



Regionalt trafikförsörjningsprog ram för Örebro län 2022-2030

Slutversion

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2022-2030

Slutversion

2021-11-20

Innehåll

1.	Syfte med programmet.....	5
2.	Mål	5
2.1	Samhällsmål för kollektivtrafiken att bidra till.....	5
2.2	Mål för kollektivtrafiken.....	6
2.3	År 2030.....	7
3.	Nuläge – Pendling och resande med allmän kollektivtrafik	7
3.1	Pendling	7
3.2	Resande med allmän kollektivtrafik.....	9
4.	Faktorer som ökar attraktivitet och nöjdhet	11
5.	Strategisk inriktning för kollektivtrafiken	12
5.1	Trafikering	13
5.2	Attraktiv och tillgänglig resa	14
5.3	Försäljning.....	15
5.4	Hälsa, klimat och miljö	16
6.	Inriktning för utbud av allmän kollektivtrafik.....	18
6.1	Regionaltåg.....	21
6.1.1	Principer för etablering av ny station	23
6.2	Expressbusstrafik.....	23
6.3	Regionbusstrafik	24
6.4	Landsbygdstrafik	24
6.5	Närtrafik	24
6.6	Stadstrafik	24
6.6.1	Bus rapid transit - BRT	25
6.7	Länsgränsöverskridande allmän kollektivtrafik med buss	25
6.8	Trafikplikt eller kommersiell trafik	26
6.9	Anpassning till kraftig förändring av efterfrågan	26
7.	Kommersiell kollektivtrafik	26
8.	Färdtjänst och riksfärdtjänst	27
8.1	Prissystem för färdtjänst.....	27
8.2	Prissystem för riksfärdtjänst	28
9.	Organisation och arbetsfördelning.....	28

9.1	Regional samverkan.....	28
9.2	Storregionalsamverkan.....	29
9.3	Utförande av trafik	30
9.4	Trafikplikt	31
9.5	Tillköp	32
9.6	Infrastruktur för kollektivtrafik.....	32
9.6.1	Definition av tillgänglig busshållplats	33
9.6.2	Utrustningsnivåer.....	33
10.	Stödsystem	34
10.1	Försäljning och distributionssystem.....	34
10.2	Informationssystem	35
10.3	Kommunikationssystem.....	35
11.	Uppföljning och lärande	35
11.1	Indikatorer för uppföljning av programmet.....	35
	Referenser	37

1. Syfte med programmet

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. 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.

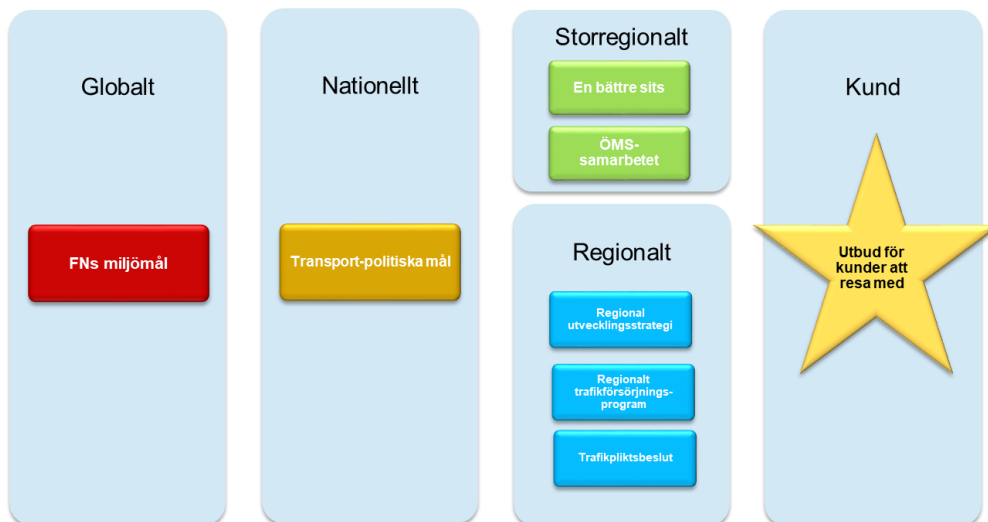
Ambitionen är att denna tredje version av trafikförsörjningsprogram ska ses över i sin helhet under år 2024.

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 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 och de tre målen om nöjdhet, infrastruktur och minskad påverkan på hälsa, klimat och miljö omfattar även serviceresor. Persontransporter har en stor klimatpåverkan. För att bidra till nationella klimatmål behövs marknadsandelen för kollektivtrafiken öka. För allmän kollektivtrafik är därför 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 4 och Tabell 5 i kapitel 11.

2.3 År 2030...

