



Länsplan för regional transportinfrastruktur

Bilaga 2, nuläge

Version: 1

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Bilaga 2

2021-04-15

Innehåll

1.	Nuläge	4
1.1	Trender	4
1.2	Uppföljning transportpolitiska mål	5
1.2.1	2019	5
1.2.2	2020	6
1.2.3	2021	7
1.2.4	Sammanfattning transportpolitiska mål	9
2.	Samhällsutmaningar	9
2.1	Klimat och miljö	9
2.2	Folkhälsa	12
2.2.1	Barn och hälsa	15
2.3	Jämlikhet och jämställdhet	18
2.4	Befolkning	19
2.4.1	Kommungruppsindelning	21
2.5	Sysselsättning	22
3.	Tillgänglighet och resvanor	24
3.1	Nationell resvaneundersökning	24
3.2	Tillgänglighet i Örebro län	25
3.2.1	Tillgänglighet till arbete, utbildning, sjukvård	25
3.2.2	Pendlingsavstånd mellan bostad och arbete	29
3.2.3	Regionförstoring	30
3.2.4	Resor till vård	33
3.3	Tillgänglighet med bil, buss och tåg	34

1. Nuläge

1.1 Trender

Fem megatrender påverkar oss; *globalisering, digitalisering och teknisk utveckling, urbanisering, demografiska förändringar och hållbarhetsfokus*.¹

- *Globaliseringen* har påverkats av pandemin där färre reser mellan länder och hur den trenden blir på sikt är osäker. Däremot har den digitala globaliseringen fått ett stort uppsving under pandemin och den globala handeln ökat.
- *Digitalisering och teknisk utveckling* har snabbspolats genom att pandemin tvingat till drastiska åtgärder som förändrat beteenden som påverkat arbetsvanor och transportbeteenden. Att utvecklingen kommer fortsätta snabbare efter pandemin är säker vilket ställer krav på utbyggnad av digital infrastruktur.
- *Urbaniseringen* påverkas av den digitala utvecklingen. När digital infrastruktur och tekniska möjligheter utvecklas påverkar det den geografiska platsens betydelse och skapar en förskjutning av ekonomiska aktiviteter. I vanliga fall är tillgången till arbete inom pendlingsavstånd den enskilt viktigaste källan till variation i bostadspriser och det tenderar att ändras. En folkförflyttning till platser med höga attraktiva värden kan påverka åldersstrukturen i olika geografier.
- *Demografiska förändringar* har påverkats strukturellt av pandemin. Sveriges folkökning har varit den lägsta på flera år på grund av pandemin vilket kan ha påverkan på åldersstrukturen på sikt.
- *Hållbarhetsfokus* har fått ett upplägg senaste åren och cirkulär ekonomi, återbruk, uthyrning, up-cycling och hållbart resande har blivit allt vanligare. ”Hållbarhet som en tjänst”-lösningar vägleder till smarta val kombinerat med bekvämlighet.

Trafikverket på liknande megatrender som de kopplar till förändringar i transportsystemet². Trafikverket pekar på att transportsystemet blir mer digitaliserat och automatiserat vilket kan leda till säkrare vägtrafik men också ökad trängsel i systemet i övergång till automatisering och ett ökat informationsflöde i transportsystemet. Nya digitala tjänster väntas skapa ”ett femte trafikslag” och att resor inte alls behöver göras. Ökade krav på lägre växthusgasutsläpp från fordon och krav på fossilfrihet, där teknikutvecklingen bryter ny mark snabbt. Tuffare styrmedel från politik väntas för att möjliggöra detta. Trycket på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter väntas däremot öka i takt med befolkningstillväxten vilket ökar krav på tillgänglighet och mobilitet. Godstrafiken väntas också öka kraftigt men kan motverkas genom ökad transporteffektivitet och överflyttning mellan trafikslag. Transportsystemet väntas också bli mer integrerat i samhällsutvecklingen vilket ställer ökat krav på samhällsplaneringen. I takt med ökade klimatförändringar och

¹ Omvärldsrappport 2021, Region Örebro län, 2021.

² Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2018.

geopolitiskt osäkert läge väntas också ökade krav på samhällssäkerhet och robusta transportsystem samtidigt som trygghetsfrågan i transportsystemet blir allt viktigare eftersom den begränsar människors användande av det.

1.2 Uppföljning transportpolitiska mål

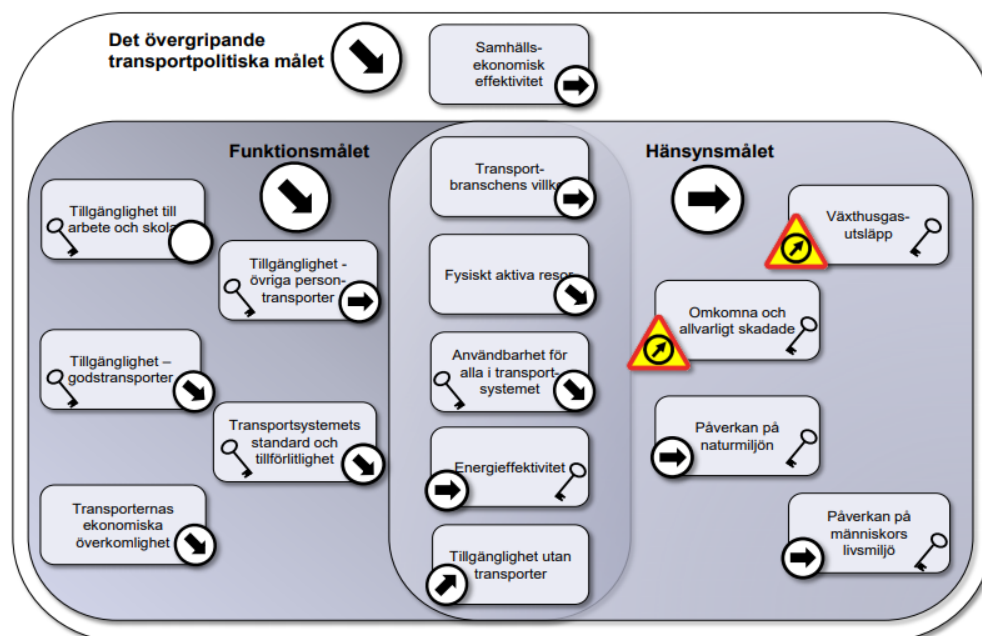
Trafikanalys har i uppdrag att varje år redovisa en uppföljning av hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I varje redovisning pekar Trafikanalys ut trender inom olika områden och har valt ut nyckelområden som är extra viktiga att förbättra för att transportpolitiska målen ska uppnås och upprätthållas.

1.2.1 2019

Uppföljningen för 2018 pekade på att transporter i samhället överkonsumeras, alltså att fler transporter än vad som egentligen behövs genomförs vilket är samhällsekonomiskt ineffektivt. Transportsystemet fortsätter ha negativ påverkan på landskap och djurliv samtidigt som tillgängligheten förbättras i landet, framförallt den digitala tillgängligheten. Målen om minskat antal döda och svårt skadade enligt Nollvisionen är mål som missas och även målen med minskade växthusgasutsläpp.

För funktionsmålets nyckelindikatorer pågår en negativ utveckling för *Transportsystemets standard och tillförlitlighet*, *Tillgänglighet – godstransporter* och *Användbarhet för alla i transportsystemet*. Gällande den sistnämnda indikatorn påverkas den främst av den negativa trenden gällande trygghet i transportsystemet. Övriga negativa indikatorer är *Transporternas ekonomiska överkomlighet* och *Fysiskt aktiva resor*. Endast en indikator har positiv utveckling och det är *Tillgänglighet utan transporter*, kopplat till den digitala utvecklingen.

För hänsynsmålet visar indikatorerna *Växthusgasutsläpp* och *Omkomna och allvarligt skadade* visar en tydligt positiv utveckling sedan 2009. Dock går utvecklingen så pass långsamt att delmål inte kommer uppnås i tid. För övriga indikatorer finns ingen tydlig utvecklingsinriktning. Framförallt *Tillgänglighet utan transporter* är även för hänsynsmålet positiv.



Figur 1. Skärmdump och bildtext från Trafikanaly Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019. "Sammanvägda bedömningar av indikatorer och mål. En pil som pekar uppåt markerar att indikatorn eller målet utvecklats i önskvärd riktning sedan de transportpolitiska målen antogs. Nedåttekande pil markerar att utvecklingen i alla fall i delar gått i riktning bort från målet. En horisontell pil innebär att den sammanvägda bedömningen är tillståndet i transportsystemet är ungefär detsamma som när målen antogs."

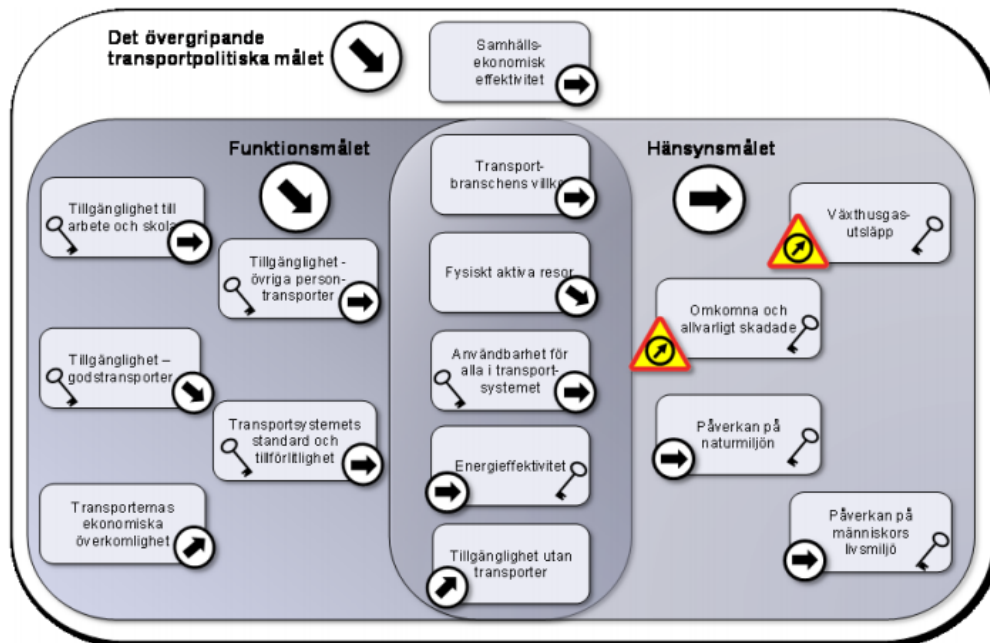
1.2.2 2020

Precis som för 2018 överkonsumerar transporter jämfört med vad som vore samhälls-ekonomiskt effektivt. Vissa transporter, särskilt utanför tätorter, är tydligt överinternaliserade jämfört med den koldioxidvärdering som gällde för 2019. Sedan transportpolitiska målen antogs bedöms förutsättningarna för näringslivets transporter ha försvagats men för medborgarnas tillgänglighet förbättras den i hela landet, främst tack vare tillgänglighet utan transporter (digital tillgänglighet). Kostnaden för att använda transportsystemet har ökat över tid men välfärdensförbättringen för hela landet har gjort kostnadsökningen överkomlig. Precis som föregående år bedöms transportsystemet ha fortsatt negativ påverkan på landskap och djurliv och varken mål om växthusgasutsläpp eller minskat antal döda och svårt skadade kommer uppnås i tid. Transportförsörjningen har utvecklats negativt sedan målen antogs men vissa nyckelmått pekar på en hållbar utveckling över tid.

Funktionsmålet bedöms ha haft negativ utveckling sedan målen antogs. Godstransporterna har lägre tillgänglighet än tidigare. Efter några års negativ utveckling har vissa indikatorer visat på återhämtning, exempelvis *Individuella förutsättningar att resa och genomföra transporter*. Dock har det visat sig leda till stillasittande och minskat aktivt resande. Fortsatt bedöms *Transportsystemets standard och tillförlitlighet* ha negativ utveckling. Samtliga mått och indikatorer för funktionsmålet visar tecken på geografiska tillgänglighetsskillnader som ökar över

tid. Regioner med god tillgänglighet tenderar att utvecklas positivt och regioner med dålig tillgänglighet utvecklas negativt, eller positivt i lägre hastighet. Vad gäller de geografiska aspekterna och jämställdheten i transportsektorn finns också såväl positiva som negativa tendenser.

För hänsynsmålet visas tydlig positiv utveckling sedan 2009 för *Växthusgasutsläpp* och *Omkomna och allvarligt skadade* men samma bedömning görs som året innan att utvecklingen går för långsamt.



Figur 2. Skärmdump och bildtext från Trafikanalys Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020. "Sammanvägda bedömningar av indikatorer och mål. En pil som pekar uppåt markerar att indikatorn eller målet utvecklats i önskvärd riktning sedan de transportpolitiska målen antogs 2009. Nedåtppekande pil markerar att utvecklingen i alla fall i delar gått i riktning bort från målet. En horisontell pil innebär att den sammanvägda bedömningen är att tillståndet i transportsystemet är ungefär detsamma som när målen antogs."

