



Omvärldsrapport- Transporter och infrastruktur

Underlagsrapport inom
framtagande av Länsplan för
regional transportinfrastruktur och
Regionalt trafikförsörjningsprogram

Omvärldsrapport- Transporter och infrastruktur

Underlagsrapport inom framtagande av Länsplan för regional transportinfrastruktur och Regionalt trafikförsörjningsprogram

2024-05-27

Innehåll

1.	Nuläge.....	5
	1.1 Övergripande trender.....	5
	1.2 Trender inom transportsystemet.....	8
	1.3 Uppföljning transportpolitiska mål.....	11
2.	Samhällsutmaningar.....	14
	2.1 Klimat och miljö.....	14
	2.2 Folkhälsa.....	17
	2.3 Livsvillkor, levnadsvanor och hälsa.....	20
	2.4 Effektsamband transportsektorn och människors hälsa.....	20
	2.5 Barn och hälsa.....	21
	2.6 Jämlikhet och jämställdhet.....	24
	2.7 Turism - en basnäring.....	25
3.	Befolkning.....	29
	3.1 Kommungruppsindelning.....	31
	3.2 Åldersgruppen 80+.....	32
	3.3 Sysselsättning.....	33
4.	Resvanor.....	34
	4.1 Nationell resvaneundersökning.....	34
	4.2 Region Örebro läns resvaneundersökning 2023.....	35
	4.3 Serviceresor.....	37
	4.3.1 Färdtjänst.....	38
	4.3.2 Sjukresor.....	42
	4.4 Vårdbesök.....	43
5.	Tillgänglighet i Örebro län.....	46
	5.1 Tillgänglighet till arbete och utbildning.....	46
	5.2 Inomregional pendling.....	48
	5.3 Pendlingsavstånd mellan bostad och arbete.....	51
	5.4 Tillgänglighet med bil, buss och tåg.....	52
	5.5 Övrig tillgänglighet.....	56
6.	Regionförstoring.....	60

7. Socioekonomiska kluster i Örebro län	62
7.1 Klusterindelning.....	62
7.2 Resultat	64
Figurförteckning	67
Tabellförteckning	68

1. Nuläge

1.1 Övergripande trender

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Trafikverket är några aktörer som återkommande gör omvärldsanalyser och beskriver trender i samhällsutvecklingen.

I rapporten *Vägval för framtiden 5 – En spaning mot år 2035*¹ lyfter SKR fram fem globala drivkrafter som får allt större påverkan på den lokala och regionala nivån; demografi, globalisering, grön omställning och teknisk utveckling.

Trafikverkets omvärldsanalys 2022² pekar också ut fem övergripande förändringar på ett övergripande samhällsplan som är långsiktiga och globala till sin karaktär; Stadsnära områden lockar i ett digitaliserat samhälle, Inbromsad globaliseringstakt i en tjänstefierad värld, Trycket höjs för att nå klimatneutralitet och behovet av ren energi ökar samt Accelererande digitalisering omformar spelplanen för företag och för människors vardag.

Nedan följer ett urval och en syntes av SKR:s och Trafikverkets omvärldsanalys. Till detta har en del om den geopolitiska utvecklingen och Sveriges medlemskap i Nato adderats.

Globalisering

Under många årtionden har världens länder i allt större utsträckning sammankopplats via handel, transportnät och energinät, liksom öppnare arbetsmarknader och friare rörlighet. Trafikverket och SKR lyfter i sina omvärldsspaningar tecken på en inbromsning av globaliseringstakten och mer protektionism. Det finns exempel där svensk industri omlokaliseras sin tillverkning till närområdet. Utvecklingen tycks dock inte hämma den tilltagande globala konkurrensen som blir allt tuffare. Konkurrensfördelarna förändras också i takt med att tjänster blir en allt viktigare del inom industri och tillverkning.

Ryssland och andra framväxande stormakter utmanar internationella normer och underminerar den västledda världsordningen. Senaste årens utveckling med pandemi och krig i närområdet har bidragit till en mer aktiv diskussion inom EU om strategisk autonomi i en mer osäker omvärld. Vissa medlemsländer förespråkar ökad protektionism medan andra motsätter sig modeller som inskränker marknadskonkurrens och transparenta spelregler.

¹ Vägval för framtiden – En spaning mot år 2035, Sveriges Kommuner och Regioner, 2023.

² Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2022, 2022.

Det finns tecken på att företag som tidigare förlagt delar av sin produktion i avlägsna lågkostnadsländer flyttar produktion och lager närmare platsen där slutprodukterna säljs för att få tillförlitligare leveranser.

De globala systemen och samhällets sårbarhet har blivit mer omdiskuterat och frågor om civil beredskap och resiliens mot oväntade händelser som exempelvis krig, pandemier, extremväder och cyberangrepp allt viktigare. Den ökade geopolitiska spänningen och Sveriges medlemskap i Nato kommer även de sannolikt leda till ökade krav på investeringar i samhällsinfrastruktur, militär och civil beredskap.

Demografiska förändringar

Både SKR och Trafikverket lyfter demografiska förändringar och de utmaningar som de leder till på sikt. Antalet invånare över 80 år ökar på nationell nivå med nästan 50 % de närmsta tio åren vilket kommer att öka behovet av välfärdstjänster. Samtidigt ökar antalet i arbetsför ålder blygsamt under samma period.

