



Region Örebro län

Regionalt trafikförsörjningsprog ram för Örebro län

2026 - 2035

Innehåll

1.	Syfte med programmet	3
2.	Mål för kollektivtrafiken	5
3.	Strategisk inriktning för kollektivtrafiken	8
4.	Nuläge och behovsanalys.....	14
5.	Inriktning för kollektivtrafikutbud	20
6.	Organisation och samverkan	27
7.	Hållplatser och stationer	31
8.	Stödsystem	33
9.	Uppföljning och lärande	35
10.	I händelse av kris eller krig	37

1. Syfte med programmet

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 allmän kollektivtrafik i länet samt beskriva den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik. Med regional kollektivtrafik avses exempelvis buss och tågtrafik som äger rum inom ett län eller som är tänkt att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande över länsgräns. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver hur kollektivtrafik som verktyg kan bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin.

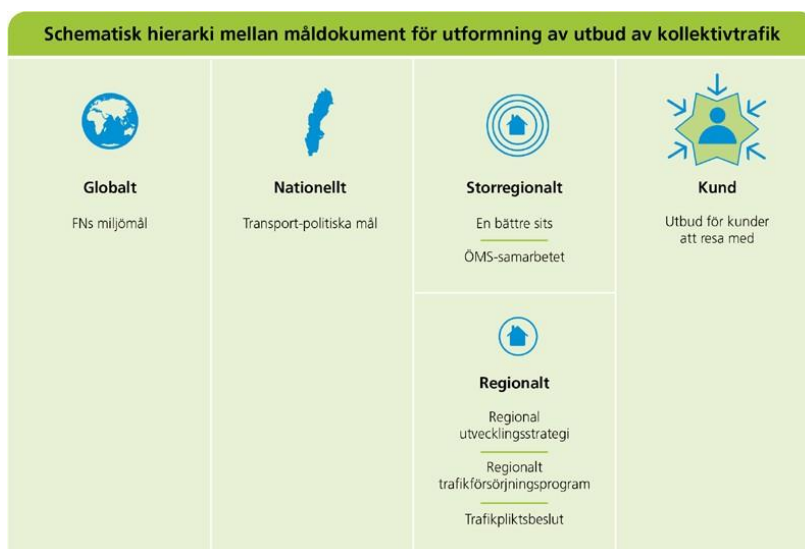
Utifrån programmet ska kollektivtrafikmyndigheten fatta beslut om allmän trafikplikt och dessa beslut anger mer konkret kollektivtrafikmyndighetens åtagande när det gäller att arrangera regional kollektivtrafik i länet. Programmet är långsiktigt men ses över i sin helhet under varje mandatperiod.

Samhällsmål för kollektivtrafiken att bidra till

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.

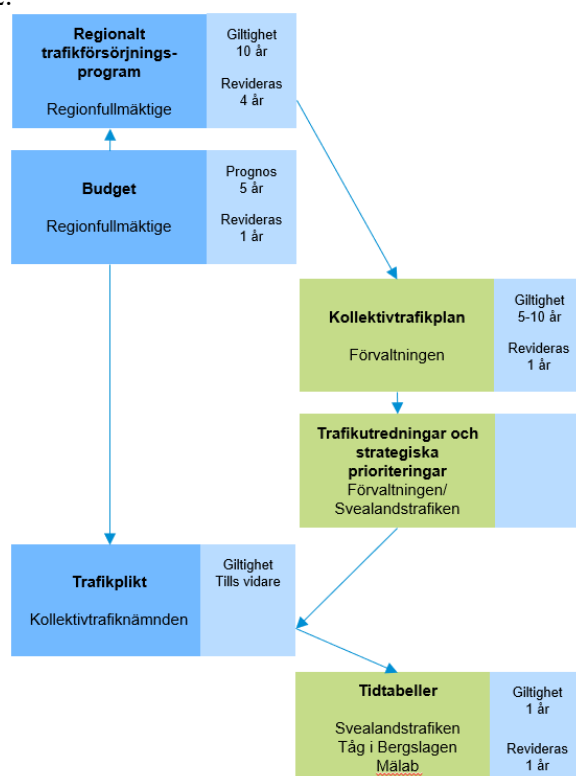
Trafikförsörjningsprogrammet är, som tidigare nämnts, underställt det regionala måldokumentet regional utvecklingsstrategi. De mål som finns formulerade i den regionala utvecklingsstrategin anger regionens ambitioner för regional utveckling inom en rad områden. Dessa specificeras genom ett antal effektmål inom områdena: Stark konkurrenskraft, Hög och jämlik livskvalitet samt God resurseffektivitet. Det trafikförsörjningsprogrammet tillför i kedjan av målformuleringar är att omsätta målen på samhällsnivå till mål som går att använda i arbetet med kollektivtrafiken.

Figur 1 visualiserar hierarkin av målsättningar i vilken trafikförsörjningsprogrammet ingår. I arbetet med kollektivtrafik är det viktigt att hålla fokus på tjänsterna som levereras till resenär. Det är först när trafiken används som den bidrar till målen i bilden.



Figur 1. Schematisk hierarki mellan måldokument för utformning av utbud av kollektivtrafik.

Säkerställandet av Trafikförsörjningsprogrammets ambitioner och skapandet av faktiskt trafikutbud sker genom en kollektivtrafikplan som kommer att konkretisera hur Region Örebro län vill utveckla kollektivtrafikutbudet inom ramen för programmet. Det sker även med hjälp av enskilda trafikutredningar och efterföljande årliga tidtabeller. Trafikutredningar sker i ett samarbete med Svealandstrafikens kompetenser och tidtabellsarbetet utförs inom Svealandstrafikens organisation vilket framgår av figur 2.



Figur 2. Trafikförsörjningsprogrammets koppling mot budget och efterföljande steg för att omsätta programmet till faktiskt trafikutbud.

2. Mål för kollektivtrafiken

Svensk och internationell forskning målar upp en tydlig bild av vilka faktorer som har inverkan på hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs (Dickinsson, 2015). Dessa faktorer framgår av figur 3 nedan. Målsättningarna i detta program tar avstamp i denna forskning.



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

Kollektivtrafikens funktion i samhället är mångfacetterad och det finns en bred palett av förväntningar från samhällets aktörer och invånare om vad den kan och ska bidra till. I fokus finns klimatomställning, kompetensförsörjning och tillgång till utbildning. En växande förväntning finns även från andra sektorer i takt med att dessa vill hitta vägen till ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Några exempel är turism och friluftsliv, pensionärsrörelsen samt aktörer som motverkar utanförskap och segregering.

Målen i detta trafikförsörjningsprogram tar sikte på år 2035 och är sex till antalet och framgår av figur 4 nedan. Samtliga mål är applicerbara på allmän kollektivtrafik och serviceresor.

Huvudmål				
Kollektivtrafiken ska bidra till positiv samhällsutveckling genom att vara en självklar och växande del i transportsystemet				
Alla i länet ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik	Förbättra och förenkla resenärsupplevelsen	Resenärers nöjdhet med senaste resan ska öka	Kollektivtrafiken ska bidra till förbättrad hälsa och miljö	Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka

Figur 4. Mål för allmän kollektivtrafik och serviceresor.

Med anledning av de ökade förväntningarna breddas ansatsen i huvudmålet något från föregående program. Att kollektivtrafiken väljs som transportmedel av många är fortfarande en förutsättning för att den ska ha en samhällsfunktion men målet är nu även att bidra till positiv samhällsutveckling. Metoder för utvärdering av samhällsfunktion och hur trafiken kan utvecklas som en följd av det, ska etableras.

Arbetet med att säkerställa att utveckling sker i riktning mot dessa mål sker genom årlig uppföljning och analys av en rad styrta som framgår av tabell 3 på sidan 37.

Vid mållåret 2035 ser Region Örebro län att arbetet har lett fram till följande resultat:

År 2035 ... har utbudet av allmän kollektivtrafik och serviceresor utvecklats **hand i hand med samhällsplaneringen**. Kollektivtrafikens attraktivitet utgör en tidig planeringsförutsättning och det finns en välutvecklad följsamhet till och beredskap på samhällsförändringar.

År 2035 ... upplevs kollektivtrafiken mer **attraktiv av fler** och bidrar i hög grad till att företag och människor kan verka och utvecklas i hela länet. Invånare bygger upp sin vardag med skola, arbete, aktiviteter och inköp med hänsyn till de kollektiva resmöjligheterna. Att resa kollektivt är ett självklart och **intuitivt val** när avstånden är för långa för att gå eller cykla.

År 2035 ... har satsningarna på att effektivisera och planera attraktiv kollektivtrafik fortsatt. Detta har lett till att **efterfrågan på kollektivtrafikresor ökat och utbudet har anpassats efter det**. Inom allmän kollektivtrafik har det skett genom fordon med större kapacitet eller utökat turutbud. En digitalisering och effektivisering av handläggning och tjänster har skapat utrymme för att tillgodose det ökade behovet av serviceresor.

År 2035 ... upplevs kollektivtrafikutbudet **sammanhållet och sömlöst** och det är enkelt för invånare att använda bussar, tåg, färdtjänst eller annat trafikslag i kombination med varandra för att tillgodose resbehov.

Ytterligare ett stort antal **hållplatser har gjorts tillgängliga** och viktiga bytespunkter erbjuder trygga och attraktiva miljöer som underlättar för kombinationsresor. Detta har gjort att fler nu kan använda kollektivtrafiken vid fler tillfällen.

År 2035 ... krävs det **mycket få förberedelser** för att göra en kollektivtrafikresa. Såväl nya som vaneresenärer upplever det enkelt att få tillgång till information om avgångar, bokning, resetider, bytesmöjligheter, produktsortiment, betalsätt och trafikförändringar. Resenärer upplever trafikutbudet **pålitligt** och att trafiken både avgår och kommer fram i tid.

År 2035 ... är fordonsflottan som utför kollektivtrafik fossilfri och har minimerat sin **globala påverkan och sina lokala emissioner av koldioxid, partiklar och buller**. Infrastrukturen för detta har utvecklats tillsammans med länets kommuner och berörda branscher.

