

# Regionalt trafikförsörjningsprog ram

## 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 Mellansverigesamarbetet (ÖMS) beräknar att befolkning i regionen uppgår till 295 000-320 000<sup>1</sup> 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.

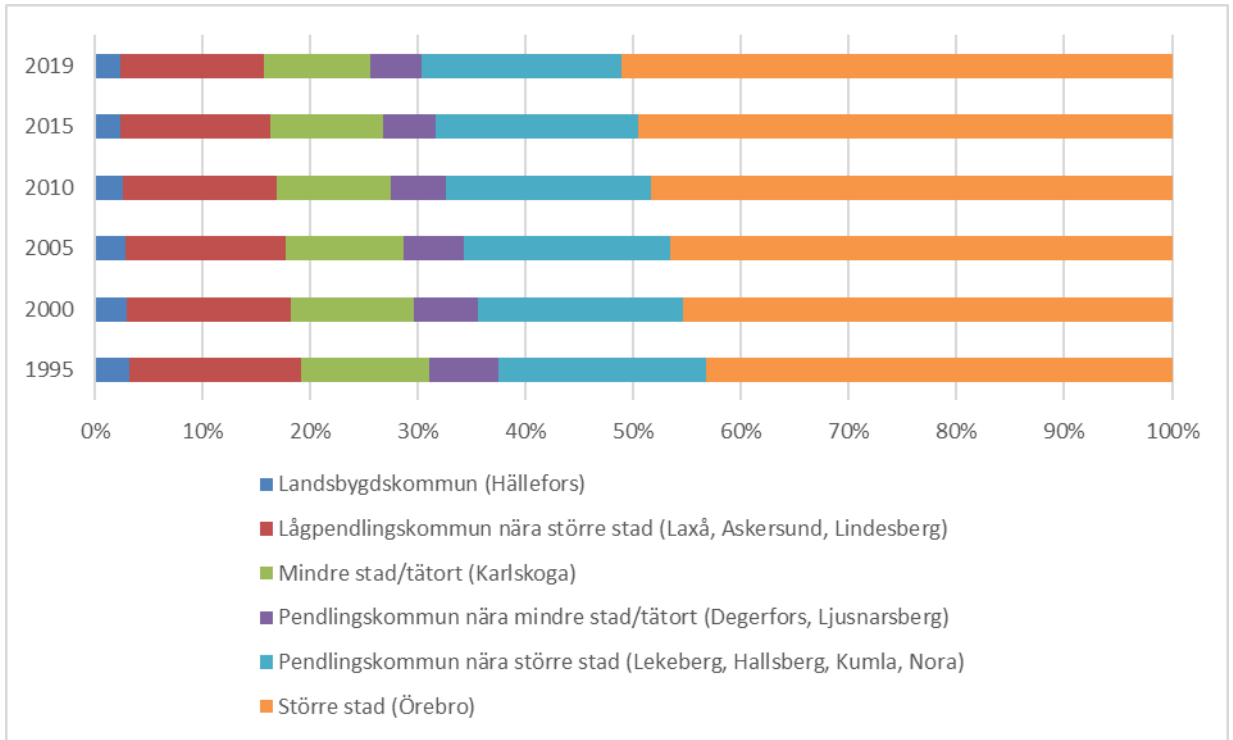
I följande diagram kan man utläsa att Örebro kommun de senaste 24 åren ökat sin andel av befolkningen i länet från 43 procent 1995 till 51 procent 2019. Övriga kommungrupper har minskat sin andel. Största förändringen står lågpendlingskommuner nära större stad. Observera att för pendlingskommuner nära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

---

<sup>1</sup> 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+.