År 2030 har andelen motoriserade resor som görs med kollektivtrafik **ökat** till 20% inom Örebroregionen. Kollektivtrafik har etablerat sig som en självklar valmöjlighet när avstånden är för långa för att gå eller cykla. 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 minimala och såväl nya som vaneresenärer upplever det **enkelt** att få tillgång till information om avgångar, resetider, bytesmöjligheter, produktsortiment och trafikförändringar. Resenärer upplever att allmän kollektivtrafik och serviceresor är **pålitlig** och att trafiken 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 kompletteras 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 delar i ett sammanhängande kollektivtrafiksystem. Trafikformerna 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. Nuläge – Pendling och resande med allmän kollektivtrafik

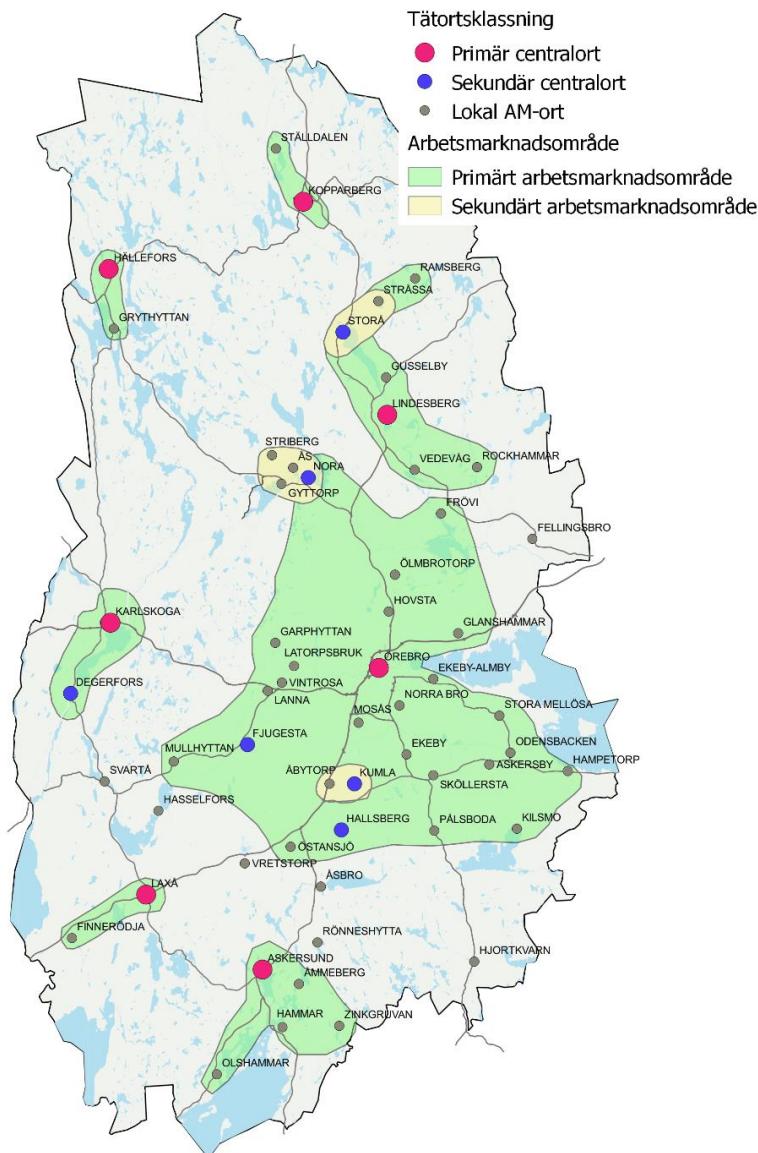
3.1 Pendling

Pendlingsmönstret inom Örebro län, oavsett färdmedelsval, domineras av två viktiga noder i form av Örebro och Karlskoga, även om Karlskoga tappat något sedan 2012. De största pendlingsströmmarna över kommungränser i länet sker radiellt mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i länet. I stråken Örebro–Karlskoga,

Hallsberg–Kumla–Örebro samt Örebro–Lindesberg finns ett dubbelriktat pendlande, medan övriga stråk domineras av efterfrågan in mot Örebro.

Av figur 3 nedan framgår vilka arbetsmarknadsområden som finns inom Örebro län. Antalet primära arbetsmarknadsområden har inte förändrats sedan 2014. Däremot har det skett några förändringar i deras omfattning. 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. Sedan 2014 har även orterna Röfors och Hällabrottet tappat klassningen som tätort.

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.