Prognoserna för Sverige pekar på ett minskat barnafödande och minskad invandring av barn och unga. En konsekvens blir att skolor och förskolor behöver stängas då elevunderlaget minskar. Risken är då att annan viktig samhällsservice utarmas. Situationen blir särskilt utmanande i orter och samhällen där man behöver locka nya inflyttare, såväl unga som barnfamiljer.

Samtidigt finns en stark efterfrågan på arbetskraft i delar av landet där omfattande gröna industriinvesteringar är under etablering. Här behöver personal rekryteras från när och fjärran och bostäder tillgängliggöras, både för korta och mer långsiktiga etableringar. Utmaningarna för arbetsgivare i såväl privat som offentlig verksamhet är betydande och det finns en risk att bristen på personal leder till kortsiktiga, ohållbara och dyra lösningar.

Teknisk utveckling och urbanisering

Digitaliseringen och den tekniska utvecklingen fortsätter i oförminskad kraft. I takt med nya möjligheter ökar även efterfrågan av tillgång till digital infrastruktur. Sverige har under de senaste hundra åren skiftat huvudnäring två gånger. Från att vi ursprungligen har livnärt oss främst på jordbruk, blev vi sedan en industrination, för att i dag i huvudsak syssla med tjänster. Värdet av Sveriges varuexport har stått still de senaste 20 åren medan tjänsteexporten har fördubblats. En tredjedel av Sveriges export består nu av tjänster. Den snabba utvecklingen mot ett mer tjänsteorienterat näringsliv ställer stora krav på industrins förmåga att ställa om och förnya sin kompetens, vilket i sin tur bygger på att efterfrågan på kvalificerad arbetskraft kan tillgodoses. Det ställer nya krav på vägar till kunskap och utbildningsstrukturer.

Den tidigare pandemin har bidragit till ändrade beteendemönster och en förskjutning av ekonomiska aktiviteter. Tjänster som tidigare behövt lösas i fysiska möten på en bestämd plats kan i större utsträckning tillgodoses oberoende av tid och rum. Fler har

möjlighet att arbeta hemifrån eller på annan valfri plats. Behovet av gemensamma kontorsytor minskar. E-handeln växer och utmanar butiker och gallerior som tvingas stänga. Delar av städernas attraktionskraft i form av närhet till arbete och stort butiksutbud kan som en följd av detta minska. Önskan om ett mer naturnära eller tryggare liv kan få vissa att välja bort centrala boenden till förmån för stadsnära områden eller kranskommuner.

Grön omställning

Klimatförändringarna och konsekvenserna av minskad biologisk mångfald blir alltmer påtagliga. Värmeböljor, skogsbränder, stormar och översvämningar tenderar att få större effekt på vårt samhälle generellt och på fysisk infrastruktur mer specifikt. Även de indirekta konsekvenserna blir över tid mer uppenbara, när levnadsförhållanden för många stöps om av klimatförändringen.

Förlusten av biologisk mångfald beskrivs allt oftare som ett lika allvarligt hot som klimatförändringarna. När arter eller ekologiska funktioner försvinner leder det till att deras förmåga att leverera ekosystemtjänster försämras.

EU:s klimatpaket ”Fit for 55”, som antogs i juli 2021 pekar ut riktningen för hur EU kan bidra till att minska klimatpåverkan för att uppnå klimatneutralitet. EU-kommissionen presenterade under våren 2020 en strategi för biologisk mångfald med mål att Europas biologiska mångfald senast 2030 ska vara på väg att återhämta sig.

Pådrivet av såväl lagstiftning som förändrade kundkrav ser vi allt fler företag, stora som små, fokusera på att minska sin miljö- och klimatpåverkan. En förutsättning för den gröna industrialiseringen och klimatomställningen är en kraftigt ökad elektrifiering.

Miljöhänsyn omfattar även insikten om att världens resurser är begränsade. Ett större fokus behöver därför läggas på att styra ekonomi till att bli cirkulär. Om förnybar energi är en del av lösningen för hållbar energiförsörjning, är energieffektivisering den andra delen. Målet är att minska mängden energi som går åt för att skapa och använda produkter och tjänster.

Demokratin utmanas

Sverige är en funktionell demokrati men står inför utmaningar som sjunkande valdeltagande och ökande ekonomiska och sociala klyftor. Trots att människors livsvillkor generellt förbättras, ökar skillnaderna i inkomster, förmögenhet och hälsa. Samhället blir mer krävande för dem som har svårt att hänga med i digitaliseringen och ökade kunskapskrav.

Det starka samhällskontraktet, där det offentliga och individen delar ansvar, är grunden för den välfärd Sverige har idag. Utgångspunkten är medborgarnas tillit till

politiker och att de demokratiska institutionerna skapar en välfärd som innebär en grundläggande trygghet och livskvalitet för alla. Allt fler röster har höjts som ifrågasätter om det offentliga verkligen klarar av att utföra sin del av samhällskontraktet. Individualiseringen i Sverige ökar tillsammans med kraven och förväntningarna på samhället. Förtroendet minskar, hot och hat ökar. Allt fler resursstarka medborgare ordnar sin välfärd genom privata alternativ.

Omvandlingen av medielandskapet har ökat tillgången till information men också desinformation. Debatterna på sociala medier är ofta intensiva och extrema inlägg får ofta mer uppmärksamhet. För många handlar det om att välja sida, vilket då lätt leder mot ytterligheterna, snarare än mot samförstånd i mitten. Det omfattande nyhetsflödet leder lätt till att man väljer information som bekräftar ens egna uppfattningar.