3. Strategisk inriktning för kollektivtrafiken

I detta kapitel beskrivs vilka centrala strategier som ska användas i arbetet för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet. Strategierna utgår från fem olika perspektiv på kollektivtrafiktjänsterna och är applicerbara i utveckling av såväl allmän kollektivtrafik som serviceresor. Perspektiven framgår av figur 5 nedan och under efterföljande rubriker beskrivs strategierna ytterligare och sätts i kontext.



Figur 5. Centrala strategier för att nå uppsatta mål baseras på fem perspektiv.

Planering av fysiskt utrymme och infrastruktur

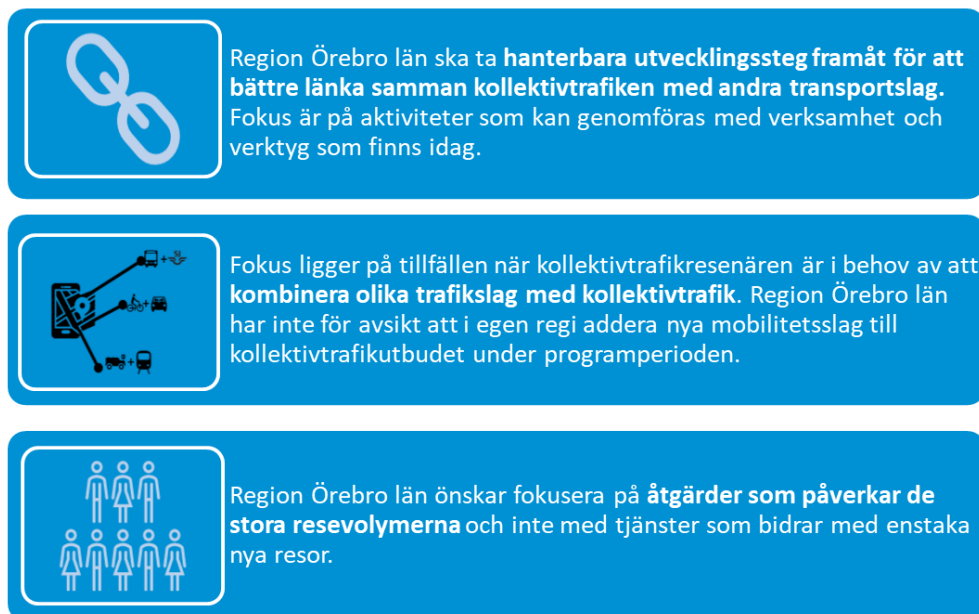
Region Örebro län avser att fördjupa dialoger och samverkan med länets kommuner gällande fysisk planering. Syftet är att bidra med kompetens i tidiga planeringsskeden

för att möjliggöra förbättrade förutsättningar för attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Region Örebro län avser att vidareutveckla samarbetet med väghållare, fastighetsägare och verksamheter. Samverkan med dessa aktörer är avgörande för utvecklingen av så väl hållplatser, stationer och angöringsplatser som förbättrad framkomlighet längs kollektivtrafikens körvägar.

Region Örebro län identifierar att kollektivtrafiken, så gott som alltid, endast utgör en del i resenärers totala resa från dörr till dörr. Det innebär att infrastrukturen i huvudstråken för allmän kollektivtrafik bättre behöver möjliggöra för invånare att parkera bil, låsa fast cykel eller ta del av delad mobilitet som elsparkcyklar eller motsvarande i anslutning till den. Platserna ska väljas och utformas så att resenärer upplever det attraktivt att byta mellan olika transportmedel.

En mobilitetsstrategi är skapad för att möjliggöra utvecklat arbete med hur olika trafikslag samverkar med varandra. Region Örebro läns ambitionsnivå och avgränsning sammanfattas i följande figur 6.



Figur 6. Ambitionsnivå och avgränsning i arbetet med mobilitet.

Region Örebro län avser att utvärdera och utveckla befintliga pendlarparkeringar, såväl iordningställda som spontant uppkomna (vilda) parkeringar. Genom att jobba med befintligt använda platser erhålls en försäkran om att de är relevanta och attraktiva. Det är även kostnadseffektivt att jobba med de platser som finns och stärker de stora stråken samtidigt som de knyter an och tjänar sina respektive omland bättre.

Region Örebro län ser behovet av ett specifikt arbete kopplat till Örebros centrala delar för att möjliggöra för besökare att parkera bilen och resa kollektivt till målpunkter i centrala Örebro. Region Örebro län vill verka för att nya parkeringar skapas i restidskonkurrenskraftiga och trygga lägen i länet, i anslutning till starka stråk.

Utöver detta har Region Örebro län för avsikt att främja kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Ytterligare riktlinjer och ambitionsnivåer kopplat till hållplatser och tillgänglighet återfinns i Region Örebro läns hållplatshandbok.

Planera och utföra trafik

Region Örebro län har för avsikt att ytterligare väva samman trafiksystemen allmän kollektivtrafik och serviceresor. Syftet är att säkerställa att respektive del i trafiksystemet nyttjas effektivt och att servicenivån för resenär optimeras för varje resa.

I relationer där det finns stor efterfrågan på resor avser Region Örebro län erbjuda både hög turtäthet och konkurrenskraftiga restider. Dagens trafikutbud innebär bytesfria resor mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i länet. Denna princip bör bevaras även framåt eftersom Örebro med omnejd utgör en motor i länets arbets- och utbildningsmarknad.

Vidare ska trafikutvecklingen ske på sätt som säkerställer att den kan utföras med stort mått av pålitlighet och punktlighet. Invånare och besökare ska uppleva trygghet och kunna lita på att kollektivtrafiken avgår och kommer fram i tid för att våga planera sin vardag och fritid med hjälp av den. Linjedragningar ska även upplevas varaktiga över tid, vilket möjliggör ett byggande och investering i kollektivtrafiknära lägen.

Informera om resa

Resenärers upplevelse av tillit till kollektivtrafiken ökar i takt med tillgång till information om tjänsten i realtid. Region Örebro län har därför för avsikt att fortsätta den påbörjade utvecklingen av att tillhandahålla enkel, korrekt och relevant resenärsinformation, såväl före, under som efter resan.

Region Örebro län siktar på att bli mer träffsäker i sin kommunikation och kommer att verka för en utökad målgruppsanpassning av information och val av kommunikationskanaler.

Region Örebro län avser att ta nya steg i utvecklingen av kommunikation genom att utveckla och tillämpa beteendepåverkande åtgärder i riktning mot ökat hållbart

resande. Verktyg som kampanjer och erbjudanden är fortsatt viktiga men kan i samverkan med andra aktörer utvecklas för att ytterligare ha inverkan på invånares val av hållbara transportsätt.

Region Örebro län identifierar att kollektivtrafiken behöver integreras och bli en del i fler invånares palett av sätt de väljer att resa på. Avsikten är därför även att utveckla reseerbjudanden kopplade till tjänster och evenemang i syfte att skapa mervärde för resenären.

Erbjuda och sälja resa

Region Örebro län vill utforma prismodeller som bidrar 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 ansökningsprocesser ska utvecklas för att öka självbetjäningsgraden och minimera kraven på förberedelser inför resor. Syftet är att förenkla tjänsterna för resenär och kan i förlängningen bidra till kortare restider.

En utjämning av efterfrågan på resor mellan hög- och lågtrafik har potentiellt goda effekter på både komfort och ekonomi. Region Örebro avser att fortsätta utveckla prismodeller som stimulerar fler resenärer att välja de avgångar som normalt har en låg beläggning.

Följa upp och utvärdera leverans

De senaste åren har en kraftsamling gjorts för att kvalitetssäkra data från kollektivtrafiken i länet och använda den på nya sätt. Syftet är att möjliggöra slutsatser om hur kollektivtrafiken kan göras mer attraktiv och användbar för länets invånare. Denna kraftsamling fortsätter och ett speciellt fokus kommer under denna programperiod att läggas på aspekter gällande kollektivtrafikens samhällsnytta.

Vidare har Region Örebro län ambitionen att utveckla rollen som stöd till länets kommuner och andra parter genom att bidra till lärande om kollektivtrafiktjänsterna. Region Örebro län ska dela utvärdering och erfarenheter i syfte att bygga en gemensam bild av kollektivtrafiken samt föra dialog om hur utveckling av den kan förankras i det lokala perspektivet. Viktiga perspektiv är dess effektivitet och attraktivitet och konkret kan det handla om utveckling av hur kunskap i form av data och statistik förmedlas.

Hälsa, klimat och miljö

Kollektivtrafiken utgör ett verktyg för att minska transporters negativa effekter på hälsa, klimat och miljö.

Alla delar av transportbranschen genomgår en omställning mot mer hållbara utföranden och olika delar har hunnit olika långt. Allmän kollektivtrafik är den branschgren av de motoriserade transporterna som kommit längst i minskningen av koldioxidutsläpp. Region Örebro län har en fossilfri fordonsflotta som utför den allmänna kollektivtrafiken och under programperioden kommer även fordonen som utför serviceresor att göras oberoende av fossila bränslen. Fokus framåt ligger på att ytterligare minimera drivmedlens negativa påverkan utifrån svenska miljömål.

Utöver drivmedel är en viktig förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara såväl klimat- som resursmässigt hållbar är att den samordnar resor och har en hög beläggningsgrad samt att marknadsandelen fortsätter att utvecklas i riktning mot uppsatta mål.

Region Örebro län har stora landsbygdsområden där boende och verksamheter är beroende av bilen som transportmedel. I dessa områden är bilen ett fortsatt viktigt transportmedel och det är av stor vikt att omställning till en privatbilism med så liten klimatbelastning som möjligt sker. I områden där avstånden är korta och kollektivtrafikutbudet utvecklat är det däremot viktigt att så många bilresor som möjligt ersätts med kollektivtrafik, gång eller cykel.

Utöver klimatnyttan med detta innebär kollektivtrafikresande att resenärer rör på sig mer i vardagen, vilket i sin tur genererar betydande positiva hälsoeffekter och en samhällsekonomisk nytta när belastning på vård minskar.

Utvecklingen av biodiesels kapacitet och pris är i nuläget osäker. I Sverige finns idag en högre produktion än efterfrågan till följd av sänkt reduktionsplikt vilket i sin tur givit sjunkande pris. Dock kan en ökad efterfrågan från omvärlden samt ökad efterfrågan från fler branscher innebära att priset återgår till att öka under programperioden.