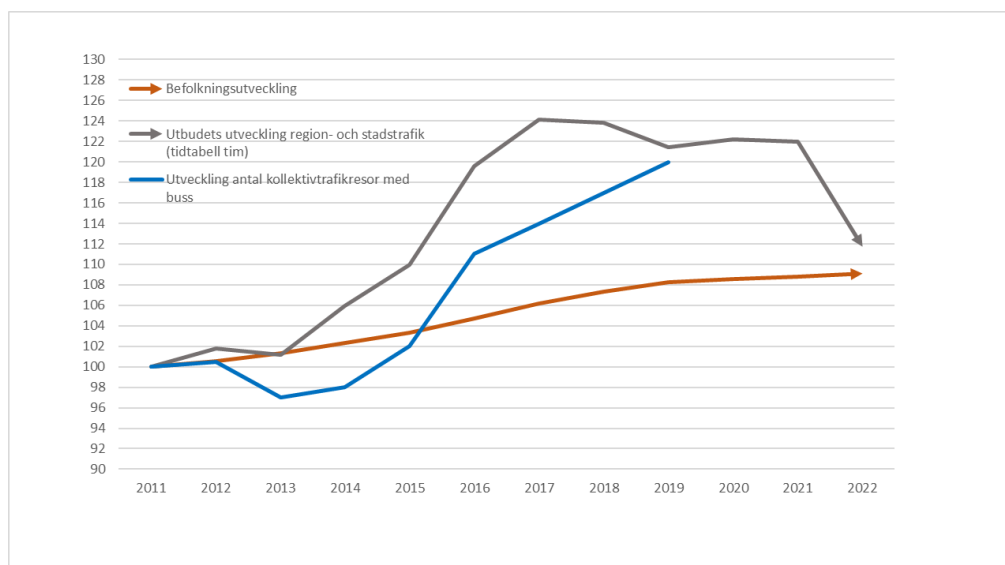
Figur 3. Arbetsmarknadsområden 2018 - samtliga sysselsatta/förvärvsarbetande

3.2 Resande med allmän kollektivtrafik

Utvecklingen av resandet med befintlig allmän kollektivtrafik har analyserats fram till och med år 2019. De effekter som avrådan från att resa med bussar och tåg fick på resmönster under år 2020 och stora delar av år 2021 har gjort att de inte är representativa och pålitliga för analys av resandeutveckling. Prognosen för återhämtning efter reserestriktionerna är att marknadsandelen är tillbaka på 2019 års nivåer till 2025.

Resandet med kollektivtrafik i form av region- och stadstrafik med bus har under de senaste åren ökat relativt kraftigt efter en ganska svag period 2011-2015, se figur 4 nedan. Utbudet har ökat mer än resandet med undantag av 2018-2019 då resandet fortsatte öka kraftigt.

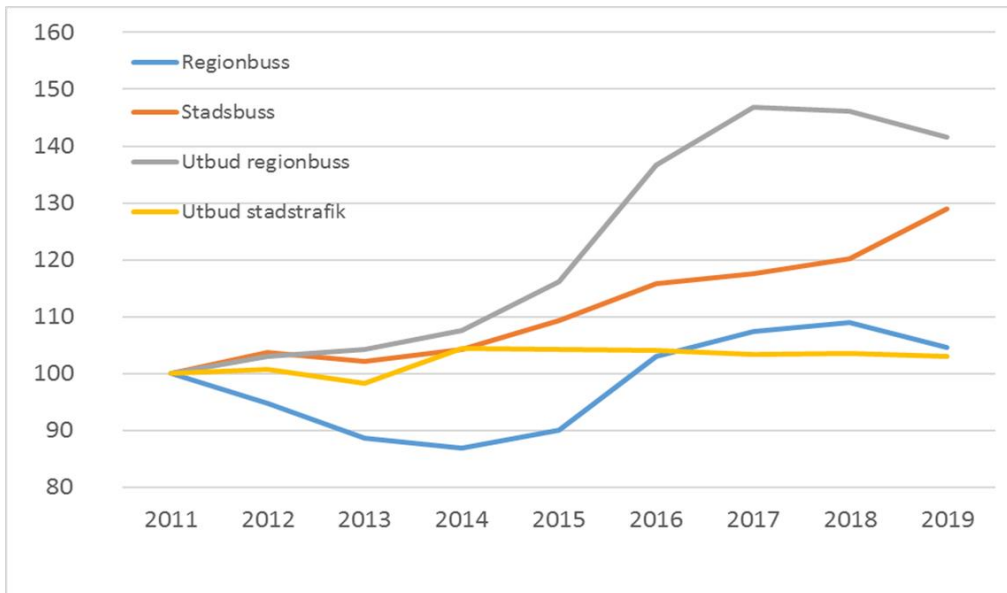
Utbudet av allmän kollektivtrafik, mätt i tidtabellstimmar, har ökat med 2,4 procent per år mellan 2011-2019 vilket är marginellt högre än de 2,3 procent som resandet ökat med. Befolkningen har ökat med 1 per år under perioden.