Det finns en tendens att ge större vikt åt individers eller grupperings åsikter snarare än att förlita sig på vetenskaplig forskning, expertis eller objektiv evidens. Det kan i sin tur leda till att sanning och fakta blir relativiserade och att beslut och åtgärder baseras på personliga preferenser eller populära åsikter snarare än på grundlig analys och verifierad kunskap. I den offentliga sfären kan utvecklingen påverka rättssäkerheten och öka riskerna för korruption.

Stora skillnader i livsvillkor innebär att hela samhället utsätts för slitningar i form av ökad kriminalitet, färre gemensamma värderingar, lägre tillit, ökad ohälsa och att ansvaret och engagemanget för samhällets gemensamma risker att minska.

1.2 Trender inom transportsystemet

Trafikverket gör i sin omvärldsanalys även en beskrivning av ett antal trender specifikt inom transportsystemet:

- Fortsatt hög efterfrågan på tillgänglighet och mobilitet påverkar res- och transportmönster
- Utmanande väg mot ett fossilfritt och miljöanpassat transportsystem
- Allt större genomslag för ny teknik som förändrar transportsystemet
- EU-initiativ och samhällsutveckling ökar trycket på systemsyn och samverkan
- Ökade risker och hot mot transportsystemets funktionalitet

Fortsatt hög efterfrågan på tillgänglighet och mobilitet påverkar res- och transportmönster

Befolkningstillväxten och en högre förväntan på ett flexibelt och tillgängligt transportsystem innebär ökad efterfrågan på tillgänglighet men troligtvis med något förändrat innehåll. Samvariation mellan ekonomisk tillväxt och godstransporter finns men är inte så stark. Det kan sannolikt förklaras av att produktionsökningen till större del består av tjänstefiering. Fler arbetstagare väntas arbeta på distans vilket kan leda till färre men längre arbetsresor. Intresset för att utveckla jobbhubbar för att minska

behovet av arbetspendling men också av sociala skäl ökar. Intresset för mobilitetstjänster ökar, exempelvis elsparkcyklar. Detta ställer nya krav vid planering av offentliga platser, bostäder, trafikytor och mobilitetshubbar/stationer.

Arbetet med Nollvisionen fortsätter. Trafiksäkerhetsmålen integreras dock i högre grad med andra hållbarhetsmål. Ett exempel på detta är att förbättra möjligheten och öka säkerheten för cykling vilket gynnar både trafiksäkerhet, hälsa och minskar klimatpåverkan.

Det finns flera faktorer som har betydelse för utvecklingen i godstransportsektorn. De handlar bland annat om ett allt högre tryck på omställning till fossilfrihet och större utmaningar för godstransporter i städerna – där alternativa lösningar som poddar (små elektriska självkörande leveransfordon), godszyklar och drönare kan spela en viktigare roll, liksom ökad samlastning. Inom väg och järnväg sker en utveckling mot allt tyngre och längre transporter. Den ökade digitaliseringen är en möjliggörare för nya logistiska lösningar för alla trafikslag. De kommersiella drönarna ökar snabbt och bedöms redan vara många gånger fler än antalet flygplan, internationellt sett. Drönare kan erbjuda lättare godsleveranser både på landsbygd och i städer. De stora logistikföretagen satsar stort inom detta område och olika samhällsaktörer behöver utveckla samverkan, planering och regelverk för hur dessa farkoster ska få trafikera luftrummet samt hur landningsplatser, så kallade droneports, ska lokaliseras och utformas.

Rörelse mot ett fossilfritt och miljöanpassat transportsystem

Högre EU-ambitioner driver på för ett fossilfritt och miljöanpassat transportsystem. De kommersiella drivkrafterna för att leverera transportlösningar med minskade utsläpp ökar. Laddbara fordon börjar konkurrera med rena bränslefordon. Även elektrifieringen av lätta lastbilar har kommit i gång. För att laddbara fordon ska kunna användas i större utsträckning krävs god tillgång till laddning. Det kräver i sin tur en förstärkning i elnät och elproduktion.

Infrastrukturens påverkan på biologisk mångfald är omfattande. Infrastrukturens ytor är lika stora som Sveriges samlade areal av naturgräsmarker. Genom ökad produktion av biogas och elektrifiering med utbyggnad av elkraftledningsgator och elkraft kommer trycket att öka på biologisk mångfald och tillgängliga ytor i landskapet. I det perspektivet behöver infrastrukturens miljöer som vägkanter och banvallar i ökad grad bidra till biologisk mångfald i landskapen. Genom att vända perspektivet från att minska negativa effekter till att skapa positiva värden kan transportinfrastrukturen i högre grad bidra till att stärka landskapets biologiska mångfald. Ett växande hot mot infrastrukturens möjlighet att bidra till biologisk mångfald är samtidigt den ökade och alltmer uppmärksammade spridningen av invasiva arter.

