Stark konkurrenskraft, Hög och jämlik livskvalitet samt God resurseffektivitet.

Det är även av vikt att sätta programmet och dess funktion i ett större sammanhang och perspektiv. Målen i detta trafikförsörjningsprogram är formulerade för att passa in i den kedja av mål och strategier som finns från global nivå hela vägen ner till regional nivå. I centrum står även själva produkten som ska levereras mot kund, det vill säga utbudet av kollektivtrafik. Det trafikförsörjningsprogrammet tillför i den här kedjan av målformuleringar är att omsätta målen på samhällsnivå till en kollektivtrafikkontext. Det beskriver hur ”verktyget” kollektivtrafik bidrar till att nå samhällsmålen. Figur 1 visualiserar hierarkin med målsättningar och sätter fokus på den produkt som levereras mot kund. Det är först när trafiken används som den bidrar till målen så figuren går att läsa både från vänster och höger.



Figur 1.Schematisk hierarki mellan måldokument för utformning av utbud av kollektivtrafik. I bilden finns ingen hierarki mellan storregional och regional nivå. De samexisterar och påverkar varandra.

2.2 Mål för kollektivtrafiken

Målen i trafikförsörjningsprogrammet tar sikte på år 2030 och är 6 stycken till antalet. Samtliga mål är applicerbara på allmän kollektivtrafik men de tre målen om nöjdhet, infrastruktur och minskad påverkan på hälsa, klimat och miljö omfattar även serviceresor. För allmän kollektivtrafik är målet om ökad marknadsandel hierarkiskt överställt övriga mål.



Figur 2. Mål för allmän kollektivtrafik respektive serviceresor. Gröna mål är exklusiva för allmän kollektivtrafik medan blå/gröna delas och appliceras på både allmän kollektivtrafik och serviceresor.

Arbetet med att säkerställa att utveckling sker i riktning med dessa mål sker genom årlig uppföljning och analys av en rad indikatorer som framgår av Tabell 1 och Tabell 2 i kapitel 9.

2.3 År 2030…

År 2030 har andelen resor som görs med kollektivtrafik **ökat** väsentligt inom Örebroregionen. Kollektivtrafik har etablerat sig som en självklar valmöjlighet när avstånden är för långa för att gå eller cykla och tillgängligheten till kollektivtrafik har utvecklats i takt med hur förväntningarna på kollektivtrafik som medel för att uppnå ett hållbart transportsystem ökat.

År 2030 är förberedelserna inför att resa kollektivt är minimala och såväl nya som vaneresenärer upplever det **enkelt** att få tillgång till information om avgångar, resetider, bytesmöjligheter, produktsortiment och störningsinformation. Resenärer känner **trygghet** i att buss och tåg avgår och kommer fram i tid.

År 2030 är kollektivtrafikutbudet sammanhållet och **sömlöst** oavsett om den genomförs med buss, tåg, färdtjänst eller annat trafikslag. Det klassiska utbudet av kollektivtrafik kompletterats med en rad nya tjänster och trafikslag som kunder kombinerar för att tillfredsställa sina behov av resor. Trafikformerna Närtrafik och BRT har etablerats och

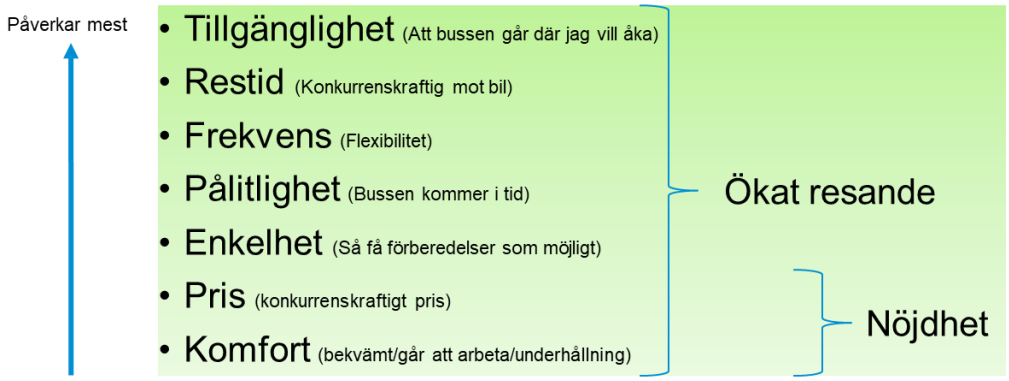
fungerar ur kundsynpunkt som naturliga länkar till övrigt utbud och bidrar till ökad tillgänglighet, ökad marknadsandel samt minskad trängsel och lägre bullernivåer.

År 2030 har kollektivtrafiken tillägnat sig de **tekniska framsteg** som gjorts gällande drivmedel och på fordonssidan för en stadigt minskad negativ påverkan på hälsa, klimat och miljö.

År 2030 har ytterligare ett stort antal hållplatser gjorts **tillgängliga** genom samarbete med kommunerna och Trafikverket. Hållplatserna är nu utrustade för ökad attraktivitet, trygghet och erbjuder bra bytesmöjligheter. Miljö ombord på bussar och tåg är inbjudande och erbjuder möjlighet till både avkoppling och arbete.

3. Faktorer som ökar attraktivitet och nöjdhet

Svensk och internationell forskning målar upp en tydlig bild av vilka faktorer som har inverkan på hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs (Dickinsson & Wretstrand, 2015). Målsättningarna i detta program tar avstamp i denna forskning för att säkerställa att formulerade strategier faktiskt leder mot ovan uppsatta mål för kollektivtrafiken.



Figur 3.Faktorer som påverkar attraktivitet som i sin tur kan leda till ökat resande och ökat uttyck av nöjdhet hos kund.

En omfattande kartläggning har också gjorts av länet gällande befolkningsutveckling, sysselsättning, pendling, restider, prisutveckling etc. Denna utgör underlag för mål och strategier i programmet. Kartläggningen återfinns i Bilaga 1 som heter Nuläge.

4. Strategisk inriktning för kollektivtrafiken

I detta kapitel beskrivs vilka centrala strategier som används i arbetet för att uppnå målen och därmed erbjuda attraktiv och tillgänglig allmän kollektivtrafik och serviceresor.

Den grundläggande hållningen är att allmän kollektivtrafik ska vara en faktor som bidrar till samhällsutveckling. Utbudet ska utvecklas trafikslagsövergripande där varje trafikslag eller linjetyp är en del av helheten. Utbudet utvecklas i samverkan med planeringsprocesser i kommunerna men kan även användas för att bana väg för etableringar och utbyggnad.

I tider där vanor och beteenden förändras är det viktigt att vara lyhörd och utgå från befolkningens preferenser och behov av resande. För att undersöka kunders behov är arbetssättet något annorlunda än vad det var för några år sedan. Då var det vanligt att prognoserna byggdes utifrån hur de gamla resmönstren såg ut. Idag läggs större vikt vid prognoser om hur resenärer kommer vilja resa framöver. Därutöver är det inte minst viktigt att inriktningen för kollektivtrafiken också tar sin utgångspunkt i de mål som finns uppställda. Det är inte alltid att människors samlade vilja att resa på ett sätt överensstämmer med exempelvis klimatmålen.

I tabellen nedan finns strategier sammanfattade i fyra olika kategorier och under efterföljande rubriker följer en genomgång där strategierna beskrivs ytterligare och sätts i kontext. Samtliga strategier är applicerbara i arbetet med allmän kollektivtrafik och en handfull är även applicerbara i arbetet med serviceresor. Vilka dessa är framgår i texterna som följer.

Tabell 1. Centrala strategier för att nå uppsatta mål för kollektivtrafiken.

Arbetet mot målen genomsyras av dessa strategier				
Trafikering	Eftersträva konkurrenskraftiga restider jämfört med bilen och hög turtäthet i stråk med stor efterfrågan på resor	Prioritera i första hand: högre turtäthet i relationer med restid <30 min kortare restider i relationer med restid >30 min	Eftersträva bytesfria resor mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i länet samt till angränsande nodstäder	Utveckla trafik som kan utföras med hög grad av pålitlighet och punktlighet
Attraktiv och tillgänglig resa	Utveckla attraktiva hållplatser och bytespunkter där kunder kan kombinera olika transportmedel för en smidig resa dörr-till-dörr	Utveckla metoder och tjänster för att leverera störningsinformation i realtid till kund	Möjliggör för kunder att använda sin restid till arbete eller avkoppling på ett effektivt sätt	Utveckla metoder för att minimera trängsel i trafiken
Försäljning	Tillämpa prissättning och produktutbud som främjar ett ökat resande och ökade intäkter	Tillämpa prissättning och produktutbud som bidrar till ett jämnt nyttjande över trafikdygnet	Erbjud enkla säljlösningar med fokus på självbetjäning	Eftersträva ökat resande genom påverkanskampanjer
Hälsa, klimat och miljö	Kravställ ny trafik (drivmedel och fordon) för minska påverkan på hälsa, miljö och klimat	Agera tillsammans med andra aktörer för att påverka beteenden och motivera fler att välja kollektivtrafiken istället för bilen	Dimensionera utbud och typ av målpunkter för att komplettera andra transportslag och klara omställningen till hållbart transportsystem	

4.1 Trafikering

Vid utveckling av trafiken, i syfte att locka fler resenärer, bör man i första hand se över om det går att minska restiden. Konkurrenskraftiga restider jämfört med bil och hög turtäthet i relationer med hög efterfrågan på resor. Relationer med störst efterfrågan på resor behöver trafikförsörjas så att kunder erbjuds både hög turtäthet och korta restider. Prioritera i första hand högre turtäthet i relationer under 30 minuter. Vid kortare resor utgör anslutningsresor till hållplats samt väntetid en förhållandevis stor andel av den totala restiden. För att minimera dold väntetid är det vid utveckling av trafiken generellt bättre att sätta in en extra avgång istället för att försöka minska restiden. Observera att ”högre turtäthet” inte per definition innebär ”hög turtäthet”. I längre reserelationer utgör kollektivtrafikresan en större andel av den totala restiden och därför bör kortare restider prioriteras i relation över 30 minuter.

Dagens trafikutbud innebär bytesfria resor mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i de flesta fall och denna princip bör bevaras även framåt eftersom det är mellan Örebro och angränsande nodstäder som har störst resandeflöden kan ses.

Trafikutvecklingen ska ske på ett sätt som slår vakt om värdena pålitlighet och punktlighet eftersom de påverkar attraktiviteten i stor utsträckning. Det handlar dels om att människor ska uppleva linjedragningar varaktiga över tid, vilket även möjliggör ett byggande och investerande i kollektivtrafiknära lägen. Det innebär även att invånare och besökare måste kunna lita på att kollektivtrafiken avgår och kommer fram i tid för att våga planera sin vardag och fritid med hjälp av den och känna möjlighet att anpassa sitt resande efter oförutsedda händelser. Punktligheten är viktigt för såväl resenärer inom allmän kollektivtrafik som inom serviceresor.

4.2 Attraktiv och tillgänglig resa

Utveckling av hållplatser och stationer i anslutning till kollektivtrafiken ska leda till ökad funktion utifrån ett ”hela-resan”-perspektiv. Det innebär att det i större utsträckning behöver etableras infrastruktur för att parkera, låsa fast eller ta del av free floating-mobilitet vid punkter där kunder förväntas lägga tid på att byta mellan olika transportmedel. Det förutsätter i sin tur en fortsatt utveckling av samarbetet med kommuner och Trafikverket gällande byggande av hållplatser, pendlarparkeringar för bilar, cyklar eller andra transportmedel. Det övergripande syftet är att öka tillgängligheten och efterfrågan på resor i stråken med stor efterfrågan på resor. Vi ska i större utsträckning möjliggöra för att kombinera transportslag och för det krävs en bredare definition av stationer och hållplatser.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa och utrusta bussar och hållplatser enligt tillgänglighetskraven ska fortsätta. Det är ett arbete som ökar förutsättningarna för att kunder ska kunna flöda mellan trafiksystemen allmän kollektivtrafik och serviceresor.

Arbetet består exempelvis av en fortsatt utbyggnad av audiovisuellt informationssystem på bussar och kraftsamla för att höja hållplatsstandarden i länet. Av stycke 8.5 framgår definitionen av tillgänglig hållplats samt vilka utrustningsnivåer som är lämpliga beroende på resande från hållplatsen, om den utgör en målpunkt för specifik kundgrupp, hållplatsens funktion kopplat till byte mellan färdmedel samt hastighet på väg. Fokus för åtgärder är hållplatser i av RUSen utpekade utvecklingsområden. I arbetet är det viktigt att åtgärderna inte skapar hållplatser som öar av tillgänglighet. Ett verktyg som ska användas för att undvika detta är genom samordning mellan arbetet att bygga ut infrastruktur för gång och cykel och tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

Kunders upplevelse av att känna tillit till och planera sina resor med kollektivtrafiken ökat i takt med att de har tillgång till information om trafiken i realtid. Det sker exempelvis genom buss på karta eller genom tillgång till störningsinformation. Utvecklingskraft bör därför läggas på att utveckla metoder för att tillhandahålla realtidsinformation om tider, körvägar, eventuella förseningar och inställda turer.

En viktig konkurrensfördel i kollektivtrafiken är möjligheten att använda restiden effektivt, exempelvis för arbete eller avkoppling. Fordonsflottan ska utvecklas för att kunder som reser i nedan typer av trafik ska erbjudas kompletterande komfort:

- Resor över 30-35 minuter
- Linje (med minst ovan angiven körtid) som körs i de nodsammanbindande kollektivtrafikstråken
- Linje (med minst ovan angiven körtid) som körs med expressbussar eller regionlinjer med många avgångar och hög andel arbetspendling.

Kompletterande komfort kan vara exempelvis eluttag, wifi och fällbara säten.

Covid19-pandemin har påverkat definitionen av acceptabel trängsel i väntan på och ombord på kollektivtrafiken. Detta ställer nya krav på utbudet och analyserna av efterfrågan på resor. Det finns med anledning av detta behov av att etablera nya metoder att förutse trängsel samt att dimensionera trafikutbudet där efter. Den satsning som bedöms ge absolut störst hämmande effekt på förekomsten av trängsel i länets kollektivtrafik är utveckling av ett system för Bus Rapid Transit (BRT) i Örebro stad, genom en utökning av turtätheten i de stråk där vi idag har såväl det största resandet som störst antal avgångar med trängselproblematik. En annan åtgärd för att minska trängsel kan vara att ta fram prismodeller som stimulerar fler resenärer att välja de avgångar som normalt har en låg beläggning.

4.3 Försäljning

Priset är dels en ekonomisk faktor men fungerar även som ett viktigt verktyg som kan bidra till att öka nöjdheten hos de som reser samt locka fler resenärer. Överlag finns en ambition att Örebro län ska ha priser som gör resande med allmän kollektivtrafik konkurrenskraftigt jämfört med att resa med bil. Nyligen har också den geografiska giltigheten styrts om till fem nivåer; tätort/kommun, ett område, två områden och län och syftet är att detta ska upplevas som en sänkt tröskel för kunder att använda kollektivtrafiken vid fler tillfällen än innan.