För serviceresor ligger fokus på att nå målet om 100 procent fossilfria drivmedel samt att öka andelen utsläppsnåla (max 50g Co₂/ km) och utsläppsfria (0g Co₂/km) fordon i fordonsflottan. För allmän kollektivtrafik är behovet främst att minska behovet av biodiesel samt att fortsätta elektrifiering av fordon inom såväl stadstrafiksystemen som regiontrafikflottan. Prioriteringen av drivmedel visualiseras för allmän kollektivtrafik i tabell 2 och för serviceresor i tabell 3 nedan.

Tabell 1. Drivmedelsprioritering för allmän kollektivtrafik. Ett resultat efter utvärdering av drivmedelstyper mot de svenska miljömålen.

Drivmedel	Mängd (kWh)	Miljöfaktor	Åtgärder
Biogas	48 862 698	4 ¹	Låg miljöpåverkan, kan produceras lokalt
Naturgas ²	69 056	12	Kan minska om mixen i den svenska fordonsgasen ändras
Diesel mk1	1 274	15	Fossilt, liten andel men går det att byta ut?
HVO	22 047 091	12 ³	Störst miljöpåverkan. Önskvärt att byta till biogas.
RME/FAME/Biodiesel	9 076 641	14 ⁴	Högst miljöfaktor men mindre andel. Önskvärt att byta till biogas.
El	0	2 ⁵	Aktuellt för stadsbussar

¹ Värde för svensk mix av biogas

³ Beräknad utifrån sammansättningen av HVO 2019 med 14 % från svensk tallolja (miljöfaktor 10), resterande importerat (miljöfaktor 13)

⁴ Värde för FAME

² Del av fordonsgasen med biogas

⁵ Värde för svensk mix av el

Tabell 2. Drivmedelsprioritering för serviceresor. Ett resultat efter utvärdering av drivmedelstyper mot de svenska miljömålen.

Drivmedel	Mängd (kWh)	Miljöfaktor	Åtgärder
Biogas	14 005	4 ¹	Låg miljöpåverkan, kan produceras lokalt
Naturgas ²	1 789	12	Kan minska om mixen i den svenska fordonsgasen ändras
Diesel mk1	3 894 285	15	Störst miljöpåverkan och fossilt. Önskvärt att byta till biogas eller el.
Bensin	98 633	15	Stor miljöpåverkan och fossilt. Önskvärt att byta till biogas eller el.
Etanol	5 301	14,5 ³	Bra ur beredningsperspektiv
HVO	379 437	12 ⁴	Går det att byta till biogas eller el? Osäker prisbild och tillgång i framtiden.
RME/FAME/Biodiesel	6 879	14 ⁵	Hög miljöfaktor men mindre andel. Går det att byta till biogas eller el?
El	0	2 ⁶	

¹ Värde för svensk mix av biogas

³ Beräknad utifrån andel etanol 2019 med 13 % från Sverige (miljöfaktor 12) och resterande råvaror som importerade (miljöfaktor 15)

⁴ Beräknad utifrån andel HVO 2019 med 14 % från svensk tallolja (miljöfaktor 10) och resterande som importerade (miljöfaktor 13)

⁵ Värde för FAME

² Del av fordonsgasen med biogas

⁶ Värde för svensk mix av el

4. Nuläge och behovsanalys

Region Örebro län har utgått från Sveriges kommuner och regioners ”Vägval för framtiden, en spaning mot år 2035” för att identifiera kollektivtrafikens utmaningar framåt. Utöver det har en omvärldsrapport byggts som kartlägger en rad förutsättningar i länet. Rapporten ligger till grund för revideringen av såväl trafikförsörjningsprogram som länsplan för regional transportinfrastruktur. Omvärldsrapporten går att läsa i sin helhet i bilaga 1. Här följer ett urval av innehållet i rapporten.

Befolkning

Befolkningsprognoser visar att Örebro län har en försiktigt växande befolkning som prognostiseras vara mellan 322 000 – 360 000 invånare år 2050. Bedömningen är 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. Ett tillskott av utrikes födda kan förändra denna bedömning.

Befolkningen blir allt äldre och prognoser för länet visar att 8 procent av invånarna förväntas vara 80 år eller äldre år 2040. En parallell trend är att många äldre personer fortsätter att arbeta efter pensioneringen.

Sysselsättning

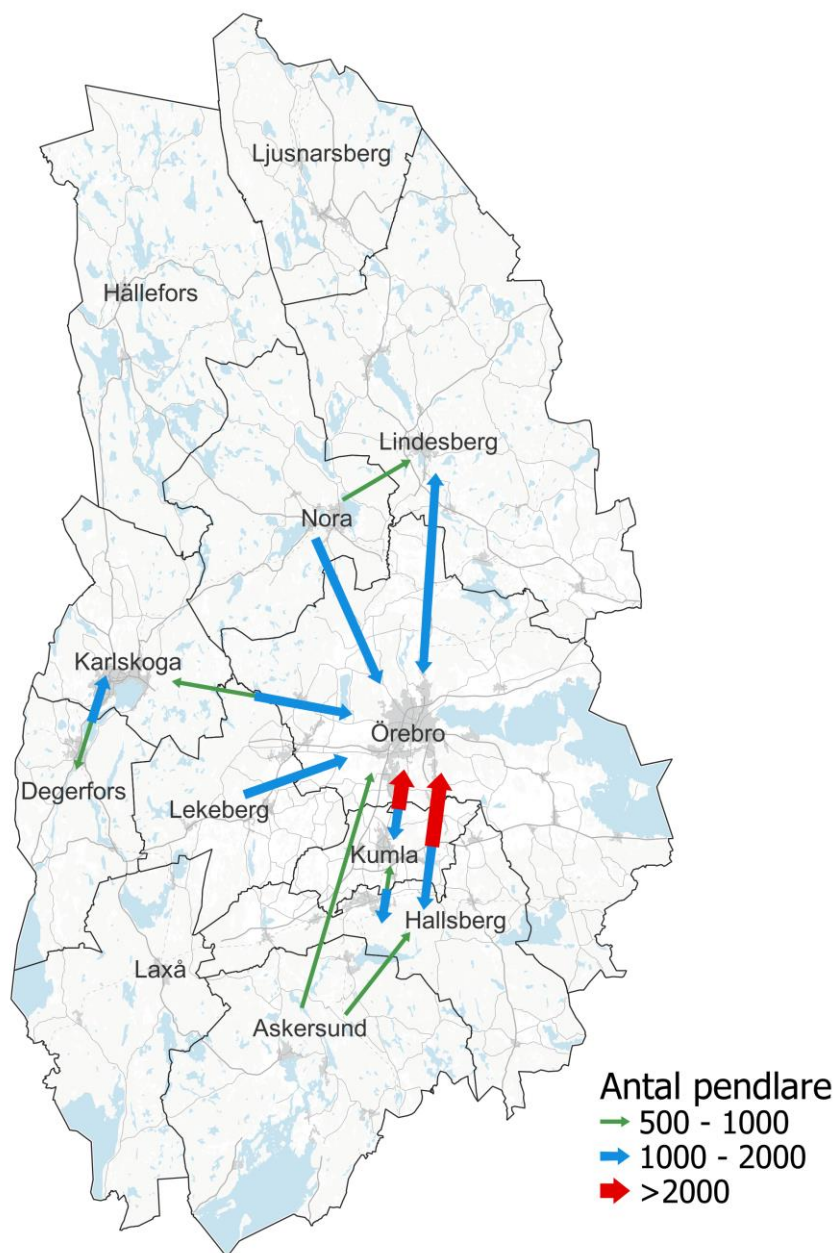
Inom Örebro län är det tillverkning och utvinning som är den näringsgren flest arbetar inom, utöver vård och omsorg samt sociala tjänster som är dominerande i antal sysselsatta människor. Utbildning är en näringsgren som också är mycket viktig för länet med många sysselsatta. Handel, företagstjänster, offentlig förvaltning, försvar, byggverksamhet samt logistik och lagerhållning är också viktiga näringsgrenar i länet.

Resvanor och pendling

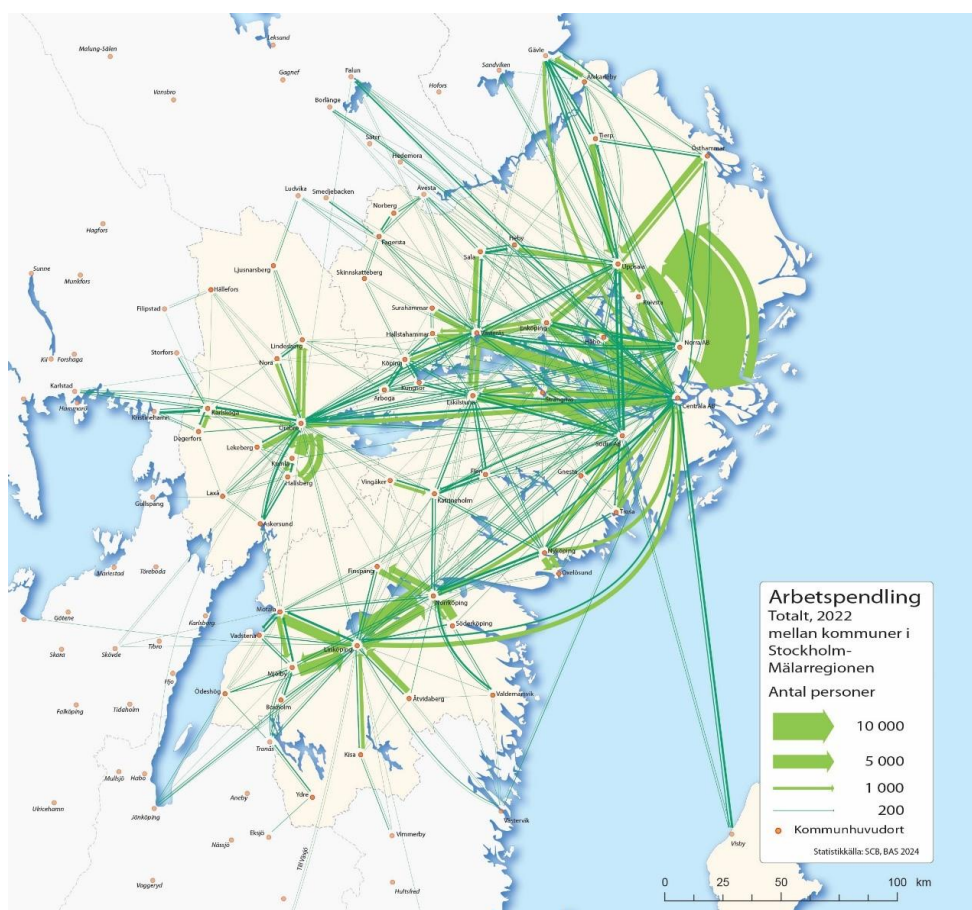
Urbaniseringen innebär för Region Örebro län att arbetstillfällena ökar i storstäder till följd av ett allt större befolkningsunderlag. Det innebär att ytterligare människor lockas dit och antingen flyttar eller pendlar dit. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser allt längre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

2023 års resvaneundersökning visar att arbets- och studiependlingsresor och tjänsteresor utgör mer än hälften av resorna i länet, följt av fritidsresor som följs av resor för service och inköp. Det finns skillnader mellan kvinnor och mäns resande där män har längre restid till eller från arbetsplats, skola eller i tjänst medan kvinnor lägger mer restid på resor för service och inköp. I snitt använder kvinnor kollektivtrafik något mer än män.