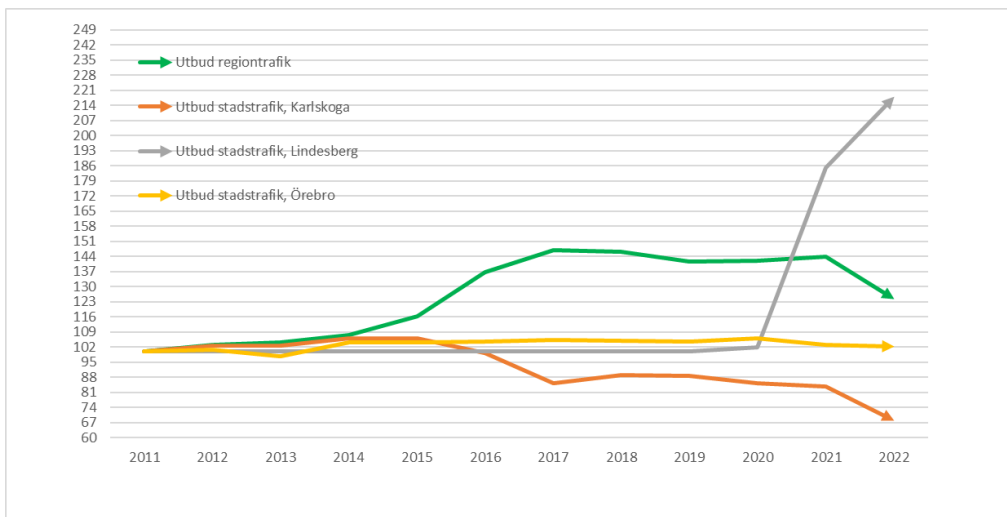
Figur 4. Utveckling av antal kollektivtrafikresor med buss, befolkningsutveckling samt utbud av buss. Resandet redovisas fram till att det påverkades av resanderestriktionerna under pandemin under 2020. 2011=100. Resandet (Källa Region Örebro län och SCB).

Drygt 65 procent av resorna som görs i den allmänna kollektivtrafiken med buss görs inom länets tre stadstrafiksystem. Sett till andel tidtabellstimmar så utgör stadstrafiken 44% av totalen.

Resandeutvecklingen skiljer sig även något åt mellan regiontrafik och stadstrafik och detta framgår av figur 5 nedan. Resandet med stadstrafiken 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 regiontrafiken har ökat 4,4 procent i genomsnitt samtidigt som resandet har ökat med 0,6 procent.



Figur 5. Utveckling av region- och stadstrafik gällande utbud och resande.



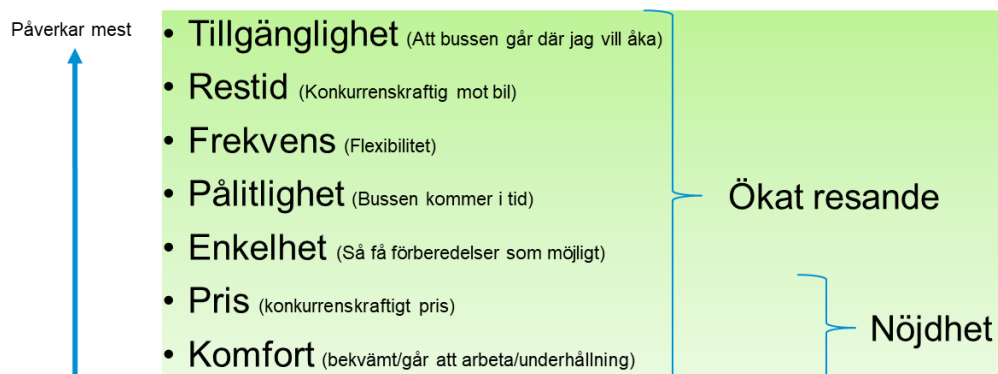
Figur 6. Utveckling av utbudet inom region- respektive de tre stadstrafiksystemen (2011=100). Observera att det är index och inte utbuds km.

Ytterligare kartläggning av länet gällande befolkningsutveckling, sysselsättning, pendling, restider, prisutveckling etc. finns i Bilaga 1 till detta program.

4. 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 (Dickinson & Wretstrand, 2015). Dessa faktorer framgår av figur 6 nedan. Målsättningarna i detta program tar avstamp i

denna forskning för att säkerställa att formulerade strategier faktiskt leder mot ovan uppsatta mål för kollektivtrafiken.



Figur 7. Faktorer som påverkar attraktivitet som i sin tur kan leda till ökat resande och ökat uttryck av nöjdhet hos kund.

5. 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 i såväl landsbygdsmiljö som i tätorter. 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. Viktigt är att identifiera eventuella skillnader mellan kundgrupper med särskilt fokus på barn och unga.

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 var och när 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	

5.1 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 investering i kollektivtrafikhärlägen. 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.

5.2 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 cykel 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, pendelparkeringar eller mobilitetshubbar 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. Bedömningar av hur utformningen påverkar kunders upplevda trygghet ska ges ökat fokus. Ökad fysisk tillgänglighet ökar förutsättningarna för att kunder ska kunna röra sig 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 9.6 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 ökar 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, beläggning, 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. Systemet kommer att innebära 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.

5.3 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 långs sikt men även specifikt i utmaningen att återetablera resandet efter minskningen av resandet efter restriktionerna under Coronapandemin.

5.4 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 privatbilmism 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 beteendepåverkan 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 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 miljömål¹. Även om minskad miljöpåverkan och minskad energiförbrukning är den huvudsakliga inriktningen för kollektivtrafikens drivmedel är biogas alltså 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 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 påbörja elektrifiering av fordon inom stadstrafiksystemen. Prioriteringen av drivmedel visualiseras för allmän kollektivtrafik i figur 8 och för serviceresor i figur 9 nedan.