För att bättre nyttja de resurser som läggs och står till förfogande för kollektivtrafiken ska en hög beläggning eftersträvas under hela trafikdygnet. Prismodeller, som är en del i det totala erbjudandet som paketeras till kund, ska bidra till att attrahera fler resenärer samtidigt som tillförsel av intäkter inte äventyras. Modellerna ska vara konsekventa och ge lika förutsättningar i hela länet.

Säljlösningar och informationskanaler ska utvecklas för att minimera kraven på förberedelser inför resor med kollektivtrafiken. Sådana lösningar bidrar även till kortare restider och enkelhet för resenären. För att lyckas behöver digitala kanaler för försäljning och information utvecklas framåt. Kopplat till information ligger utmaningar i att på bredare front erbjuda pålitlig tillgång till realtid i alla trafiktyper samt störningsinformation.

Påverkanskampanjer har visat sig ha god effekt på efterfrågan och att låta kunder prova utbudet har gjort att många stannat som kunder. Strategin bör därför vara att fortsätta med detta både på längs sikt men även specifikt i utmaningen att återetablera resandet efter minskningen av resandet efter restriktionerna under Coronapandemin.

4.4 Hälsa, klimat och miljö

Kollektivtrafiken utgör å ens sidan ett verktyg för att minska transporters negativa effekter på hälsa, klimat och miljö. Det är även viktigt att jobba med att säkerställa att utförandet av trafiken i sig har så liten negativ effekt som möjligt på samma mål.
Ett tredje perspektiv är att kollektivtrafikresande innebär att resenärer rör mer på sig i vardagen och genererar färre utsläpp av partiklar och buller jämför med om resan gjorts med bil. Slutsatsen är att kollektivtrafikresandet genererar betydande positiva hälsoeffekter och en förbättrad hälsa innebär i sin tur en samhällsekonomisk nytta när belastning på vård minskar.

Kollektivtrafiken är ett centralt verktyg när det gäller att minska transporternas negativa klimatpåverkan. Självklart är det viktigt att det sker en fortsatt omställning till en privatbilism som sker med fordon med så liten klimatbelastning som möjligt. Men –

för att minska persontransporternas negativa klimatpåverkan är det allra viktigaste att så många bilresor som möjligt ersätts med kollektivtrafik, gång eller cykel.

För att detta ska vara möjligt är det viktigt att vi har en kollektivtrafik som dimensioneras för att klara en ökad marknadsandel i nivå med såväl efterfrågan som de uppställda klimatmålen. Det är också centralt att kollektivtrafiken utformas så att den är ett alternativ som upplevs som mer attraktivt än bilen. Till sist är också så att kollektivtrafik fungerar som verktyg klimatmålen bara om den används. En förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara såväl klimat- och resursmässigt hållbar, är att den har en beläggning som uppgår till en nivå som gör att det finns klimatnyttor med att människor väljer kollektivtrafiken framför att åka bil och att marknadsandelen ökar enligt målsättningen. För att uppnå detta krävs förändrade resebeteenden. Därför behöver Regionen utveckla arbetet med mobility-management både drivet av Region Örebro län men även inom nätverk tillsammans med kommuner och andra samhällsaktörer.

Utöver att så många som möjligt reser med kollektivtrafiken, är det också viktigt att kollektivtrafiken i sig ger så små avtryck som möjligt på klimat och miljö. När vi nu tar steg bortom fossilfrihet inom allmän kollektivtrafik, och så småningom även inom serviceresor, utökas ansatsen med att minimera drivmedlens påverkan på övriga svenska miljömål[1]. Även om minskad miljöpåverkan och minskad energiförbrukning är den huvudsakliga inriktningen för kollektivtrafikens drivmedel är biogas alltjämt ett relevant drivmedel mot bakgrund av dess positiva effekter när det gäller att understödja en lokal kretsloppsekonomi som gör att miljövärdet är högt trots en något längre energieffektivitet.

Efterfrågan på biodiesel kommer sannolikt att öka kraftigt fram till 2030, främst till följd av reduktionsplikten för diesel som införs stegvis. De föreslagna nivåerna i reduktionsplikten skulle leda till att andelen av biodiesel ökar till 78 procent 2030. Detta är att jämföra med en andel på 31 procent för 2021. Sammantaget innebär detta en osäker tillgång på biodiesel och en trolig prisökning på drivmedlet under kommande år. För serviceresor ligger fokus på att nå målet om 100% fossilfria drivmedel samt att påbörja elektrifiering av fordonsflottan. För allmän kollektivtrafik är behovet främst att minska behovet av biodiesel samt att påbörja elektrifiering av fordon inom stadstrafiksystemen.

[1] Minskad klimatpåverkan, Ökad biodiversitet och minskad giftighet för djur och miljö, Ökad resursåtervinning, Minskad försurning, Minskad övergödning, Förbättrad luftkvalitet, Minskat trafikbuller under 50 km/h

Slutsatsen, som dragits tidigare, är den att kollektivtrafik som verktyg bara fungerar om den används. Det räcker inte att anskaffa fordon, köra dem med bästa möjliga energikälla och lägga attraktiva tidtabeller.

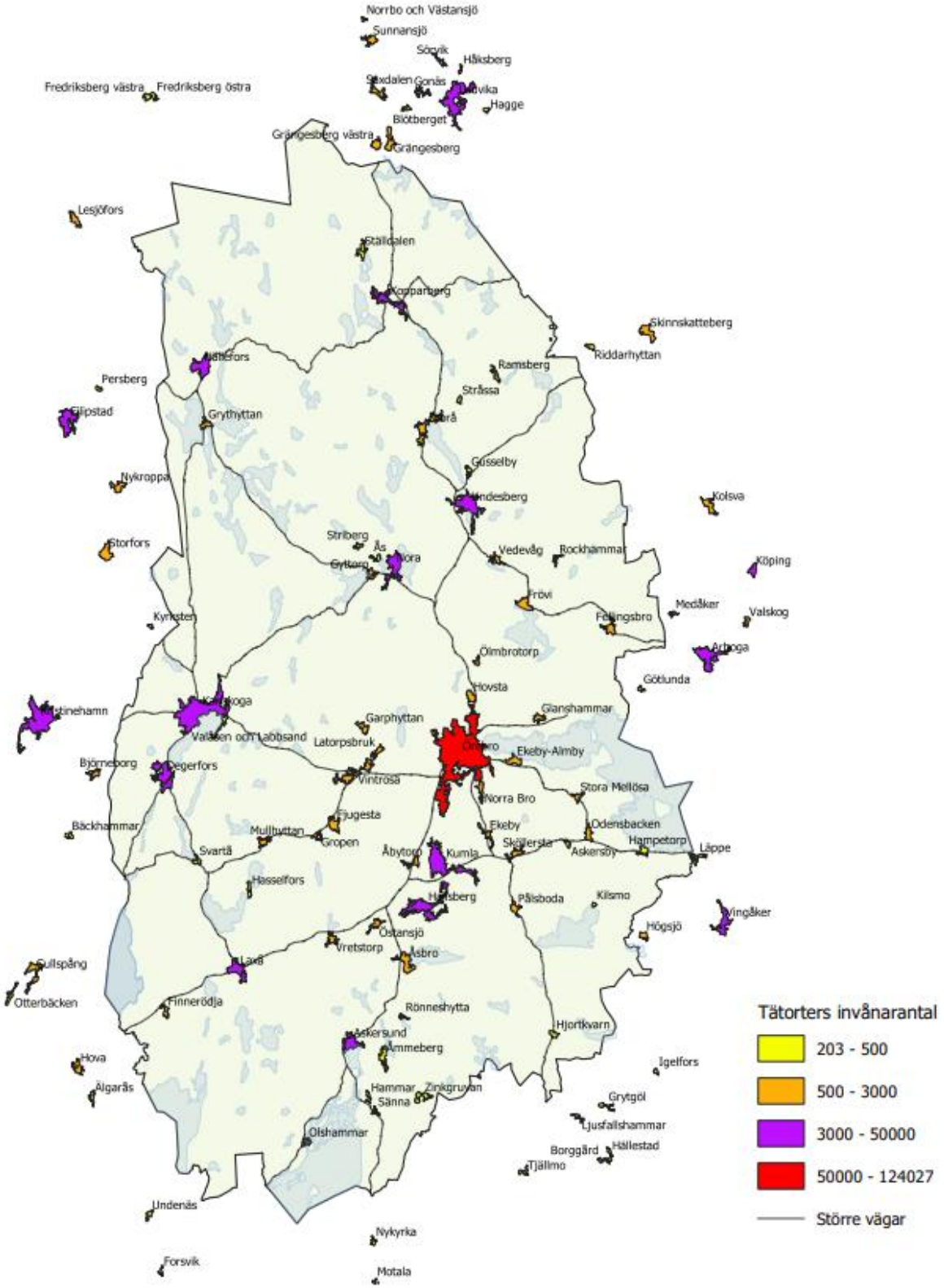
5. Inriktning för utbud av allmän kollektivtrafik

De ovan angivna målen samt den strategiska inriktningen för kollektivtrafiken leder över till att definiera det behov av kollektivtrafik som antas vara nödvändigt för att nå målen. Med utgångspunkt i analysen av resandeunderlag, pendlingsutveckling, färdmedelsval etc. som gjorts i bilaga 1 har det gjorts en bedömning av behov av kollektivtrafik som beskrivs i detta kapitel. De behov som uttrycks nedan kommer att fullgöras antingen genom att kommersiella aktörer kör kollektivtrafiken eller genom beslut om trafikplikt. Trafikpliktsbeslut innebär att kollektivtrafikmyndigheten upphandlar trafiken eller anordnar den i egen regi. Inriktningen för kollektivtrafiken kommer således att påverka transportbranscher som buss, tåg och taxi.

Förutsättningarna för en god kollektivtrafik som samordnar personers resbehov ser olika ut på olika platser i länet och merparten av antalet resor som sker i Örebro län sker inom Örebro tätort och mellan Örebro och närliggande orter. Utbudet av kollektivtrafik baseras på efterfrågan på resor i olika relationer eftersom en viktig utgångspunkt är att kollektivtrafiken har effekt på samhällsutvecklingen endast om den används. Forskning visar att det är mer klimateffektivt att köra buss än bil om antalet passagerare är >6,3 passagerare (Euro5/Euro6 teknologi) respektive >4,5 passagerare (elfordon) i bussen (K2, Statens vegvesen, Urbannet Analyse, 2017). Kollektivtrafiken i Örebro län ska vara baserad på tät och snabb trafik i de relationer där efterfrågan på resor är stor. En inriktning är att trafikdygnet generellt ska sträcka sig mellan kl. 06–23.

Örebro län har tågtrafik både inom länet och till angränsande län, tågtrafiken i Örebro län består till största del av regionaltåg. Busstrafiken kan delas in i Expresstrafik, Regiontrafik, Stadstrafik och Närtrafik. Det som avgör vilken linjetyp trafiken i en viss relation bör tillhöra är en kombination av:

- Kundens syfte med resorna i relationen
- Storleken på den faktiska och potentiella efterfrågan i relationen
- Om efterfrågan i första hand finns mellan ändpunkter i en reserelation (A och B) eller om det finns mellanmarknader inom reserelationen.



Figur 4. Örebro län med…

Tabell 2. Utbudstabell som anger minimum av utbud i den viktigaste reserelationen i trafikslag, antal avgångar vardag och helg samt syfte med trafiken. Trafiken relaterar utbudsmässigt direkt till befolkningsstorleken i länets tätorter.

Antal invånare i tätorter	Dubbelturer per vardag	Dubbelturer per helgdag	Huvudsakligt syfte/målgrupp	Aktuella trafikslag
>50000 inv	**20**	**7**	Arbets- och studiepandling, Fritidsaktiviteter Nöjen	Tågtrafik Expresstrafik Regiontrafik Landsbygdstrafik Stadstrafik BRT
3000-50000 inv	**20**	**5**	Arbets- och studiepandling Fritidsaktiviteter Nöjen	Tågtrafik Expresstrafik Regiontrafik Landsbygdstrafik Stadstrafik (Kga och Lbg)
500-3000 inv	**10**	**4**	Arbets- och studiepandling Fritidsaktiviteter (i viss mån)	Tågtrafik Regiontrafik Landsbygdstrafik
200-500 inv	**∞**		Serviceresor Fritidsaktiviterer (i viss mån)	Närtrafik
Utanför tätorter	**∞**		Serviceresor Fritidsaktiviterer (i viss mån)	Närtrafik

5.1 Regionaltåg

Örebro län har tillsammans med grannregionerna ett gemensamt intresse av att utveckla regional tågtrafik av tillräcklig omfattning utifrån de regionala behoven.

Den gemensamma utvecklingen bör ske genom etablerandet av ett gemensamt storregionalt stomnät som utgår från nuvarande regionala tågtrafiken inom Mälardalen och Bergslagen.

Kravet på stabilitet över tiden och löpande kapacitetsutbyggnad gör att den storregionala stomtrafiken behöver regleras i olika former av avtal om trafikutbud, fordonsförsörjning och tillgång till spårkapacitet. Storregional stomtrafik på spår bedöms heller inte ha möjlighet att vara kommersiellt lönsam i en omfattning som motsvarar regionens behov. Utvecklingen av det regionala stomnätet kräver därför att överenskommelser görs mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om trafikens omfattning och finansiering. Regionens behov av en snabbare trafik som med kortare restider kan driva på regionförstoringen och binda samman de större städerna i Mälardalen och Stockholm. Trafiken längs västra stambanan mot Göteborg är också viktigt vilket framgår av inriktningen i den regionala utvecklingsstrategin.

Regionaltågstrafiken syftar både till att användas för dagliga resor inom länet och för pendling och sällanresor över lite längre avstånd. Flertalet av de större målpunkterna ligger utanför länet. Regionaltågen nyttjas i första hand för resor i avståndsintervallet 20–200 kilometer. Tågen är därmed viktiga både för trafiken inom länet och för regionförstoringen med möjligheten att nå andra arbetsmarknader. Här följer en genomgång av tågutbud och huvudsakliga målpunkter i respektive delstråk inom länet och bortanför länsgränsen.