De största pendlingsströmmarna över kommungränser sker radiellt mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i länet. I figur 7 illustreras de största pendlingsrelationerna med pilar och i figur 8 de största relationerna ur ett perspektiv som inkluderar övriga län.



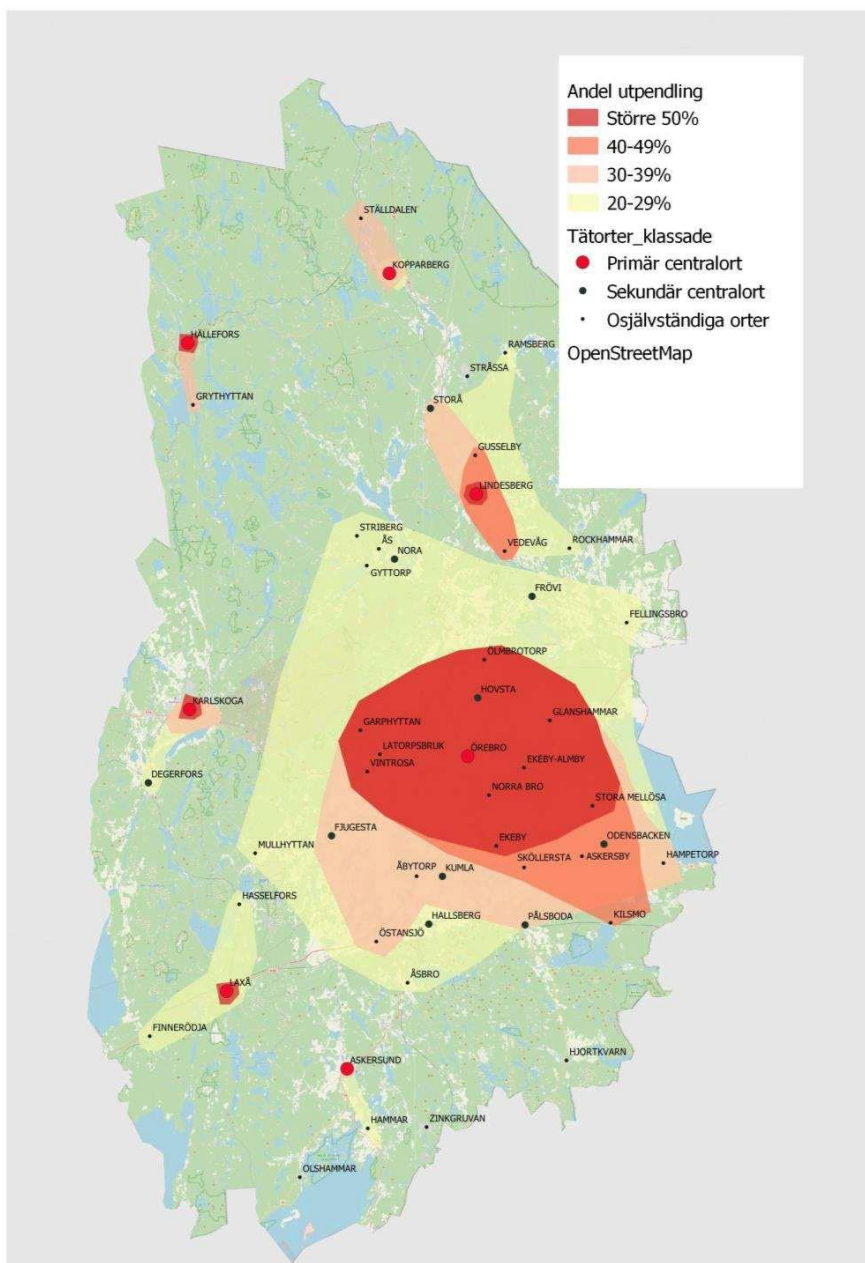
Figur 7. Inomregionala pendlingsströmmar (fler än 500 resor) mellan länets kommuner. (SCB).



Figur 8. Arbetspendling i Stockholm-Mälardalenregionen och Stockholms län 2022. (Storregional systemanalys 2024, Mälardalsrådet).

Av figur 9 framgår vilka arbetsmarknadsområden som finns inom länet. Antalet primära arbetsmarknadsområden har inte förändrats sedan 2014 men deras omfattning har varierat något över tid. Bilden visar också att flera av länets större orter nästan helt är beroende av den arbetskraft som finns inom den egna orten för att klara arbetskraftsförsörjningen.

Det finns sju primärorter som fångar minst 20% av arbetspendling från omkringliggande orter och relationerna i fråga utgör potentiella relationer för utbud av allmän kollektivtrafik.



Figur 9. Andel utpendlare av sysselsatt nattbefolkning från tätorter till centralorter år 2021. I figuren åskådliggörs där minst 20% av nattbefolkningen pendlar till den primära centralorten (Tätorternas kraftfält - en metodbeskrivning, Region Örebro län).

Geografisk tillgänglighet till kollektivtrafik

I takt med samhällsutveckling och befolkningsutveckling har kollektivtrafikutbudet med buss och tåg i Örebro län utvecklats och omformats i allt snabbare takt de senaste 7–10 åren. I dagsläget (2025) bor 87 procent (knappt 270 000) av länets befolkning inom 1000 m från en busshållplats där linjelagd trafik angör. Det innebär att 39 000 invånare har längre än 1000 meter till närmaste hållplats. Av dessa är 5 800 individer barn och unga (7–19 år) och knappt 9 700 individer är äldre (>65år).

Den geografiska tillgängligheten till kollektivtrafik varierar i länets olika geografier. En fördjupad analys utifrån kommungränser visar att tillgängligheten varierar mellan 60 och 94 procent. I Karlskoga, Örebro och Nora kommuner är det över 90 procent av invånarna som bor inom 1000 meter från en hållplats. I Lekebergs, Askersunds och Laxå kommuner är det mellan 60 och 70 procent av invånarna som har det avståndet till hållplats. I länets övriga kommuner har mellan 70 och 90 procent av invånarna 1000 meter till hållplats. Se sammanställningen i tabell 3 nedan.

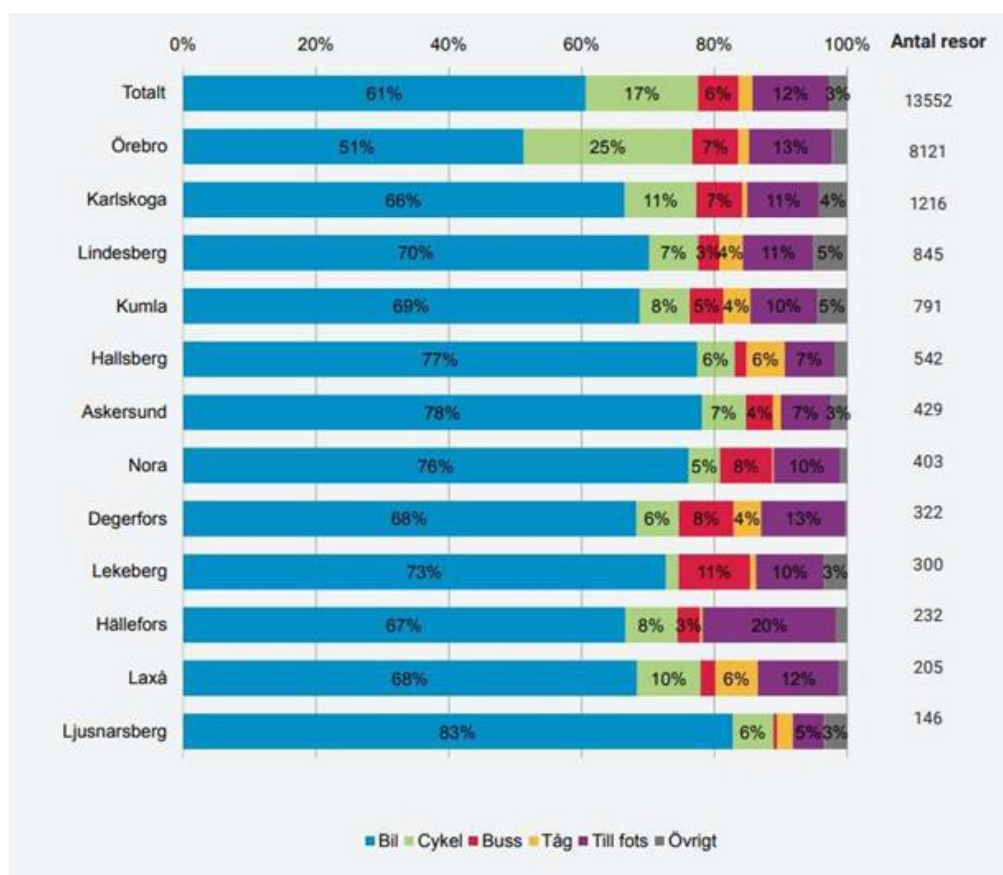
Analysen visar att trafikförändringarna som gjorts de senaste åren har påverkat just den geografiska tillgängligheten negativt i de flesta av länets kommuner. Hela den fördjupade analysen inklusive analys av effekter på barn och unga samt äldre finns i rapporten i bilaga 2.