Ny teknik förändrar transportsystemet

Helt automatiserade lösningar på svenska vägar ser ut att dröja. Däremot ökar fordon med digitalt förarstöd. Enligt Trafikanalys kommer alla fordon med något eventuellt undantag vara uppkopplade år 2050. Det möjliggör att den fysiska och digitala infrastrukturen tillsammans med moderna fordon i en systemlösning kan göra transportsystemet mer effektivt, hållbart och säkert. En studie³ från VTI, Statens väg och transportforskningsinstitut, visar att någon ombyggnad eller nybyggnad av den fysiska infrastrukturen är nödvändig enbart på grund av att automatiserade fordon införs.

Till Trafikverkets trendanalys inom den tekniska utvecklingen kan även utvecklingen av gemensamma intelligenta transportsystem (ITS) inom EU nämnas.

Trafiklednings- och trafikinformationstjänster från både offentliga och privata aktörer har länge använt it-baserade lösningar för att effektivisera användningen av vägtransportsystemet och för att informera dem som använder vägtransportsystemet. Tjänsterna levereras på flera sätt, både i vägsystemet och digitalt, till exempel via variabla skyltar, internet, appar och GPS-navigatorer. Effektiviseringen av befintliga lösningar kompletteras successivt med it-lösningar för att hantera en mängd nya behov, till exempel kommunikation mellan fordon och vägsidesutrustning, kommunikation mellan fordon och kommunikation med andra transportslag (eller mera sannolikt: trafikslag).

När ITS-tjänster fungerar på ett liknande sätt i olika länder underlättar det för de som reser över landsgränserna och för transportörer som skickar gods inom Europa. Det bidrar i sin tur till minskad trängsel i trafiken, sparade liv och en minskad påverkan på miljön från trafiken. Det är dock viktigt att tänka på att ett intelligent transportsystem inte nödvändigtvis med automatik behöver betyda digitala lösningar. Det kan vara lösningar som innebär beteendeförändring eller andra lösningar som möjliggör att den befintliga infrastrukturen används mera effektivt.

Trafikverket bedömer att utvecklingen av luftfarkoster kommer att leda till att fler farkoster kommer att befinna sig i lufrummet. Det handlar inte enbart om drönare utan även mindre så kallade eVTOL (electric Vertical Takeoff and Landing) och större överljudsplan på sikt.

Utvecklingen inom AI kommer att bidra till utvecklad förmåga att framföra fordon, planera och utföra transporter samt att planera, bygga och underhålla infrastruktur. Utbyte av data mellan aktörer kan effektivisera transportsystemet ytterligare.

³ Infrastruktur för bilar med automatiserade funktioner: Ett kunskapsunderlag om behov av nödvändiga anpassningar, VTI, 2022.

Vissa forskare⁴ och Trafikverket menar att automatiseringen av fordon kommer uppmuntra till en stor ökning av biltrafiken och leda till trängsel.

EU-initiativ och samhällsutveckling ökar trycket på systemsyn och samverkan

EU:s transportpolitik stimulerar den europeiska ekonomin genom att bidra till att utveckla ett modernt infrastrukturnätverk som möjliggör snabbare och säkrare resor, samtidigt som den främjar hållbara och digitala lösningar. I den ”Europeiska gröna given” och EU-kommissionens strategi ”Att forma EU:s digitala framtid”^{5 6} fastställs ambitionsnivån, hastigheten och färdriktningen för de kommande åren.

Klimatomställningen och digitaliseringen driver på ett ökat behov av internationell och nationell samverkan.

Ökade risker och hot mot transportsystemets funktionalitet

De ökade riskerna och hoten mot transportsystemets funktionalitet har delvis redan berörts i avsnittet om de generella trenderna.

En mer osäker omvärld leder till transportsystemets förmåga att hantera höjd beredskap och ytterst krig blivit mer relevant. Sveriges medlemskap i Nato innebär att organisationens krav på beredskap måste uppfyllas. Transportsystemet kan också vara mål för terrorattacker och cyberangrepp.

Klimatförändringarna innebär behov av en ökad förmåga att bland annat hantera extrema väder, översvämningar, förändringar av grundvattennivåer och tjälförhållanden. Ett större fokus behöver läggas på att utveckla transportsystemets redundans och resiliens.

1.3 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. Detta avsnitt baseras på Trafikanalys uppföljning 2024⁷.

Sammantaget bedömer Trafikanalys att samhället inte närmast sig en långsiktig hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta perspektiv.

⁴ Driveless cars won't be good for the environment if they lead to more auto use, The Conversation, 28 jan 2022.

⁵ COM(2019)640 – The European Green Deal, EU Monitor.

⁶ COM(2020)67 – Shaping Europe's digital future, EU Monitor.

⁷ Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024, Trafikanalys, 2024.

Funktionsmålet

Funktionsmålet tillstånd bedöms sammantaget ha haft en negativ utveckling sedan målet antogs. Mest oroväckande är utvecklingen av Transportsystemets standard och tillförlitlighet. Transportsystemet uppfyller inte de grundläggande krav som ställs på det. Den negativa trenden med järnvägstrafikens bristande pålitlighet har fortsatt. En negativ tendens finns även för vägtrafiken. Det återstår ännu icke internaliserade kostnader för både gods- och persontransporter i alla trafikslag.

Tillgängligheten till skolor, särskilt gymnasieskolor, varierar betydligt över hela landet och är markant lägre i landsbygdskommuner jämfört med övriga kommungrupper. Även längden på arbetsresor varierar över landet. Den totala restiden för arbetspendling ökade något, framför allt för bil- och kollektivtrafikresor, medan den genomsnittliga reslängden har minskat något jämfört med 2019.