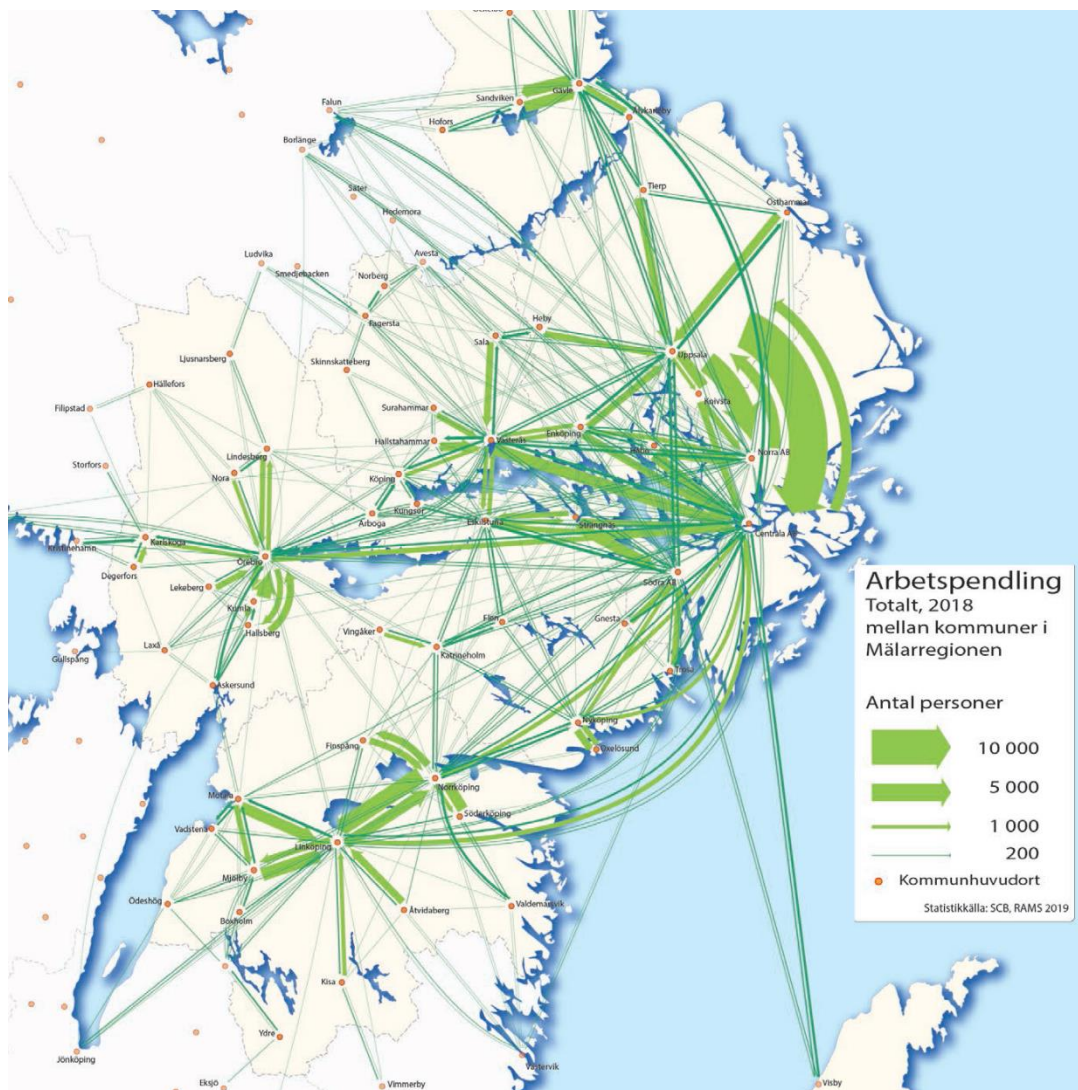
### 1.1.2 Pendling

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

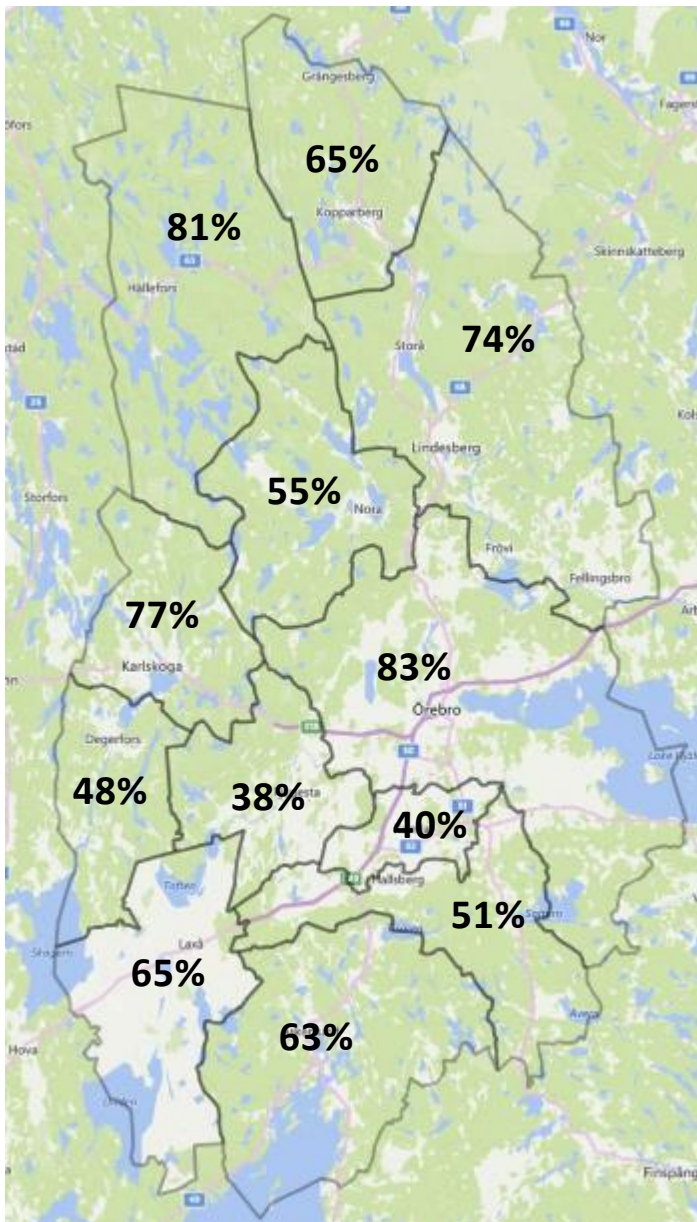
samt Örebro–Lindesberg finns ett dubbelriktat pendlande, vilket skapar underlag för en bättre kostnadstäckning för kollektivtrafiken.