Tabell 3. Invånare, antal och andel inom 1000m, differensen mellan T24 och T26 samt rangordning för bäst tillgänglighet. Kommuner ovanför grön linje har en högre tillgänglighet (>90%), kommuner under röd linje har en lägre tillgänglighet (<70%).

Kommun	Befolkning totalt	Inom 1000 m T24 (antal)	Inom 1000 m T26 (antal)	Inom 1000 m T24 (andel)	Inom 1000 m T26 (andel)	Diff totalt (andel)	Rank
Karlskoga	30 334	29 213	28 278	96%	93%	-3%	1
Örebro	156 982	148 888	146 579	95%	93%	-2%	2
Nora	10 726	9635	9635	90%	90%	0%	3
Kumla	22 623	20 774	19 311	92%	85%	-7%	4
Ljusnarsberg	4541	3802	3802	84%	84%	0%	5
Lindesberg	23 211	18 721	18 184	81%	78%	-3%	6
Hällefors	6591	5753	5159	87%	78%	-9%	7
Hallsberg	16 376	13 086	12 435	80%	76%	-4%	8
Degerfors	9527	6960	6887	73%	72%	-1%	9
Lekeberg	8797	5967	5910	68%	67%	-1%	10
Askersund	11 172	8378	7095	75%	64%	-11%	11
Laxå	5524	4527	3340	82%	60%	-21%	12

Resande med allmän kollektivtrafik

Marknadsandelen för den allmänna kollektivtrafiken är vid programmets framtagande 12% och figur 10 visar färdmedelsfördelningen för personer boende i länets kommuner. I Örebro är det en större andel som cyklar än i övriga kommuner. Hallsberg och Laxå är de kommuner där störst andel åker tåg, medan Lekeberg är den kommun där störst andel åker buss. Ljusnarsberg, Askersund, Hallsberg och Nora är de kommuner där bil används i högre grad än i andra kommuner



Figur 10. Färdmedelsfördelning per hemkommun. (källa resvaneundersökning 2023)

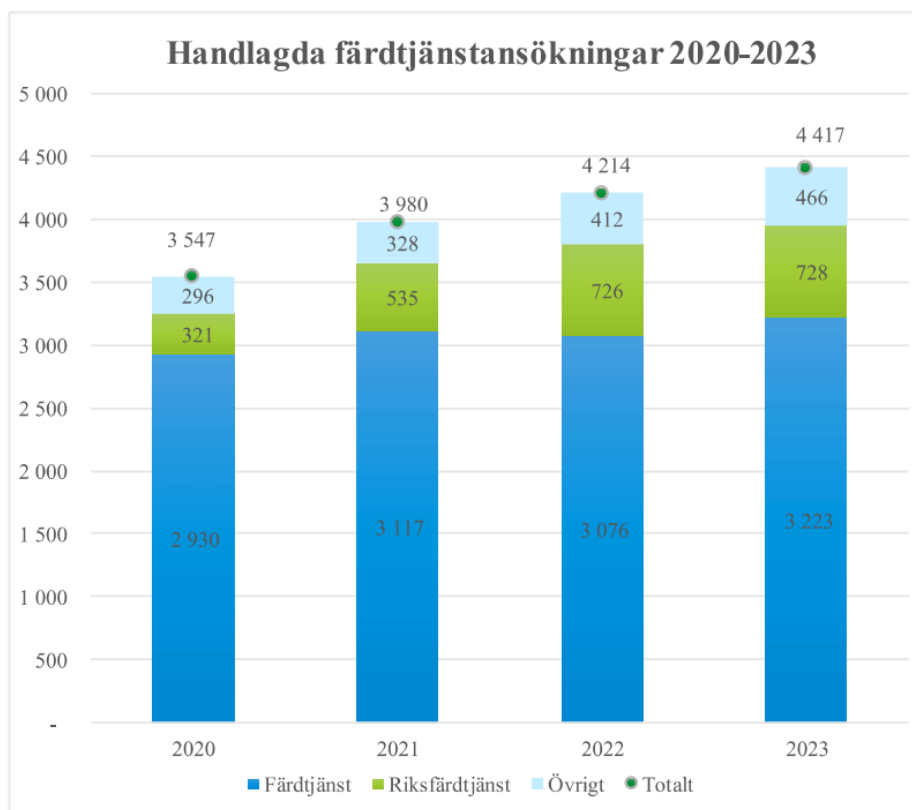
Resande med Serviceresor

Tabell 4 nedan visar utveckling av efterfrågan på serviceresor över tid sedan 2019. Färdtjänst och riksfärdtjänst utförs som en del i detta trafiksystem. I kategorin övrigt inkluderas dagvårdsresor, flexlinje, närtrafik, kommunresor, kompletteringsresor och verksamhetsresor.

Tabell 4. Utförda serviceresor per år sedan 2019. Antalet är uppdelat på restyper.

Restyp	2019	2020	2021	2022	2023	D 2019–2023	D %
Färdtjänst	336 803	228 718	246 286	311 166	340 296	3 493	1%
Sjukresor	181 395	138 237	176 943	188 792	187 668	6 273	3%
Skola	159 592	158 803	162 673	175 752	174 492	14 900	9%
Övrigt	118 500	45 559	47 928	65 924	78 218	- 40 282	-34%
Totalt	796 322	571 317	633 830	741 634	780 674	- 15 648	-2%

Årligen handläggs mellan 4 000 och 4 500 färdtjänstansökningar som framgår av figur 11. Mellan 3 000 och 3 500 tillstånd beviljas, vilket motsvarar ungefär 85–94 % av ansökningarna.



Figur 11. Antal handlagda serviceresöandena per år sedan 2020.

Mer fakta om länet finns i Omvärldsrapport- Transporter och infrastruktur, Underlagsrapport inom framtagande av Länsplan för regional transportinfrastruktur och Regionalt trafikförsörjningsprogram. Se bilaga 1 till detta program.

5. Inriktning för kollektivtrafikutbud

De angivna målen samt den strategiska inriktningen leder över till att definiera behovet av kollektivtrafikutbud som antas vara nödvändigt för att nå uppsatta mål. Utgångspunkten för detta är analysen av resandeunderlag, pendlingsutveckling, färdmedelsval etcetera som finns återgivna i bilaga 1.

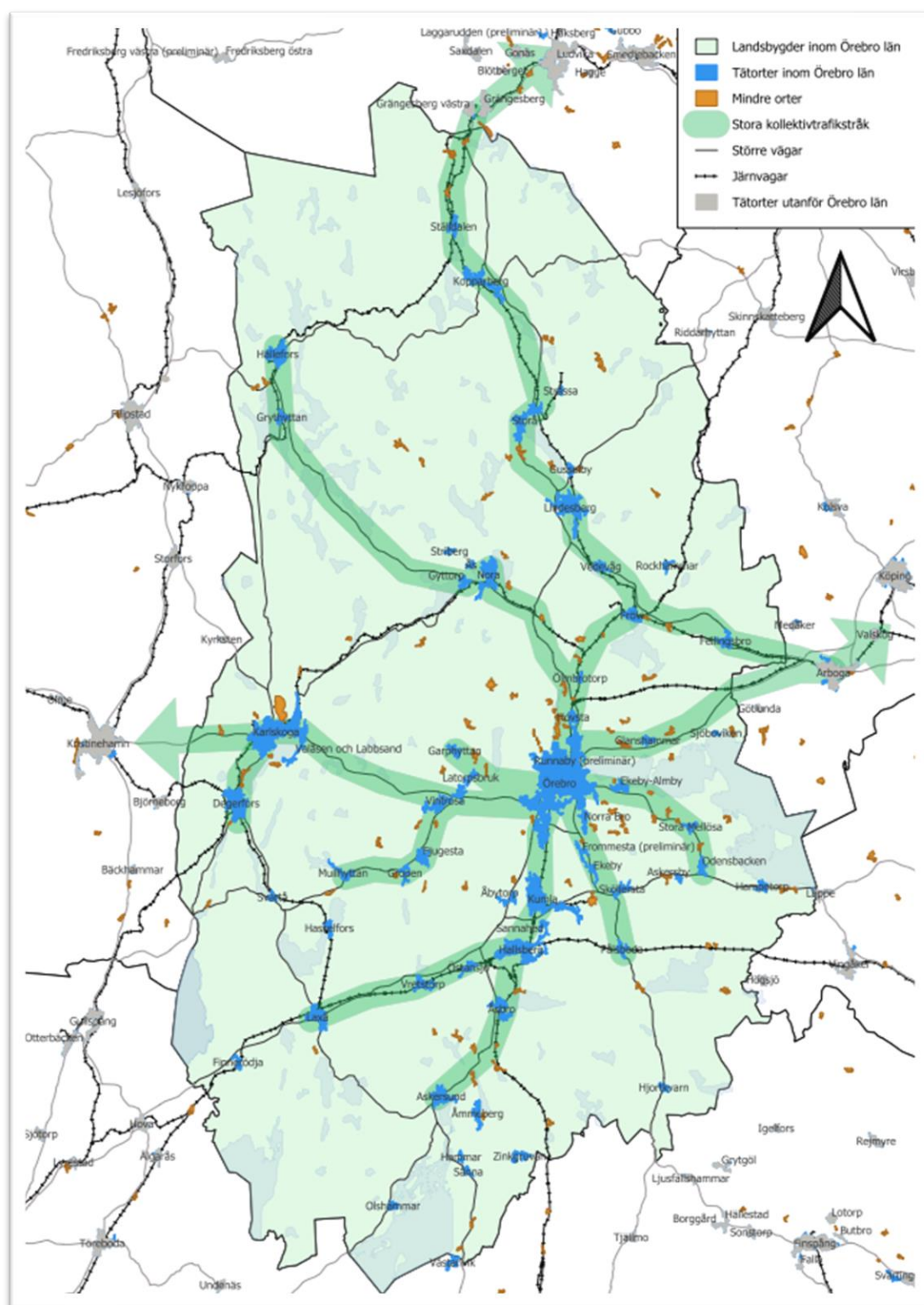
Utbudsbehovet som beskrivs i detta kapitel kommer att fullgöras antingen genom att kommersiella aktörer kör kollektivtrafiken eller genom beslut om trafikplikt. Trafikpliktsbeslut innebär att kollektivtrafikmyndigheten upphandlar eller anordnar trafiken i egen regi. Inriktningen för kollektivtrafiken 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. Forskning visar att det är mer klimateffektivt att köra buss än bil om antalet passagerare är fler än 6,3 passagerare (Euro5/Euro6 teknologi) respektive fler än 4,5 passagerare (elfordon) i bussen. En elbilsresa har även 11 gånger större miljöpåverkan än en elbussresa.