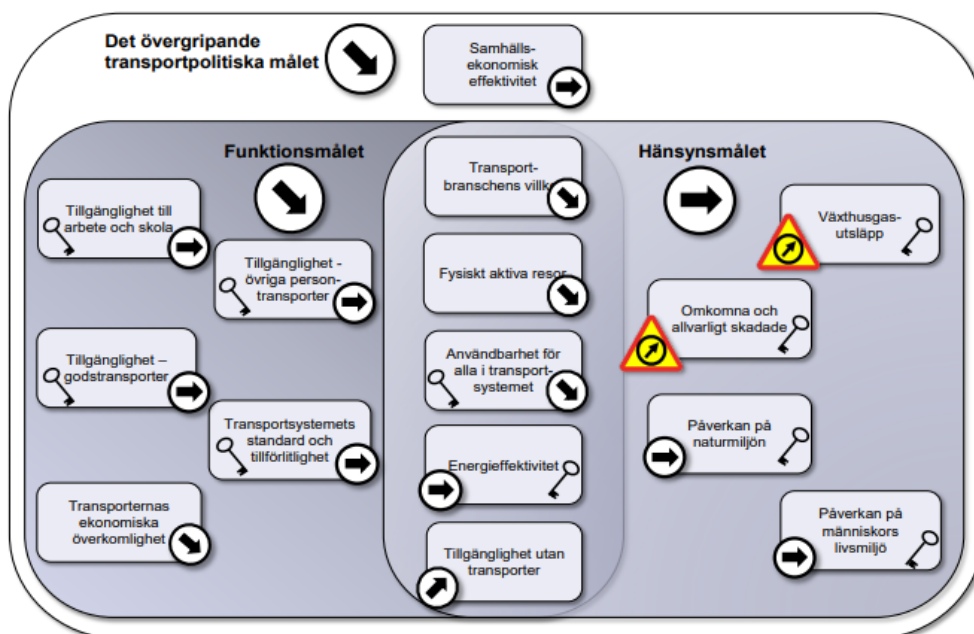
1.2.3 2021

Trafikanalys bedömer att transportförsörjningen inte närmast sig en långsiktigt Hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta hållbarhetsperspektiv. Precis som föregående år är utveckling av digital tillgänglighet positiv, det överkonsumerar transporter, transportsystemet påverkar djur och landskap negativt, näringslivets transporter utvecklas inte positivt, indikatorn *Användbarhet för alla i transportsystemet* utvecklas negativt och mål om växthusgasutsläpp och minskat antal döda och svårt skadade bedöms att inte uppnås på grund av för långsam utveckling. Transportsystemet bedöms inte närma sig det övergripande målet. Den sammanvägda bedömningen är oförändrad från tidigare år. Trafikanalys påpekar dock att fler nyckelindikatorer som styr den sammanvägda bedömningen har haft gynnsam utveckling än de nyckelindikatorer som utvecklats i negativ riktning.

För funktionsmålet har utvecklingen förvärrats sedan föregående år, framförallt *Transportsystemets standard och tillförlitlighet* i vägtrafiken. Coronapandemin har påverkat användbarheten i transportsystemet, främst för personer med funktionsnedsättningar som vill använda kollektiva färdmedel. Det har dock inte med kollektivtrafiksystemet att göra utan livssituationer och riskuppfattningar. Den interregionala tillgängligheten har utvecklats negativt, även innan pandemin, och den ekonomiska överkomligheten för användning av transportsystemet har minskat över tid. Indikatorn om *Transportbranschens villkor* har utvecklats negativt på grund av ökad medianålder och färre innehavare av C- och D-körkort. Pandemin har påverkat dataunderlaget och gjort *Godstransporternas tillgänglighet* svårbedömt men ändå bedöms indikatorn vara i samma nivå som när transportpolitiska målen antogs. Precis som föregående år tenderar geografiska tillgänglighetsskillnader finnas och klyftorna ökar mellan regioner.

För hänsynsmålet har energieffektiviteten utvecklats positivt sedan 2009 men i lägre takt än förhoppningarna. Laddbara fordon har fått ett tydligt genombrott och coronapandemin har etablerat en ny norm för att nyttja digitala lösningar för arbete och kommunikation. Trots att växthusgasutsläppen minskade markant under pandemiåret 2020 ligger utsläppen över beräknad nivå för att följa en linjär utveckling mot etappmålet för 2030.

Transporterna har fortsatt inverkan på naturmiljö och ingen tydlig skillnad mot tidigare har identifierats. För människors livsmiljö ökar befolkningen snabbast i tätorter med störst problematik med buller och luftföroreningar från transporter vilket gör att exponering för farliga partiklar har ökat. Det finns dock en långsiktig trend att de farliga halterna i städerna minskar. En minskande andel av befolkningen får sitt behov av motion tillgodosett genom dagliga gång- och cykelresor.



Figur 3. Skärmdump och bildtext från Trafikanalys Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021. "Sammanvägda bedömningar av indikatorer och mål. En pil som pekar uppåt markerar att indikatorn eller målet utvecklats i önskvärd riktning sedan de transportpolitiska målen antogs 2009. Nedåttekande pil markerar att utvecklingen i minst något avseende gått i riktning bort från målet. En horisontell pil innebär att den sammanvägda bedömningen är att tillståndet i transportsystemet är ungefär detsamma som när målen antogs. Pilar i varningsmärke visar att satta etappmål inte bedöms bli uppnådda i tid."

1.2.4 Sammanfattning transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet och funktionsmålet har en negativ utveckling vilket innebär en övervägande negativ utveckling generellt och särskilt för indikatorerna som rör funktionsmålet. Genomgående negativ utveckling har indikatorn om *Fysiskt aktiva resor* samtidigt som *Tillgänglighet utan transporter* ökat och *Tillgänglighet för persontransporter* och *Användbarhet för alla* i transportsystemet utvecklats negativt eller neutralt. Energieffektiviteten har neutral utveckling för alla tre år precis som den samhällsekonomiska effektiviteten i transportsystemet.

Hänsynsmålet har en neutral utveckling över de tre senaste åren där påverkan på naturmiljö och människors livsmiljö inte förändrats nämnvärt. Utvecklingen för växthusgasutsläpp samt omkomna och allvarligt skadade är positiv men går för långsamt för att nå målen.

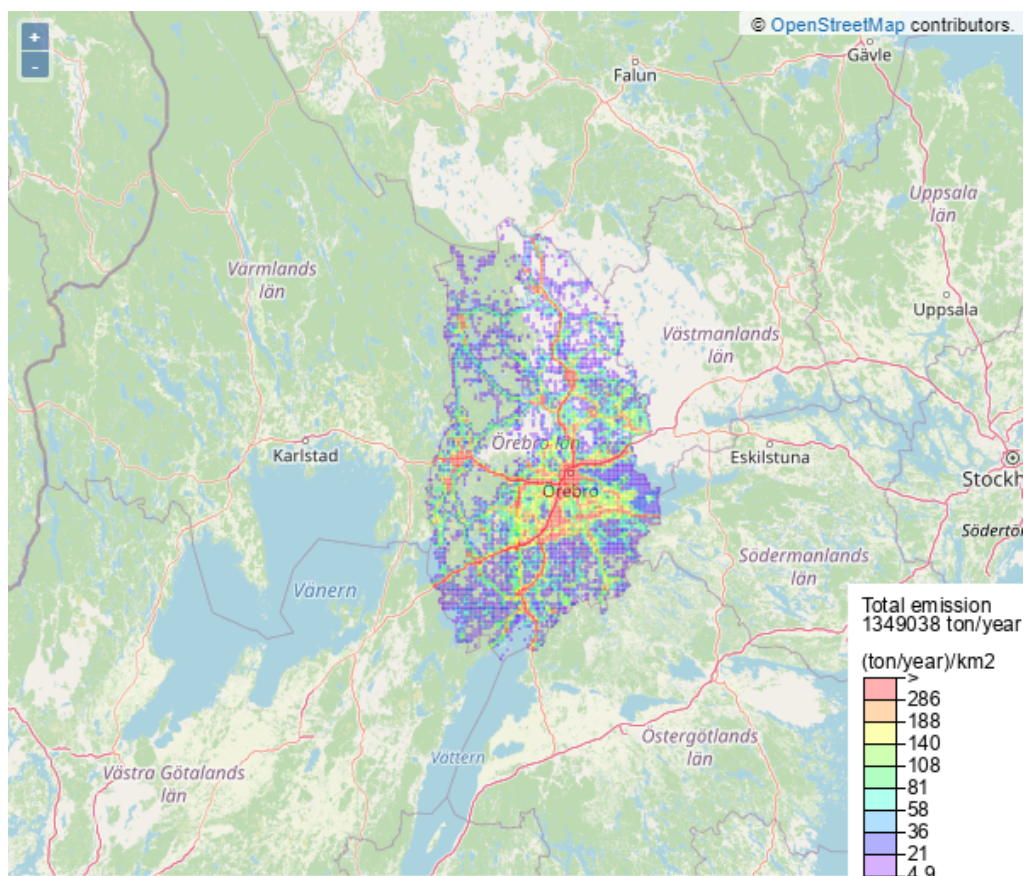
2. Samhällsutmaningar

2.1 Klimat och miljö

Nedan följer ett kort och övergripande avsnitt om klimatet och miljön utifrån ett nulägesperspektiv. Effekterna av länsplanen ger betydande miljöpåverkan och därför

tas en strategisk miljökonsekvensbeskrivning fram, enligt 6 kap. 11 § miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen ger en heltäckande bedömning av länsplanens effekter på olika mål.

Transporter står för cirka 40 procent av Örebro läns utsläpp av växthusgaser och transportsystemet utmärks tydligt i kartan nedan över utsläpp i länet. Utvecklingen går mot energieffektivare fordon och ökad andel förnybara bränslen vilket innebär att utsläppen minskar. Men det sker i en alltför långsam takt samtidigt som trafiken ökar och därmed genererar nya utsläpp. Till 2030 ska vi ha minskat klimatpåverkan från transporter i Örebro län med 70 procent mot år 2010.



Figur 1. Karta från Nationella emissionsdatabasen (SMHI) med siffror från 2018. Transportsystemet utmärker sig tydligt.

Under perioden 2010-2018 har utsläppen av växthusgaser (totalt) i Örebro län minskat med 23 procent³. Detta mycket tack vare miljöeffektiviseringen inom energiförsörjningssektorn. Transportsektorn har samtidigt minskat med ungefär 10%, varav utvecklingen ökade fram till 2010 och har därefter minskat långsamt fram till 2016 och efter det har minskningen tagit mer fart. För transporterna står personbilar för ungefär 60 procent av utsläppen, tunga lastbilar för nästan en fjärdedel av de totala

³ Nationella emissionsdatabasen (SMHI), <http://www.airviro.smhi.se/RUS/emistrend.htm>

utsläppen och lätta lastbilar för cirka 10 procent. Transportsektorn har inte minskat sina klimatpåverkande utsläpp i samma utsträckning som exempelvis energisektorn. Mängden utsläpp av växthusgaser från transporter beror i hög grad på vilket trafikslag som används. Järnväg och sjöfart har en lägre klimatpåverkan än vägtransporter.

För att mål ska kunna uppnås om att minska transportsektorns växthusgasutsläpp med 70 procent mot nivån för år 2010 finns ett flertal åtgärder identifierade i *Handlingsplan för hållbara transporter*. För länsplanen handlar det om att öka förutsättningar för transporteffektivitet, som innebär att resurserna utnyttjas på ett bättre sätt för att transporterna ska effektiviseras. Det handlar om att fler personer eller mer gods transporteras i samma fordon samt överflyttning av person- och godstransporter till de mest effektiva trafikslagen (tåg/buss/cykel istället för bil och tåg/båt istället för flyg).

I Örebro län genomförs de flesta resorna med bil och godset fraktas till stor del på lastbil. Eftersom en stor del av fordonsflottan fortfarande drivs av fossila bränslen och transporterna är många står transporterna i länet för totalt cirka 40 procent av utsläppen av växthusgaser. 60 procent av transporterna är av personbilar, 25 procent av tunga lastbilar och 10 procent av lätta lastbilar. Örebro län har en geografisk belägenhet i landet och i Skandinavien som gör att det är väl lämpat som logistikcentrum. Ett antal stora företag har sina centrallager här. Det kan göra att utsläppen från godstransporter blir något högre i länet än de skulle vara om transporterna var färre, men bidrar till att minska godstransporterna nationellt och det pågår ett stort arbete för att skapa en grön logistikregion. För hållbara och effektiva godstransporter krävs minskade utsläpp. Länsplanen kan inte finansiera utbyggnad av infrastruktur för förnybara bränslen men kan skapa förutsättningar för effektiva körsträckor genom utveckling av infrastruktur.

För att lyckas nå miljö- och klimatmålen till 2030 i Örebro län ska vi minska utsläppen med 70 procent jämfört med 2010. Det kräver att vi ändrar levnadsvanor och därmed krävs åtgärder också inom områden som ligger utanför länsplanens område. Energianvändningen per capita behöver minska med 75 procent för de kortväga transporterna. Exempelvis skulle antalet personbilar behöva minska med 9 000 i Örebro län och ett stort antal av alla bensin- och dieslbilar behöver bytas ut till bland annat el- och gasdrivna bilar.