Figur 2 Arbetspendling i Stockholm-Mälardalenregionen 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.

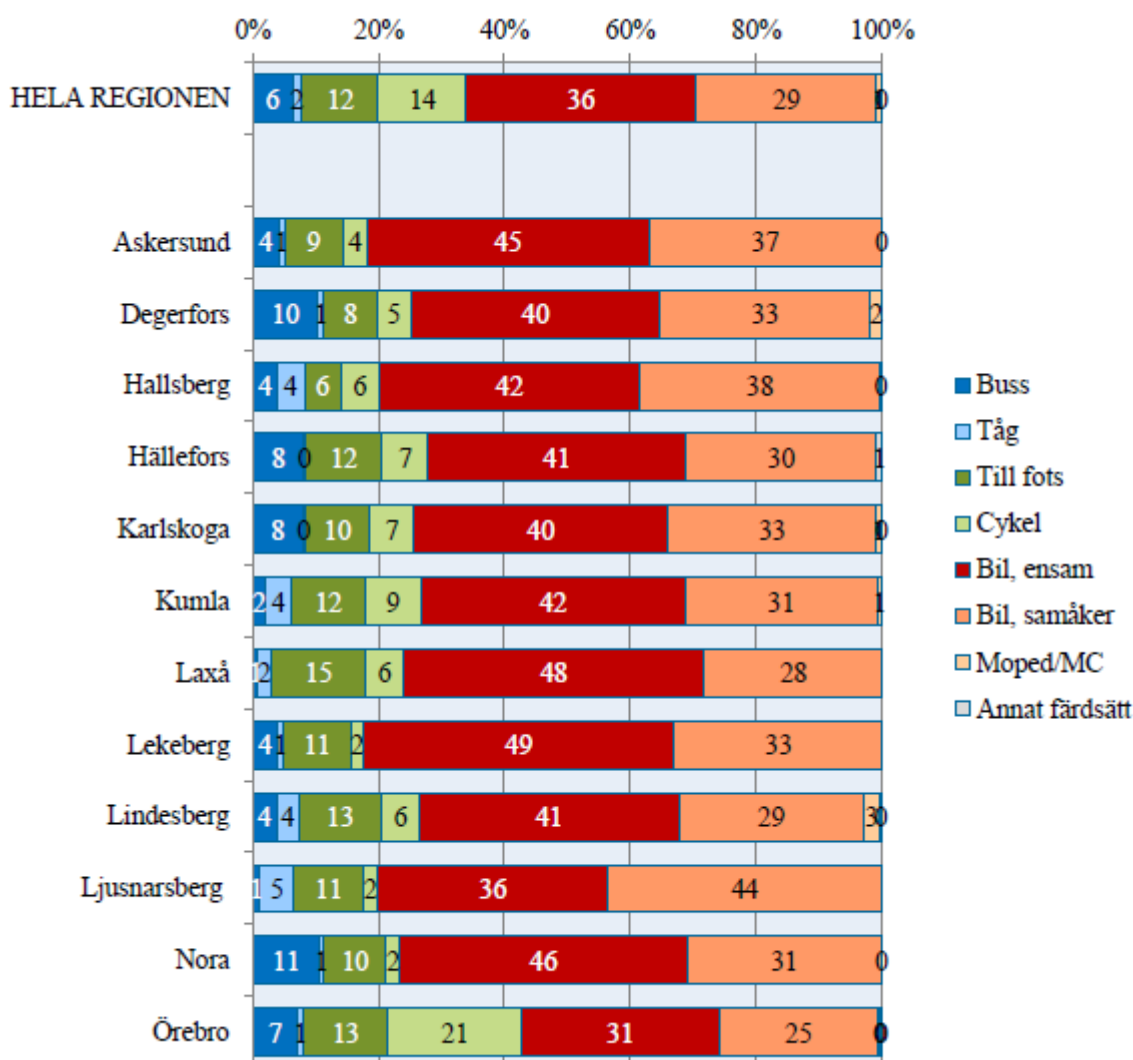
Tabell 1 De tre största pendlingsorterna från den egna kommunen