Kollektivtrafik- och serviceresutbudet inom Örebro län utförs med tåg, linjelagd busstrafik, anropsstyrd trafik utförd med bil samt färdtjänst med personbil alternativt specialanpassade fordon. Det som avgör vilken typ av kollektivtrafik som erbjuds i en viss relation bedöms genom analys av följande efterfrågefaktorer:

- Resenärens stödbehov
- Resenärernas 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.

I de gröna korridorerna i figur 12 bedömer Region Örebro län att förutsättningarna är goda för ett bra turutbud med allmän kollektivtrafiks olika transportslag och linjetyper. Infrastrukturen i stråken erbjuder goda möjligheter till konkurrenskraftiga restidskvoter för kollektivtrafiken. De markerade korridorerna indikerar även de stråk och relationer i länet inom vilka flest resor görs oavsett transportslag. Pilarna visar de dominerande relationerna som finns över länsgräns. Grundutbudet i de gröna korridorerna är ett utbud med en avgång varje timme och detta tätas upp efter behov.



Figur 12. Karta med huvudsakliga kollektivtrafikstråk i Örebro län.

Över allt där det finns linjelagd allmän kollektivtrafik ska det gå att arbets- och skolpendla med turer morgon och eftermiddag. I relationer där det finns linjelagd kollektivtrafik ska det även gå att resa i lågtrafik, det vill säga dagtid, kvällstid och under sommarens semestertider. Beroende på efterfrågan och resandeunderlag kan lågtrafiken bestå av närtrafik eller linjelagd trafik. En inriktning är att trafikdygnet i den allmänna kollektivtrafiken ska sträcka sig mellan klockan 06:00 och 23:00.

Tågtrafik

Örebro läns geografiska läge i landet innebär att tågtrafiksystem av olika omfattning gemensamt utgör utbudet av tågtrafik i länet. Det finns tågssystem i tre nivåer av geografisk omfattning och dessa benämns regionaltågssystem, storregionalt tågssystem och fjärrtågssystem. Möjligheterna att effektivt samordna fjärrtågssystem och regionaltågssystem är goda och innebär smidiga resor samt resurseffektivitet.

Regionalt tågssystem - Trafik i relationer inom länet där turutbudet angör samtliga stationer på aktuell sträcka

Storregionalt tågssystem - Trafik i relationer inom länet och omkringliggande län.

Fjärrtågssystem - Trafik i relationer inom övriga Sverige och kopplat till grannländer med stora avstånd mellan målpunkterna.

Flertalet av de större målpunkterna ligger utanför länets gränser. Tågen är därmed viktiga både för resmöjligheterna inom länet och för regionförstoringen med möjligheten att nå andra arbetsmarknader. Tågtrafiken erbjuder såväl dagliga resor inom länet som pendling och sällanresor över lite längre avstånd.

Busstrafik

Linjetrafik med buss och anropsstyrd trafik erbjuder, likt tåget, dagliga resor inom länet och resmöjligheter över lite längre avstånd. Utbudets fokus finns dock i de lokala och regionala relationerna. Trafiken kan delas upp i olika linjetyper med olika egenskaper för att möta efterfrågan på resor på bästa sätt. Dessa är expressbusstrafik, regionbusstrafik, landsbygdsbusstrafik, stadsbusstrafik och närtrafik.

Den allmänna kollektivtrafiken som utförs med buss ska, så långt det är möjligt, ha samma linjesträckning varje tur och körvägsvarianter ska undvikas för att öka förutsägbarhet och pålitlighet för resenärer. Förändringar i linjesträckningar på grund av ny bebyggelse ska enbart göras om det bedöms generera ett nettotillskott av resenärer.

Expressbusstrafik

Expressbusslinjerna skapar snabba förbindelser mellan Örebro tätort och kommunhuvudorter i länet som inte är sammanlänkade med tågtrafik.

Expressbusslinjer trafikeras enligt principen: få hållplatser, direkta körvägar och angöring av 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 befogat 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.

Utbudet består av minst 10 avgångar i vardera riktningen per vardag och inriktningen är att kollektivtrafikutbudet i följande relationer bör utföras som expressbusstrafik:

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

En viktig konkurrensfördel i kollektivtrafiken är möjligheten att använda restiden effektivt, exempelvis för arbete eller avkoppling. Fordonen som kör i dessa relationer ska hålla en motsvarande komfort som regionaltågen.

Regionbusstrafik

Regionbusslinjer är lämpliga i relationer med stor efterfrågan på resor och där efterfrågan inte bara finns i linjens start- och slutpunkt utan även i mellanmarknader. Utbudet består av minst 10 avgångar i vardera riktningen per vardag.

I relationer där utbudet består av både tågtrafik och regionbusstrafik samplaneras de så att parallellkörning undviks och funktionen är, i den mån det är möjligt, att stärka tågtrafiken genom bytesmöjligheter mellan buss och tåg.

Landsbygdsbusstrafik

Landsbygdsbusslinjer är lämpliga i relationer med begränsad men stadig efterfrågan på resor med start- och målpunkter i en gles geografi.

Utbudet består av cirka 3–5 avgångar per vardag och en tidtabell ibland anpassad till skoltider lokalt.

Utbudet ska, i den mån det är möjligt, stärka de andra linjetyperna genom anslutning till strategiska bytespunkter med större trafikutbud.

Stadsbusstrafik

Stadstrafik omfattar linjer/linjenät som är geografiskt avgränsade till en tätort. Inom Örebro län finns stadstrafik i tätorterna Örebro, Karlskoga och Lindesberg och utbudet i de tre trafiksystemen varierar i storlek i relation till orternas storlek. Utbudet är i grunden en avgång i halvtimmen under högtrafik och en avgång i timmen i lågtrafik.

Inom Örebro tätort utgör Citylinjen en viktig del av stadstrafiken. De systemegenskaper som utmärker dessa linjer från övrig stadstrafik är:

- Hög synbarhet i stadsmiljön, egen design och varumärke
- Egna körbanor och full prioritet i korsningar
- Raka linjesträckningar med mjuk linjeföring, jämn körbana med hög kvalitet.
- Hållplatser, anslutningsvägar och stadsmiljö med extra hög kvalitet

Under programperioden avser Region Örebro län fortsätta att utveckla Citylinjesystemet med etapper mot Vivalla och Mellringe i samverkan med Örebro kommun.

Närtrafik

Närtrafiken utgör en förlängning av den tidtabellslagda allmänna kollektivtrafiken i Örebro län. Närtrafiken kompletterar också utbudet i lågtrafik där utbudet av linjelagd trafik är glest. Utbudet riktar sig till personer som bor utanför tätorter och mer än en kilometer från en hållplats med minst 10 angörande turer per vardag.

Närtrafikresor är beställningsbara i lågtrafik och samplaneras med andra närtrafikresor samt färdtjänst- och sjukresor. Resenären hämtas i nära anslutning till bostaden och går till definierade närtrafik hållplatser, ofta i närmsta tätort. Utbudet syftar till att skapa tillgänglighet till service så som handel, apotek, vårdcentral eller bibliotek men även möjligheter att delta i fritidsaktiviteter eller dylikt under kvällstid. Närtrafiken erbjuder även resmöjlighet till ett antal målpunkter för friluftsliv som ligger utanför nätet av linjelagd allmän kollektivtrafik.

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 men 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 Västmanland (Arboga). Bedömningen är att dessa fortsatt är viktiga relationer under programperioden.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Region Örebro län utreder och prövar tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst för samtliga länets 12 kommuner. Den som beviljas färdtjänst kan resa med serviceresefordon i och emellan länets samtliga kommuner samt 30 kilometer utanför länsgränsen. Utöver färdtjänst och riksfärdtjänst utreds bland annat rätten till särskilda villkor vid färdtjänstresa, exempelvis ensamåkning, ledsagare, direktresa eller särskild placering i fordonet.

Rent praktiskt samplaneras och samkörs färdtjänst och sjukresor inom länet. Fordonen används även för att utföra anpassad skolskjuts och andra kommunresor exempelvis resor till och från daglig verksamhet. Vid beviljande av färdtjänstillstånd får personen även automatiskt tillstånd att boka resor till och från vården (sjukresor) med serviceresefordon. 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 utbetalning av en ledsagares biljettkostnader i samband med resa med allmänna kommunikationer. I vissa fall beviljas serviceresefordon för att ta sig till/från resmålet.

Prissystem för färdtjänst

Grunderna för prissättning av resenärens egenavgift för färdtjänst i Örebro län utgår ifrån att:

- priset är relaterat till reslängden, utifrån en miniminivå och en maxnivå.
- resan erbjuder en högre servicegrad än motsvarande resa med allmänna kommunikationer.

Egenavgiften vid resor med färdtjänst är till följd av detta högre än biljettpris för motsvarande resa med den allmänna kollektivtrafiken. Egenavgiftens nivå beslutas av Regionfullmäktige och fördelningen mellan olika reslängder beslutas sen av Kollektivtrafikmyndigheten.

Prissystem för riksfärdtjänst

Regeringen har meddelat föreskrifter om resenärens 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.

6. Organisation och samverkan

Kollektivtrafikmyndigheten planerar och ger förutsättningar för utförandet av den allmänna kollektivtrafiken i länet. Det är mål och strategier i trafikförsörjningsprogrammet som utgör grunden för myndighetens olika beslut om allmän trafikplikt för så väl buss som tåg. Beslutet innebär att myndigheten slår fast vilka krav, till exempel på kvalitet, omfattning eller prissättning, som ska uppfyllas av trafikutbudet i fråga.