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

Figur 8. 1 Värde för svensk mix av biogas, 2 Del av fordonsgasen med biogas, 3 Beräknad utifrån sammansättningen av HVO 2019 med 14 % från svensk tallolja (miljöfaktor 10), resterande importerat (miljöfaktor 13), 4 Värde för FAME, 5 Värde för svensk mix av el.

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

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	

Figur 9. 1 Värde för svensk mix av biogas, 2 Del av fordonsgasen med 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 sve svensk tallolja (miljöfaktor 10) och resterande som importerade (miljöfaktor 13), 5 Värde för FAME, 6 Värde för svensk mix av el.

6. 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.

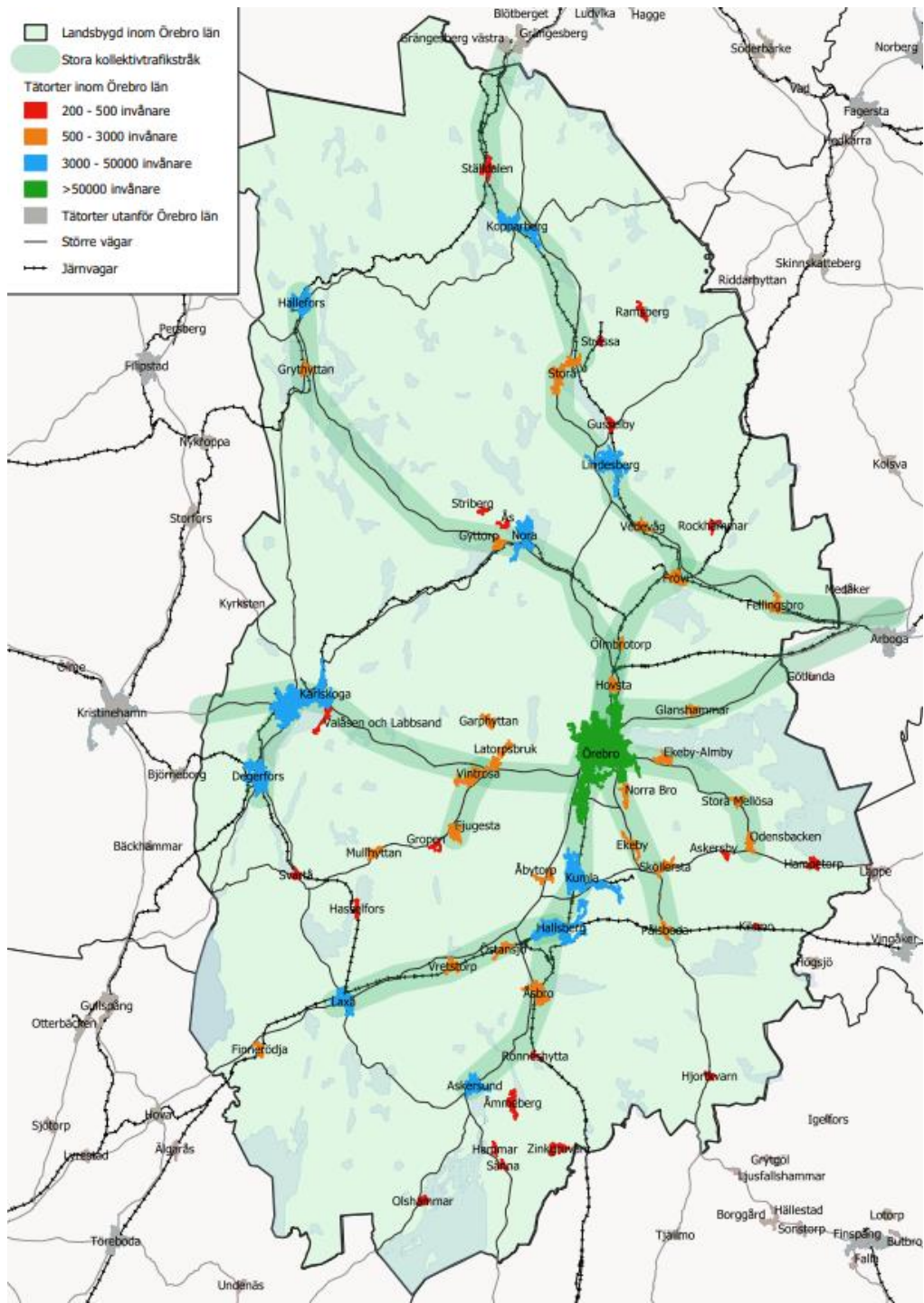
Förutsättningarna för en god kollektivtrafik som samordnar personers resbehov ser olika ut på olika platser i länet och merparten av antalet resor som sker i Örebro län sker inom Örebro tätort och mellan Örebro och närliggande orter. Utbudet av kollektivtrafik baseras på efterfrågan på resor i olika 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. Analyser av efterfrågan på resor utanför tätorter är central för att identifiera mellanmarknader som viktiga målpunkter för busstrafik. 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 regionalståg. Busstrafiken kan delas in i Expressstrafik, 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.