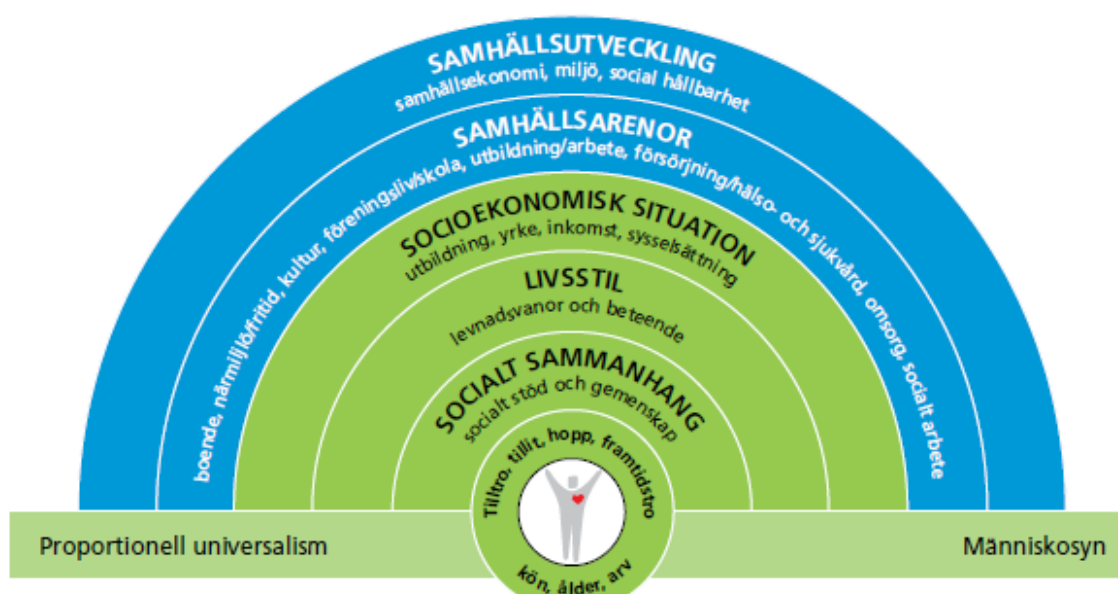
I huvudsak behöver fler persontransporter göras med andra trafikslag än bil, både för att hantera problem med utsläpp, buller och trängsel men också för att få bukt med en försämrad folkhälsa som delvis beror på att människor rör sig mindre och att utsläpp och buller skadar. För godstransporter behöver överflyttning av gods göras till järnväg och hållbara drivmedel samtidigt som arbete behöver göras för att få bort tung

trafik från att åka inne i tätbebyggda områden. Ökad samverkan mellan transportörer och transportköpare behövs för att effektivisera godstransporterna och minska de negativa effekter fordonen har på hälsa och miljö.

I infrastrukturprojektens planeringsskede tas hänsyn till mål om en giftfri miljö, ökad biologisk mångfald och säkrad vattenförsörjning, för att nämna några områden som ingår i bedömningen av till exempel en vägplan, som tas fram enligt lagstadgat planförfarande av Trafikverket där miljökonsekvensbedömningar ingår i genomförandet.

2.2 Folkhälsa

Folkhälsa innebär samhällets hälsa, vilket innebär den samlade hälsan för många individer. Folkhälsan kan man kortfattat förklara som att det utgår från individen, men individen påverkas av både individuella och samhälleliga förutsättningar som sedan ihop till en helhet. En god folkhälsa innebär att så många som möjligt i befolkningen har en bra fysisk och psykisk hälsa, och att hälsan är jämnt fördelad mellan olika grupper i samhället. Hälsan är viktigt för den enskilda individen, och bidrar även till att stärka samhällets utveckling. En god och jämlikt fördelad folkhälsa är även centralt för en hållbar utveckling.



Figur 4. Illustration över folkhälsans bestämningss faktorer, från Dahlgren & Whitehead 1991 i Pellmer, Wramner och Wramner 2012

Enligt regeringsformen⁴ ska ”den enskildes personliga, ekonomiska och kulturella välfärd ska vara grundläggande mål för den offentliga verksamheten. Särskilt ska det

⁴ Regeringsformen, SFS 2011:109, 1 kap, 2§).

allmänna trygga rätten till arbete, bostad och utbildning samt verka för social omsorg och trygghet och för goda förutsättningar för hälsa”. En grundläggande utgångspunkt i folkhälsopolitiken är att alla ska ha samma möjligheter till en god hälsa och ett långt liv.

Arbetet med folkhälsan utgår från nationella folkhälsomål lyder: ”Att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation”. Kopplat till det övergripande målet finns åtta målområden varav boende och närmiljö är ett av dem där målet att nå är bostadsområden som är socialt hållbara. Som precisering skrivs att ”Med en ökad trygghet i närområdet är det färre som avstår från att gå ut ensamma och det blir lättare att nyttja de utomhusmiljöer som främjar hälsa. Det handlar om allt från att kunna gå eller cykla till och från skola och arbete, till att vistas på lek och idrottsplatser, i terrängspår och liknande”.

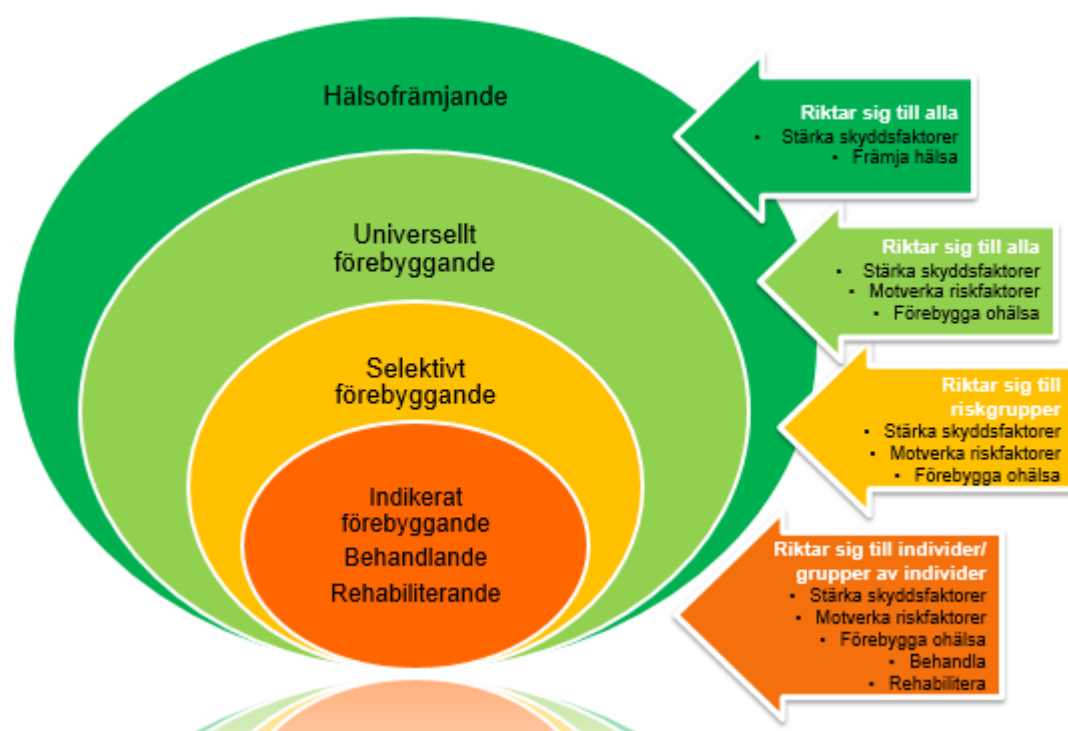
Inriktningen för målområdet innebär att ha tillgång till en god bostad i ett område som ger samhälleliga förutsättningar för social gemenskap bidrar till trygghet, tillit och en god och jämlik hälsa. Åtgärder för en mer jämlik hälsa bör riktas mot att bryta boendesegregation men också på hållbart byggande med som motverkar exponering för skadliga miljöfaktorer. Med jämlik hälsa-perspektiv inom samhällsplanering kan förändringar åstadkommas som påverkar människors levnadsvillkor och minskar ojämlikhet i hälsa. Viktiga komponenter för en jämlik hälsa är att skapa bostadsområden som är socialt hållbara och boendemiljöer som präglas av goda miljöfaktorer. Övriga målområden behandlar bland annat levnadsvanor och kontroll, inflytande och delaktighet i livet. Det kan för transporter handla om hur förutsättningarna ser ut för att röra sig och att kunna välja färdmedel.

Många faktorer kan skapa ojämlikhet i hälsa, bland annat socioekonomi, utbildning, kön, etnicitet, ålder, funktionsnedsättning, sexuell läggning med mera. Ojämlikheten uppkommer när det finns systematiska hälsoskillnader mellan olika samhällsgrupper med olika social position. Ojämlikheten visar sig som en gradient i hälsa och som ansamling av hälsoproblem i vissa sociala grupper. Den sociala gradienten innebär att varje steg nedåt i den sociala hierarkin, oavsett faktor, innebär sämre hälsa. Handlingsutrymmet att ändra sina levnadsvanor skiljer sig åt socialt och ekonomiskt åt mellan olika grupper. Folkhälsomyndighetens årsrapport 2020⁵ för perioden 2007-201 visar att ingen förbättring i jämlikhet i hälsa har skett under perioden och att flera områden inom folkhälsa snarare har ökade skillnader mellan grupper i samhället.

Hur arbetar Region Örebro län med folkhälsa?

⁵ Folkhälsans utveckling. Årsrapport 2020. Folkhälsomyndigheten.

- *Hälsofrämjande arbete* är ett sammanfattande begrepp för aktiviteter som har till syfte att förbättra hälsan. Detta sker genom insatser som kan stärka eller bibehålla människors fysiska, psykiska och sociala välbefinnande samt ge möjlighet att öka kontrollen över den egna hälsan och förbättra den. Hälsöfrämjande arbete bedrivs oftast utanför hälso- och sjukvården och har hela befolkningen, eller grupper i befolkningen, som målgrupp.
- *Sjukdomsförebyggande arbete* undanröjer orsaker till sjukdom och skador, bedrivs huvudsakligen inom hälso- och sjukvården och riktas mot olika riskgrupper.



Figur 5.

Proportionell universalism innebär att insatser som görs för att förbättra hälsa bör vara universella, det vill säga riktade till hela befolkningen, men samtidigt vara proportionella till de behov som finns i mer utsatta grupper. Med andra ord och kopplat till transportinfrastruktur kan man säga att utveckling för att förbättra det allmänna transportsystemet bör göras särskilt för alla, men särskilt där det finns socialt utsatta grupper.

År 2017⁶ gjordes en studie om livsvillkor, levnadsvanor och hälsa i Mellansverige. Resultaten för Örebro län visade flera illavarslande resultat. Utdrag ur rapporten visar att unga vuxna sitter mer än 85-åringar. Den nationella rekommendationen för fysisk aktivitet för vuxna är minst 30 minuter per dag, vilket motsvarar minst 150 minuter i

⁶ Liv och hälsa i Mellansverige, 2017

veckan. Som fysisk aktivitet räknas både fysisk träning och vardagsaktiviteter såsom promenader, cykling och trädgårdsarbete. Två av tre vuxna, oavsett kön, når den rekommenderade nivån och andelen skiljer sig inte mellan män och kvinnor. Fysisk aktivitet är ungefär lika vanligt i åldrarna 18-69 år, men minskar sedan med stigande ålder. Dagens hälsoförhållanden och vårdbehov är till stor del resultat av gårdagens levnadsvanor, livsvillkor och vårdstruktur. Vi vet att ohälsosamma levnadsvanor kan kopplas ihop med många folksjukdomar och därmed är utvecklingen av våra levnadsvanor av särskild betydelse för den framtida ohälsan. Sundare levnadsvanor i befolkningen anses kunna förebygga 80 procent av hjärt- och kärlsjukligheten och 30 procent av cancersjukligheten, samt förhindra eller försena insjuknandet i diabetes.

2.2.1 Barn och hälsa

I Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen har en tematisk fördjupning gjorts kring hälsa och livsmiljö⁷. Regeringen har gjort bedömningen att det är centralt att alla barn får en bra start i livet med goda uppväxtvillkor som stimulerar deras tidiga utveckling, inläring och hälsa för att uppnå jämlik hälsa som barn och som vuxen. Barn som haft möjlighet att utveckla de grundläggande förmågorna tidigt i barndomen har fått en mer stabil grund att stå på och i förlängningen bättre hälsa. Särskilt barn som växer upp i ekonomisk utsatthet får oftare sämre hälsa som vuxna. Det finns ett samband mellan målområdet om det tidiga livets villkor och transportpolitiska målen funktionsmål, som innebär att barns möjligheter att själva använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka.

Barns fria rörelser beror på flera faktorer, bland annat föräldrarnas bedömning av trafikmiljön. Barns rörelsefrihet är ett eget mål men kan också motverka ett i övrigt stillasittande liv och sämre folkhälsa på sikt. Barns användande av transportsystemet ökar dessutom kunskapen om det vilket på sikt kan få positivt utfall. Rörelsefriheten har dock minskat med åren de senaste 30 åren, främst på grund av föräldrarnas uppfattning om att deras barn kan utsättas för fara. Föräldrarna hanterar oron genom att skjutsa barnen istället för att gå eller cykla med dem. Det i sig ger effekt av ökad trafik och minskad rörelsefrihet för barn och det i sig får fler föräldrar att göra samma val. En ond cirkel. Forskning finns på att barns rörelsefrihet även är mer begränsad hemma då färre barn tillåts utforska sin närmiljö på egen hand.