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 huvudfärdssätt 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<sup>2</sup>. 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
<b>Lekeberg</b>	24%	3%	2%	2%	1%	7%	29%	24%	4%	1%	1%	2%	1%
<b>Laxå</b>	31%	14%	5%	1%	1%	4%	12%	9%	6%	10%	3%	1%	2%
<b>Hallsberg</b>	23%	10%	5%	3%	2%	10%	18%	20%	4%	1%	1%	2%	1%
<b>Degerfors</b>	25%	13%	7%	3%	1%	14%	22%	5%	2%	5%	2%	1%	1%
<b>Hällefors</b>	30%	21%	6%	3%	3%	13%	6%	4%	2%	2%	5%	2%	2%
<b>Ljusnarsberg</b>	31%	13%	5%	3%	2%	13%	8%	5%	7%	2%	8%	4%	1%
<b>Örebro</b>	16%	14%	13%	9%	7%	14%	10%	5%	2%	1%	2%	4%	1%
<b>Kumla</b>	18%	9%	5%	4%	2%	13%	37%	4%	1%	1%	2%	2%	1%
<b>Askersund</b>	29%	7%	2%	1%	1%	13%	19%	8%	7%	7%	3%	2%	1%
<b>Karlskoga</b>	22%	17%	16%	9%	5%	9%	4%	3%	6%	4%	2%	2%	2%
<b>Nora</b>	25%	10%	6%	4%	4%	5%	13%	14%	12%	2%	2%	3%	1%
<b>Lindesberg</b>	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 uträkning är beroende av andra orters arbetsmarknad

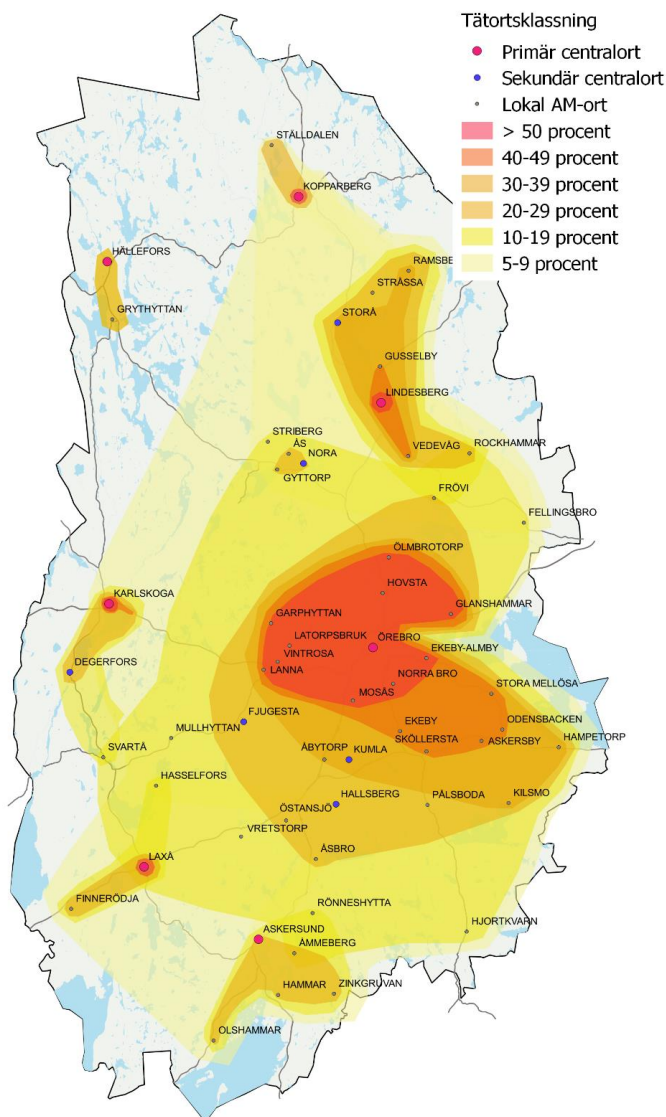
<sup>2</sup> Trafikanalys (2011); Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys; Rapport 2011:3

- 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.