Kartan i figur 10 tillsammans med tabell 2 nedan visualiserar miniminivå av utbud och geografisk täckning för respektive trafikslag som utgör den allmänna kollektivtrafiken.



Figur 10. Örebro län med tätorter enligt SCBs definition. Tätorternas är kodade efter invånarantal. Kartan ska läsas tillsammans med Tabell 2 som anger miniminivåer för utbud. Visualiseringen av de stora kollektivtrafikstråken är schematisk och inte baserad på avstånd från hållplatser.

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 invånare	20	7	Arbets- och studiependling, Fritidsaktiviteter Nöjen	Tågtrafik Expretrafik Regiontrafik Landsbygdstrafik Stadstrafik BRT
3000-50000 invånare	20	5	Arbets- och studiependling Fritidsaktiviteter Nöjen	Tågtrafik Expretrafik Regiontrafik Landsbygdstrafik Stadstrafik (Kga och Lbg)
500-3000 invånare	10	4	Arbets- och studiependling Fritidsaktiviteter (i viss mån)	Tågtrafik Regiontrafik Landsbygdstrafik
200-500 invånare	Anropsstyrd trafik i lågtrafik + kvällar		Serviceresor Fritidsaktiviteter (i viss mån)	Närtrafik
Utanför tätorter	Anropsstyrd trafik i lågtrafik + kvällar		Serviceresor Fritidsaktiviteter (i viss mån)	Närtrafik

6.1 Regionaltåg

Den regionala tågtrafiken 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.

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 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 driver på regionförstoringen och binder 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.

Här följer en genomgång av tågutbud och huvudsakliga målpunkter i respektive delstråk inom länet och bortanför länsgränsen.

Norr

Sträckan Örebro-Frövi-Lindesberg-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 2 ovan. Tågen fortsätter mot Dalarna där Ludvika och Borlänge är viktiga målpunkter. Sträckan Hallsberg-Örebro-Frövi-Skinnskatteberg trafikeras även den av Tåg i Bergslagen. Utbudet av trafik i relationen är begränsat till ett fåtal avgångar per dag.

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 2 ovan.

Öster

På Mäljarbanan 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 Mäljarbanan körs av SJ på kommersiell grund.

Från Hallsberg går det både fjärrtåg och regionaltåg mot Stockholm. Fjärrtågstrafiken 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. Inom programperioden kommer ett nytt dubbelspår att färdigställas som minskar körtiden i relationen. Dessa nya förutsättningar ger potential för en attraktivare trafik oavsett om den utförs av offentliga- eller kommersiella aktörer.

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. I väntan på en ny järnväg mellan Örebro och målpunkter västerut mot Värmland med konkurrenskraftiga körtider är expressbusstrafik den trafikform som erbjuder mest attraktiva resmöjligheter för interregionalt resande vidare mot Karlstad.

6.1.1 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. Effekterna av ett ytterligare tågstopp är inte lokalt begränsade därmed måste dialog ske med övriga regioner vilka påverkas av det aktuella trafiksystemet.

Följande huvudkriterier ska beaktas i utredning om etablering av nya stationslägen.

- 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.

6.2 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 regionalstågen, för att bland annat möjliggöra nyttjande av restiden för arbete eller studier.

6.3 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.

6.4 Landsbygdstrafik

Linjetypen landsbygdstrafik innefattar linjelagd allmän kollektivtrafik som inte är tåg, express- eller regiontrafik. Det är generellt busslinjer med 3-5 avgångar per vardag och har en yttäckande linjesträckning ofta med en tidtabell anpassad till skoltider lokalt. Utbudet riktar sig framförallt på skolpendlare, arbetspendlare, men till visst del även fritidsresor. Det kan även vara en trafikform som matar till en bytespunkt med högre trafikutbud.

6.5 Närtrafik

Där tillräckligt underlag saknas för linjelagd trafik är anropstyrd trafik ett alternativ. Närtrafiken utgör en förlängning av den tidtabellslagda allmänna kollektivtrafiken i Örebro län. Utbudet av närtrafik riktar sig till personer bor utanför tätorter mer än 1 km från en hållplats som angörs av express- eller regiontrafik med buss eller tågtrafik 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 närtrafikhallplatser 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.

6.6 Stadstrafik

Stadstrafik omfattar linjer/linjenät som är geografiskt avgränsade till en tätort. I Örebro län finns stadstrafik i Örebro, Karlskoga och Lindesberg. För stadstrafiken är lägsta utbudsnivå en avgång i halvtimmen under högtrafik och en avgång 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.

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 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.

6.6.1 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 körtidskvoten från dagens 1,8–1,9 ner till 0,9–1,2. Detta beräknas ge en ökning av resandet på 20–30 procent.