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, har sammanställt kunskap om tänkbara orsaker till minskat cyklande⁸. Barns cyklande till fritidsaktiviteter är den aktivitet som minskat mest, största anledningen är långa avstånd till ökade avstånd till

⁷ Mer hälsa för pengarna? Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Trafikanalys. 2019.

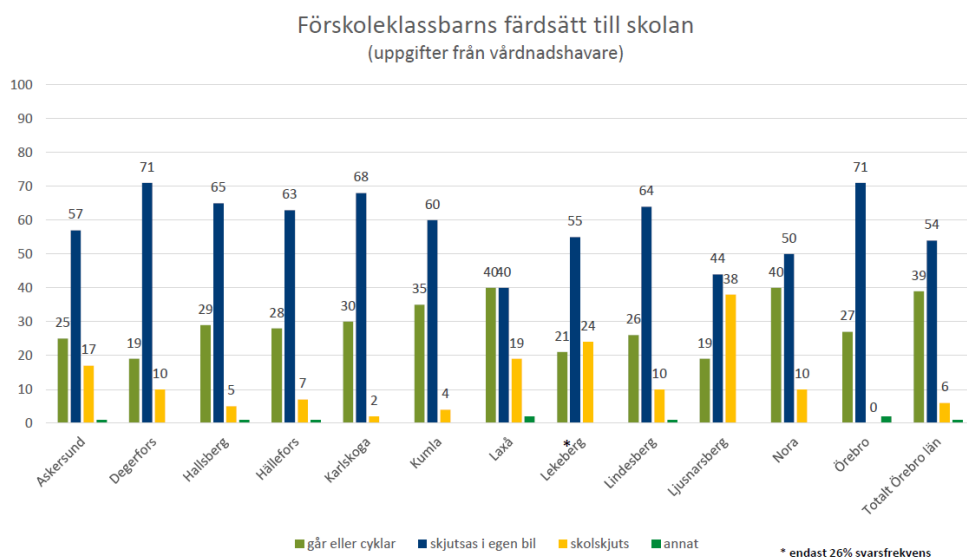
⁸ Niska, Henriksson m fl. 2017. VTI.

fritidsaktiviteter, föräldrar som inte har tid att skjutsa och mycket tid som spenderas på skolan. Barn har inte tid med fritidsaktiviteter i samma grad längre. Resor till skolan har också minskat, framförallt på grund av det fria skolvalet som ger ökade avstånd. Fler bilar i hushållen, förändringar i hur barn leker och kommunicerar, bristande faktisk och upplevd säkerhet i kombination med föräldrars föreställningar om barns trafikförmåga. Cykelresorna har delvis ersatts av bilresor men framför allt av ett ökat gående och resande med kollektivtrafik. Åtgärder som föreslås är bland annat höjda kunskapsmål gällande cykling i läroplanen, höjd kompetens om barn och ungas cykling bland planerare och att säkra cykelparkeringar säkerställs.

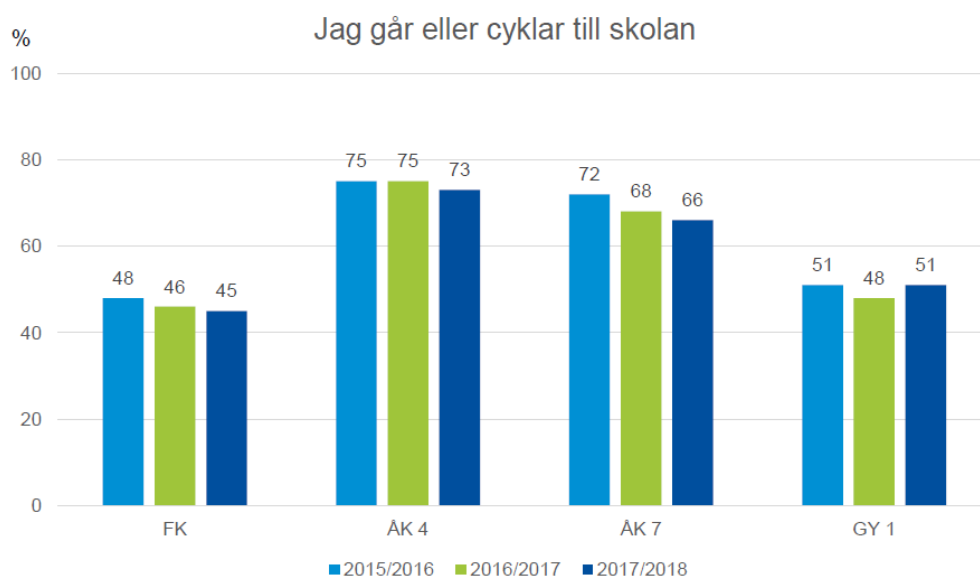
Det finns ett bevisat samband mellan barns upplevda psykiska hälsa och fysisk aktivitet. Folkhälsomyndigheten skriver i en rapport ⁹ att 8 av 10 barn i Sverige uppnår WHO:s (World Health Organisation) rekommendationer om fysisk aktivitet. Låg livstillfredsställelse, psykiska besvär och otillräcklig fysisk aktivitet är vanligare bland flickor än pojkar och vanligast bland skolbarn som har sämre socioekonomiska förutsättningar. Folkhälsomyndighetens rapport om samband mellan barns fysiska aktivitet och deras psykiska hälsa visar att barn som är mer fysiskt aktiva har högre livstillfredsställelse och mindre besvär med nedstämdhet, irritation, nervositet och sömnproblem, jämfört med barn som är mindre fysiskt aktiva. Det går inte att avgöra vad som är orsak och verkan bakom sambanden, men det finns flera tänkbara förklaringar till att fysisk aktivitet skulle kunna leda till psykiskt välbefinnande och mindre psykiska besvär. Resultaten visar att fysisk aktivitet är betydelsefull, både för den fysiska och psykiska hälsan. Därför är det viktigt att arbeta för att barn ska ha alla förutsättningar för att vara fysiskt aktiva och uppleva rörelseglädje, oavsett social och socioekonomisk bakgrund.

I Liv och hälsa i Mellansverige har skolelevers resvanor undersökts för barn i förskoleklass, årskurs 4, årskurs 7 och gymnasieelever år 1. Vid undersökning om hur förskolebarn tar sig till skolan så körs en klar majoritet av barnen till skolan. Allra störst andel i Örebro och Degerfors kommun. När man tittar på resultaten för hur många av barnen som tar sig till skolan genom att gå eller cykla syns det tydligt att den typen av färdssätt minskar med ålder efter årskurs 4, det visas i figur 4. Av de tillfrågade eleverna uppger 45 procent av de som mår bra varje dag att de går/cyklar. 17 procent av de som mår bra varje dag cyklar/går ofta/ibland och 38 procent som mår bra varje dag går/cyklar inte alls. Av de som sällan/aldrig mår bra uppgav 48 procent att de inte cyklar eller går till skolan, 18 procent att de gör det ibland och 34 procent cyklar/går.

⁹ Skolbarn som är fysiskt aktiva rapporterar bättre psykisk hälsa. 2021. Folkhälsomyndigheten.



Figur 6. Förskoleklassbarns färdssätt till skolan.



Andel elever i Örebro län som svarat "Stämmer mycket bra"/"Stämmer ganska bra" på påståendet "Jag går eller cyklar till skolan", uppdelat per årskurs och läsår

Figur 7. Källa: ELSA Örebro län (Elevhälsosamtal Sammanställt och Analyserat), Region Örebro län

För folkhälsan spelar även andra faktorer än rörelse in, till exempel trygghet, buller och luftkvalitet. Det finns en samvariation mellan låg socioekonomisk status och exponering för luftföroreningar och buller. Vägtrafiken är källa till både luftföroreningar och buller¹⁰. Inkomster och försörjningsmöjligheter är dock de viktigaste faktorerna för skillnader i hälsa. Transportpolitikens funktionsmål anger att transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet, även om arbetet för jämlikhet inte är lika uttalat inom transportpolitiken som inom folkhälsoområdet. En

¹⁰ Mer hälsa för pengarna? Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Trafikanalys. 2019.

av preciseringarna till funktionsmålet är formulerat ”Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet”. Visserligen finns det vissa utbildningar och arbeten på distans, men möjligheten att resa till skola, utbildning och arbete kan ändå vara en central förutsättning för inkomster och försörjningsmöjligheter.

Det aktiva resandet via cykling minskar. Samtidigt som Sveriges befolkning ökat med 8 procent sedan 1990-talet har cykelresorna minskat med hela 38 procent. Barn och unga vuxnas cyklande har minskat med över 40 procent, mätt i färdlängd per invånare och dag. Skolresorna med cykel har minskat med 48 procent men även äldre personer cyklar väldigt sällan. För personer över 45 år och strax över 65 år har en återgång till nivåerna kring 1995-1998 påbörjats gradvis. De som cyklar mest är personer boende i områden med relativt hög inkomst och är äldre medelinkomsttagare i villa med utflyttade eller äldre barn¹¹.

2.3 Jämlikhet och jämställdhet

När transportsystemets största förändringar påbörjades och genomfördes under åren mellan 1950 och 1970, i takt med att allt fler fick tillgång till bil eller kunde ta sig råd att ha bil, var aldrig mer än 20 procent av beslutsfattarna i Sveriges riksdag kvinnor. Enligt Trafikanalys har det transportpolitiska funktionsmålet två preciseringar som knyter an till det folkhälsopolitiska målområdet Kontroll, inflytande och delaktighet. Det är dels preciseringen att ”Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet” och att ”Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle”. Enligt den transportpolitiska målpropositionen så har kvinnors villkor och intressen många gånger varit otillräckligt företrädade vid planering, beslut och förvaltning av dagens transportsystem. Förutom kopplingen mellan Kontroll, inflytande och delaktighet och dessa två preciseringar kan det tänkas att det finns ett samband så till vida att en grundläggande tillgänglighet möjliggör kontroll, delaktighet och inflytande över individens eget liv och samhällsutvecklingen.

Sveriges innovationsmyndighet Vinnova har tagit fram en rapport om jämställdhet och transportsystemet¹². Målformuleringen i transportpolitiska målen om ett jämställt transportsystem är av två delar, den ena om individens rätt att välja sitt eget liv och den andra om rätten att påverka samhället. Vinnova skriver att för transportsystemet kan det översättas till att påverka sina egna resval och kunna påverka beslut för transportsystemet. Kvinnors resvanor har ökat trafiksäkerhet, lägre utsläpp och

¹¹Mer hälsa för pengarna? Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Trafikanalys. 2019.

¹² Rapport – jämställdhet och transportsystemet. 2020. Vinnova.

energianvändning jämfört med män. Med ett fullt ut jämställt transportsystem och samhälle skulle inte resandet se lika ut, utan det handlar om lika förutsättningar att välja typ av resa. Skillnaden i transportbeteende mellan män och kvinnor i Sverige är så stor att om alla män skulle resa som kvinnor skulle energianvändningen i transportsystemet minska med nästan 20 procent. Ett jämställt transportsystem ses ha stor potential att ge ökad folkhälsa.

Kvinnor upplever i större grad en subjektiv otrygghet än män. Främst för kvinnor har andelen som väljer att ta en annan väg eller färdstätt på grund av oro för att utsättas för brott ökat från 20 procent 2011-2015 till 30 procent 2017-2019. I transportsystemet råder manliga normer där transport, teknik, risktagande och hastighet som är typiskt maskulina ideal. Skillnader mellan kvinnor och män finns i inställning till klimat och miljö där kvinnor i högre grad väljer hållbara färdmedel. Trots att kvinnor i högre grad upplever otrygghet i transportsystemet är de mer positiva än män till att åka kollektivtrafik (34 procent respektive 24 procent). Kvinnor är också mer positivt inställda till trafiksäkerhetsåtgärder och att följa trafikrytmen snarare än hastighetsgränserna. Kvinnor är också mer positiva till åtgärder som gör det bättre för gående och cyklister och bedömer trafiksäkerhetsrisken högre än män i olika trafiksituationer.

Samtidigt ägs en betydligt större del av Sveriges bilar av män och dessa fordon körs längre sträckor än de som ägs av kvinnor, trots att det inte skiljer sig mycket i andelen män och kvinnor som har körkort, 47 respektive 42 procent. Förutsättningarna håller på att ändras genom utfasning av äldre generationer där kvinnor har sämre ekonomiska förutsättningar, lägre bilinnehav och körkort och infasning av yngre, där kvinnor runt 20 år och yngre har högre utbildningsnivå, högre körkortsinnehav och använder bil något mer än vad män gör i samma ålder.

Ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemet ska vara användbart för alla oavsett kön, ålder, etnicitet och eventuell funktionsvariation. För att beskriva den fysiska tillgängligheten för alla, dvs. allas möjlighet att ta sig fram i transportsystemet kan man kolla på infrastrukturen vid hållplatser och i vilken utsträckning de uppfyller samtliga tillgänglighetskrav.