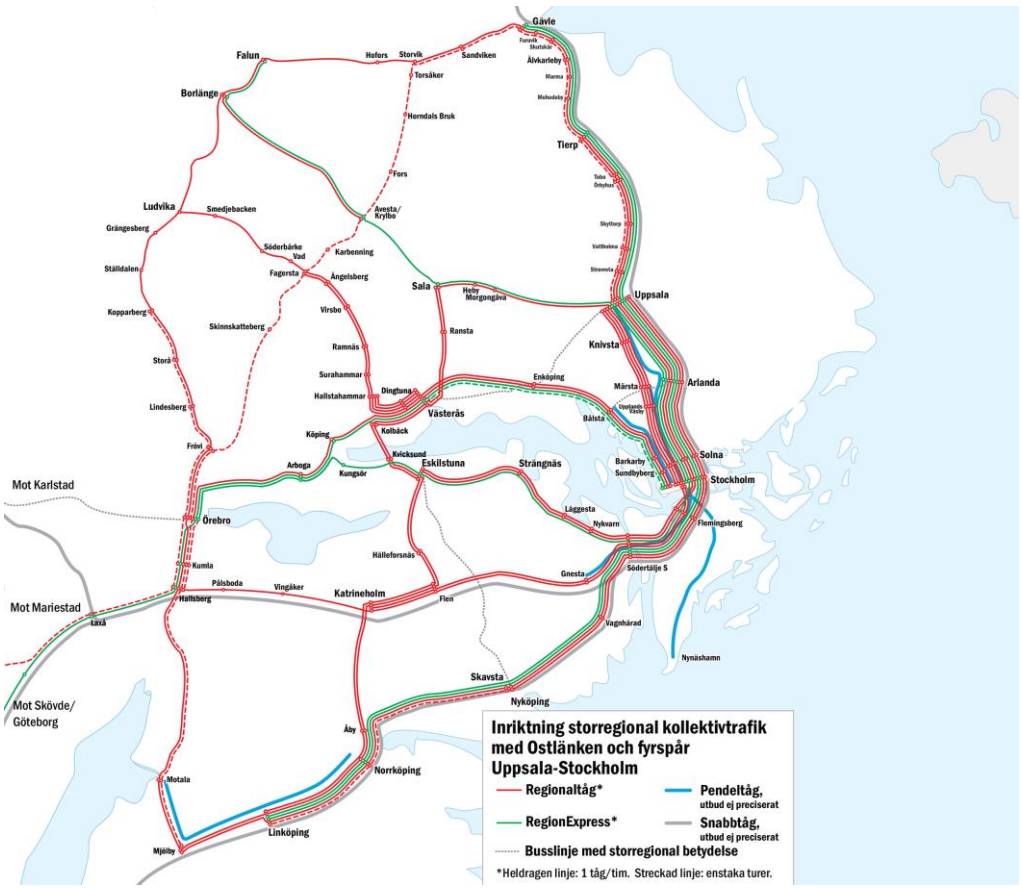
Norr
Sträckan Örebro- Frövi- Lindesberg och Kopparberg trafikeras av Tåg i Bergslagen med timmestrafik som grund, förstärkt med halvtimmestrafik på morgon och eftermiddagen mellan Örebro och Lindesberg. Detta utgör en delmängd av antalet avgångar i Tabell 1 ovan. Tågen fortsätter mot Dalarna där Ludvika och Borlänge är viktiga målpunkter.

Söder
I relationen Örebro- Kumla- Hallsberg är inriktningen att tillhandahålla halvtimmestrafik i högtrafik och timmestrafik övrig tid. Trafiken tillhandahålls med en kombination av Tåg i Bergslagens och SJs tåg. Detta utgör en delmängd av antalet avgångar i Tabell 1 ovan.

Öster
På Mälarbanan och Svealandsbanan bedrivs också regionaltågstrafik. Viktiga målpunkter längs dessa banor är främst nodstäderna Stockholm, Västerås och Eskilstuna. Trafiken på Svealandsbanan drivs av Mälardalstrafik, medan trafiken på Mälarbanan körs av SJ på kommersiell grund.
Från Hallsberg går det både fjärrtåg och regionaltåg mot Stockholm. Fjärrtågtrafiken körs på kommersiell grund och bedrivs främst av SJ med korta restider mellan Hallsberg och Stockholm. Regionaltågstrafiken bedrivs av Mälardalstrafik vars syfte är att skapa god tillgänglighet mellan Hallsberg, Vingåker och Katrineholm, Södertälje och Stockholm.

Sydöst
Mot Östergötland bedrivs regional tågtrafik från Hallsberg ner till Mjölby. Trafiken bedrivs av Tåg i Bergslagen. Syftet med trafik är att skapa tillgänglighet till Linköping och Norrköping, men också för att tillgängliggöra resor söderut på södra stambanan mot Malmö och Köpenhamn.

Väster
Mot Västra Götaland går SJ:s kommersiella regionaltågstrafik i riktning mot Skövde och Göteborg. Längs Kinnekullebanan bedriver Västtrafik regional tågtrafik mellan Göteborg och Örebro med några få avgångar per dag. Från Västra Götalandsregionen finns ett intresse att knyta samman Mariestad och andra orter längs Kinnekullebanan med Örebro. För Örebro läns del är trafikens främsta syfte att trafikförsörja sträckan Örebro till Laxå.
Från Hallsberg bedriver SJ kommersiell tågtrafik mot Degerfors, Karlstad och Oslo.



Figur 5. Strategi för tåg och expressbussar i Mälardalen framtagen inom det storregionala samarbetet En Bättre Sits.

5.1.1 Principer för etablering av ny station

Principen är att nya stationer endast ska öppnas om de bedöms kunna ge ett positivt nettotillskott av resenärer. Ytterligare tågstopp längs en sträcka innebär längre restider, samtidigt som det skapar möjlighet till en god trafikförsörjning för fler resenärer. Följande huvudkriterier ska beaktas:

- Pendlingsbenägenheten mellan regionens större orter ska beaktas.
- Nettoresandet på den aktuella linjen ska öka.
- Restidskvoten i tunga reserelationer ska vara konkurrenskraftig.
- Tågtrafikens och infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas.

Förutom att lägga tågstopp strategiskt i förhållande till var bebyggelse redan finns så ger exploatering i stationsnära lägen hög tillgänglighet till kollektivtrafiken och bygger underlag för ökat resande. Kommunernas exploateringsplaner ska därför beaktas vid utredning av potentiella stationslägen. Viktigt är även att övrigt utbud av allmän kollektivtrafik utreds för anpassning till de nya förutsättningar för resande som ett stationsläge ger.

5.2 Expressbusstrafik

Expressbusslinjerna används i första hand för att skapa snabba förbindelser mellan Örebro tätort och övriga kommunhuvudorter som inte är sammanlänkade med tågtrafik. Expressbusstrafiken syftar huvudsakligen till att erbjuda resor i arbets- och studiependlingssyfte. Expressbusslinjer trafikeras enligt principen: få hållplatser och gen linjesträckning och bör angöra hållplatser som bidrar till en nettoökning av antalet resenärer. Det innebär generellt att det är få stopp i glesbebyggda områden, medan tätare stopp kan vara befogade inom tätorter. Det kan dock variera beroende på vilka övriga stråk av allmän kollektivtrafik som expressbusslinjen sammanfaller med och vilka tidsvinster som ett reducerat antal stopp kan leda till.

Linjer i följande relationer bör utbudet utgöras av expressbusslinjer

- Karlskoga–Örebro
- Askersund–Örebro
- Nora - Örebro
- Hällefors–Örebro
- Fjugesta-Örebro

Fordonen som kör dessa linjer ska hålla en motsvarande komfort som regionaltågen, för att bland annat möjliggöra nyttjande av restiden för arbete eller studier.

5.3 Regionbusstrafik

Det finns fler relationer än de som trafikeras av tåg och expressbusstrafik, där det finns en stor efterfrågan på resor till arbete, studier eller fritidsaktiviteter. Dessa relationer trafikeras av regionlinjer med minst 10 turer i vardera riktningen per vardag. I relationer där utbudet består av både tågtrafik och regionbusstrafik samplaneras de så att parallellkörning undviks. Tåg- och expressbusstrafikens syfte är att erbjuda snabba resor mellan kommunhuvudorter och större tätorter medan regionbusstrafiken på motsvarande sträcka ska fokusera på mellanmarknaderna och i den mån det är möjligt stärka tågtrafiken genom bytesmöjligheter mellan tåg och buss. Regionlinjerna ska, så långt det är möjligt, ha samma linjesträckning varje tur och körvägsvarianter ska undvikas.

5.4 Landsbygdstrafik

Linjetypen landsbygdstrafik innefattar linjelagd allmän kollektivtrafik som inte är tåg, express- eller regiontrafik. Det är generellt busslinjer men 3-5 avgångar per vardag och har en yttäckande linjesträckning ofta med en tidtabell anpassad till skoltider lokalt.

5.5 Närtrafik

Närtrafiken utgör en förlängning av den tidtabellslagda allmänna kollektivtrafiken i Örebro län. Utbudet av närtrafik riktar sig till personer bor mer än 1 km från en hållplats som angörs av express- eller regiontrafik och det huvudsakliga syftet är att ge invånarna på landsbygden möjlighet att nå service (handel, apotek, vårdcentral

eller bibliotek) i närmsta tätort. Resor erbjuds när efterfrågan på kollektivtrafikresor är något lägre och resenären hämtas i nära anslutning till bostaden och går till närtrafikhållplatser i närmsta tätort. Resenären kan därifrån välja att fortsätta sin resa vidare med annan kollektivtrafik. Närtrafikresor samplaneras med andra närtrafikresor samt med färdtjänst- och sjukresor.

5.6 Stadstrafik

I Örebro län finns stadstrafik i Örebro, Karlskoga och Lindesberg. För stadstrafiken är lägsta nivå en buss i halvtimmen under högtrafik och en buss i timmen i lågtrafik. Det ska även finnas turer under kvällar och helger. Det finns stråk i stadstrafiken där efterfrågan på kollektivtrafik är större vilket medger en högre turtäthet.

I stråk med stor efterfrågan på resor i stadstrafiken både i Örebro och i Karlskoga och Lindesberg ska busstrafiken ha hög framkomlighet. Det betyder att bussen bör prioriteras i gaturummet, att avstånd mellan hållplatser inte bör vara kortare än 400 meter och inte längre än 800 meter vid bebyggelse. Resenärerna i stråk med stor efterfrågan på resor i stadstrafiken ska uppleva busstrafiken som ett snabbt och effektivt sätt att resa.

Örebro stad växer, både genom förtätning men även genom att nya bostadsområden byggs i ytterkanterna. Det optimala för ett hållbart resande, med buss, från de nya bostadsområdena är att de ligger i starka kollektivtrafikstråk där det redan finns ett stort utbud av kollektivtrafik eller utgör en förlängning av dessa stråk. Förändringar i linjesträckningar på grund av ny bebyggelse ska enbart göras om det genererar ett nettotillskott av resenärer.

5.6.1 Bus rapid transit - BRT

Örebro stad har, när detta program tas fram, en av Sveriges långsammaste stadstrafiksystem och i syfte att kraftigt minska restiderna och åstadkomma en positiv resandeutveckling byggs ett BRT-system. Trafikstart för systemet sker etappvis mellan åren 2023 och 2025 och genomförandet sker i alla steg i tätt samarbete mellan Örebro kommun och Region Örebro län.

De systemegenskaper som är rådande för BRT-systemet i Örebro är:

- Systemet ska vara lätt att förstå och använda
- Hög synbarhet i stadsmiljön, egen design och varumärke
- Hållplatser, anslutningsvägar och stadsmiljö med hög kvalitet
- Egna körbanor och full prioritet i korsningar,
- Gena linjesträckning med mjuk linjeföring, jämn körbana med hög kvalitet.

Med ett BRT-system finns potential till att sänka restidskvoten från dagens 1,8–1,9 ner till 0,9–1,2. Detta beräknas ge en ökning av resandet på 20–30 procent.

5.7 Länsgränsöverskridande allmän kollektivtrafik med buss

Efterfrågan på allmän kollektivtrafik i relationer som korsar länsgränser ska utredas löpande tillsammans med och på lika villkor som efterfrågan inom länet. I dagsläget körs majoriteten av utbudet av allmän kollektivtrafik i relationer över länsgräns med tåg som beskrivits i stycke 5.1. Ett antal länsöverskridande relationer med efterfrågan på resor saknar dock tågförbindelse och där är det av strategiskt viktig betydelse för Örebro län att bibehålla busstrafik. I dagsläget domineras utbudet av resmöjligheter med buss till målpunkter i Värmland (ex Filipstad, Kristinehamn och Karlstad) respektive Västmanlands (Arboga och Götlunda).

5.8 Trafikplikt eller kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen (lag (2010:1065) om kollektivtrafik) öppnar för att behovet av kollektivtrafik kan tillgodoses genom att kollektivtrafikmyndigheten beslutar om trafikplikt eller att kollektivtrafikoperatörer driver den på kommersiella grunder. Den strategiska inriktningen som beskrivs i kapitel 3 samt det behov av kollektivtrafik som beskrivs ovan är utgångpunkten för om kollektivtrafikmyndigheten väljer att fatta beslut om trafikplikt eller väljer att förlita sig på de kommersiella aktörernas initiativ. Utöver dessa kriterier är det också avgörande att resenärerna kan erbjudas ett utbud av kollektivtrafik som är stabilt över en längre tid. Inför beslut om trafikplikt hålls samråd med entreprenörer för att klargöra om det finns intresse att driva delar av kollektivtrafiken på kommersiell grund.

5.9 Anpassning till kraftig förändring av efterfrågan

Det är kollektivtrafikmyndighetens ansvar att kontinuerligt anpassa utbudet av kollektivtrafik efter en förändrad efterfrågan och marknadspotential. Normalt sker detta i samråd med kommunerna i samband med att nya bostadsområden uppförs eller nya verksamheter etableras och tabeller justeras i samband med tidtabellsskifte. Om det däremot sker en hastig och omfattande förändring av efterfrågan, så kan det vara aktuellt med en särskild samverkan med berörd part för att kunna tillgodose efterfrågan vid tillfälle som avviker från rutinen.

6. Kommersiell kollektivtrafik

Det är Transportstyrelsen som i sin författningssamling TSFS 2012:2 anger regler för anmälan om trafikstart, upphörande samt förändrat utbud av kommersiell trafik. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är mottagare av anmälan och den ska inkomma 21 dagar innan trafik startar eller upphör samt i vissa fall även vid förändringar.

Alla kollektivtrafikföretag som bedriver regional kollektivtrafik ska på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor ha tillträde till hållplatser och bytespunkter i länet. Kollektivtrafikmyndighetens ambition är att genom en god dialog med väghållare och övriga trafikerande entreprenörer kunna tillgodose tillräcklig kapacitet för att samtliga trafikerande bolag ska kunna angöra hållplatser som önskat. Gällande fysisk plats för att angöra är kollektivtrafikmyndighetens förhoppning att åtgärder som prisstyrning och tidstyrning inte ska vara nödvändiga för att klara efterfrågad kapacitet. När det gäller förmedlande av digital information om avgångstider etc. erbjuds det där motsvarande möjlighet finns för kollektivtrafikmyndighetens trafikutbud. I Örebro län bedöms kapacitetsbrist vid bytespunkter i första hand kunna uppstå vid Örebro resecentrum.

Vid etablering kommersiell kollektivtrafik ska också trafikföretagen ges möjlighet att föra dialog med kollektivtrafikmyndigheten om eventuell biljettsamverkan.