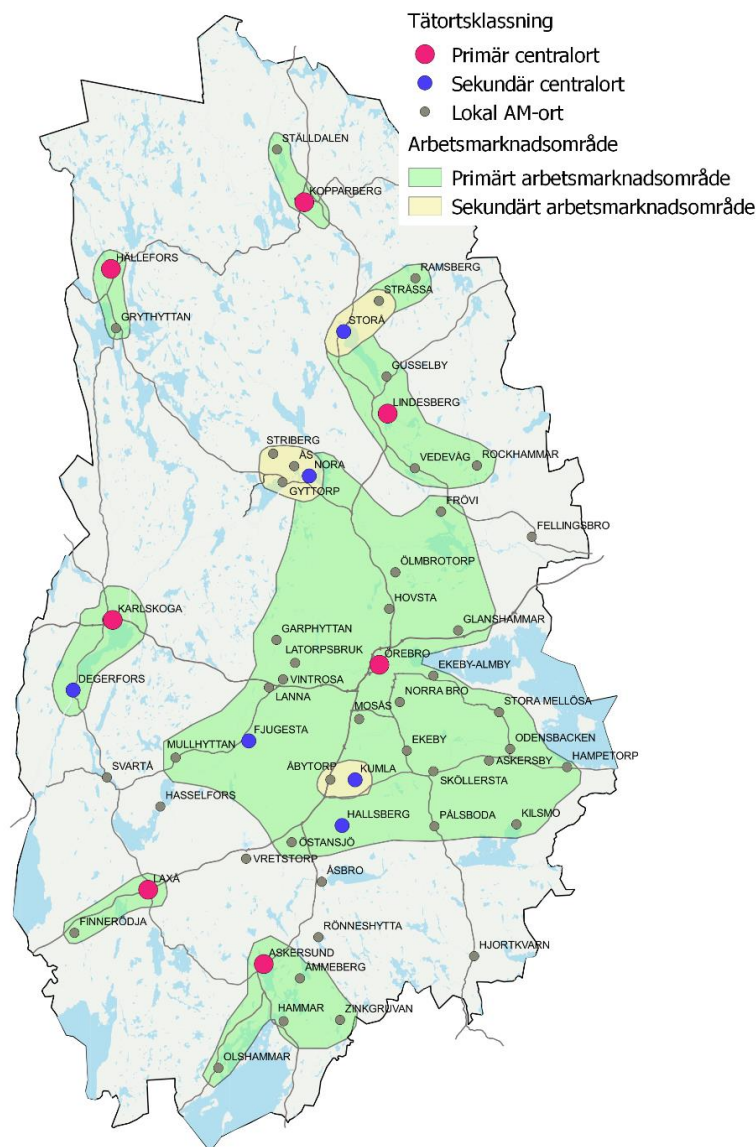
Följande figur visar andelen av tätortens nattbefolkning som pendlar till centralorten, ofta kommunhuvudorten. Den visar bland annat Örebros betydelse för arbetsmarknaden i länet. Alla tätorter, förutom Degerfors, Ställdalen, Hällefors och Grythyttan, har minst 5 procent som arbetspendlar till Örebro.

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 Rölfors och Hällabrottet tappat klassningen som tätort.