2.4 Befolkning

Befolkningen i Örebro län har växt med 10% sedan 1995. Befolkningen i Örebro län har växt med 10 procent sedan 1995. Till år 2040 beräknas det bo 324 000 personer i Örebro län. Här kan också noteras att en fortsatt ojämn inomregional fördelning förutspås där merparten av de nya invånarna tillkommer i Örebro, Kumla, Hallsberg och Lekeberg varav Örebro och Lekeberg ökar mest procentuellt, 13 respektive 15 procent. I Ljusnarsberg och Laxå kommuner förväntas en minskning med 10 procent

medan övriga kommuner står still, minskar eller ökar, fast mindre än länets ökning i sin helhet¹³.

De befolkningsframskrivningar som genomförts inom ramen för Östra Mellansverigesamarbetet (ÖMS) beräknar att befolkning i regionen uppgår till 295 000-320 000¹⁴ år 2030. Prognosen mot 2050 pekar mot intervallet 297 000-343 000 invånare. 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. En inströmning av utrikes födda kan förändra denna bedömning.

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

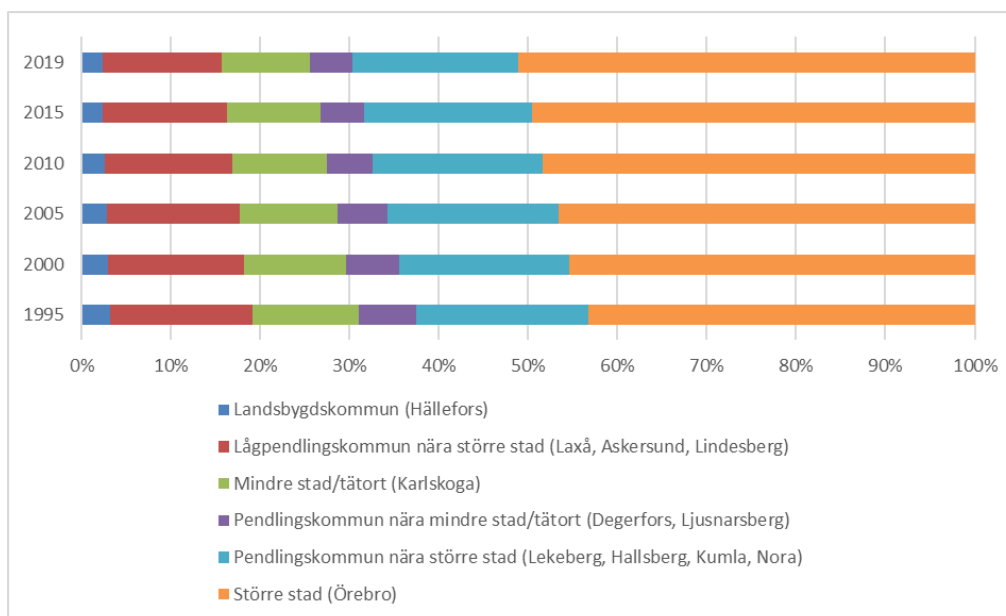
Enligt den regionala utvecklingsstrategin kommer kraven på djupare kunskaper inom allt smalare och mer nischade arbetsfält leda till att det krävs ett större befolkningsunderlag för att hitta rätt kompetens inom arbetsmarknaden. Tätbefolkade och folkrika regioner är därför ofta mer attraktiva för företagsetableringar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

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

I följande diagram kan man utläsa att Örebro kommun de senaste 24 åren ökat sin andel av befolkningen i länet från 43 procent 1995 till 51 procent 2019. Övriga kommungrupper har minskat sin andel. Största förändringen står lågpendlingskommuner nära större stad. Observera att för pendlingskommuner nära större stad (Örebro) har en minskad andel av befolkningen i länet, uppvisar de en ökning i antalet invånare. Förklaringen är att ökningstakten mellan 1995 och 2019 är 5 gånger högre i Örebro än i kranskommunerna (30 respektive 6 procent).

¹³ Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2021-2040. SCB, 2021.

¹⁴ Region Örebro län; Örebroregionen utifrån och in - Underlags-PM för RUS 2030; Rapport 2016:04



Figur 8 Kommungruppernas andel av länets befolkning perioden 1995-2019, uppdelat efter SKR:s kommungruppsindelning 2017.

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

Det finns en trend av en grön våg som påbörjades innan pandemin via högre miljömedvetenhet och ökad digitalisering. Pandemins reserestriktioner har gett trenden en boost som inneburit konsekvenser för bostadsmarknaden där stora lägenheter, villor och framförallt fritidshus ökat i pris, där de senare byggs om till permanentboenden och det märks att fler flyttar till tätortsnära landsbygd. Trenden kallas av vissa forskare för en permanent social rörelse, men det är så pass nytt att det inte finns forskning och data som stödjer att trenden kommer att bestå.

2.4.1 Kommungrupsindelning

I Örebro län finns tolv kommuner som generellt tillhör två huvudgrupper enligt Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) men skiljer sig åt när man sorterar på kommungrupper.

Kommun	Huvudgrupp	Kommungrupp
Örebro	Större städer och kommuner nära större stad	Större stad

Lekeberg	Större städer och kommuner nära större stad	Pendlingskommun nära större stad
Hallsberg	Större städer och kommuner nära större stad	Pendlingskommun nära större stad
Kumla	Större städer och kommuner nära större stad	Pendlingskommun nära större stad
Nora	Större städer och kommuner nära större stad	Pendlingskommun nära större stad
Laxå	Större städer och kommuner nära större stad	Lågpendlingskommun nära större stad
Askersund	Större städer och kommuner nära större stad	Lågpendlingskommun nära större stad
Lindesberg	Större städer och kommuner nära större stad	Lågpendlingskommun nära större stad
Karlskoga	Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	Mindre stad/tätort
Degerfors	Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	Pendlingskommun nära mindre stad/tätort
Ljusnarsberg	Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	Pendlingskommun nära mindre stad/tätort
Hällefors	Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	Landsbygdskommun

2.5 Sysselsättning

I Örebro län är generellt tillverkning och utvinning 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 där många är sysselsatta. Handel, företagstjänster, offentlig förvaltning, försvar, byggverksamhet samt transporter och magasinering är också viktiga näringsgrenar i länet.

Det finns en klar skillnad mellan kommunerna i länet och den återfinns mellan Örebro kommun och övriga kommuner. I Örebro kommun är en majoritet sysselsatta inom vård och omsorg, utbildning, offentlig förvaltning, försvar och företagstjänster och består av mycket administrativa arbeten. De två förstnämnda yrkeskategorierna är kvinnodominerande och de tre senare med jämn könsfördelning inom yrkesområdena. Till viss del återfinns en del av de sysselsatta inom vård och omsorg också i Lindesberg och Karlskoga där det finns lasarett.

Gemensamt för övriga kommuner i länet (ej Lekeberg) är att tillverkning och utvinning, handel, transport och magasinering är viktiga yrkeskategorier med många anställda och att de sysselsatta består av en klar majoritet män. Karlskoga, Lindesberg, Hallsberg och Kumla återfinns också med en betydande andel sysselsatta inom utbildning. Laxå, Degerfors, Ljusnarsberg och Hällefors sticker ut genom att endast tillverkning och utvinning är representerad som yrkeskategori som sticker ut från mängden. Stora företag som Kopparbergs, Outokumpu, Saab, BAE Systems, Zinkgruvan, BillerudKorsnäs och Moelven är bara några av de stora företag som finns i dessa kommuner och till stor del innebär produktion av varor på plats.

Örebro kommun kan vid första anblicken framstå som en typisk tjänstemannastad, men det finns distinktioner i kommunen på grund av det geografiska läget och tillgängligheten till infrastruktur som format platsen historiskt. Därför är tillverkning och utvinning även en stor yrkeskategori i Örebro kommun och så även handel, transport och magasinering. Epiroc, Lidl, Elektroskandia och Posnord är några av de stora företag som återfinns i kommunen med stora anläggningar som kräver god infrastruktur och förbindelser. De går därför inte att ensidigt titta på Örebro kommun som en tjänstemannakommun där de flesta kan arbeta hemifrån om de vill. Snarare bör Örebro betraktas som en kommun där det finns särskilda behov att hantera dels de utmaningar som kommer med att transporter och tillverkning är dominerande i angränsande kommuner och dels de utmaningar som kommer av att dessa yrkeskategorier även är viktiga delar i Örebro kommun. Till det finns också ett stort behov i Örebro kommun att utveckla förutsättningarna för digitalt arbete och förändrade resvanor som kan utnyttjas av administrativt arbetande till förmån för de platsberoende arbetarna.

Landsbygderna i länet har många olika förutsättningar av olika karaktär. Enbart Hällefors kommun räknas som landsbygdskommun enligt SKR men landsbygder förekommer av många olika slag i länet. I norr, väst och sydost dominerar skogsbruk och i Örebro, Kumla, Hallsberg och Lekeberg är lantbruk av olika slag dominerande. Vissa landsbygdsmiljöer med verksamheter ligger på vägen mellan två större tätorter i starka stråk, andra ligger mer perifert. I periferin finns större utmaningar för

verksamheter att knyta till sig personal och i vissa fall kan det finnas infrastruktur med större risk att snöa igen eller översvämmas som påverkar företagens transporter av både varor och personal. Det kan i sin tur drabba andra verksamheter i länet. Landsbygdens variationer är en utmaning som kräver engagemang från offentlig sektor för att regional utveckling ska kunna ske även där.

3. Tillgänglighet och resvanor

3.1 Nationell resvaneundersökning

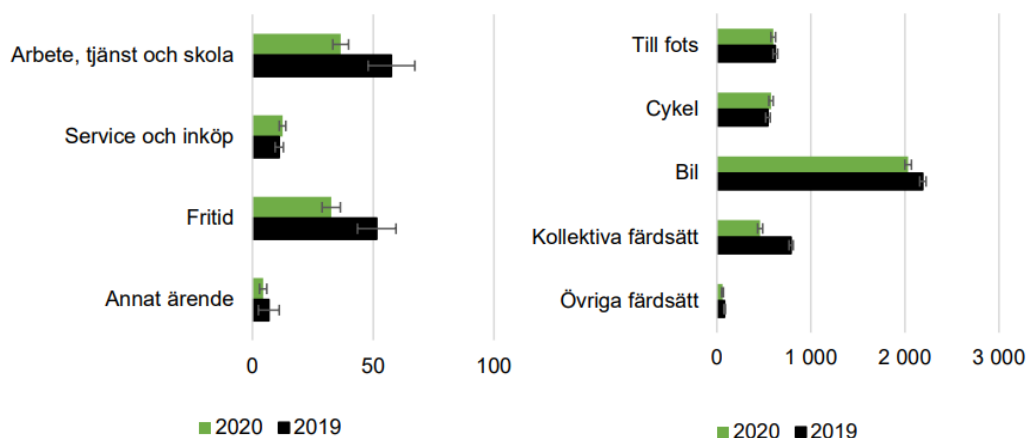
Trafikanalys har sedan 2019 gjort nationella resvaneundersökningar för varje år¹⁵, det är alltså relativt nytt. Tidigare har resvaneundersökningar gjorts för flera år samtidigt. Den senaste undersökningens resultat har påverkats kraftigt av coronapandemins effekter och visat sig exempelvis genom att antalet kollektiva resor minskade med 42 procent mot 2019. Därför har även resvaneundersökningen för 2019 använts för att ge perspektiv på resultaten för 2020, eftersom den mer speglar ett normalt tillstånd i transportsystemet.

Resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik står för cirka 19 procent av resorna. Andelen är högst i storstäder och lägst i lågpendlingskommuner nära större städer. Resorna gjordes främst med bilen för båda åren, cirka 50 procent av resorna. Kollektivtrafiken stod för var femte resa 2019 och var åttonde resa 2020. Resor till fots minskade mellan åren med 4 procent och resorna med cykel ökade med 6 procent.

De flesta resor för både 2019 och 2020 gjordes för att ta sig till arbete, tjänst och skola. Trots att resorna minskade överlag från 2019 till 2020 var mer än hälften av resorna till arbete, tjänst och skola. Resor ämnade för fritidsändamål minskade med 12 procent mellan åren och är cirka en tredjedel av resorna.

För skillnader mellan män och kvinnor har Trafikanalys endast kunnat statistiskt säkerställa resvanor med bil. Där reser män i snitt 26 kilometer per person och dag och kvinnor knappt 17 kilometer. I snitt reser folk kollektivt 4 kilometer per dag och ungefär en kilometer per dag till fots och med cykel.

¹⁵ <https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/> (Hämtad 2021-09-08)



Figur 9. T v: Antal restkilometer per år efter ärende med 95%-konfidensintervall. T h: antal miljoner huvudresor per år efter huvudsakligt färdmedel med 95%-konfidensintervall. Källa: Trafikanalys Resvanor i Sverige 2020.