7. Färdtjänst och riksfärdtjänst

Region Örebro län utreder och prövar tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst för samtliga av länets 12 kommuner. Det är ett ansvar regionen har sedan hösten 2001. Den som beviljas färdtjänst kan resa med servicefordon i och emellan länets samtliga kommuner samt 30 km utanför länsgränsen. Utöver färdtjänst och riksfärdtjänst utreds också rätten till månadskort samt särskilda villkor vid färdtjänstresa, exempelvis ensamåkning, två ledsagare, direktresa eller särskild placering i fordonet. Antalet personer i länet med tillstånd till färdtjänst uppgick år 2019 till cirka 10 700 stycken, vilket motsvarar 3,5 procent av befolkningen. Detta är en ökning på 0,2 procentenheter sedan 2015.

Rent praktiskt samplaneras och samkörs färdtjänst och sjukresor inom länet. Vid beviljande av färdtjänsttillstånd får personen även automatiskt tillstånd att boka resor till vården (sjukresor) med servicefordon. Detta sker då till samma egenavgift som finns inom färdtjänsten.

Tillstånd till riksfärdtjänst innebär att kunden beviljas ersättning för de merkostnader som uppstår för resan till följd av kundens funktionsnedsättning. Ersättningen kan exempelvis bestå i beviljande av servicefordon för att ta sig till/från resmålet eller i form av utbetalning av en ledsagares biljettkostnader i samband med resa med allmänna kommunikationer.

Under 2019 var den totala kostnaden för resor med riksfärdtjänst med servicefordon cirka 3 miljoner kronor. Antalet riksfärdtjänstresor med

servicetresefordon var cirka 1300 stycken. När det gäller ersättning för merkostnader i samband med riksfärdtjänstresa med allmänna kommunikationer med ledsagare betalades drygt 32 000 kronor ut för 28 stycken resor 2019. Den statistik som finns från 2020 har så starkt påverkats av pågående pandemi att dessa siffror inte bör jämföras med, då det var väldigt mycket färre resor under det året.

7.1 Prissystem för färdtjänst

Grunderna för prissättning av den egenavgift kunden betalar för att resa med färdtjänst i Örebro län ska utgå ifrån att:

- resan erbjuder en högre service än motsvarande resa med allmänna kommunikationer och därmed ska egenavgiften vara större vid resor med färdtjänst.
- priset är relaterat till reslängden, utifrån en miniminivå och en maxnivå.
- undantaget från prissättningen är månadskort för arbets- och studieresor där prissättningen överensstämmer med den kostnad som gäller för motsvarande resa med allmän kollektivtrafik. Resor till och från förtroendeuppdrag ingår också i de resor som kunden kan få månadskort för.

Beslut om förändringar av priserna sker i samråd med kommunerna.

7.2 Prissystem för riksfärdtjänst

Regeringen har meddelat föreskrifter om kundens egenavgifter som anges i förordningen (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst. Egenavgiften får därmed varken vara lägre eller högre än den som är angiven i förordningen. Utgångspunkten för egenavgifterna är vad normala reskostnader är för att resa med allmänna kommunikationer, tåg 2:a klass.

8. Organisation och arbetsfördelning

8.1 Regionen och kommunerna

Region Örebro län utgör den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKTM) i Örebro län och mer specifikt är det, under nuvarande mandatperiod, samhällsbyggnadsnämnden som har myndighetsuppdraget inom Regionens organisation. Sedan trafiken skatteväxlades 2012 finansieras den till 100 procent av Region Örebro län. För att tillgodose den kommunala förankringen av de beslut som fattas av kollektivtrafikmyndigheten finns ett regionalt samverkansråd som består av ledande kommunala politiker. Det finns också en samverkansstruktur med tjänstepersoner från länets kommuner i form av beredningsgrupp till regionala chefssamverkansgruppen för trafik och infrastruktur (KC/RD).

8.1.1 Regional samverkan

För att utveckla trafiken krävs en aktiv dialog med kommuner, grannlän, operatörer och resenärer. Andra områden för dialog och samverkan kan vara periodkortsgiltighet och biljettmaskinsystem samt olika tekniska system för exempelvis bussprioritering vid trafikljus och realtid. Att ingå i dessa system är förknippat med kostnader och kräver även viss framförhållning.

Utgångspunkten för samverkan bör i första hand vara målen i trafikförsörjningsprogrammet. Men för att målen ska vara möjliga att nå är det viktigt att det finns en tydlig koppling till målen i exempelvis kommunernas översiktsplaner och Trafikverkets planer för transportinfrastrukturen. Länsplanen för transportinfrastruktur fyller också en viktig funktion när det gäller finansiering av infrastruktur kopplat till kollektivtrafiken.

När det gäller resor med kollektivtrafiken över länsgräns är det också viktig att det sker en samverkan mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för en ömsesidig fordonsförsörjning.

8.1.2 Storregionalsamverkan

Samverkan med andra län är en viktig del i arbetet och det sker inom ett antal nätverk med länen inom Mälardalen. *En Bättre Sits (EBS)* samordnas av Mälardalsrådet och är ett nätverk av politiker med stöd av tjänstemän från de länsplanupprättande organen, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna samt Trafikverket vid behov. Den främsta uppgiften för *En Bättre Sits* är att ta fram en storregional systemanalys som är regionernas gemensamma prioriteringar och inspel till den nationella planen. I den storregionala systemanalysen beskrivs vilken kollektivtrafik regionerna har för avsikt att bedriva på järnväg och vilka infrastruktursatsningar som krävs för att kunna uppnå en konkurrenskraftig trafik.

Ett annat nätverk med påverkan på kollektivtrafikens uppdrag är ÖMS-samarbetet. De sju regionerna i östra Mellansverige genomför gemensamma studier för att undersöka och sprida kunskap om förutsättningarna för att öka integreringen mellan länen och verka för en gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder. Regioner som ingår i ÖMS-samarbetet är Stockholm, Uppsala, Gävleborg, Västmanland, Örebro, Södermanland och Östergötland. Även Mälardalsrådet ingår i samarbetet.

8.2 Trafik

Kollektivtrafikmyndigheten planerar och ger förutsättningar för genomförande av den allmänna kollektivtrafiken i länet. Det utbud som det fattas trafikpliktsbeslut om utförs av buss- och tågoperatörer som upphandlas eller är delägda av Region Örebro län. Tågoperatörer upphandlas tillsammans med andra län inom tågsamverkan som beskrivs

nedan medan all busstrafik körs i egen regi och tilldelas Svealandstrafiken AB. All trafik utförs under varumärket Länstrafiken Örebro.

Sedan 2018 äger Region Örebro län trafikbolaget Svealandstrafiken tillsammans med Region Västmanland. I takt med att trafikavtal löper ut tas nya trafikpliktsbeslut och busstrafiken som dessa omfattar överlåts till Svealandstrafiken och utförs i egen regi eller upphandlas av tredje part. Svelandstrafiken ansvarar för att bedriva trafiken i enlighet med Region Örebro läns intentioner som anges i detta program och övriga strategier riktlinjer. Detta förutsätter ett väl fungerande samarbete inom alla aspekter av trafiken från tidtabeller, tekniska system, infrastruktur och kundkontakter.

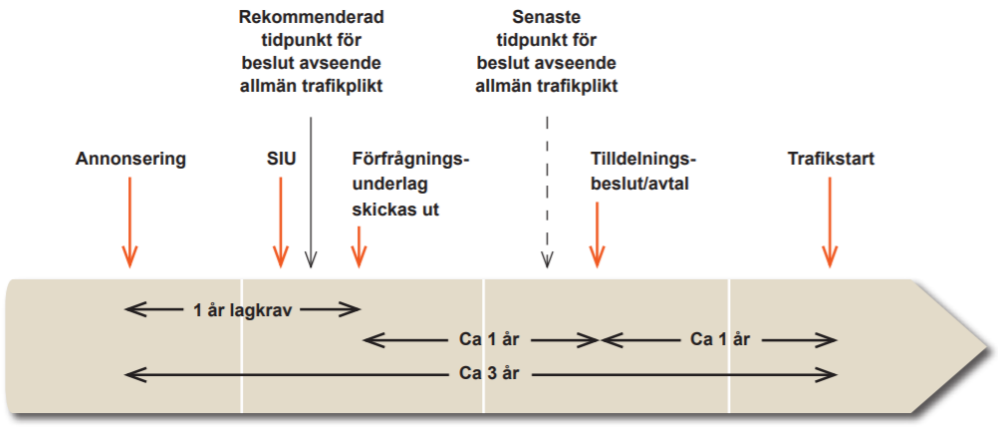
Region Örebro län är delägare i två tågtrafikbolag, Tåg i Bergslagen och Mälardalstrafik. Tåg i Bergslagen ägs gemensamt av regionerna Dalarna, Västmanland, Gävleborg och Örebro. Mälardalstrafik ägs gemensamt av regionerna Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland.

Region Örebro län är beställare av tågtrafiken. Planeringssamverkan kring den regionala tågtrafiken sker genom Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen, där frågor om planering, trafikering, marknadsföring, färdbevis och strategisk utveckling hanteras i nära samverkan med trafikbolag och berörda län. Samverkan kring tågtrafik sker också med Region Värmland, Region Östergötland samt med Västra Götalandsregionen, men i mindre omfattning.

8.3 Trafikplikt

Mål och strategier i trafikförsörjningsprogrammet utgör grunden för myndighetens beslut om allmän trafikplikt. Beslutet innebär att myndigheten slår fast vilka krav, till exempel på kvalitet, omfattning eller prissättning, som ska uppfyllas avseende en viss trafik. Myndigheten får, efter överenskommelse med en eller flera andra regionala kollektivtrafikmyndigheter, även fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.

Trafikplikten grundar sig även på en analys av att det offentliga har ett legitimt intresse av att kunna tillhandahålla kollektivtrafik, som kommersiella aktörer inte skulle erbjuda. Observera dock att myndigheten inte i någon särskild form behöver undersöka det kommersiella intresset eller visa att sådant intresse saknas för att ha rätt att organisera trafik.



Figur 6. Beskrivning av hålltider vid upphandling och tidpunkter för beslut om allmän trafikplikt inför uppstart av ny allmän kollektivtrafik.

8.4 Tillköp

Generellt gäller att Region Örebro län finansierar all kollektivtrafik som bedöms vara av regional betydelse. All kollektivtrafik som är av regional betydelse ska gå att härleda ur trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiklagen öppnar dock för en kommun att finansiera viss regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle tillhandahålla.

Eventuella tillköp av regional kollektivtrafik kräver en överenskommelse mellan kollektivtrafikmyndigheten och berörd kommun. Tillköp får inte medföra högre kostnader för kollektivtrafikmyndigheten, eller bidra till att trafiksystemets upplägg rubbas.

8.5 Infrastruktur för kollektivtrafik

Ansvaret för kollektivtrafikens infrastruktur i länet är uppdelat på flera parter.
För busstrafiken är det respektive väghållarens ansvar att stå för markarbeten. Det är antingen Trafikverket, en kommun eller en enskild vägförening. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att anskaffa och planera för den hållplatsutrustning som finns ovan marken. I dagsläget handlar det ex om: stolpe med hållplatstopp, väderskydd, informationstavlor, pratorer och digitala skyltar.

För tågtrafiken är det Trafikverket som ansvarar för plattformar vid järnvägsstationer. Eventuell förändring och utveckling av plattformar bör ske i samråd mellan Trafikverket, kommunen, tågoperatörer och kollektivtrafikmyndigheten. Stationshus eller motsvarande vid resecentrum och järnvägsstationer ägs av Jernhusen eller respektive kommun.

8.5.1 Definition av tillgänglig busshållplats

Det finns i dagsläget ingen nationell definition av vilka utformningskrav som ska uppfyllas för att en busshållplats är att betrakta som fysiskt tillgänglig. Region Örebro län har därför tagit fram en egen definition som harmoniserar väl med hur andra län valt att definiera fysisk tillgänglighet vid busshållplats.

Definitionen utgörs av tre punkter:

- Plattformshöjd, kantsten: R17
- Taktilt stråk (plattor med ränder/pluppar)
- Visuellt stråk (Plattrad med kontrasterande färg (vit))

Detta utgör minikravet för utformning och region Örebro län väljer att beskriva utformningen utan att bedöma vilka personer med funktionsvariationer som kan resa från hållplatsen. Den bedömningen överlåts till enskilda personer själva att göra.

Ca femtio busshållplatser som angörs av regiontrafik med 20 eller fler påstigande per vardag saknar ett eller flera tillgänglighetskrav. Geografiskt återfinns de inom 9 av 12 av länets kommuner. Ca trettio busshållplatser som finns inom Örebro stadstrafikområde saknar också ett eller flera tillgänglighetskrav. Dessa är hållplatser med mer än 60 påstigande per vardag. Samtliga hållplatser nämnda ovan återfinns inom utvecklingsområdena i RUS och fokus är att tillgänglighetsanpassa dessa till 2030.

8.5.2 Utrustningsnivåer

Utöver den grundläggande tillgänglighetsdefinitionen är ett antal utrustningsnivåer etablerande. En målnivå för hur hållplatser bör vara utrustade avgörs av flera faktorer. En grundläggande sortering sker efter antal påstigande men ytterligare fyra faktorer inverkar på vilken målnivå av utrustning som är lämplig ur ett tillgänglighets- och attraktivitetsperspektiv.

- Specifik kundgrupp eller målpunkt
- Funktion kopplat till byte mellan färdmedel
- Hastighet på väg
- Om hållplats finns i en relation med stör efterfrågan på resor

Utöver utrustningsnivåer har även en miniminivå etablerats för hur förutsättningarna vid en plats för på- eller avstigning ska vara. I arbetet med att förbättra hållplatser i länet ska det säkerställas att alla hållplatslägen, oavsett resande eller övriga ovan nämnda faktorer, ska placeras så att en ståyta (om minst 1,5x1,5 m) finns för på och avstigning. Till antalet är busshållplatserna fördelade på följande sätt mellan utrustningsnivåerna:

- Nivå 4 består av 1047 hållplatser och 83 av dem har behov av kompletteringar i tillgänglighet eller utrustning
- Nivå 3 består av 78 busshållplatser och 10 av dem har behov av kompletteringar i tillgänglighet eller utrustning
- Nivå 2 består av 234 busshållplatser och 232 av dem har behov av kompletteringar i tillgänglighet eller utrustning

- Nivå 1 består av 35 busshållplatser och 26 av dem har behov av kompletteringar i tillgänglighet eller utrustning

Ambitionen är att nå måluppfyllnad inom respektive utrustningsnivå med fokus på hållplatser uppifrån och ner i utrustningsnivåerna samt att höja lägstanivån så att samtliga hållplatslägen har definierad ståyta. Fokus på effektivitet är även viktigt vilket gör att kompletteringen sker i samband med andra åtgärder på väg.

Tabell 3. Tabellen anger målnivåer av utrustning som länets busshållplatser fördelas mellan. Fördelningen sker baserat på såväl antal resande som andra faktorer så som målpunkt eller bytesfunktion.