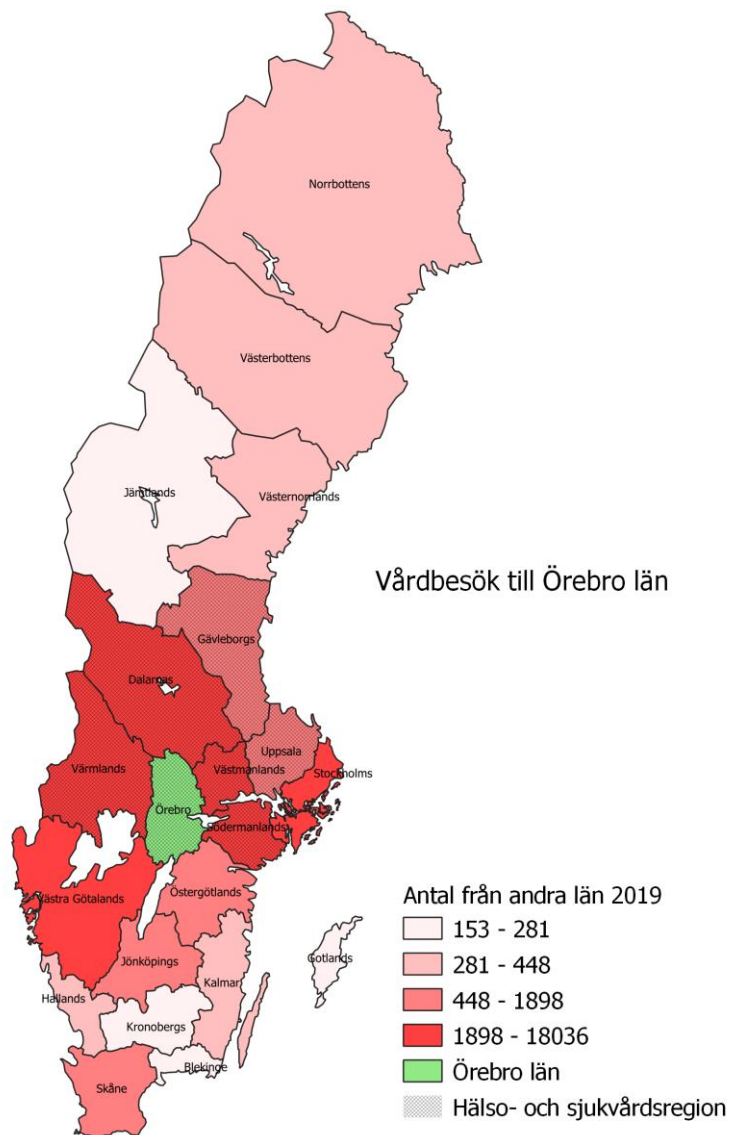
Figur 6 Arbetsmarknadsområden 2018 - samliga sysselsatta/förvärvsarbetande



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.