3.2 Tillgänglighet i Örebro län

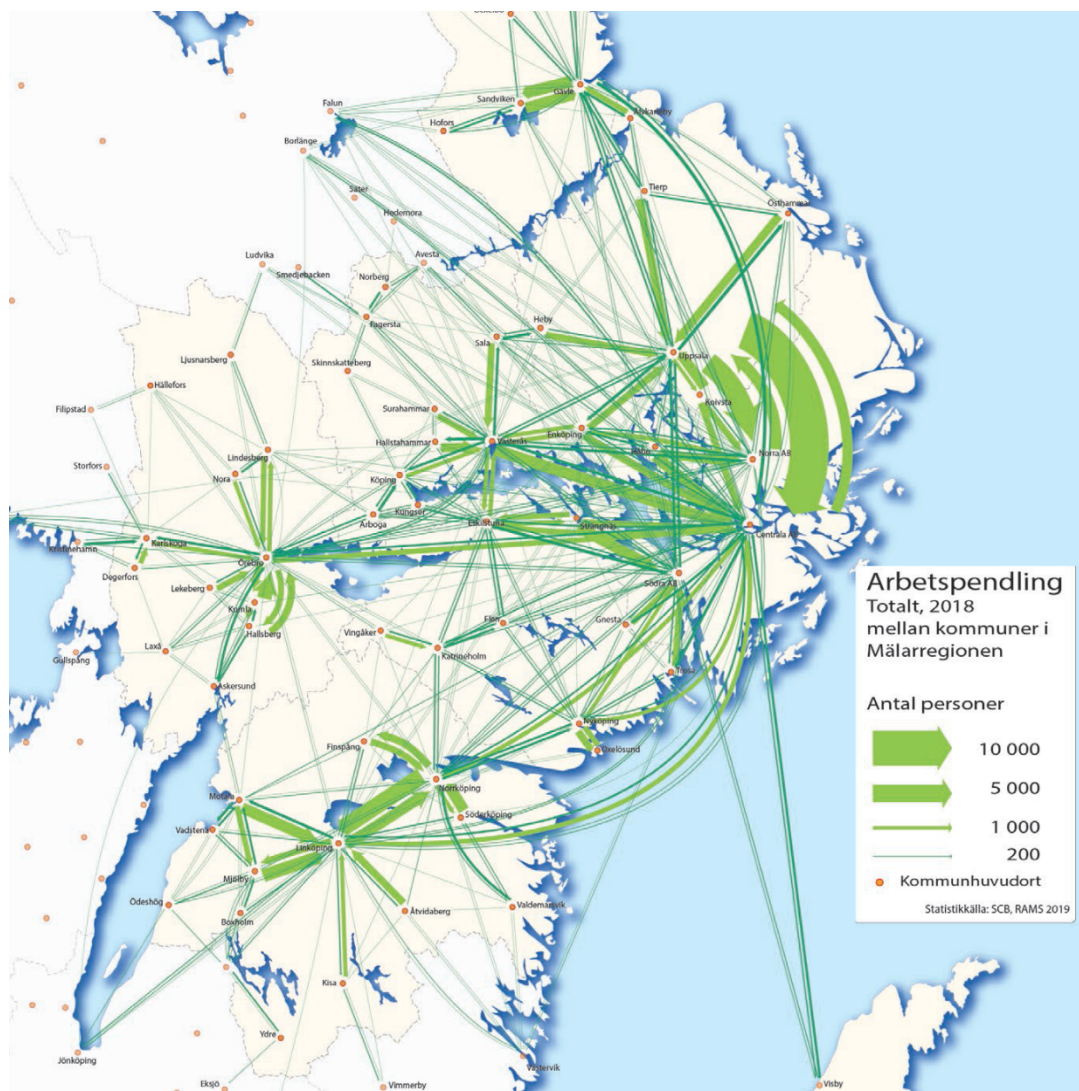
Begreppet tillgänglighet beskriver människors förutsättningar att nå olika funktioner i samhället, det kan vara arbete, utbildning, daglig service, vård, omsorg, fritidssysselsättningar etc. För de allra flesta påverkas tillgängligheten främst av avstånd, färdmedel och restid men för de med en funktionsvariation finns ytterligare krav på infrastrukturen för att den ska vara användbar och skapa tillgänglighet och för vissa grupper av människor varierar tillgängligheten till infrastruktur av andra skäl, som språk, ekonomi, ålder etcetera. Tillgänglighet kan också skapas genom såväl fysiska åtgärder som genom åtgärder för att skapa tillgänglighet utan transporter, t.ex. genom att möjliggöra distansarbete eller distansstudier i större utsträckning. I detta avsnitt görs en beskrivning av olika aspekter av tillgänglighet i Örebro län.

3.2.1 Tillgänglighet till arbete, utbildning, sjukvård

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

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

kommunhuvudorter i länet. I stråken Örebro–Karlskoga, Hallsberg–Kumla–Örebro samt Örebro–Lindesberg finns ett dubbelriktat pendlande.

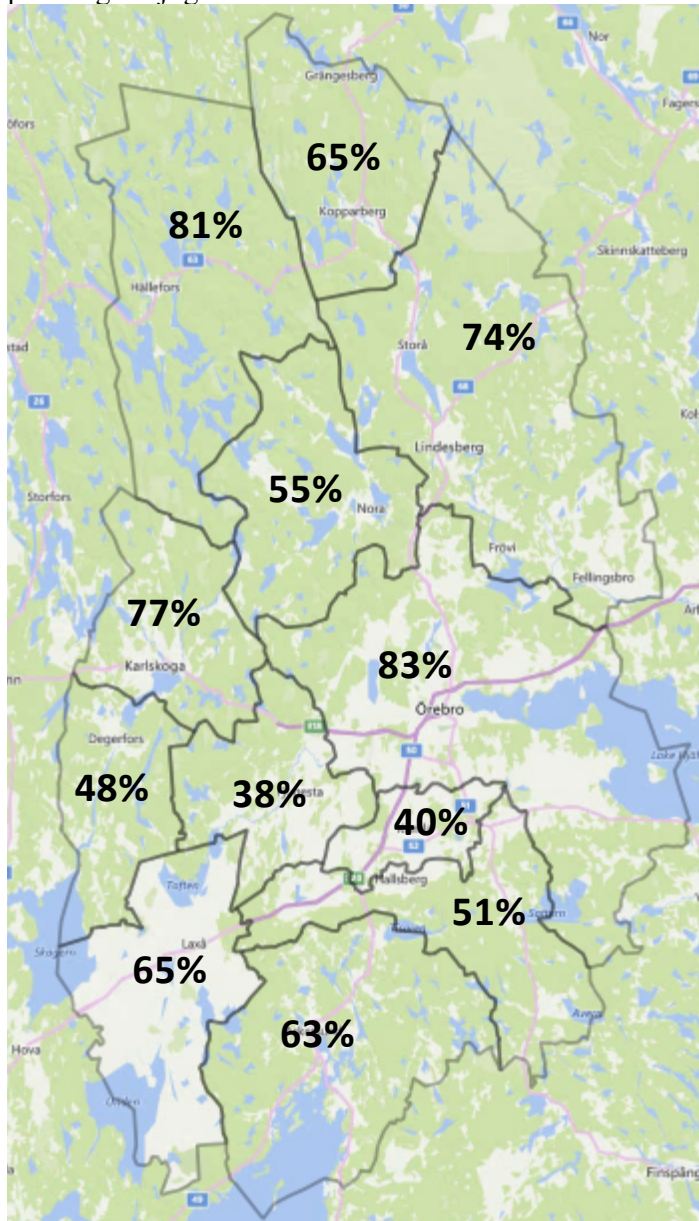


Figur 10 Arbetspendling i Stockholm-Mälardalenregionen och Stockholms län 2018. Källa Storregional systemanalys 2020 (Mälardalsrådet).

Inomregional tillgänglighet där alla inom rimlig tid kan nå viktiga vardagliga funktioner som arbete, utbildning, vård, omsorg, daglig service osv. är viktigt för hela länets förutsättningar till en positiv utveckling. I vissa delar av regionen kan sådan tillgänglighet skapas genom gång, cykel och kollektivtrafik, i andra delar behövs en kombination av dessa trafikslag tillsammans med personbilen och i ytterligare andra kommer de flesta även fortsatt vara beroende av personbilstransporter för det dagliga resandet. I vissa fall kan digitala tjänster helt ersätta vissa typer av resor.

Följande karta visar andel personer som är bosatta och arbetar i den egna kommunen (nattbefolkning). Ett lågt värde indikerar bland annat att utbudet av arbetsplatser och

studiemöjligheter är större än i den egna kommunen och behovet av goda pendlingsmöjligheter är stora.



Figur 11 Andel av kommuninvånarna som arbetar/studerar i den egna kommunen (Källa: SCB)

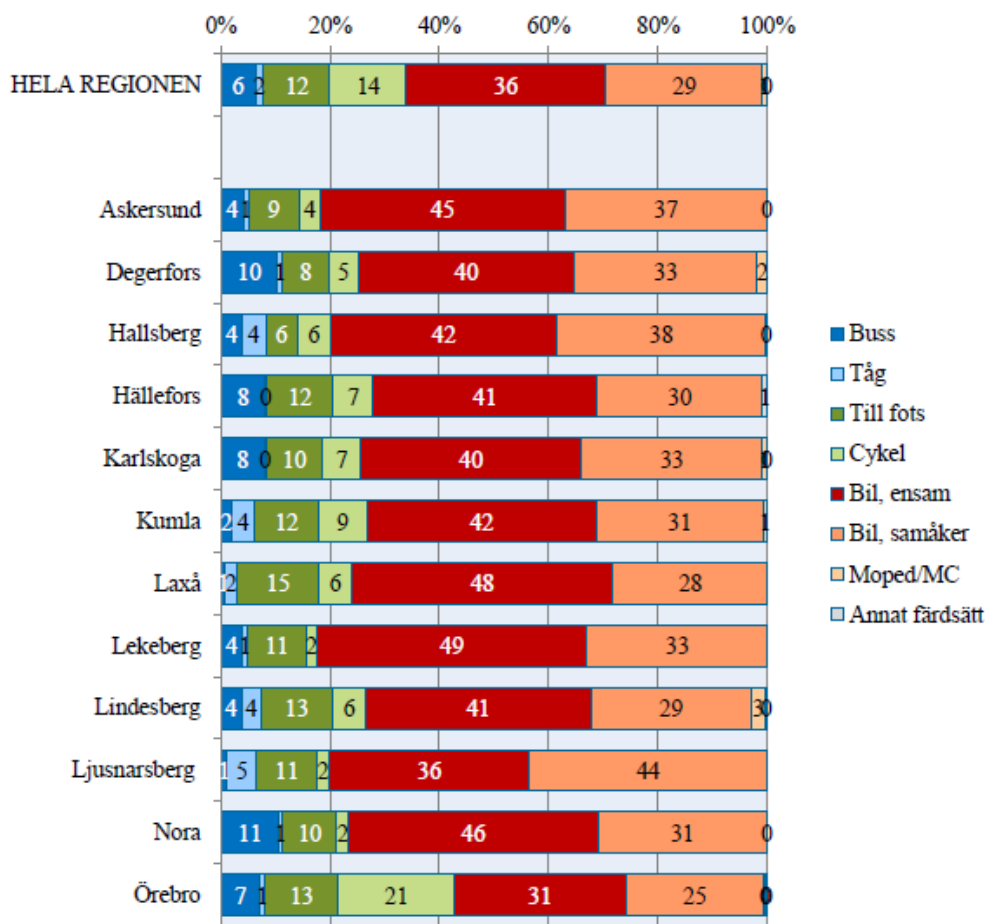
De flesta kommuner i länet har sin största pendling till Örebro kommun. Följande tabell visar de tre största pendlingsströmmarna för respektive kommuns nattbefolkning. Drygt var femte länsbo pendlar till en kommun utanför länet. Kommuner i Stockholms, Västmanlands och Värmlands län är de största målpunkterna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

Kommun	Rang 1	Rang 2	Rang 3
Lekeberg	Örebro	Utanför länet	Kumla

Laxå	Örebro	Utanför länet	Hallsberg
Hallsberg	Örebro	Kumla	Utanför länet
Degerfors	Karlskoga	Utanför länet	Örebro
Hällefors	Utanför länet	Örebro	Nora
Ljusnarsberg	Utanför länet	Lindesberg	Örebro
Örebro	Utanför länet	Kumla	Hallsberg
Kumla	Örebro	Hallsberg	Utanför länet
Askersund	Örebro	Hallsberg	Utanför länet
Karlskoga	Örebro	Utanför länet	Degerfors
Nora	Örebro	Lindesberg	Utanför länet
Lindesberg	Örebro	Utanför länet	Ljusnarsberg

Tabell 1 De tre största pendlingsorterna från den egna kommunen

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



Figur 12 Resornas fördelning mellan olika huvudfärdssätt efter hemkommun

De kommuner som har högst andel **kollektivtrafikresande** är Degerfors, Hällefors, Karlskoga och Nora. De lägsta färdmedelsandelarna för kollektivtrafik är Kumla, Laxå och Ljusnarsberg. Genomsnittliga färdmedelsandelen i länet är 8 procent för kollektivtrafikresor (buss och tåg) vilket är lågt när man jämför med länen i ÖMS (Östra Mellansverige).

3.2.2 Pendlingsavstånd mellan bostad och arbete

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

färdmedlets bekvämlighet m.m. och olika restriktioner¹⁶. En faktor för val av färdmedel är avståndet till arbetsplatsen. Följande tabell visar en grov uppskattning av avstånd mellan bostad och arbete för de förvärvsarbetande i länets 12 kommuner. I Lekeberg har 24 procent av de förvärvsarbetande mindre än en km till sitt arbete. Lekeberg har minst andel av de förvärvsarbetande som cykelavstånd (< 5 km) medan Karlskoga har högst andel.