			Utrustningsnivåer				
			BRT	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4
Typer av utrustning	Väghållarens ansvar	På-avstigningsyta på minst 1,5m.					x
		Tillgänglighetsanpassad plattform = Taktilt, visuellt stråk och kantsten(R17)	x	x	x	x	
		Belysning vid hållplatsområdet	x	x	x		
	Region Örebro läns ansvar	Topptavla				x	x
		Väderskydd med bänk med ryggstöd och armstöd istället för topptavla.	x	x	x		
		Tidtabell och eventuell resenärsinformation inklusive info i punktskrift	x	x	x	x	
		Realtid och digital information Prator	x	x			
		Cykelparkering	x				

9. Stödsystem

9.1 Försäljning och distributionssystem

Systemets huvudsakliga funktion är att vara ett stöd för att sälja, distribuera och validera färdbevis (biljetter). I samband med försäljning och användning av färdbevisen samlar systemet in data som används för uppföljning och analys av resandet, samt ekonomisk uppföljning och fördelning av intäkter. Försäljnings- och distributionssystem ska utformas så att de är enkla för resenären att förstå, samt att försäljning och validering av färdbevis inte har negativ inverkan på restiden.

9.2 Informationssystem

Informationssystemets viktigaste uppgift är att informera resenären om tillgängligt utbud av trafik samt om det förekommer störningar, såväl planerade som oplanerade i trafikutbudet. Systemet ger också liknande information då kunden byter mellan olika trafikslag och utförare. Både kollektivtrafikmyndigheten och de kommersiella aktörerna ska leverera trafikinformation till Samtrafiken AB. Ambitionen är att utveckla realtidssystemet för att bättre skulle kunna hantera behovet av information till resenärer.

9.3 Kommunikationssystem

Kommunikation mellan förare och trafikledning har två syften. Det möjliggör trafikstyrning, i första hand i samband med olika typer av störningar i det planerade trafikutbudet, men också utifrån ett säkerhetsperspektiv både för kunder och för personal. Inom ramen för utvecklingen av realtidssystemet ska systemfunktioner tillföras som möjliggör förbättrad information och stöd till föraren i form av textmeddelanden och kartstöd för att hantera störningar och samordning mellan trafikslag.

10. Uppföljning och lärande

I en årlig rapport ska programmet utvärderas med avseende på måluppfyllnad. Erfarenheterna från uppföljningen ska löpande implementeras i arbetet med att genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Vid behov kan kollektivtrafikmyndigheten besluta att uppdatera trafikförsörjningsprogrammet.

Kollektivtrafikmyndigheten ska också utveckla sin kompetens genom aktiv omvärldsbevakning, samverka med akademi, branschorganisationer och resenärsorganisationer samt ta del av goda exempel från andra delar av världen.

10.1 Indikatorer för uppföljning av programmet

Kärnindikatorer – relaterar till hur i hög grad kollektivtrafiken förmår att utvecklas för att nå målen som satts upp, dessa följs upp årligen.

Tabell 4. Kärnidikatorer som följs upp årligen

Mål till 2030	Indikator	Mått	Källa
Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka	Allmän kollektivtrafik: Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor i länet	Jämfört med innan pandemin beräknat som andel av motoriserade resor -Ökning i länet i sin helhet (18 procent till 2025, 20 procent till 2030) -Ökning i stråk med stor efterfrågan på resor (40 procent till 2030) -Ökning inom stadstrafiker (Örebro, Lindesberg, Karlskoga) (målsättning? Fråga Ingela)	Hela länet - Kollbar samt Region Örebro län Stråk – Vi behöver utveckla metod för detta mha mobildata Stadstrafikerna - Vi behöver utveckla metod för detta mha mobildata
Alla i länet ska ha tillgång till någon form av allmän kollektivtrafik	Allmän koll: Tillgänglighet med allmän kollektivtrafik	Förbättrad	Beräkningar av ex: geografisk täckning utifrån avstånd till hållplats och antal avgångar från den.
Resenärers nöjdhet med senaste resan ska öka	Allmän kollektivtrafik: Andel resenärer nöjda med senaste resan Serviceresor: Andel resenärer nöjda med senaste resan	85 procent (2020 är det 79 procent) 95 procent (2020 är det 93 procent)	KollBar - Frågan till alla som har rest någon gång per kvartal och inte bara de som benämns som kunder och reser minst en dag per månaden. ANBARO – fråga om nöjdhet -Fråga R18. Vilket sammanfattande betyg vill du ge för hela resan om du tänker på beställning, upphämtning och avlämning?
Fysisk och digital infrastruktur ska förbättras och förenkla resenärsupplevelsen	Allmän koll och Serviceresor: Antalet tillgänglighetsanpassade hållplatser Allmän koll: Hur enkelt upplever kunder det att förbereda inför och resa? *Allmän koll:* *Andel resenärer som är aktiva användare av appen* *Andel kunder som köper resa via appen eller andra självbetjäningskanaler* *Andel aktiva användare av appen som tar del av störningsinfo* *Serviceresor:* Andel kunder som bokar i olika kanaler Hur många ringer in till BC?	Ytterligare 86 hållplatser som uppfyller sin tillgänglighets- och utrustningsklass *Monica återkommer med förslag på procentsats* *63 procent (mål till 2023)* *Mått sätts när tjänsten lanseras* *Ev. mål om att 25 procent resor ska bokas digitalt* *Minskar*	Region Örebro län Kollbar – frågebatteriet om enkelhet: - Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser m.m.) - Det är enkelt att köpa [bolag] biljetter och kort - Det är enkelt att resa med [bolag] Region Örebro län Region Örebro län Region Örebro län Region Örebro län
Prisnivåer och biljettutbud ska hållas konkurrenskraftiga för ett ökat hållbart resande	Kostnad för kollektivtrafikresa vs. motsvarande resa med bil		Sörmlandstrafiken, vilka källor har de haft? Gör egen modell och utgå från ett antal stråk i länet. Inkludera parkeringskostnad, det saknas i Sörmlands modell Fixa med Sofia 13/4
Kollektivtrafikens negativa påverkan på hälsa via luftkvalitet och buller ska minska	Allmän koll och Serviceresor: Drivmedlens påverkan på hälsa, klimat och miljö utifrån de svenska miljömålen fördelat på Serviceresor och allmän kollektivtrafik Andel förnybara bränslen i servicetrafiken Energianvändning per fordonskm	 100 procent fossilfria drivmedel Minskat med 10% (ca 4,3 kWh/km 2021)	Utvärdera utifrån kartläggning som gjorts utifrån drivmedelsanvändning år 2020 FRIDA Region Örebro län och FRIDA

Övriga indikatorer – relaterar i stor utsträckning till produktionsegenskaper som indirekt har påverkan på kollektivtrafikens konkurrenskraft. Här finns också indikatorer som det inte är möjligt att frambringa kvartalsvärden på. Följs upp årligen

Tabell 5. Övriga indikatorer som följs upp årligen

Övriga indikatorer	Mått	Källa
Allmän koll: Restidskvoter	Tåg/bil 0,8 Expresslinjer/bil 1,2 Regionlinjer/bil 1,3 Stadslinjer/bil 1,5 BRT/bil 0,9-1,2	GoogleMaps/Reseplaneraren
Allmän koll: Tillgänglighet med allmän kollektivtrafik	Förbättrad	Beräkningar av ex: geografisk täckning utifrån avstånd till hållplats och antal avgångar från den.
Allmän koll: Trafikkostnad per utbudskilometer		
Allmän koll och Serviceresor Punktlighet (ankomst och avgång) tåg resp. buss Antalet inställda turer	Ökar 95 procent (2019 svarade 91,6 procent ja) Minskar	SveaT har avvikelsedatat via PubTrans för all trafik de kör. Finns befintliga rapporter att utvärdera? Mats Dahlström (chef för trafikledarna) har förslag till rapport från Hoogia som vi ev. kan använda och påverka utseendet på. Han återkommer med förslag…. ANBARO fråga om punktlighet: - R16. Kom du fram i tid? RÖL
Allmän koll och Serviceresor: Upplevd trygghet	Ökar Ökar	Kollbar fråga om trygghet: - Det känns tryggt att resa med [bolag] ANBARO fråga om trygghet: - R19. Om du tänker på dina färdtjänst-/sjukresor generellt, vilket betyg vill du generellt ge tryggheten när du gör en <färdtjänst-/sjuk->resa? Resultat från trygghetsvandringar som Örebro kommun arrangerar
Allmän koll: Beläggning – antal passagerare per buss och linje	-	Region Örebro län – Vi behöver utveckla metod för att mäta på ett lämpligt sätt
Serviceresor: Förändringen i antalet utförda färdtjänsttillstånd uppdelat på åldersgrupper	?	Region Örebro län – utveckla metod för att mäta på ett lämpligt sätt

Tabell 2 med indikatorer…..

Referenser

Dickinsson, J., & Wretstrand, A. (2015). *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel.* Lund: K2 Reaserch.

K2, Statens vegvesen, Urbannet Analyse. (2017). *Kollektivtrafik - Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter.* Lund: K2.

TRN 2021-0164
Rapport
Datum: 2021-04-15

Region Örebro län

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Bilaga 1

Version: 1

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Bilaga 1

2021-04-15

Innehåll

1. Nuläge 4
1.1 Samhällsutmaningar för kollektivtrafiken 4
1.1.1 Befolkning och sysselsättning 4
1.1.2 Pendling 5
1.1.3 Pendlingsavstånd mellan bostad och arbete 9
1.1.4 Regionförstoring 10
1.1.5 Klimat och transporter 16
1.2 Kollektivtrafikens utveckling 16
1.2.1 Resandet 2011-2019 16
1.2.2 Marknadsandel 18
1.2.3 Restider 18
1.2.4 Prisets utveckling 19

1. Nuläge

1.1 Samhällsutmaningar för kollektivtrafiken

1.1.1 Befolkning och sysselsättning

Befolkningen i Örebro län har växt med 10% sedan 1995. De befolkningsframskrivningar som genomförts inom ramen för Östra Mellansverige-samarbetet (ÖMS) beräknar att befolkning i regionen uppgår till 295 000-320 000[1] år 2030. Prognosen mot 2050 pekar mot intervallet 297 000-343 000 invånare. Här kan också noteras att en fortsatt ojämn inomregional fördelning förutspås där merparten av de nya invånarna tillkommer i Örebro, Kumla och Hallsberg. Bedömningen är alltså att de delar av regionen som idag har befolkningstillväxt troligen kommer att fortsätta växa, och att de delar vars befolkning minskar troligen kommer att fortsätta att minska. En inströmning av utrikes födda kan förändra denna bedömning.

Inom länet har urbaniseringen i Örebro län liksom i övriga delar av landet lett till en förskjutning av befolkningen mot Örebro och kommuner med nära geografisk anknytning till Örebro. Det är städernas storlek och täthet som lockar med nya möjligheter till företagande och försörjning, utbildning, kultur och upplevelser.

Enligt den regionala utvecklingsstrategin kommer kraven på djupare kunskaper inom allt smalare och mer nischade arbetsfält leda till att det krävas ett större befolkningsunderlag för att hitta rätt kompetens inom arbetsmarknaden. Tätbefolkade och folkrika regioner är därför ofta mer attraktiva för företagsetableringar och investeringar än mindre tätbefolkade regioner. Det är också en orsak till att Örebro som stad växer då många människor lockas till de större städerna. Antingen flyttar de dit eller så pendlar de dit. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser allt längre sträckor till sina arbeten med en allt snabbare förstoring av arbetsmarknadsregionerna som följd.

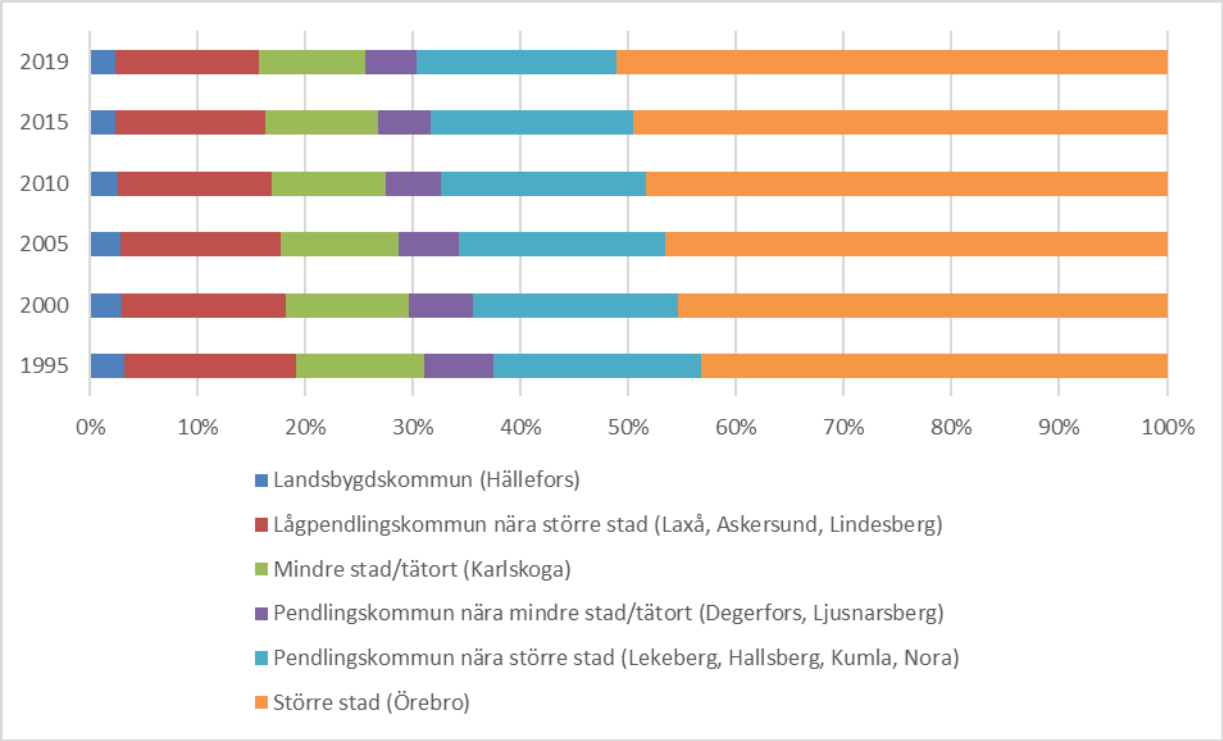
Befolkningen minskar i många av de mindre kommunerna inom Örebro län. Närheten till naturen och den sammanhållande gemenskapen är två av flera viktiga faktorer för landsbygdens attraktionskraft. Det finns samtidigt en positiv utveckling även i många mindre kommuner, tätorter och landsbygder, inte minst inom pendlingsavstånd från de större städerna.

I följande diagram kan man utläsa att Örebro kommun de senaste 24 åren ökat sin andel av befolkningen i länet från 43 procent 1995 till 51 procent 2019. Övriga kommungrupper har minskat sin andel. Största förändringen står lågpendlingskommuner nära större stad. Observera att för pendlingskommuner nära större stad (Örebro) har en minskad andel av befolkingen i länet, uppvisar de en ökning

[1] Region Örebro län; Örebroregionen utifrån och in - Underlags-PM för RUS 2030; Rapport 2016:04

i antalet invånare. Förklaringen är att ökningstakten mellan 1995 och 2019 är 5 gånger högre i Örebro än i kranskommunerna (30 respektive 6 procent).