6.7 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 6.1. 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 Västmanland (Arboga).

6.8 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 5 samt det behov av kollektivtrafik som beskrivs ovan är utgångspunkten 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.

6.9 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.

7. 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.

8. 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 serviceresefordon 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. 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 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 beviljande av serviceresefordon 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 serviceresefordon cirka 3 miljoner kronor. Antalet riksfärdtjänstresor med serviceresefordon 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.

8.1 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 servicegrad 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.

8.2 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.

9. Organisation och arbetsfördelning

9.1 Regional samverkan

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. Den allmänna kollektivtrafiken skatteväxlades 2012 och finansieras 100% av Region Örebro län. Färdtjänstdelen av serviceresor finansieras av kommunerna och sjukresor av Region Örebro län.

Utgångspunkten för samverkan bör i första hand vara målen i trafikförsörjningsprogrammet. Måluppfyllelsen förutsätter en god koppling mellan trafikförsörjningsprogrammets innehåll och kommunala planer och strategier för bebyggelseplanering, trafikstrategier, parkeringsreglering etc. Måluppfyllelsen förutsätter även god samordning mellan Trafikförsörjningsprogrammet och Länsplanen för transportinfrastruktur eftersom den fyller en viktig funktion när det gäller finansiering av infrastruktur kopplat till kollektivtrafiken.

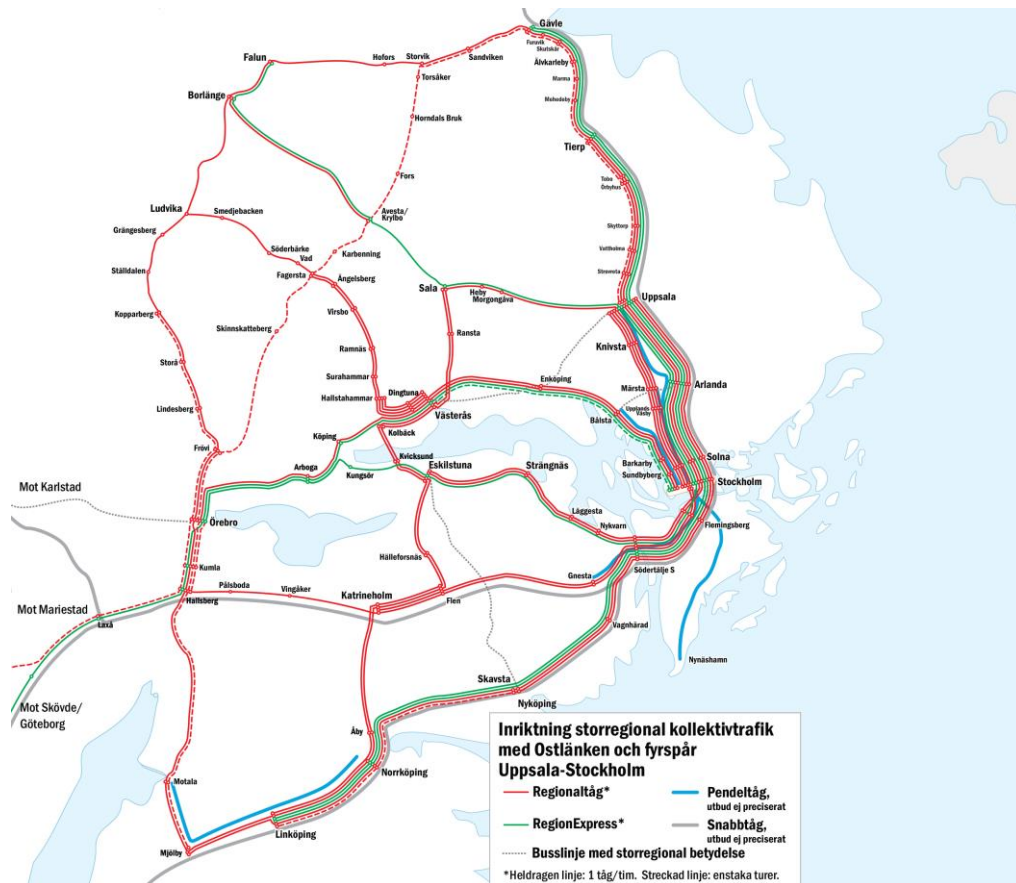
Utveckling av trafiken ska ske med god förankring med länets kommuner. Formerna för samverkan sker i flera olika forum och på olika detaljnivåer. För att tillgodose den kommunala förankringen av de beslut som fattas av kollektivtrafikmyndigheten finns ett regionalt samverkansråd som består av ledande 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). Utöver detta finns fokusgrupper, möten inom tidtabellsprocessen samt samverkan inom separata utredningar som viktiga forum för erfarenhetsutbyte, dialog om prioritering och utveckling av trafiken.

För att utveckla trafiken krävs även en aktiv dialog med 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.

9.2 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 infrastruktuursatsningar som krävs för att kunna uppnå en konkurrenskraftig trafik. Kartan i figur 11 nedan visualiserar inriktningen för storregional kollektivtrafik med tåg som tagits fram inom EBS-samarbetet.