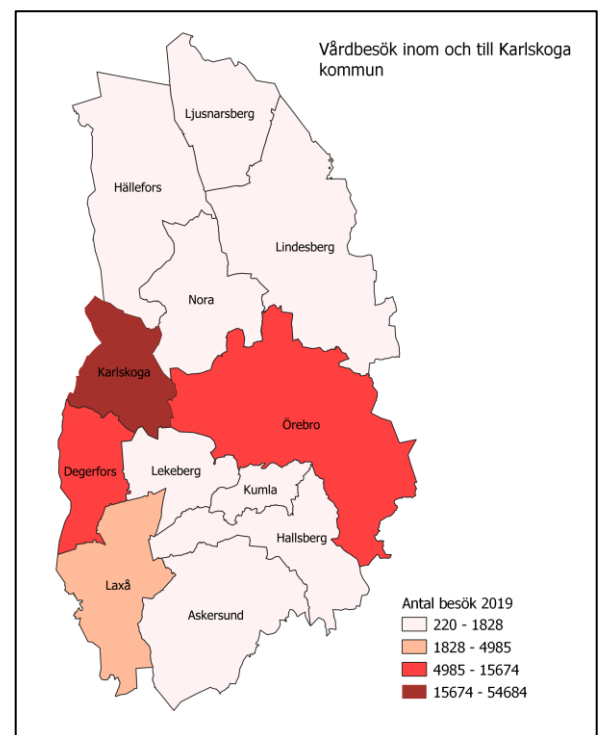
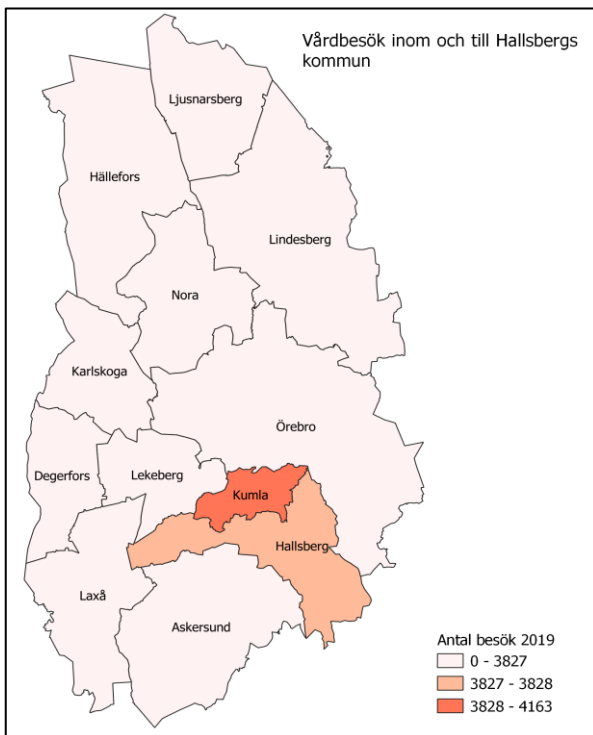
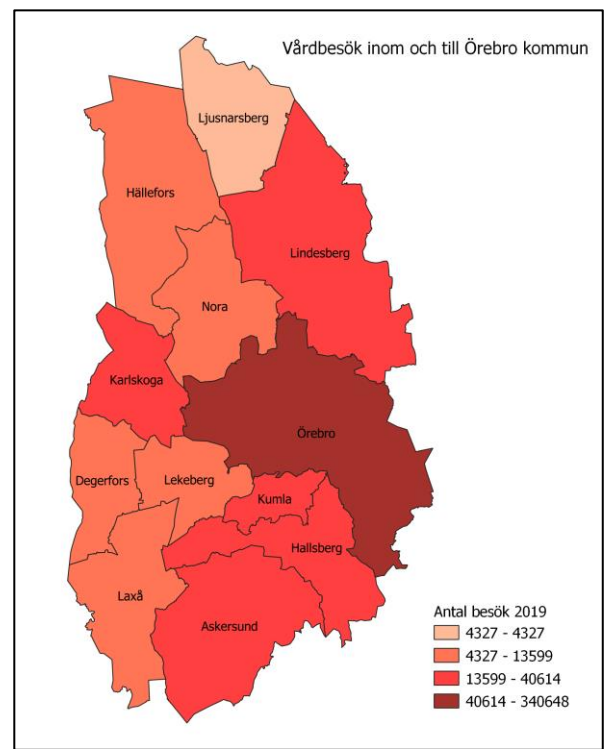
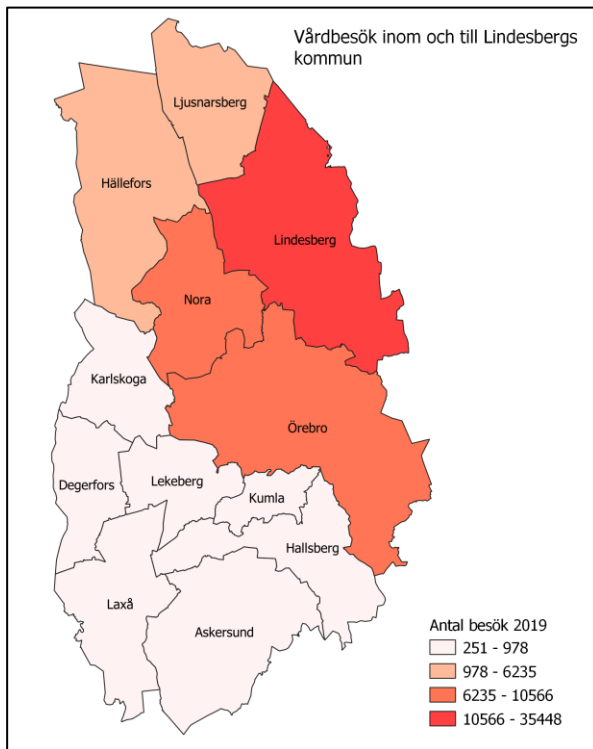
### **1.1.5 Resor till vård**

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)<sup>3</sup>. Inrikes transporter i Örebro län minskade med 8 procent samma period. Inom regionens verksamhet har andelen fossilfria drivmedel ökat något under 2019<sup>4</sup>. 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 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.