Figur 1 Kommungruppers andel av länets befolkning perioden 1995-2019, uppdelat efter SKR:s kommungruppsindelning 2017.



Befolkningen blir allt äldre samtidigt som det är många äldre som fortsätter att arbeta efter pensioneringen. Antalet invånare i åldersgruppen 65+ har ökat med 23 procent i länet mellan 1995 till 2019. Åldersgruppen 20-64 år har ökat med 8 procent under samma period. Piggare äldre innebär att fler fortsätter arbeta efter pensionsåldern vilket till viss del påverkar arbetspendlandet inom gruppen 65+.

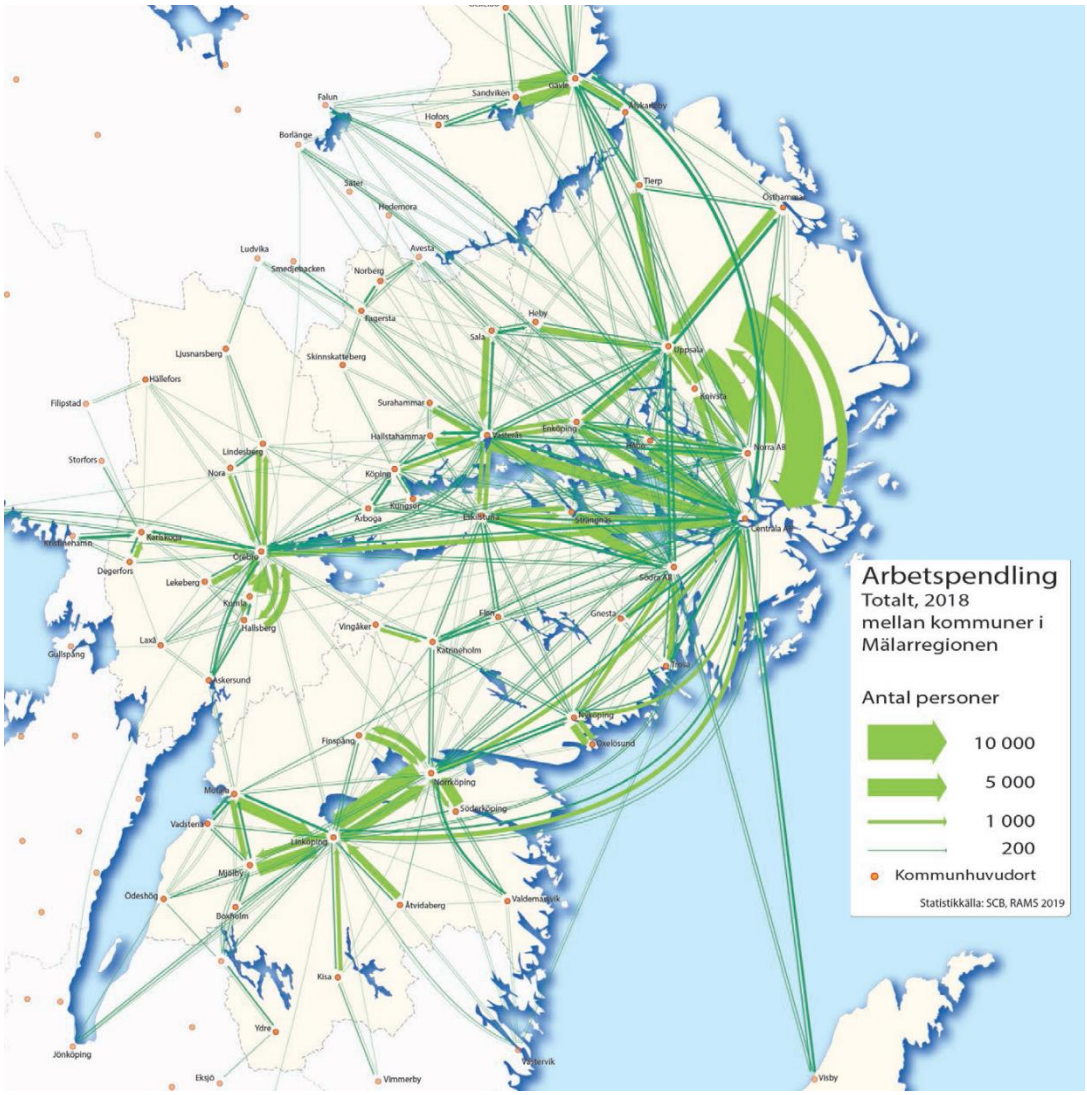
1.1.2 Pendling

Urbaniseringen innebär att arbetstillfällena ökar i storstäder till följd av ett allt större befolkningsunderlag. Det innebär att ytterligare människor lockas dit. Antingen flyttar de eller så pendlar de dit. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser allt längre sträckor till sina arbeten, med en allt snabbare förstoring av arbetsmarknadsregionerna som följd.

Sett till vart människor pendlar, framgår det av figuren nedan att det finns två viktiga noder i Örebro län; Örebro och Karlskoga, även om Karlskoga tappat något sedan 2012. De största pendlingsströmmarna sker radiellt mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i länet. I stråken Örebro–Karlskoga, Hallsberg–Kumla–Örebro

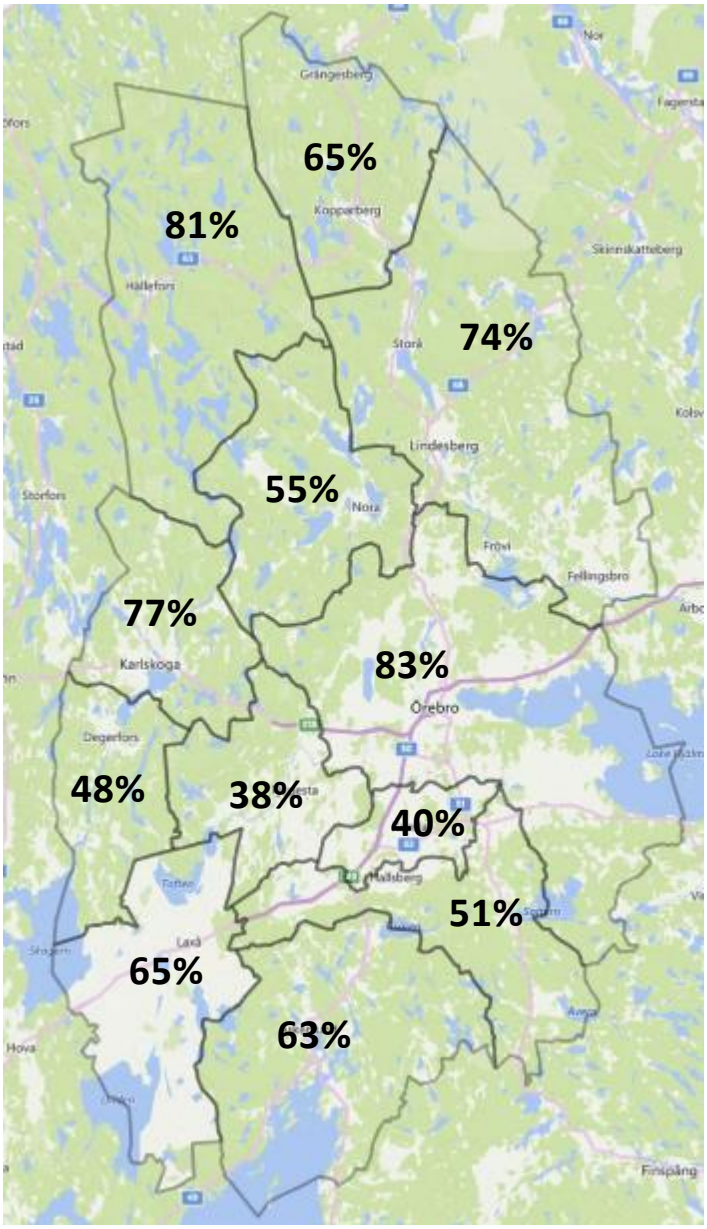
samt Örebro–Lindesberg finns ett dubbelriktat pendlande, vilket skapar underlag för en bättre kostnadstäckning för kollektivtrafiken.

Figur 2 Arbetspendling i Stockholm-Mälarregionen och Stockholms län 2018. Källa Storregional systemanalys 2020 (Mälardalsrådet).



Följande tabell visar andel personer som är bosatta och arbetar i den egna kommunen (nattbefolkning). Ett lågt värde indikerar bland annat att utbudet av arbetsplatser och studiemöjligheter är större än i den egna kommunen och behovet av goda pendlingsmöjligheter är stora.

Figur 3 Andel av kommuninvånarna som arbetar/studerar i den egna kommunen (Källa: SCB)



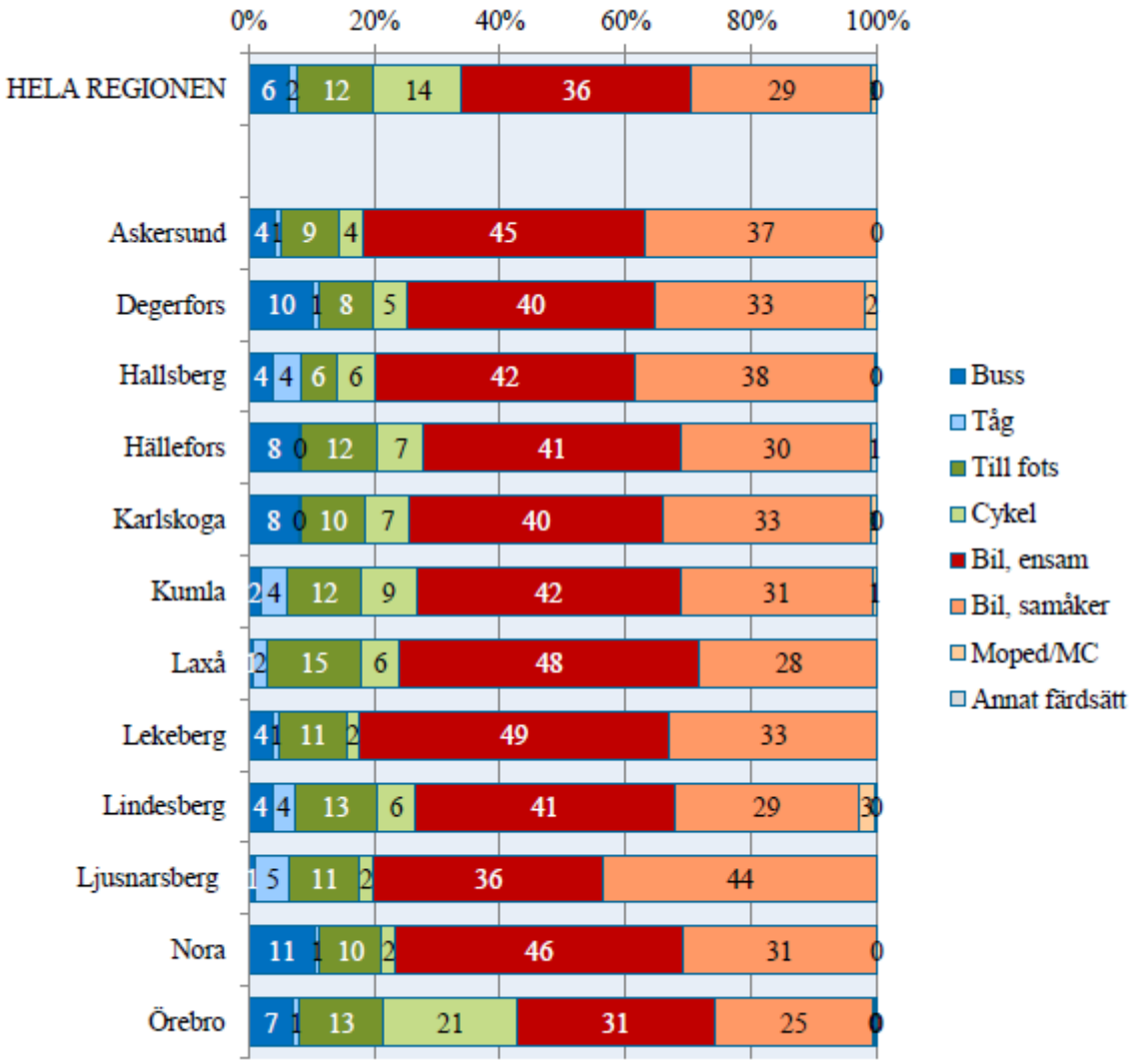
De flesta kommuner i länet har sin största pendling till Örebro kommun. Följande tabell visar de tre största pendlingsströmmarna för respektive kommuns nattbefolkning. Drygt var femte länsbo pendlar till en kommun utanför länet. Kommuner i Stockholms, Västmanlands och Värmlands län är de största målpunkterna för länsbor som pendlar till kommuner utanför Örebro län.

Tabell 1 De tre största pendlingsorterna från den egna kommunen

Kommun	Rang 1	Rang 2	Rang 3
Lekeberg	Örebro	Utanför länet	Kumla
Laxå	Örebro	Utanför länet	Hallsberg
Hallsberg	Örebro	Kumla	Utanför länet
Degerfors	Karlskoga	Utanför länet	Örebro
Hällefors	Utanför länet	Örebro	Nora
Ljusnarsberg	Utanför länet	Lindesberg	Örebro
Örebro	Utanför länet	Kumla	Hallsberg
Kumla	Örebro	Hallsberg	Utanför länet
Askersund	Örebro	Hallsberg	Utanför länet
Karlskoga	Örebro	Utanför länet	Degerfors
Nora	Örebro	Lindesberg	Utanför länet
Lindesberg	Örebro	Utanför länet	Ljusnarsberg

Region Örebro län gjorde 2017 en resvaneundersökning över länsbornas resvanor. I hela regionen görs 65 procent av resorna med bil. Andelen resor som genomförs med bil som huvudfärdmedel skiljer sig starkt mellan de olika kommunerna. Klart lägst andel bilresor görs i Örebro. Högst andel av resorna görs med bil i Lekeberg, Askersund, Ljusnarsberg och Hallsberg.

Figur 4 Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt efter hemkommun



De kommuner som har högst andel kollektivtrafiken är Degerfors, Hällefors, Karlskoga och Nora. De lägsta färdmedelsandelarna för kollektivtrafik är Kumla, Laxå och Ljusnarsberg.

Genomsnittliga färdmedelsandelen i länet är 8 procent för kollektivtrafikresor (buss och tåg) vilket är lågt när man jämför med länen i ÖMS (Östra Mellansverige).