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.

Kommersiell kollektivtrafik och övrig fjärrbusstrafik

Det är Transportstyrelsen som i sin författningssamling TSFS 2012:2 anger regler för anmälan om trafikstart, upphörande eller förändrat utbud av kommersiell kollektivtrafik. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är mottagare av anmälan som ska inkomma 21 dagar innan trafik startar eller upphör samt i vissa fall även vid förändringar. Vid etablering av kommersiell kollektivtrafik ska trafikföretagen ges möjlighet att föra dialog med Kollektivtrafikmyndigheten om möjlig biljettsamverkan.

Alla trafikföretag som bedriver regional kollektivtrafik har rätt till att på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor ges tillträde till hållplatser och bytespunkter i länet. I Örebro län bedöms kapacitetsbrist vid bytespunkter i första hand kunna uppstå vid Örebro resecentrum och ambitionen är att tillhandahålla efterfrågad angoringskapacitet utan att åtgärder som prisstyrning och tidstyrning ska vara nödvändiga styrmedel. Detta ska ske genom god dialog med väghållare och övriga trafikerande trafikföretag.

När det gäller förmedlande av digital information om avgångstider etcetera ska det erbjudas där motsvarande möjlighet finns för kollektivtrafikmyndighetens trafikutbud.

Utöver trafikutbud som definieras som kommersiell kollektivtrafik finns en rad olika former av evenemangsresor och beställningstrafik som kan vilja angöra hållplatser och resecentrum i länet. Även om Region Örebro län inte har något formellt ansvar för denna trafik, finns en ambition att tillgodose angoringsbehovet även för denna trafik. I händelse av begränsad angoringskapacitet prioriteras kollektivtrafikmyndighetens egen trafik och den trafik som definieras som kommersiell kollektivtrafik först och efter det övrig trafik.

Utförande av trafik

Det utbud som det fattas trafikpliktsbeslut om och serviceresetrafiken tilldelas buss- och tågoperatörer som upphandlas eller är delägda av Region Örebro län. Trafiken utförs under varumärket Länstrafiken Örebro.

Svelandstrafiken är ett trafikföretag som samägs av Region Örebro län och Region Västmanland. De ansvarar för att bedriva busstrafiken i enlighet med Region Örebro läns intentioner som anges i detta program samt övriga strategier och riktlinjer. Det förutsätter ett väl fungerande samarbete och informationsutbyte i båda riktningar.

Region Örebro län är även delägare i två tågtrafikbolag, Tåg i Bergslagen och Mälardalstrafik. Frågor om planering, trafikering, marknadsföring, färdbevis och strategisk utveckling hanteras i nära samverkan med dessa bolag och andra delägarlän. Samverkan kring tågtrafik sker också med Region Östergötland samt med Västra Götalandsregionen, men i mindre omfattning.

Tillköp

Generellt gäller att Region Örebro län finansierar all kollektivtrafik som bedöms vara av regional betydelse. 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.

Infrastruktur för kollektivtrafik

Ansvaret för kollektivtrafikens infrastruktur i länet är uppdelat på flera parter. För busstrafik och serviceresor är det respektive väghållares ansvar att stå för markarbeten. Väghållare är antingen Trafikverket, en kommun eller en enskild vägförening. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att anskaffa och underhålla det hållplatsmaterial som placeras ovan mark. I dagsläget handlar det exempelvis om: stolpe med toptavla, väderskydd, informationstavlor, pratorer (uppläst information) och digitala skyltar. Detaljerad beskrivning av hållplatsmaterial och ansvar finns beskrivet i Region Örebro läns hållplatshandbok.

För tågtrafiken är det Trafikverket som ansvarar för spåren och 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.

Regional samverkan

Som beskrivits inledningsvis i programmet utgör Region Örebro län den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Örebro län. Sedan den allmänna kollektivtrafiken skatteväxlades 2012 ligger det finansiella ansvaret hos Region Örebro län. Färdtjänst och riksfärdtjänst ansvarar länets kommuner för finansieringen av.

Genomförandet av och utveckling mot de uppsatta målen i programmet förutsätter god samverkan inom Region Örebro läns omfattande organisation. Dels för att bibehålla kopplingen mot den regionala utvecklingsstrategin, dels för att väva samman allmän kollektivtrafik och serviceresor så som programmet har målsättning att göra.

På temat regional samverkan förutsätter måluppfyllelsen även god samordning mellan trafikförsörjningsprogrammet och länsplanen för regional transportinfrastruktur eftersom länsplanen fyller en viktig funktion när det gäller finansiering av infrastruktur kopplat till kollektivtrafik.

Utveckling av trafiken i riktning mot målen ska inkludera god förankring med länets kommuner där samverkan sker i flera olika forum och på olika detaljnivåer. Ett regionalt samverkansråd med ledande kommunala politiker finns etablerat för att tillgodose den kommunala förankringen av de beslut som fattas av kollektivtrafikmyndigheten. Denna grupp stöds av samverkan mellan tjänstepersoner både inom trafikplanering och på chefsnivå. Utöver detta finns fokusgrupper, möten inom tidtabellsprocessen samt samverkan inom separata utredningar som viktiga forum för erfarenhetsutbyte, dialog om prioritering och utveckling av trafiken.

Samverkan bör fokusera på målen i trafikförsörjningsprogrammet och måluppfyllelsen förutsätter en god koppling mellan trafikförsörjningsprogrammets innehåll och kommunala planer och strategier för bebyggelseplanering, trafikstrategier, parkeringsreglering etcetera.

Under programperioden önskar Region Örebro län utveckla samverkan med länets kommuner för att säkerställa kontinuitet och framförhållning i dialogen. Utöver länets kommuner krävs en aktiv dialog med operatörer och resenärer för att utveckla trafiken. Under programperioden avser Region Örebro län utveckla förmågan att tillvarata barn och ungas perspektiv i utveckling av allmän kollektivtrafik och serviceresor. Metoden består av regelbundna träffar med fokusgrupp bestående av barn och unga.

Barn och unga kommer i detta forum kunna påverka beslut och prioriteringar som görs inom ansvarig förvaltning kopplat till de aktuella ämnen som lyfts i gruppen. Det går att jämföra med andra intressegrupper så som funktionshinderråd/tillgänglighetsråd eller likande. Metoden behöver utvecklas löpande och ständiga förbättringar rekommenderas under de kommande 4 åren. Till nästa program kan nya strategiska slutsatser dras med hjälp av denna metod för dialog.

Storregional samverkan

I ett storregionalt sammanhang har Örebro län ett strategiskt läge mellan de tre storstadsregionerna Stockholm, Oslo och Göteborg och bedömningen är att behovet av att förstå och planera för efterfrågan på resor som inte förhåller sig till länsgränser växer. Region Örebro län är och vill fortsätta att vara aktiva i arbetet genom samverkan med andra län inom ett antal nätverk med länen inom, eller i direkt anslutning till, Mälardalen.

Mälardalsrådet koordinerar det transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits (EBS). EBS 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 nationell plan för transportinfrastruktur som Trafikverket tar fram. Inom En Bättre sits samarbetar regionerna Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland.

I den storregionala systemanalysen beskrivs vilken kollektivtrafik som regionerna har för avsikt att bedriva på järnväg och vilka infrastrukturesatsningar som krävs för att kunna uppnå en konkurrenskraftig trafik.

Även mellan ägarlänen för Tåg i Bergslagen sker en samverkan kring hur man avser att gemensamt utveckla tågtrafiken. Bland annat tas ett långsiktigt program för trafiken fram. Den viktigaste utgångspunkten för detta program är länens trafikförsörjningsprogram.

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.

Som delägare i bolaget Oslo-Stockholm 2.55 samverkar Region Örebro län med region Västmanland, Region Värmland och kommuner längs stråket. Syftet är att skapa en ny järnvägskoppling (Nobelbanan) mellan Oslo och Stockholm samt att maximera nyttan av de nya pendlingsmöjligheterna som den möjliggör i stråket. Fokus är både på det lokala, regionala och storregionala perspektivet.

7. Hållplatser och stationer

Hållplats

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: 17 cm (kantsten: R17)
- Taktilt stråk (plattor med ränder/pluppar)
- Visuellt stråk (platt-rad med kontrasterande färg, vit)

Region Örebro län väljer att beskriva utformningen utan att bedöma vilka personer med funktionsvariationer som kan resa från hållplatsen. Den bedömningen överläts till enskilda personer själva att göra.

Utöver den grundläggande tillgänglighetsdefinitionen är ett antal utrustningsnivåer etablerande. Det är målnivåer för hur hållplatsmaterial (väderskydd, informationstavlor, pratorer (uppläst information) och digitala skyltar) bör finnas utplacerade för att bidra till trafiksäkerhet, trygghet och attraktivitet. Vilken nivå som är lämplig 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 stor 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 förses med en ståyta (om minst 1,5x1,5 meter) för på- och avstigning.

Ambitionen är att nå måluppfyllnad inom respektive utrustningsnivå samt att höja lägstanivån så att samtliga hållplatslägen har definierad ståyta.

Körvägar

I stråk med stor efterfrågan på resor i så väl regiontrafik som länets stadstrafik i Örebro, Karlskoga och Lindesberg ska busstrafiken ha hög framkomlighet. Det betyder att bussen bör prioriteras i gaturummet och att avstånd mellan hållplatser inte bör vara kortare än 400 meter och inte längre än 800 meter vid bebyggelse.

Principer för etablering av ny tågstation respektive busshållplats

Principen är att nya tågstationer och busshållplatser ska övervägas om de bedöms kunna ge ett positivt nettotillskott av resenärer. Ytterligare stopp längs en sträcka innebär längre restider för de som redan sitter i tåget/på bussen samtidigt som det ökar tillgängligheten för nya resenärer. En avvägning mellan dessa konkurrerande intressen är central i utredning av nya stopp.