Den lokala tillgängligheten till service har ändrats marginellt över tid.

Under de senaste åren har transportkostnaderna stigit kraftigt till följd av internationella störningar i transportsystemet. Transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna har över en längre tidsperiod varit relativt stabil.

Milpriset för bil minskar inte längre: både bil och kollektivtrafik har blivit ca 30 procent dyrare per mil mellan 2020 och 2022, vilket inneburit att närmare 70 procent av dem med låg ekonomisk standard fick en sämre ekonomisk överkomlighet under den perioden. Kollektivtrafiken har varit dyrare än bil hela tiden sedan 2009, ett mönster som accentuerats de senaste åren. För personer med låg ekonomisk standard har dessutom bilinnehavet minskat och är nu mindre än en tredjedel av totalbefolkningens. Från 2014 är det dubbelt så stora andel som fått sämre överkomlighet till kollektivtrafik än till bil.

Hänsynsmålet

Vad gäller hänsynsmålet lyfter Trafikanalys fram att *Växthusgasutsläpp* och *Omkomna och allvarligt skadade* visar en tydligt positiv utveckling sedan 2009. För båda dessa gäller dock att nuvarande utvecklingstakt inte är tillräcklig för att uppsatta etappmål till 2030 kommer att nås i tid.

Transportbranschens ekonomiska villkor för godstransporter har en fortsatt positiv utveckling men antalet C- och D-körkort har fortsatt och minskat. Sammantaget innebär det att transportbranschens villkor utvecklats negativt.

Vuxna och barn rör sig för lite och sitter för mycket stilla. Endast en liten andel barn och unga uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån via fysiskt aktiva resor.

Tillgången till digital infrastruktur ökar genom fortsatt utbyggnad. E-handelns omsättning är fortfarande på en hög nivå även om den minskat de senaste åren.

Trafikanalys bedömer att det är ett uttryck för konjunkturen snarare än ett tecken på minskad tillgänglighet.

Den relativa risken för personer med funktionsnedsättning att avstå från att resa kollektivt har ökat sedan 2019 och 2021 trots att pandemin är över. Helhetstrenden för kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är neutral.

Andelen som utsatts för våldsbrott i samband med allmän kommunikation har förbättrats för kvinnor och försämrats för män.

Trafikanalys uppföljning	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Det övergripande transportpolitiska målet	↘	↘	↘	↘	↘	*
Samhällsekonomisk effektivitet	→	→	→	→	→	→
Funktionsmålet	↘	↘	↘	↘	↘	↘
Tillgänglighet till arbete och skola		→	→	→	→	→
Tillgänglighet - övriga persontransporter	→	→	→	→	→	→
Tillgänglighet - godstransporter	↘	↘	↘	↘	↘	↘
Transporternas ekonomiska överkomlighet	↘	↗	→	→	→	→
Transportsystemets standard och tillförlitlighet	↘	→	→	→	↘	↘
Hänsynsmålet	→	→	→	→	→	→
Transportbranschens villkor	→	→	↘	↘	↘	↘
Fysiskt aktiva resor	↘	↘	↘	↘	↘	↘
Användbarhet för alla i transportsystemet	↘	→	↘	↘	→	→
Energieffektivitet	→	→	→	→	→	→
Tillgänglighet utan transporter	↗	↗	↗	↗	↗	↘
Växthusgasutsläpp	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Omkomna och allvarligt skadade	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Påverkan på naturmiljön	→	→	→	→	→	→
Påverkan på människors livsmiljö	→	→	→	→	→	→

Figur 1. Utvecklingen av de 15 indikatorer som Trafikanalys använder för att bedöma tillståndet i transportsystemet.

Pil uppåt innebär att indikatorn utvecklats i den riktning målet anger, pil nedåt att utvecklingen gått i oönskad riktning. Horisontell pil innebär att tillståndet sammantaget bedöms vara på en nivå motsvarande när målen antogs 2009. Kombinationen pil upp och röd bakgrund markerar att ett uppsatt etappmål inte bedöms uppnås i tid.

* Trafikanalys saknade pil men om man väger samman indikatorerna på det sätt som gjorts tidigare år blir resultatet en pil nedåt.

Energieffektiviteteten ökar på väg. Det gäller både person- och godstransporter. Effektiviseringen drivs både av elektrifiering och utskrotning av äldre fordon. Om något ökar vägtrafiken sin andel av transportarbetet på bekostnad av järnväg- och sjöfart.

De sammanlagda växthusgasutsläppen från inrikes och utrikes transporter har minskat något sedan målen antogs men bedöms inte vara tillräckliga för att utsläppsmålen ska nås till 2030.

Trafikanalys bedömer att tillståndet transportsystemet avseende åverkan på naturmiljön är i stort sett oförändrad. Landskapsanpassningen har över tid försämrats bland annat genom att skyddsvärda objekt och biotoper har en sjunkande skötselstatus.

Antalet bullerutsatta personer bedöms vara på ungefär samma nivå som när målet antogs. Halterna av kväveoxid har minskat liksom halterna av partiklar.