Figur 11. Strategi för tåg och expressbussar i Mälardalen framtagen inom det storregionala samarbetet En Bättre Sits.

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.

9.3 Utförande av 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 överläts 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.

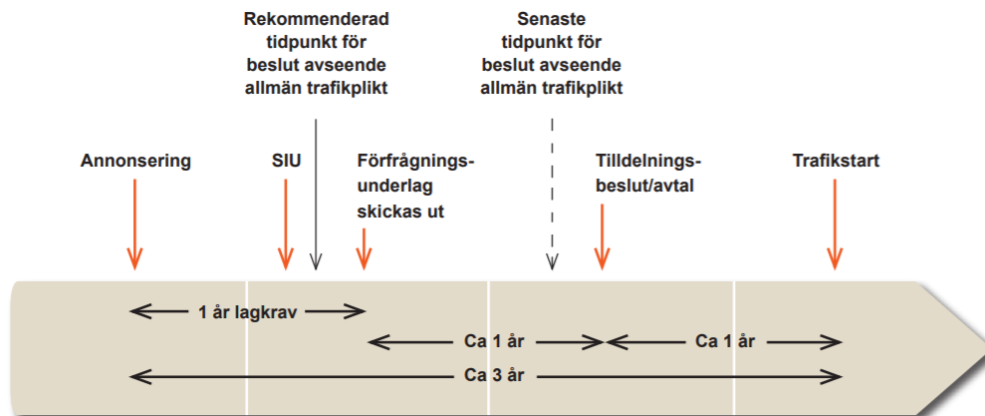
Region Örebro län är delägare i två tågtrafikbolag, Tåg i Bergslagen och Mälardalstrafik. Tåg i Bergslagen ägs gemensamt av regionerna Dalarna, Västmanland, Gävleborg och Örebro. Mälardalstrafik ägs gemensamt av regionerna Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland.

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.

9.4 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 12 nedan beskriver hålltider kring beslut om allmän trafikplikt inför uppstart av ny allmän kollektivtrafik.



Figur 12. Beskrivning av hålltider vid upphandling och tidpunkter för beslut om allmän trafikplikt inför uppstart av ny allmän kollektivtrafik.

9.5 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.

9.6 Infrastruktur för kollektivtrafik

Ansvar 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.

9.6.1 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 överläts 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.

9.6.2 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 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 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 målpuffyllnad 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		
		Cykelparkering	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	X		

*Region Örebro län ska verka för att det etableras cykelparkering vid så många av hållplatserna i nivå 1 och 2 som möjligt även om ansvarsfördelningen för investering fortfarande är under utredning.

10. Stödsystem

10.1 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.

10.2 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.

10.3 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.

11. Uppföljning och lärande

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

Utvärdering och erfarenheter ska delas med länets kommuner i syfte att bygga en gemensam bild av kollektivtrafiken och föra dialog om hur utveckling av den kan förankras i det lokala perspektivet.

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.

11.1 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. Svart= Allmän kollektivtrafik, Lila= Serviceresor

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, Lindsberg, Karlskoga)	Hela länet - Kollektivtrafik 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)	Kollektivtrafik - 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 R10: 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 självbetjäningsskanaler Andel aktiva användare av appen som tar del av störningsinförlo Serviceresor: Andel kunder som bokar i olika kanaler Hur många ringer in till BC?	Ytterligare 86 hållplatser som uppfyller sin tillgänglighets- och utrustningsklass 63 procent (mål till 2023) 63 procent (mål till 2023) Mått satts när tjänsten lanseras Mål om att 25 procent resor ska bokas digitalt Minskar	Region Örebro län Kollektivtrafik - frågebatteriet om enkelhet: - Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpreiser m.m.) - Det är enkelt att köpa [bolag] biljetter och kort - Det är enkelt att resa med [bolag]
Prisnivåer och biljettutbud ska hållas konkurrenskraftiga för ett ökat hållbart resande	Kostnad för kollektivtrafikresa vs. motsvarande resa med bil		Gör egen modell och utgå från ett antal stråk i länet. Inkludera parkeringskostnad, det saknas i Sörmlands modell
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 servicetraffiken Energianvändning per fordonsskm	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. Svart= Allmän kollektivtrafik, Lila= Serviceresor

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: Punktighet (ankomst och avgång) tåg resp. buss	Ökar 95 procent (2019 svarade 91,6 procent ja)	Awikersedat via PubTrans för utford trafik ANBARO fråga om punktighet: - R16. Kom du fram i tid?
Antalet inställda turer	Minskar	RÖL
Allmän koll och Serviceresor: Upplevd trygghet	Ökar Ökar -	Kollektivtrafik 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 trygghetsvandringer 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 utfärdade färdtjänsttillstånd uppdelat på åldersgrupper	-	Region Örebro län – utveckla metod för att mäta på ett lämpligt sätt

Referenser

Dickinson, 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.