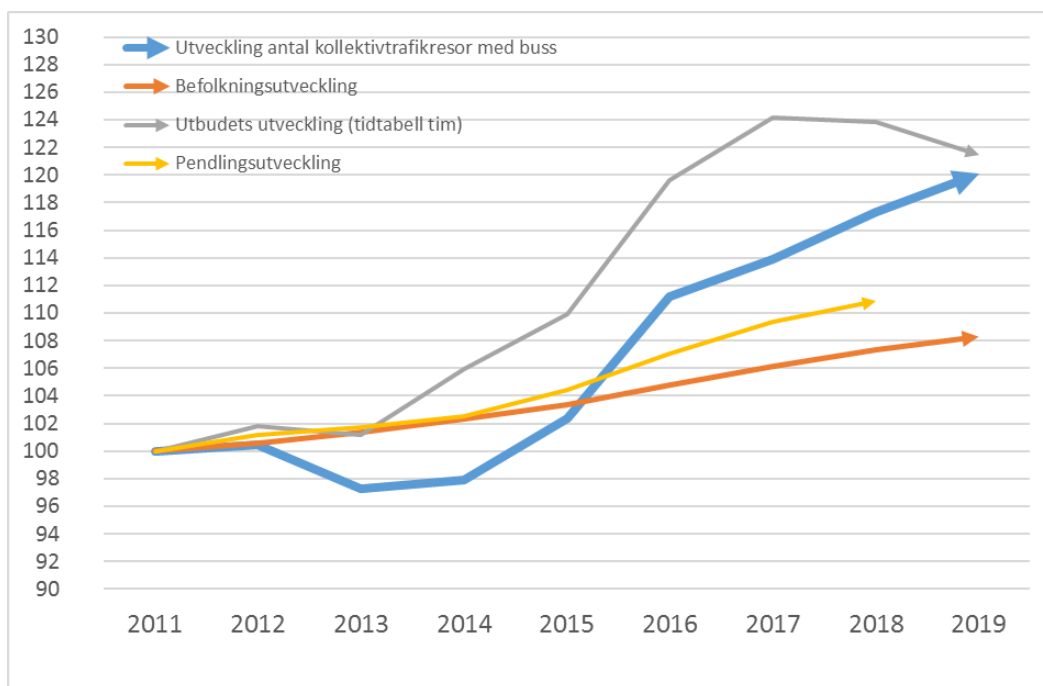
Bussutbudet mätt i tidtabellstimmar har ökat med 2,4 procent per år mellan 2011-2019 vilket är marginellt högre än de 2,3 procent som bussresandet ökat med. Befolkningen och pendlingen har ökat med 1 respektive 1,4 procent per år under perioden.

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

<sup>3</sup> <https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/begransad-klimatpaverkan/klimatpaverkande-utslapp/orebro-lan/>

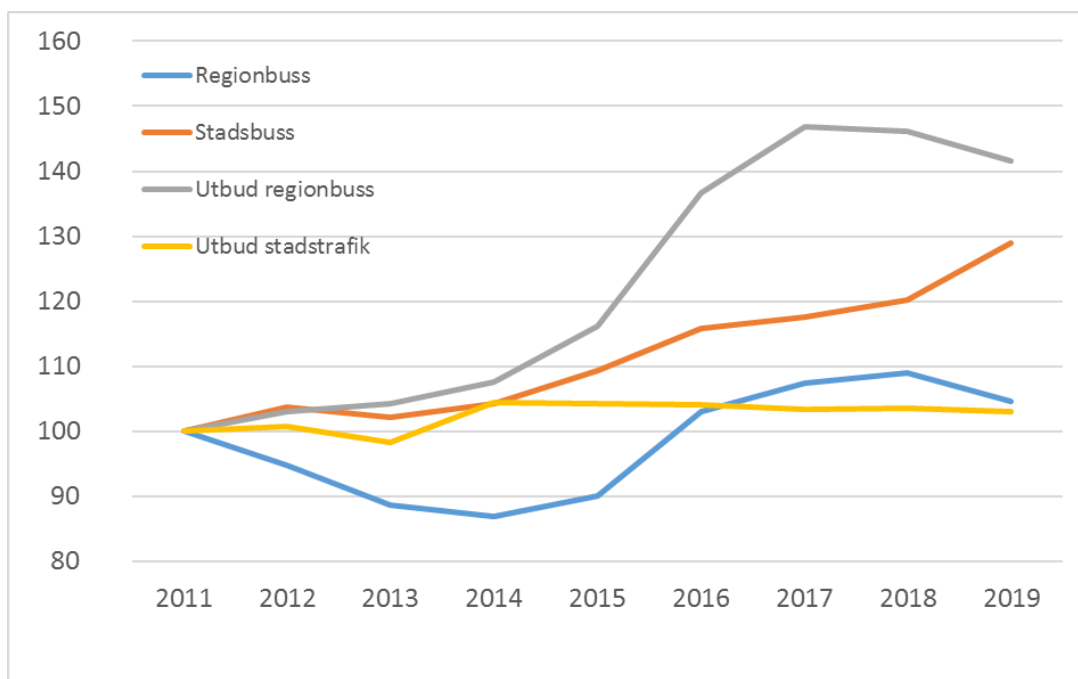
<sup>4</sup> Region Örebro län (2020); Årsredovisning 2019





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 reseuppföringen 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<sup>5</sup>, 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

<sup>5</sup> 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 uppföringar 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 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 oktän samt KPI (2003=100).