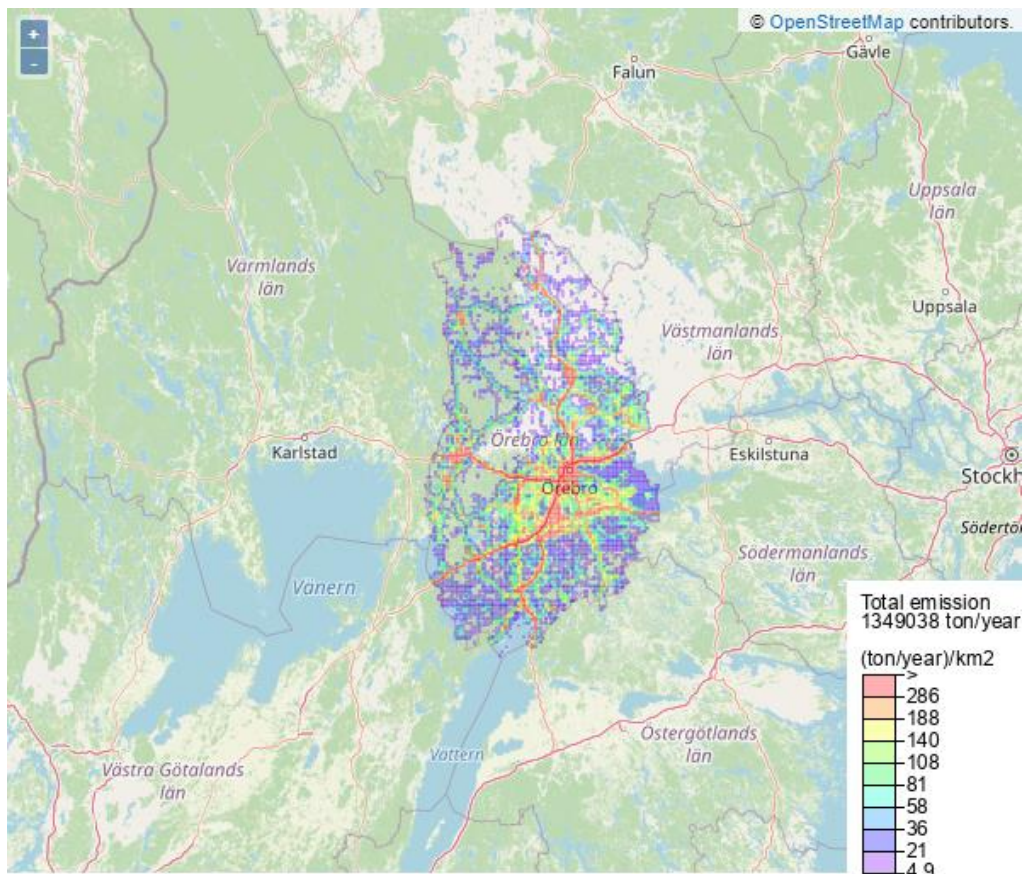
Vad gäller omkomna och allvarligt skadade i transportsystemet är utvecklingen över tid positiv. De många självmorden inom bantrafiken är dock ett orosmoment för måluppfyllelsen.

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 38 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 2. Karta från Nationella emissionsdatabasen (SMHI) med siffror från 2018. Transportsystemet utmärker sig tydligt.

Under perioden 2010–2021 har utsläppen av växthusgaser (totalt) i Örebro län minskat med 27 procent⁸. 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. Därefter tog minskningen mer fart fram till dess den succesiva höjningen av kraven i reduktionsplikten pausades 1 jan 2023 samt sänktes 1 jan 2024.

För transporterna står personbilar för ungefär 60 procent av utsläppen, tunga lastbilar för drygt en fjärdedel av de totala utsläppen och lätta lastbilar för cirka 10 procent. 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 resor och transporter*⁹. För länsplanen handlar det om att öka förutsättningar för transporteffektivitet, som innebär att resurserna utnyttjas på ett

⁸ Nationella emissionsdatabasen (SMHI).

⁹ Handlingsplan för hållbara resor och transporter i Örebro län. Projekt Vägval 2030, Länsstyrelsen Örebro län och Region Örebro län, 2020.

bättre sätt för att transporter 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 i stället för bil och tåg/båt i stället 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 transportererna är många står transportererna i länet för totalt cirka 40 procent av utsläppen av växthusgaser. 62 procent av transportererna är av personbilar, 26 procent av tunga lastbilar och 9 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 transportererna var färre, men bidrar till att minska godstransporter 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.