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

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

3.2.3 Regionförstoring

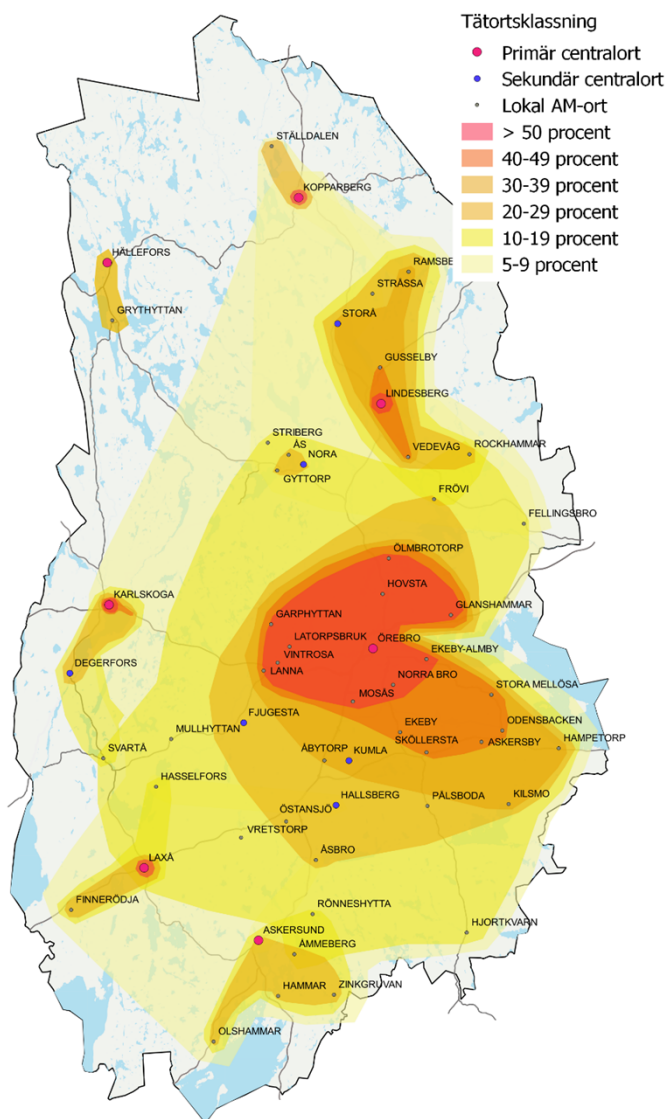
Regionförstoring är ett geografiskt begrepp som innebär att lokala arbetsmarknadsregioner växer samman. Detta sker bland annat genom att kommunikationerna i området byggs ut, vilket möjliggör pendling från landsbygd och mindre orter till arbete eller studier i större orter - eller omvänt. Regionförstoring antas vara en faktor som starkt bidrar till den regionala utvecklingen. Transportsektorns utveckling bidrar till att resor går snabbare med tiden som i sin tur leder till att arbetsmarknaden blir större, för med samma restid kan resan göras längre.

I det förra regionala trafikförsörjningsprogrammet användes en modell med syftet att identifiera lokala centra och beskriva vilken betydelse och dragningskraft de har för sina omland. Det handlar om att skapa lokala arbetsmarknader som så långt det är möjligt återspeglar de funktionella sambanden på arbetsmarknaden. I denna modell används tätorten som minsta byggsten. Med tätort definieras sammanhållen bebyggelse med fler än 200 invånare. Det finns tre klassningar på tätort:

- Primär centralort – orter som i liten uträkning är beroende av andra orters arbetsmarknad
- Sekundära centralorter – orter som i hög grad är beroende av arbetsmarknaden i ett primärt centrum
- Osjälvständiga orter – orter som är beroende av arbetsmarknaden i ett primärt och/eller sekundärt centrum.

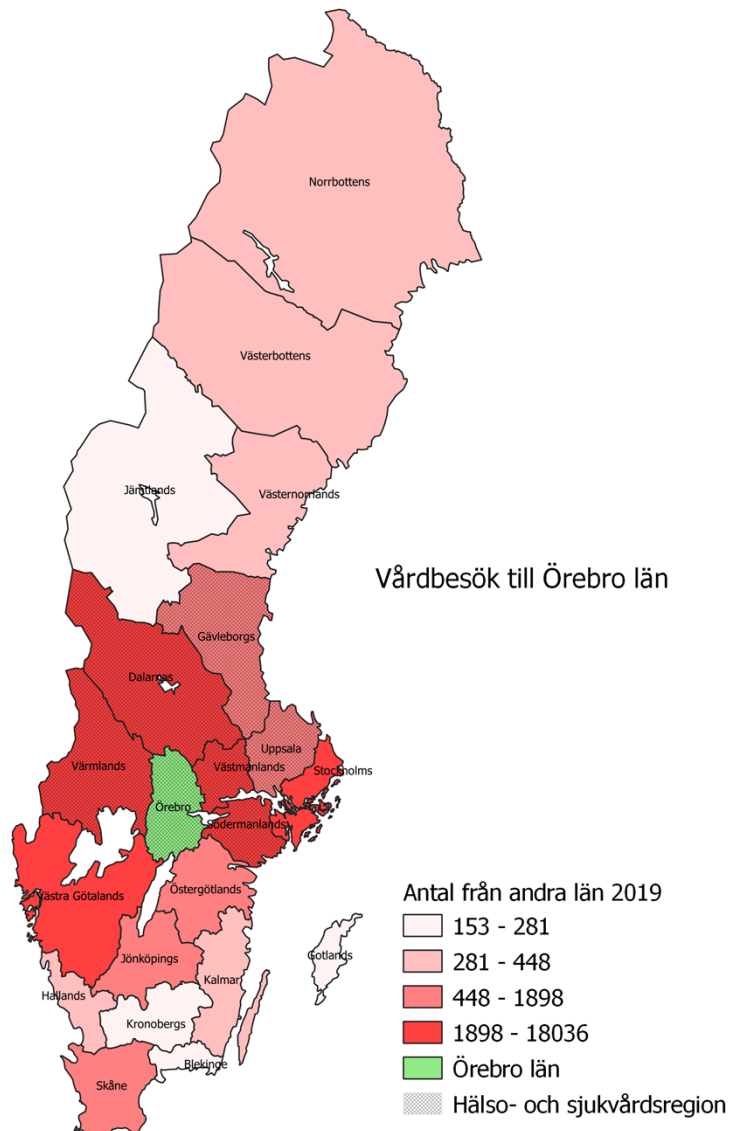
¹⁶ Trafikanalys (2011); Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys; Rapport 2011:3

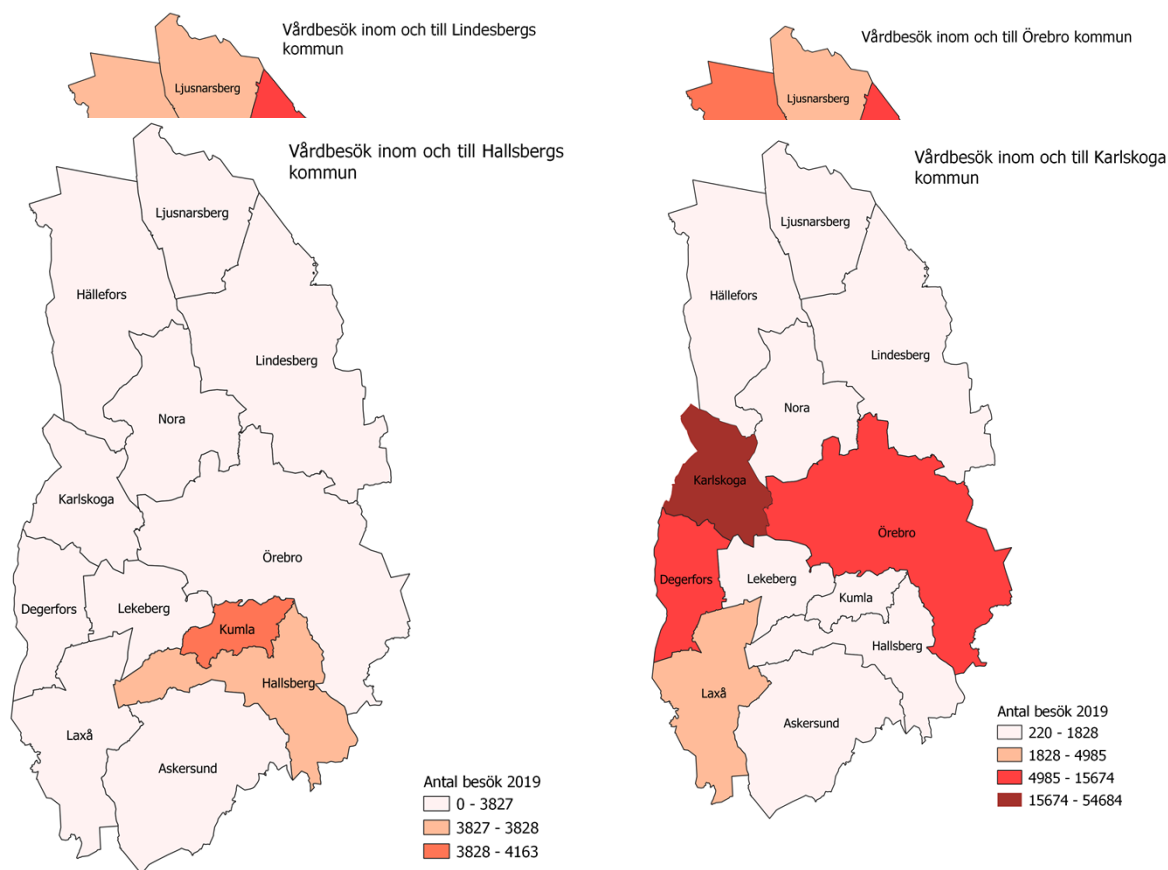
Följande figur visar andelen av tätortens nattbefolkning som pendlar till centralorten, ofta kommunhuvudorten. Den visar bland annat Örebro's betydelse för arbetsmarknaden i länet. Alla tätorter, förutom Degerfors, Ställdalen, Hällefors och Grythyttan, har minst 5 procent som arbetspendlar till Örebro.



Kopparberg som har 750 arbetspendlare inom arbetsmarknadsområdet med Kopparberg som primär centralort.

3.2.4 Resor till vård





3.3 Tillgänglighet med bil, buss och tåg

Tillgänglighet kan beskrivas på olika sätt, bl.a. genom restider och restidskvoter mellan personbil och andra trafikslag. I figur 4 kan restidskvoter från länets kommunhuvudorter till Örebro som är den starkaste arbetsmarknaden jämföras. Siffrorna är hämtade från reseplaneraren på Länstrafiken, reseplaneraren på SJ samt körtid för bil i normaltrafik från Google maps. Restiderna för kollektivtrafik är framtagna utifrån att resenären ska anlända vid Örebro centralstation tidigast 7.15 och senast 7.40 en vardagsmorgon.

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

Destination	Startpunkt	Avstånd*	Restid i minuter			Restidskvot	
Till	Från	Km	Bil	Buss	Tåg	Buss/bil (1,3*)	Tåg/bil (0,8*)
Ö R E B R O C	Askersund busstation	53,7	42	50		1,19	
	Degerfors station	57,6	48	75	56	1,56	1,17
	Fjugesta, tingshuset	29,7	25	32		1,28	
	Hallsberg station	29,7	26	54	20	2,08	0,77
	Hällefors station	79,5	64	70		1,09	
	Laxå station	53,8	40	100	36	2,5	0,9
	Lindesberg station	39,3	35	38	29	1,09	0,83
	Karlskoga busstation	47,9	39	50		1,28	
	Kumla station	21,3	21	37	13	1,76	0,62
	Kopparberg station	79,9	66	99	60	1,5	0,91
	Nora station	32,4	31	34		1,1	

Figur 15. Uppdaterad mars 2021. *Mål från trafikförsörjningsprogrammet. 1,2 för expressbussar.

Tabellen visar att en bilist kan nå regionens centrala arbetsmarknad i Örebro inom 45 minuter om utgångspunkt är någon av de sju kommunhuvudorterna Askersund, Kumla, Fjugesta, Hallsberg, Nora, Karlskoga, Lindesberg eller Laxå. Med buss gäller detta endast Fjugesta, Lindesberg, Kumla och Nora. Med tåg kan en resenär nå Örebro inom 40 min från centralorterna i kommunerna Kumla, Hallsberg, Laxå och Lindesberg. Tågen har den högsta medelhastigheten och klart lägst hastighet har busstrafiken i länet.

Jämfört med de restidskvoter som eftersträvas i trafikförsörjningsprogrammet finns en brist i restid med busstrafiken mellan Örebro och kommunhuvudorterna Degerfors, Hallsberg, Laxå, Kumla och Kopparberg. För tågtrafiken uppfylls inte restidskvoten i förhållanden mellan Örebro och Degerfors, Laxå och Kopparberg.