1.1.3 Pendlingsavstånd mellan bostad och arbete

Samhällets grundfunktioner vilar på produktion av resurser i form av produkter och tjänster. En basfunktion är arbetspendlingen för att människor ska kunna ta sig till arbetet för att bidra till samhällets nytta. Arbetspendlingen är också en viktig beståndsdel i det dagliga transportarbetet. Inom transportsektorn är det vanligt att beskriva de avväganden som görs av val av färdmedel för resor till arbetet i termer av reslängd, restid, färdmedel, reskostnad m.m. Men sådana faktorer hänger även samman med bredare överväganden avseende val av jobb, bostad och transportmöjligheter

mellan bostad och arbete. En individs beslut angående arbetspendling är alltså resultatet av avvägningar som görs mellan boendemiljö, boyta, tillfredsställelse med arbetet, färdmedlets bekvämlighet m.m. och olika restriktioner[2]. En faktor för val av färdmedel är avståndet till arbetsplatsen. Följande tabell visar en grov uppskattning av avstånd mellan bostad och arbete för de förvärvsarbetande i länets 12 kommuner. I Lekeberg har 24 procent av de förvärvsarbetande mindre än en km till sitt arbete. Lekeberg har minst andel av de förvärvsarbetande som cykelavstånd (< 5 km) medan Karlskoga har högst andel.

Tabell 2 Grov beräkning av avstånd bostad och arbete (Källa SCB, egen bearbetning)

	<1 km	**1-2 km**	**2 – 3 km**	**3-4 km**	**4-5 km**	**5-10 km**	**10-20 km**	**20-30 km**	**30-40 km**	**40-50 km**	**50-100 km**	**100 – 200 km**	**> 200 km**
Lekeberg	24%	3%	2%	2%	1%	7%	29%	24%	4%	1%	1%	2%	1%
Laxå	31%	14%	5%	1%	1%	4%	12%	9%	6%	10%	3%	1%	2%
Hallsberg	23%	10%	5%	3%	2%	10%	18%	20%	4%	1%	1%	2%	1%
Degerfors	25%	13%	7%	3%	1%	14%	22%	5%	2%	5%	2%	1%	1%
Hällefors	30%	21%	6%	3%	3%	13%	6%	4%	2%	2%	5%	2%	2%
Ljusnarsberg	31%	13%	5%	3%	2%	13%	8%	5%	7%	2%	8%	4%	1%
Örebro	16%	14%	13%	9%	7%	14%	10%	5%	2%	1%	2%	4%	1%
Kumla	18%	9%	5%	4%	2%	13%	37%	4%	1%	1%	2%	2%	1%
Askersund	29%	7%	2%	1%	1%	13%	19%	8%	7%	7%	3%	2%	1%
Karlskoga	22%	17%	16%	9%	5%	9%	4%	3%	6%	4%	2%	2%	2%
Nora	25%	10%	6%	4%	4%	5%	13%	14%	12%	2%	2%	3%	1%
Lindesberg	26%	14%	8%	2%	2%	8%	15%	9%	7%	3%	2%	2%	1%

1.1.4 Regionförstoring

Regionförstoring är ett geografiskt begrepp som innebär att lokala arbetsmarknadsregioner växer samman. Detta sker bland annat genom att kommunikationerna i området byggs ut, vilket möjliggör pendling från landsbygd och mindre orter till arbete eller studier i större orter - eller omvänt.

Regionförstoring antas vara en faktor som starkt bidrar till den regionala tillväxten. Transportsektorns utveckling bidrar till att resor går snabbare med tiden som i sin tur leder till att arbetsmarknaden blir större, för med samma restid kan resan göras längre. I det förra regionala trafikförsörjningsprogrammet användes en modell med syftet att identifiera lokala centra och beskriva vilken betydelse och dragningskraft de har för sina omland. Det handlar om att skapa lokala arbetsmarknader som så långt det är möjligt återspeglar de funktionella sambanden på arbetsmarknaden. I denna modell används tätorten som minsta byggsten. Med tätort definieras sammanhållen bebyggelse med fler än 200 invånare. Det finns tre klassningar på tätort:

- Primär centralort – orter som i liten uträckning är beroende av andra orters arbetsmarknad

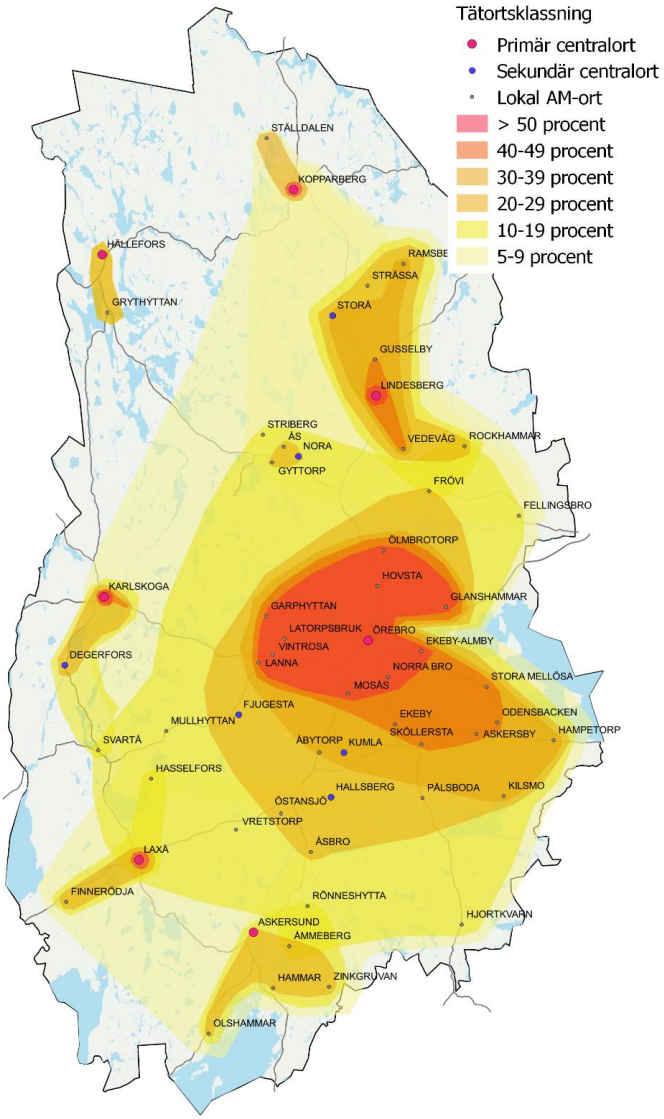
[2] Trafikanalys (2011); Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys; Rapport 2011:3

- Sekundära centralorter – orter som i hög grad är beroende av arbetsmarknaden i ett primärt centrum
- Osjälvständiga orter – orter som är beroende av arbetsmarknaden i ett primärt och/eller sekundärt centrum.

En ort antas vara beroende av en annan ort om minst 20 procent av den sysselsatta nattbefolkningen pendlar till en annan specifik ort.

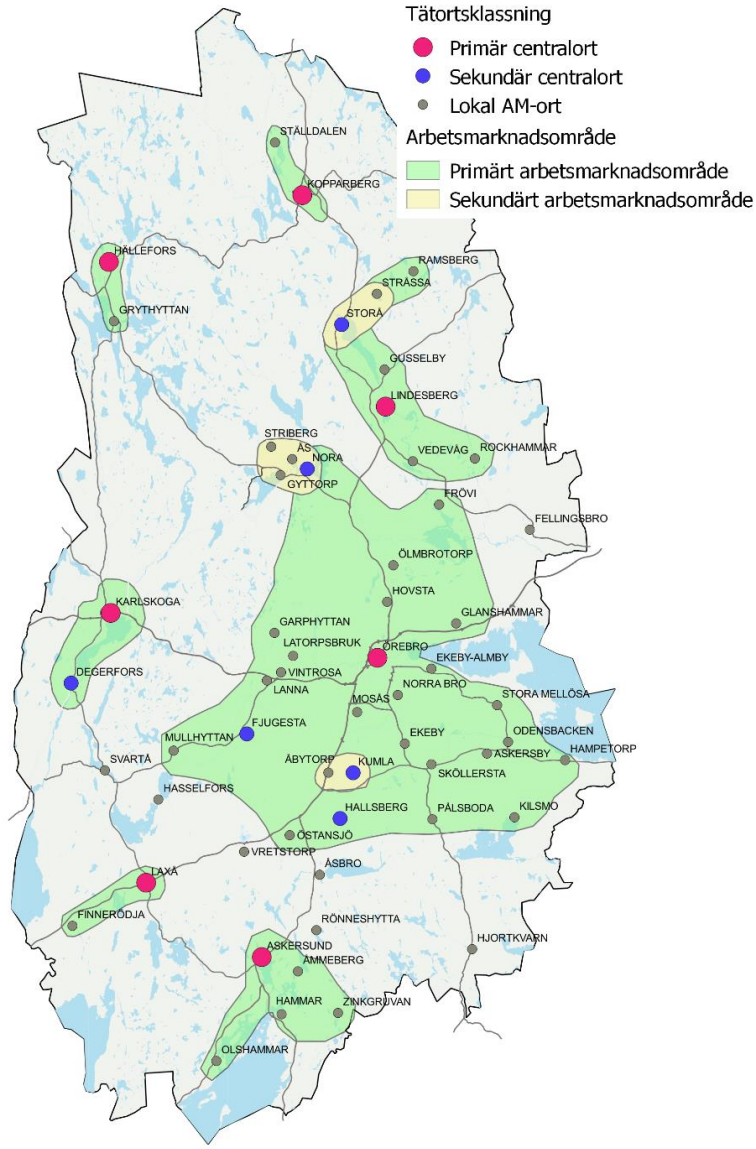
Följande figur visar andelen av tätortens nattbefolkning som pendlar till centralorten, ofta kommunhuvudorten. Den visar bland annat Örebros betydelse för arbetsmarknaden i länet. Alla tätorter, förutom Degerfors, Ställdalen, Hällefors och Grythyttan, har minst 5 procent som arbetspendlar till Örebro.

Figur 5 Andel inpendlare av sysselsatt nattbefolkning från tätorter till centralorter Källa: SCB, egen bearbetning



Antalet primära arbetsmarknadsområden har inte förändrats sedan 2014. Däremot har det skett några förändringar. Askersund har blivit en primär centralort istället för Zinkgruvan och samtidigt har det primära arbetsmarknadsområdet blivit större och omfattar även tätorterna Olshammar och Hammar (2018). Ett sekundärt arbetsmarknadsområde har försvunnit. Det är Degerfors som tappat dragningskraften för orterna Svartå och Åtorp. Den senare klassas inte som tätort längre. som hade Degerfors som beroende ort. Sedan 2014 har även orterna Röfors och Hällabrottet tappat klassningen som tätort.

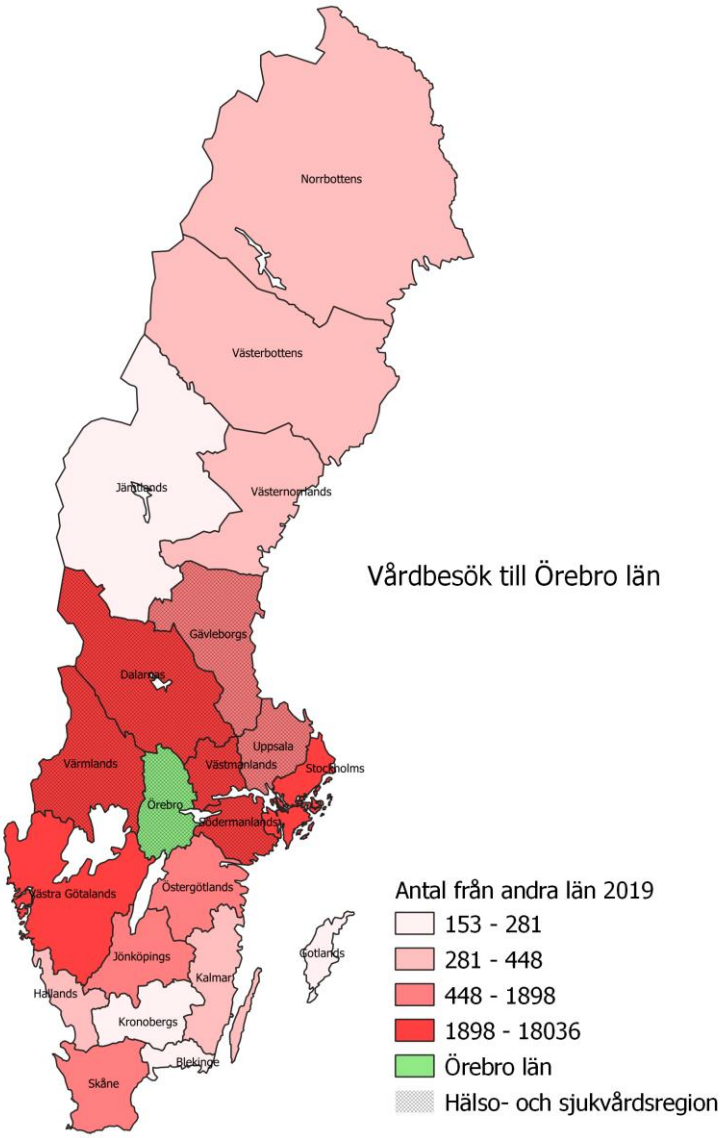
Figur 6 Arbetsmarknadsområden 2018 - samtliga sysselsatta/förvärvsarbetande



Örebro arbetsmarknadsområde är länets stora kraftfält som har 66 000 förvärvsarbetande som pendlar inom området. Utöver dessa tillkommer de som arbetspendlar till orter utanför arbetsmarknadsområdet (< 20%). Karlskoga arbetsmarknadsområde har 11 000 arbetspendlare. Minsta arbetsmarknadsområdet är Kopparberg som har 750 arbetspendlare inom arbetsmarknadsområdet med Kopparberg som primär centralort.