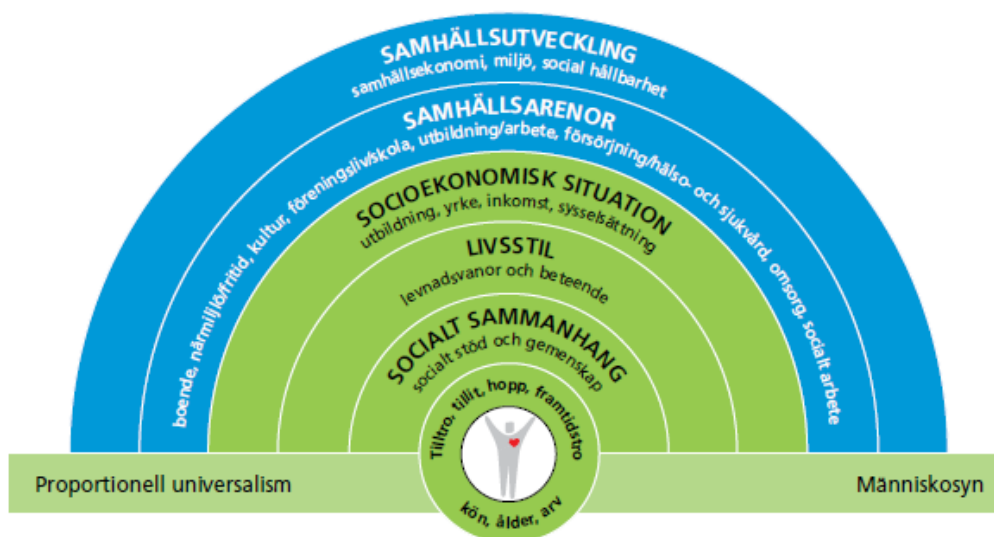
För att lyckas nå miljö- och klimatmålen till 2030 i Örebro län ska vi minska utsläppen med 70 procent jämfört med 2010. Det kräver att vi ändrar levnadsvanor och därmed krävs åtgärder också inom områden som ligger utanför länsplanens område. Energianvändningen per capita behöver minska med 75 procent för de kortväga transportererna. 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 godstransporter 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 är ett samlingsbegrepp för hela befolkningens hälsotillstånd. Det handlar både om nivån, exempelvis medellivslängden i befolkningen, och fördelningen av hälsa, exempelvis hur medellivslängden ser ut i olika grupper i befolkningen. En god folkhälsa innebär att hälsan är så god och så jämnt fördelad som möjligt mellan olika grupper i samhället.



Figur 3. Illustration över folkhälsans bestämmandefaktorer (Dahlgren & Whitehead 1991 i Pellmar, Wramner och Wramner 2012).

Hälsan i befolkningen formas genom ett samspel av faktorer – från ärftliga faktorer som individen själv bär på till levnadsvanor, livsvillkor och levnadsförhållanden. Folkhälsan påverkas också av politiska beslut, samhällets organisation och resurser, åldersstrukturen i befolkningen liksom av individers förutsättningar att fatta beslut som gynnar hälsan.

Enligt regeringsformen¹⁰ ska ”den enskildes personliga, ekonomiska och kulturella välfärd ska vara grundläggande mål för den offentliga verksamheten. Särskilt ska ”det 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.

Det övergripande nationella folkhälsopolitiska målet är “att skapa samhällseliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation”. Till det övergripande målet finns åtta kopplade målområden:

¹⁰ Regeringsformen, SFS 2011:109, 1 kap, 2§.

- Det tidiga livets villkor
- Kunskaper, kompetenser och utbildning
- Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö
- Inkomster och försörjningsmöjligheter
- Boende och närmiljö
- Levnadsvanor
- Kontroll, inflytande och delaktighet
- En jämlik och hälsofrämjande hälso- och sjukvård

Dessa återspeglar hälsans bestämningsfaktorer, det vill säga faktorer som påverkar hälsotillståndet. Bestämningsfaktorer kan både öka och minska risken för ohälsa.

Transportinfrastruktur och transporter är av betydelse inom alla åtta målområden. Det mest uppenbara är möjligheterna att ta sig till och från utbildning, arbete och samhällelig service inklusive hälso- och sjukvård. Hur vi förflyttar oss, transporter och transportinfrastrukturen påverka även vår omgivande miljö (exempelvis ljudmiljö och utsläpp av skadliga partiklar), vår fysiska aktivitet och möjligheter till fritidsaktiviteter och återhämtning och därigenom i förlängningen vår hälsa.

Handlingsutrymmet att ändra sina levnadsvanor skiljer sig åt socialt och ekonomiskt åt mellan olika grupper. Även möjligheten att ta del av hälso- och sjukvården skiljer sig åt mellan olika grupper och geografier.

När det finns systematiska hälsoskillnader mellan olika samhällsgrupper med olika social position uppkommer ojämlikhet. 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.

Enligt Folkhälsomyndigheten¹¹ har folkhälsan i Sverige förbättrats över tid men den skiljer sig fortfarande stort mellan grupper i samhället och alla grupper har inte fått en förbättrad hälsa. I dagens takt kommer inte det folkhälsopolitiska målet, att sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation till år 2048, att nås. För att uppnå det folkhälsopolitiska målet behöver hälsan och dess förutsättningar förbättras i de grupper som har sämst hälsa, både för att minska hälsoklyftorna och för att det är i dessa grupper de största hälsovinster går att göra.

Hur arbetar Region Örebro län med folkhälsa?