Ytterligare centrala kriterier ska beaktas i utredning om etablering av nya stopp:

- Restidskvoten i tunga reserelationer ska vara konkurrenskraftig.
- Kollektivtrafikens och infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas.
- Det ska finnas en stark koppling till aktuell kommuns eller verksamheters aktivitet på platsen alternativt framtidsplaner för platsen
- Platsen ska ha infrastrukturella och trafiksäkerhetsmässiga förutsättningar att utgöra ett stopp.

8. Stödsystem

Kollektivtrafik är i allt högre grad ett system av information, dataflöden och digital intelligens. Det är genom data som kollektivtrafiken kan förstås, förutses och förbättras. När människor reser lämnar de efter sig mönster, oavsett vilket trafikslag de väljer. Att samla in, bearbeta och använda denna information är avgörande för att kunna bygga ett kollektivtrafiksystem som är både resurseffektivt och mänskligt relevant. Insamlade data har i sig inget egenvärde, det är först när den används smart som den skapar värde. För Region Örebro län är arbetet med digitalisering och systemstöd ett sätt att säkra tillgängligheten.

Den pågående digitaliseringen av resenärstödet fungerar som en motor i utvecklingsarbetet inom Region Örebro län. Region Örebro län ser en allmän trend av att system kopplat till kollektivtrafiken blir smartare. Under programperioden utvecklas de sannolikt mot att de på egen hand kan lösa problem som resenärer möter i trafiken och kompletterar mer statisk information om trafikförändringar etcetera.

Strukturellt verkar Region Örebro län för öppenhet och utbytbarhet när det kommer till systemstöd. Inriktningen är att bygga bort systemberoenden och eftersträva en förändringsbar systemstruktur baserad på gemensamma integrationsprinciper. Region Örebro län har i första hand inte ambition att utveckla egna system utan eftersträvar ett nära samarbete med systemleverantörer eller andra aktörer.

En övergripande inriktning är även att med hjälp av system öka kvaliteten på data gällande resande, eftersom det är en avgörande uppgift när det gäller att planera och dimensionera kapacitet.

Försäljnings- och distributionssystem

Dessa systems huvudsakliga funktion är att skapa förutsättningar för att sälja, distribuera och validera färdbevis (biljetter). I samband med försäljning och incheckning samlar systemen in data som används för uppföljning av såväl resande som ekonomi. En viktig inriktning för Region Örebro län är att systemen för försäljning och distribution utvecklas för att ha minimal effekt på resenärers restid.

Under programperioden avser Region Örebro län fortsätta arbetet med systemanpassning till den nationella standarden för biljettdistribution och biljettvisering. Syftet är bland annat att möjliggöra biljettförsäljning i externa kanaler och underlätta för biljettsamarbeten med andra aktörer för att minska barriärer för resande.

System för resenärsinformation

Informationssystemens viktigaste uppgift är att informera resenären om tillgängligt utbud av trafik samt om det förekommer störningar i trafikutbudet, såväl planerade som oplanerade. Systemen ger också liknande information då kunden byter mellan olika trafikslag och utförare.

Under programperioden strävar Region Örebro län efter att ta steg mot att förändra synen på resenärsinformation: från att utgå från en plan och informera om avvikelser, till att i stället ge aktuella och prognosbaserade reseförslag utifrån hur trafiken faktiskt ser ut. Det är denna förflyttning från systemets perspektiv till resenärens som Region Örebro län vill stödja genom utvecklingen av nya informationslösningar. Informationen ska vara situationsanpassad, framåtblickande och relevant i stunden.

Säkerhets- och trygghetssystem

Dessa system hanterar olika former av larm, kameror och kommunikation och har till syfte att upprätthålla och förbättra säkerhet för både resenärer och personal i kollektivtrafiken. Region Örebro län bedömer att dessa systems betydelse har ökat de senaste åren att den utvecklingen kommer att fortsätta under programperioden.

Planeringssystem

Dessa system erbjuder en rad olika planeringsfunktioner och är viktiga för såväl strategisk och årlig tidtabellsplanering som för optimering och daglig drift. Systemen är även viktiga för skapande av omlopp och scheman och behöver utvecklas för att bli mer värdeskapande.

Utmaningen under programperioden gällande dessa system är även att skapa flexibilitet för trafikförändringar. Följsamhet i dessa system är en förutsättning för möjligheten att leverera korrekt resenärs- och förarinformation.

9. Uppföljning och lärande

I en årlig rapport ska programmet följas upp med avseende på måluppfyllnad och det görs i form av ett trafikbokslut. Ett antal styrtal är utvalda och ska på övergripande nivå visa hur kollektivtrafiken utvecklas i förhållande till målen i programmet. Se tabell 5 nedan.

Utöver dessa följs ett stort antal ytterligare styrtal som tillsammans ger en detaljerad bild av hur varje del av utbudet utvecklas och ger viktig kunskap till analyser av hur utbud av tjänster och trafik kan utvecklas. Erfarenheterna från uppföljningen implementeras löpande i arbetet med genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet.

En av de största utmaningarna kopplat till utvärdering inom ramen för detta program är att formulera och applicera mätetal kopplat till målet om positiv samhällsutveckling. Det finns inte ett enskilt styrtal som mäter det och viktiga delar som socioekonomisk utveckling. Det är snarare en samling av många olika mätpunkter som kan få bilden av utveckling att framträda. Fokus under programperioden är att skapa en modell för att utvärdera en förändring på en enskild linje eller annan mindre avgränsad förändring i trafiksystemet. Region Örebro län avser att använda den typen av delanalyser i fler utredningar under programperioden.

Tabell 5. Styrtalet för uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet.

Huvudmål	Styrtalet	Målvärde	Källa
Kollektivtrafiken ska bidra till positiv samhällsutveckling genom att vara en självklar och växande del i transportsystemet	Antalet utredningar som inkluderar en socioekonomisk analys	Ska öka	Region Örebro län
Underliggande mål	Styrtalet	Målvärde	Källa
•Alla i länet ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik	<u>Allmän kollektivtrafik:</u> Tillgänglighet med allmän kollektivtrafik <u>Allmän kollektivtrafik och Serviceresor</u> Tillgänglighet till kollektivtrafiktjänster oavsett socioekonomisk status	Förbättrad utifrån ett läns- och resenärgruppsperspektiv (ej individperspektiv)	Region Örebro län
•Förbättra och förenkla resenärsupplevelsen	<u>Allmän kollektivtrafik och serviceresor:</u> Andelen hållplatser som fullständigt uppfyller sin utrustningsnivå	80% av hållplatserna ska uppfylla samtliga krav inom sin utrustningsnivå (Utgångspunkt: 72% 2024)	Andel av samtliga hållplatser i samtliga utrustningsnivåer som uppfyller kraven
	Andelen hållplatser som har en grundläggande tillgänglighet utifrån krav	90% av hållplatserna ska ha en grundläggande tillgänglighet utifrån krav (Utgångspunkt: 81% 2024)	Andelen hållplatser i nivå BRT, 1, 2 och 3 som har hög plattformskant alt. har stäyta (gäller hållplatser i nivå 4).
	<u>Allmän kollektivtrafik:</u> Hur enkelt upplever resenärer det att förbereda inför och resa?	Strategisk utveckling i enlighet med försäljningsstrategi och kommunikationsstrategi	Kollbar - frågebatteri om enkelhet: -Det är enkelt att få information inför resa (avgångstider, biljettpreiser m.m.) -Det är enkelt att köpa (bolags) biljetter och kort -Det är enkelt att resa med (bolag)
	Andel resenärer som köper sin resa via appen eller annan självbetjäningskanal	80% av biljettförsäljningen ska ske via Appen eller annan självbetjäningskanal	Region Örebro län
	<u>Serviceresor:</u> Andel resor som bokas digitalt via appen eller via sjukreseportalen Antalet samtal till beställningscentralen ska minska	75% av resorna bokas digitalt 400 000 samtal per år (2035).	Region Örebro län
•Resenärers nöjdhet med senaste resan ska öka	<u>Allmän kollektivtrafik:</u> Andel resenärer nöjda med senaste resan	80% av resenärer ska vara nöjda med senaste resan (Utgångspunkt: 75% 2024)	KollBar - fråga om nöjdhet med senaste resan: Frågan till alla som rest någon gång per kvartal och inte bara de som benämns som kunder (reser minst en gång i månaden)
	<u>Serviceresor:</u> Andel resenärer nöjda med senaste resan	90% av resenärerna ska vara nöjda med senaste resan (Utgångspunkt: 77% 2024)	ANBARO - fråga om nöjdhet: fråga R18: Vilket sammanfattande betyg vill du ge för hela resan om du tänker på beställning, upphämtning och avlämning?
•Kollektivtrafiken ska bidra till förbättrad hälsa och miljö	<u>Allmän kollektivtrafik och Serviceresor:</u> Drivmedlens påverkan på hälsa klimat och miljö utifrån de svenska miljömålen	Utveckling i linje med drivmedels-trappa för Allmän kollektivtrafik respektive Serviceresor	Region Örebro län
	<u>Serviceresor:</u> Andelen fossilfria bränslen i serviceresetrafiken	100% av trafiken ska drivas med fossilfria drivmedel till 2032 där efter fortsatt utveckling enligt drivmedelstrappan	FRIDA
•Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka	<u>Allmän kollektivtrafik:</u> Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor i länet	Ökning i länet i sin helhet 18% till 2030 och 25% till 2035 Ökning i stråk med stor efterfrågan på resor: 40% till 2035	Hela länet Kollbar samt Region Örebro län Stråk Region Örebro län avser att utveckla metod för detta

10. I händelse av kris eller krig

Region Örebro län som helhet har en viktig roll i händelse av krig eller annan större samhällsstörning. Kollektivtrafikens uppdrag och syften, så som de är formulerade i detta Trafikförsörjningsprogram, är även under sådana omständigheter viktiga för att säkerställa samhällets funktioner och invånares tillgång till arbete, utbildning, vård och annan service.

Region Örebro län verkar för att energiförsörjningen utformas så att det finns en redundans i händelse av kris eller krig och på så sätt säkerställa driftsäkerheten av kollektivtrafiken. Andra aspekter av kris- och krigshantering faller under Region Örebro läns övergripande samhällsansvar och arbetas med både inom organisationen och tillsammans med andra viktiga samhällsaktörer med Länsstyrelsen som samordnande instans.