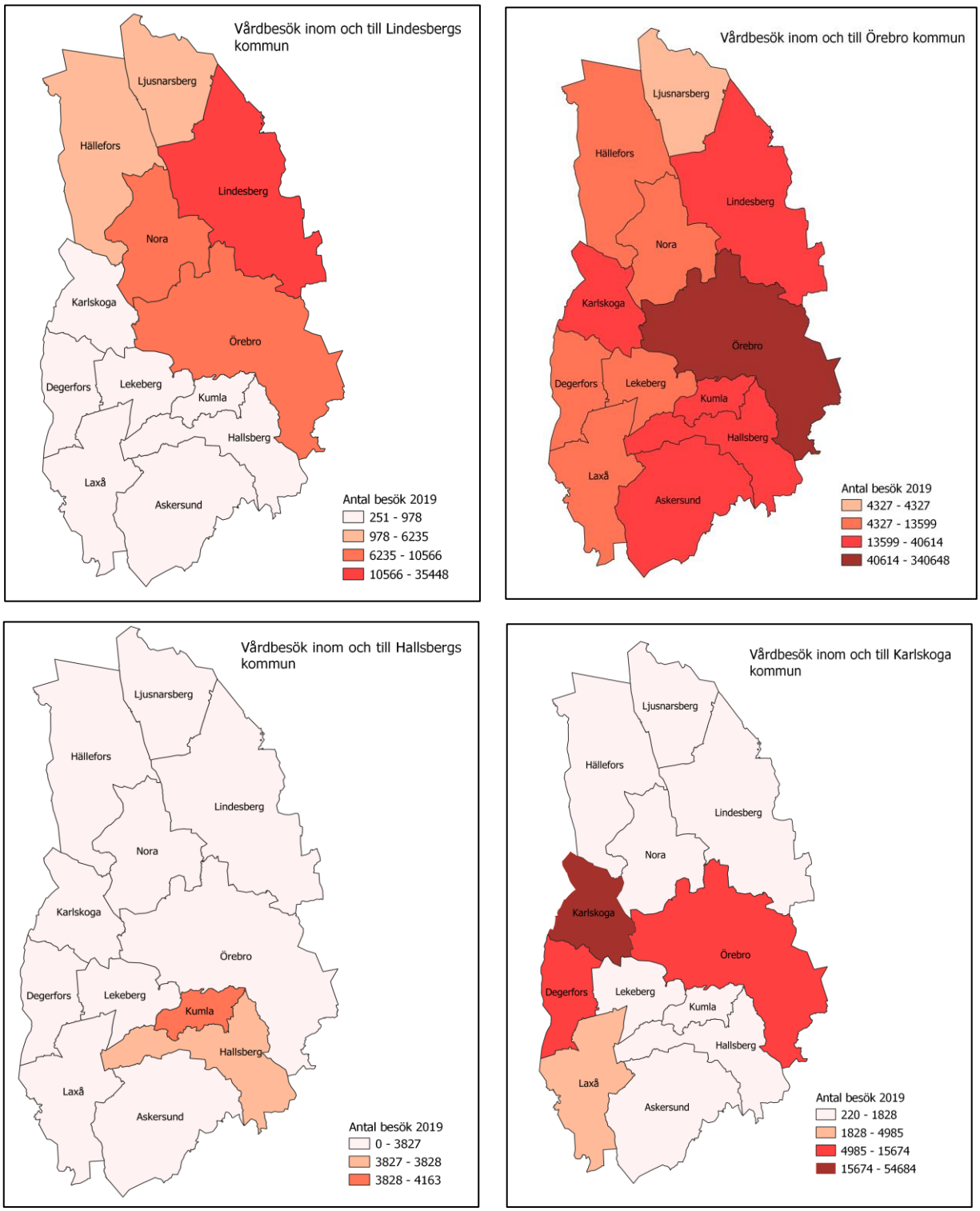
1.1.5 Resor till vård

Utöver arbetspendling är efterfrågan på resor till vård en intressant parameter, dels för att det rör sig om ett relativt stort antal resor men även eftersom resor till vård subventioneras inom Örebro län, det vill säga den kallelse till vård som skickas ut fungerar som färdbevis i kollektivtrafiken. I figurerna nedan visualiseras resor till vård både utifrån antalet vårdbesök till länet från andra län och inom länsgräns mellan och inom kommuner med större vårdinrättningar.



Figur 7. Antal resor till vård i Örebro län. Fokuserat samarbete finns mellan länen inom en hälso- och sjukvårdsregion bestående av Region Värmland, Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Sörmland och Region Örebro län.

Av figur 7 framgår att resor till vård i Örebro län är koncentrerade från grannlänen i alla väderstreck förutom i relation till Östergötland. Majoriteten av länen varifrån många patientbesök görs ligger inom den Hälso- och sjukvårdsregion som finns etablerad och är skuggad i kartan.



Figur 8. Resor till vård inom och till kommuner med större vårdinrättning inom Örebro län.

Av figur 8 framgår att resor till vård inom länet är strakt fokuserad inom och till Örebro, Karlskoga respektive Lindesbergs kommuner som alla har sjukhus. Resorna till Örebro sker från hela länet medan riktningen på resor till lasaretten i Lindesberg och Karlskoga är tydligt geografiskt avgränsade. Visst resande finns till vård i

Hallsbergs kommun och den är ytterligare begränsad till att främst komma från Kumla kommun.

1.1.6 Klimat och transporter

Under perioden 1990–2017 har de totala utsläppen i Örebro län minskat med 41 procent (motsvarande siffra för Sverige är 25 procent)[3]. Inrikes transporter i Örebro län minskade med 8 procent samma period. Inom regionens verksamhet har andelen fossilfria drivmedel ökat något under 2019[4]. Bussarna inom den allmänna kollektivtrafiken drivs till 100 procent av fossilfria drivmedel men är inte rena/utsläppsfria i och med att biodiesel och Biogas dominerar som drivmedel. Fordonen inom servicetrafiken drivs fortfarande till stor andel av fossila drivmedel men har påbörjat omställning mot biodiesel och ett mindre antal elfordon ingår i flottan.

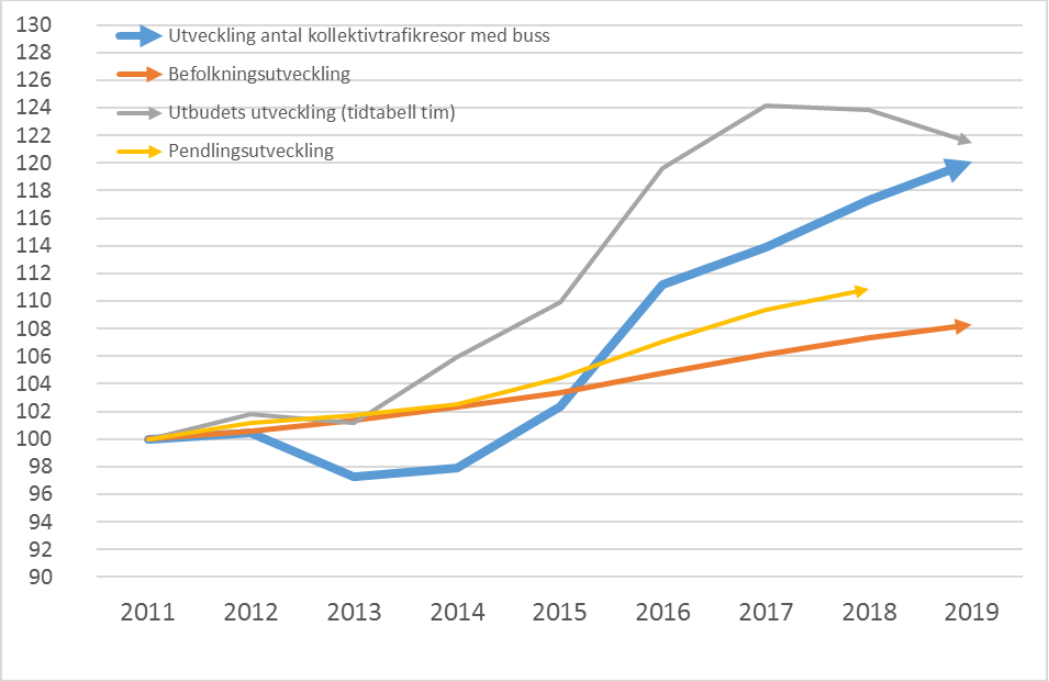
1.2 Kollektivtrafikens utveckling

1.2.1 Resandet 2011-2019

Resandet med kollektivtrafik i form av region- och stadsbuss har under de senaste fem~~5~~ åren ökat relativt kraftigt efter en ganska svag period 2011-2015, se figuren nedan. Utbudet har ökat mer än resandet med undantag av 2018-2019 då resandet har fortsatt öka kraftigt. Pendlingen har ökat mer än befolkningstillväxten vilket kan tolkas som att kollektivtrafikresandet har ökat sin marknadsandel de senaste åren.
Bussutbudet mätt i tidtabellstimmar har ökat med 2,4 procent per år mellan 2011-2019 vilket är marginellt högre än de 2,3 procent som bussresandet ökat med. Befolkningen och pendlingen har ökat med 1 respektive 1,4 procent per år under perioden.

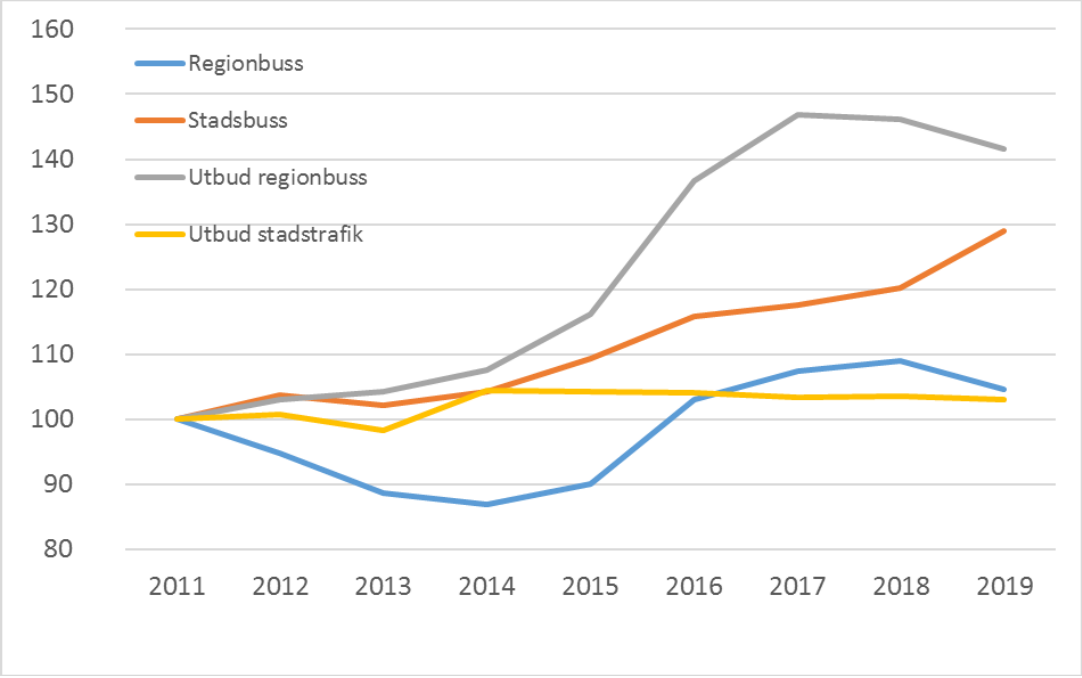
Figur 9 Utveckling av antal kollektivtrafikens med buss, befolkningsutveckling, utbud av buss samt pendling, 2011=100. (Källa Region Örebro län och SCB).

[3] https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/begransad-klimatpaverkan/klimatpaverkande-utslapp/orebro-lan/
[4] Region Örebro län (2020); Årsredovisning 2019



Det finns vissa skillnader i utvecklingen mellan regionbuss och stadsbuss. Resandet med stadsbussarna i Karlskoga och Örebro har ökat med i genomsnitt 3,2 procent per år under perioden 2011-2019. Samtidigt har utbudet i stadstrafiken haft en marginell ökning på i genomsnitt 0,4 procent per år. Utbudet i regionbusstrafiken har ökat 4,4 procent i genomsnitt samtidigt som resandet har ökat med 0,6 procent.

Figur 10 Utveckling av region- och stadstrafiken - resande och utbud (2011=100)



1.2.2 Marknadsandel

Ett mått som mäter kollektivtrafikens attraktionskraft är dess marknadsandel. En ökning av kollektivtrafikens marknadsandel bidrar till en attraktivare region med mindre miljöpåverkan, mindre trängsel, förbättrad trafiksäkerhet och folkhälsa. Marknadsandelen var enligt kollektivtrafikbarometern 17 procent år 2019 (nationellt snitt 31 procent). För 2015 var marknadsandelen 12 procent. En ökning sedan förra trafikförsörjningsprogrammets tillkomst. Marknadsandelen mäts som kollektivtrafikens andel av samtliga motorburna resor, det vill säga exklusive gång- och cykelresor.

1.2.3 Restider

Förväntningarna på kollektivtrafiken är stora utifrån olika aspekter som miljö, sociala och ekonomiska aspekter. Under vissa tider och vissa platser råder det trängsel där ett mer gemensamt resande minskar belastningen. Det innebär att kollektivtrafiken måste ta en större del av ökningen i antalet resor. Kollektivtrafiken måste därför utvecklas för att attrahera fler resande. En viktig inriktning är att kollektivtrafikutbudet måste bli bättre så att kollektivtrafiken kan konkurrera med bilen.

För att öka användningen av kollektivtrafik är kännedom om konkurrensförhållandet mellan en bussresa och motsvarande bilresa viktigt. Genom att använda data för en kollektivresa respektive en bilresa kan man beräkna reseuppoffringen för de två transportformerna och jämföra dessa i ett konkurrensindex. Ett enkelt mått är relationen i restid mellan de två färdmedlen, körtidskvoten.

Med körtid menas tiden för transport i systemet, dvs från hållplats till hållplats, parkeringsplats till parkeringsplats. Restid avser hela resan från dörr till dörr. Följande tabell visar körtidskvoter för fyra typer av kollektivtrafik. Region Örebro län har mål, liksom Kol-TRAST[5], målkvoter för resor med kollektivtrafiken jämfört med bil; max 0,8 för tåg, 1,2 för expressbuss, 1,3 för regionbuss samt 1,5 för stadsbuss.

I Örebro län finns det 10 reserelationer med tåg. Restidskvoten med tåg mellan dessa relationer ligger mellan 0,6 och 1,1 med ett medianvärde på 0,8.

Tabell 3 Körtidskvoter för kollektivtrafiken i Örebro län

	Antal relationer	Intervall	Körtidskvot (median)
Tåg	10	0,6-1,1	0,8
Expressbuss	4	0,9-1,1	1,0
Regionbuss	15	0,9-2,3	1,3
Stadsbuss	16	1,0-2,5	1,7

[5] Trafikverket & SKL (2012); Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik

1.2.4 Prisets utveckling

Biljettpriserna kan sägas vara den monetära kostnaden för resan. Det bör betonas att det är viktigt att ha klart för sig att resenären också har andra uppoffringar eller kostnader för resan utöver den monetära. Det kan handla om restid, väntetid eller komfort.

För kollektivtrafikhuvudmannen spelar taxorna en central roll för kollektivtrafiken. Taxorna är både en åtgärd för att få fler passagerare och en finansieringskälla för att upprätthålla ett bra utbud. Vad som är rätt taxenivå beror på vad som ger störst effekt på efterfrågan: lägre taxor eller bättre utbud. Det finns även exogena attribut, t ex priset på bensin, som också har betydelse för vilken taxenivå man bör lägga sig på.

Historiskt har biljettpriset följt bensinprisets utveckling med undantag för 2015-2016 då oljepriset för till följd av en oro för ett framtida utbudsöverskott och 2020 då Covid-19 påverkade samhällen starkt världen över. I följande diagram visas prisutvecklingen i fast pris (2003=100). Figuren visar att priset för pendlarkortet (Län 10 zoner) har ökat mer i än KPI, dvs pendlarkortet har blivit relativt dyrare än andra varor. Den årliga prisökningen har varit 3 gånger högre för periodkortet relativt andra varor.

Figur 11 Prisutveckling i fast pris för Periodkort 10 zoner Län och bensin 95 blyfri oktan samt KPI (2003=100).