Destination	Startpunkt	Avstånd*	Minuter			Restidskvot		Medelhastighet km/h		
Till	Från	Km	Bil	Buss	Tåg	Buss/bil	Tåg/bil	Bil	Buss	Tåg
Ö R E B R O C	Stockholm central	200	137	160	141	1,2	1,0	88	75	85
	Oslo central	326	249	285	390	1,1	1,6	79	69	50
	Göteborg central	282	215		138		0,6	79		123
	Malmö central	504	344		272		0,8	88		111
	Uppsala central	171	125	170	138	1,4	1,1	82	60	74
	Eskilstuna central	87	66	185	46	2,8	0,7	79	28	113
	Västerås central	95	66	70	52	1,1	0,8	86	81	110
	Linköping central	123	105		111		1,1	70		66
	Karlstad central	112	86	100	123	1,2	1,4	78	67	55
	Falu centralstation	180	151		156		1,0	72		69

Figur 16. Uppdaterad mars 2021

Restidskvoten beskriver dock endast nuläget och förhållandet mellan restid med bil och restid med buss eller tåg, det beskriver inte vilken potential till minskad restid som finns. Sett till medelhastighet i de olika relationerna kan det konstateras att det finns god potential att minska restiden om medelhastigheten kan ökas. För att uppnå klimatmål och mål om att öka kollektivtrafikens andel av transportererna så bör fokus vara att minska restider med kollektivtrafiken och stärka dess konkurrenskraft gentemot bilen.

Ett annat sätt att mäta tillgänglighet kan vara att titta på tillgången till kollektivtrafik i form av avstånd till närmaste hållplats och utbud av kollektivtrafik. Regionen har som mål att samtliga invånare i länet ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik där fokus ligger på fokus på stråk med hög efterfrågan av resor. 83 procent av invånarna bor i tätorter och majoriteten av utbudet av buss och tåg finns inom och mellan dessa områden. Därför har många invånare tillgång till kollektivtrafik nära sin bostad men tillgängligheten varierar både på hållplatser och på vägen till hållplatserna. I regionens hållplatshandbok finns kriterier för vad en tillgänglighetsanpassad hållplats innebär. I en inventering fann man att 44 lägen, alltså 22 hållplatser, på statligt vägnät och 128 lägen på kommunalt vägnät behöver tillgänglighetsanpassas i en del av att nå mål om ett jämlikt och jämställt transportsystem där alla har god tillgång till transportsystemet.

Nya områden för bostäder bör läggas i anslutning till kollektivtrafik för att den ska vara bas för transportererna och infrastruktur för cykel bör byggas före eller i samband med att bostäderna byggs. Idag saknas dock tillräckligt befolkningsunderlag för att

bedriva allmän kollektivtrafik med linjeturer på många platser i länet. Det finns däremot potential för att via byggnation av bostäder och service i framtida kollektivtrafiknära lägen i andra stråk än de som är viktiga idag. För att processerna med bostadsbyggande och kollektivtrafikplanering ska gå hand i hand krävs en ökad dialog mellan kollektivtrafikmyndighet och länets kommuner för att ge fler möjlighet att resa kollektivt, även där det inte finns underlag idag. Genom en hållbar stadsplanering kan fler bostäder skapas, segregation och klimatpåverkan kan minskas, jämställdhet kan öka och fler kan få bättre levnadsförhållanden och en bättre vardag.

För god tillgänglighet till en hållplats räcker det inte med att hållplatsen är närliggande och att själva hållplatsen är tillgänglighetsanpassad, man behöver kunna ta sig fram säkert till hållplatsen med olika färdmedel och i olika geografier också. Cykelvägarnas roll kan vara att underlätta för människor att ta sig till och från hållplatser vilket ökar tillgängligheten och stärker kollektivtrafikens attraktivitet mot bilen. Vid viktiga bytespunkter i länet behöver också bilparkering finnas för att möjliggöra tryggt färdmedelsbyte.

Tillgänglighet med cykel

Mellan tätorterna i Örebro län är tillgången till separat cykelväg varierande men generellt saknas cykelväg längs med de regionala statliga vägarna hela eller delar av sträckan mellan och inom tätorter samt till andra målpunkter. Inom tätbebyggt område finns ofta cykelvägar eller möjlighet att cykla i blandtrafik där bilarnas hastighet är relativt låg. Denna möjlighet saknas ofta för de som vill cykla från en tätort till en annan, de är då hänvisade till att cykla på bilvägen eller på mindre småvägar som ofta inte går den genaste vägen. Att cykla längs med mittseparerade vägar eller vägar med högre hastighet och betydande trafikmängder är för oskyddade trafikanter vare sig attraktivt eller trafiksäkert. I den regionala cykelplanen för Örebro län prioriteras barnens möjlighet till cykling i kombination med cykelstråk för arbetspendling, skolpendling och serviceresor i viktiga stråk för kollektivtrafiken. Satsningar på dessa stråk kan även gynna de som cyklar för fritidsresor. Cykeln är ett viktigt medel för att skapa tillgänglighet i ett hela-resan-perspektiv där cykel kombineras med gång, kollektivtrafik och i vissa fall bil.

Digitaliseringens effekter på tillgänglighet

Region Örebro län ser en fördel i att alla länets delar har en bred branschsammanställning varför en kompletterande digital infrastruktur är viktig, både för företagande och arbete inom platsoberoende verksamheter. Därtill ökar andelen arbetsuppgifter som digitaliseras inom industrin. Länets stora antal fritidsbostäder är därtill en potentiell hemvist för personer som arbetar nu och i framtiden och kan bidra till underlag för service, t ex kollektivtrafik.

Digitaliseringen kommer sannolikt att påverka såväl resmönster som transporter, vilket inte minst har visat sig under Coronapandemin. Digitalisering kan komma att påverka tillgängligheten både genom att fler får tillgång till resurser så som till exempel skola och sjukvård utan att behöva förflytta sig fysiskt. Det ökar också tillgängligheten till varor och tjänster då inköp och beställningar kan göras via e-handel framför att besöka fysiska butiker. Det ger också bättre förutsättningar för företagande i länets landsbygder och stärker konkurrenskraften i länet.

För att kunna genomföra en digital transport framför att genomföra en fysisk krävs en vidareutbyggnad av den digitala infrastrukturen i form av tillgång till bredband och 5G. I nuläget har 84 procent av länets hushåll tillgång till snabbt bredband från fasta punkter och 5G har börjat byggas ut på vissa håll.

I Örebro län har cirka 25 procent¹⁷ av befolkningen möjligheten till distansarbete idag. Innan Coronapandemin var uppskattningsvis 3-4 procent av de arbetade timmarna på distans. Vad den siffran blir efter pandemin vet vi inte idag men det går att anta att de yrkesgrupper som har möjlighet att jobba på distans kommer att välja att göra det en eller flera dagar i veckan i framtiden. Man kan anta att om människor inte är låsta till att resa varje dag så kan toleransen för pendlingsavstånd förändras, idag är en vedertagen bild att gränsen ligger kring 45 minuter och den antas öka om vi reser mer sällan. Man kan också anta att om en fjärdedel av befolkningen skulle arbeta hemifrån så ökar det lokala resandet kring bostaden och betydelsen av attraktiva närmiljöer ökar. Det är viktigt att komma ihåg att även om det finns en viss potential att en del av dagens resor ersätts av distansarbete via digital uppkoppling så kan vi anta att även i framtiden kommer merparten av arbetstagarna inte ha möjlighet att sköta sitt arbete från bostaden.

Tack vare att fordon i allt högre grad blir uppkopplade med varandra finns stor potential att digitaliseringen kan ha effekter i infrastrukturen i form av s.k. ITS-lösningar så som variabla hastigheter, varningssystem för bl.a. köer och olyckor, signalprioritering för kollektivtrafik och cyklister med mera. Sådana lösningar kan innebära att t.ex. restider varierar över dygnet beroende på variation i hastighet men kommer troligen leda till effektivare användning av infrastrukturen.

Tillgänglighet och bostadsmarknad

Kommunikationer, restider och tillgång till kollektivtrafik är en faktor för att befintligt bestånd av bostäder och nyproduktion ska bli attraktivt för boende. Infrastrukturinvesteringar kan påverka bostadsmarknaden och nyproduktionen av bostäder om åtgärder i infrastrukturen påverkar platsens attraktivitet genom till exempel restidsförbättringar och förbättrat utbud av kollektivtrafik. Genom att öka

¹⁷ Enligt studie från Region Sörmland.

tillgängligheten till bostadsmarknaden påverkas arbetsmarknad, utbildningsmöjligheter, integration och den sociala hållbarheten positivt. Den regionala utvecklingen kan hämmas om ett lågt utbud av bostäder gör att människor får svårt att flytta dit jobben finns, eller att studera vid framför allt universitet och högskolor. Kommunikationer är dock inte den enda faktor som påverkar bostäders attraktivitet, de måste även kombineras med kommersiell service och välfärdstjänster.

Restidsförbättringar för personbilar kan påverka bostadsbyggandet positivt men ett ökat resande med personbil är inte hållbart vare sig på kort eller på lång sikt. Fokus bör därför vara investeringar för att öka attraktiviteten hos de hållbara trafikslagen för att lägga grunden för ett hållbart resande när människor flyttar till en plats eller för att förändra resandebeteende hos en befolkning. Genom tydliga prioriteringar av trafikslagen kollektivtrafik och cykel kan man också få fler att välja dem. Nya områden för bostäder bör också läggas i anslutning till kollektivtrafik och infrastruktur för cykel bör byggas före eller i samband med att bostäderna byggs. Genom en hållbar stadsplanering kan vi skapa fler bostäder, minskad segregation, minskad klimatpåverkan, ökad jämställdhet, bättre levnadsförhållanden och en bättre vardag för många.

På flera ställen i länet finns potential för ökat bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen, särskilt i länets orter med järnvägsstation. Örebro kommun är en av de städer i landet som de senaste åren byggt mest nya bostäder per capita men med infrastrukturinvesteringar i såväl kommunal som nationell infrastruktur finns potential att både öka bostadsbyggandet och tillgängliggöra bostadsmarknaden för större delar av Stockholm-Mälardalenregionen. I stationsorterna Lindesberg, Frövi, Kumla, Hallsberg, Laxå med flera finns potential till ökat bostadsbyggande och utveckling av det kollektivtrafiknära läget.

Tillgänglighet för olika sociala grupper

Ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemet ska vara användbart för alla oavsett kön, ålder, etnicitet och eventuell funktionsvariation. För att beskriva den fysiska tillgängligheten för alla, det vill säga allas möjlighet att ta sig fram i transportsystemet, kan man kolla på infrastrukturen vid hållplatser och i vilken utsträckning de uppfyller samtliga tillgänglighetskrav. I Örebro län finns mer än 2 500 hållplatslägen. Av dessa bedöms 394 hållplatslägen på 197 hållplatser inte uppfylla ambitionsmålen för tillgänglighet i den senaste inventeringen. Enligt beräkningar kommer inte länsplanens pott att kunna åtgärda dessa under planperioden.

God tillgänglighet med alla trafikslag kan skapa förutsättningar till utbildning och försörjning för grupper som inte har körkort eller tillgång till egen bil.

Tillgängligheten avgörs dock inte enbart av restid och turtäthet utan också av möjligheten att färdas säkert i transportsystemet. Att infrastruktur för kollektivtrafik, gång och cykel är utformade på ett säkert sätt påverkar allas möjlighet att välja dessa trafikslag men kanske särskilt barn, äldre och funktionsvarierades möjlighet att självständigt använda transportsystemet.

Tillgänglighet och framkomlighet för näringslivets transporter

Tillgänglighet för godset är avgörande för människornas försörjning i regionen och för företagens framgång. Ju bättre tillgänglighet för gods till, inom och från regionen, desto bättre chanser har regionen också att attrahera nya företagsetableringar. Det i sin tur skapar nya arbetstillfällen. Det som krävs är bra tillgänglighet för långväga godsflöden till och från regionen (t ex järnvägstrafik, flygfrakt och motorvägarna över länsgränserna) och bra tillgänglighet på väg inom regionen både på landsbygden och i tätorterna. Det gäller att minska godstransporters påverkan på till exempel buller och luftkvalitet så mycket som möjligt. Utöver det måste omlastning av gods mellan de olika trafikslagen fungera smidigt. För många företag i länet är det mindre vägnätet på landsbygden av stor betydelse. Detta vägnät har oftast lägre standard som innebär större känslighet för störningar än de vägar som utgör regionala stråk.

Eftersom person- och godstrafik samsas på samma vägar och järnvägar är även transittrafik en viktig faktor. Det går stora transitflöden både på järnväg och med lastbil mellan norra Sverige och Centraleuropa. Om framkomligheten för dessa transporter är otillräcklig leder det inte bara till försvårade exportmöjligheter för den svenska basindustrin men också till trängsel på infrastrukturen i Örebro län. Hallsberg är Sveriges viktigaste järnvägsnav för godstrafiken. En fjärdedel av alla vagnar som rangeras i Sverige rangeras här och volymerna ökar. Det är viktigt att rangerbangården även i framtiden har kapaciteten att klara av efterfrågan. Ett annat sätt att öka kapaciteten på järnvägen är att köra längre godståg. I Danmark bygger man redan nu för tåg som är upp till 1000 meter långa. Rangerbangården i Hallsberg bör anpassas på sikt så att 1000 meter långa godståg kan hanteras.