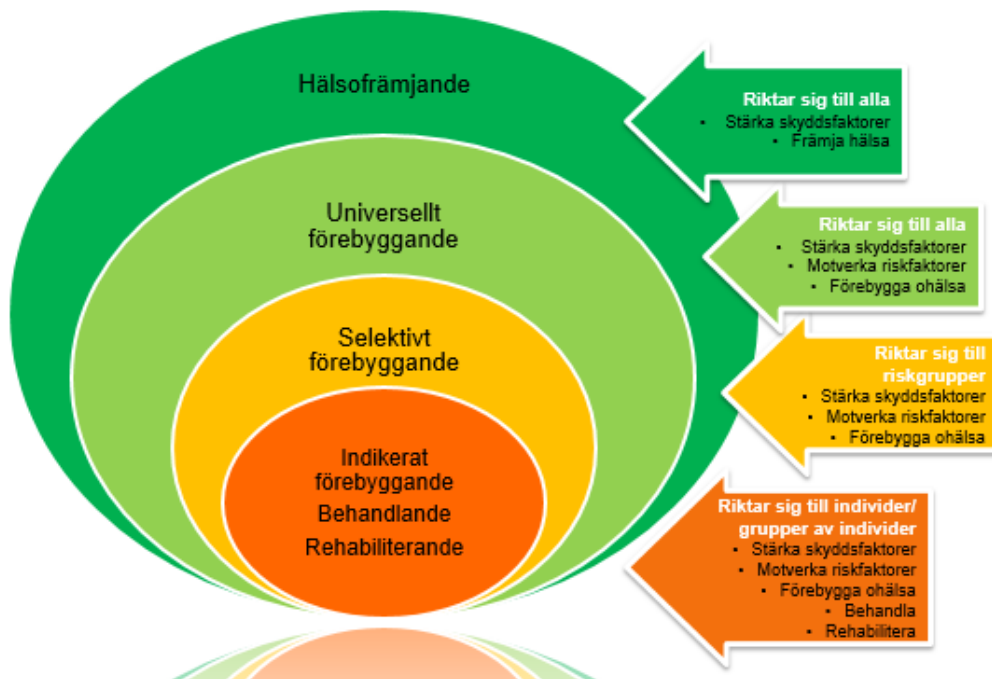
Folkhälsoarbete är ett målinriktat, organiserat arbete för att främja hälsa och förebygga sjukdom i hela befolkningen som kan bedrivas på många olika arenor.

Folkhälsoarbetet består av två kompletterande delar:

¹¹ Folkhälsan i Sverige 2024: ökar eller minskar ojämlikheten. Folkhälsomyndigheten.

- Hälsöfrämjande arbete (promotion) syftar till att främja hälsa och stärka eller bibehålla människors fysiska, psykiska och sociala välbefinnande. I Örebro län genomsyrar de tvärssektoriella folkhälsofrågorna den regionala utvecklingsstrategin. Regional utveckling samordnar samverkan och driver utvecklingsprocesser för en god, jämlik och jämställd hälsa i befolkningen, genom hälsöfrämjande arbete tillsammans med länets aktörer.
- Sjukdomsförebyggande arbete (prevention) som hälso- och sjukvården är ansvarig för syftar främst till att stödja patienter att förändra ohälsosamma levnadsvanor. Även hälso- och sjukvården har verksamheter med uttalade hälsöfrämjande perspektiv, till exempel barn- och mödrahälsovården, ungdomsmottagningar och man arbetar aktivt med frågor som rör sexuell och reproduktiv hälsa.

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.



Figur 4. Modell för hälsöfrämjande insatser.

2.3 Livsvillkor, levnadsvanor och hälsa

År 2022¹² gjordes en studie om livsvillkor, levnadsvanor och hälsa i Mellansverige, Liv 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 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. I jämförelse med 2017 års undersökning har stillasittandet ökat från 14 till 17 procent för befolkningen som helhet. Ökningen är störst bland personer 18–49 år.

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.

Rapporten lyfter även aspekten trygghet. Under perioden 2004–2022 har andelen svarande som uppger att de känner sig säkra och trygga för att inte bli angripna eller utsatta för hot i sitt bostadsområde legat på över 90 procent i åldersgruppen 18–84 år. Unga personer upplever i lägre grad än äldre att de är trygga. Andelen trygga är lägst bland unga kvinnor i åldersgruppen 18–29 år. Andelen som ibland eller ofta avstår från att gå ut ensam är tre gånger så stor bland kvinnor som bland män. Över hälften av kvinnorna (53 %) i åldersgruppen 18–29 år avstår från att gå ut ensamma medan det hos män är 14 procent.

Ungefär en av tio besväras mycket av buller eller andra ljud ifrån trafik, i eller i närheten av sin bostad.

2.4 Effektsamband transportsektorn och människors hälsa

Trafikanalys¹³ har tagit fram en fördjupad rapport om kunskapen om effektsamband mellan transportsektorn och människors hälsa och livsmiljö. De huvudsakliga negativa hälsoeffekterna uppkommer på grund av luftföroreningar, buller och bristande trafiksäkerhet. Aktivt resande (gång och cykel) har av flera studier belagts ha positiva effekter på människors hälsa. För att veta i hur stor utsträckning trafikrelaterade luftföroreningar, buller, aktiv transport (gång och cykel) påverkar

¹² Liv och hälsa i Mellansverige, 2022

¹³ Mer hälsa för pengarna? Rapport 2019:15, Trafikanalys 2019.

människors hälsa har beräkningar av DALY1 genomförts. I beräkningarna sticker aktivt resande ut då det har störst hälsoeffekt. Dagens aktiva resande bidrar till att cirka 73 600 förlorade funktionsjusterade levnadsår kan undvikas. Vidare visar beräkningarna att det aktiva resandet i dagens transportsystem har ungefär lika stora positiva hälsoeffekter som vad buller (cirka 41 000 DALY), luftkvalitet (cirka 19 400 DALY) och döda i trafiken (cirka 10 900 DALY) har negativa effekter tillsammans (totalt 71 300 DALY). Beräkningarna av hur stor hälsopåverkan som transportsystemet innebär ger dock inte svar på frågan om vilka åtgärder som borde prioriteras för att förbättra hälsan.

2.5 Barn och hälsa

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, inlärning 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 målets 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 i stället 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.

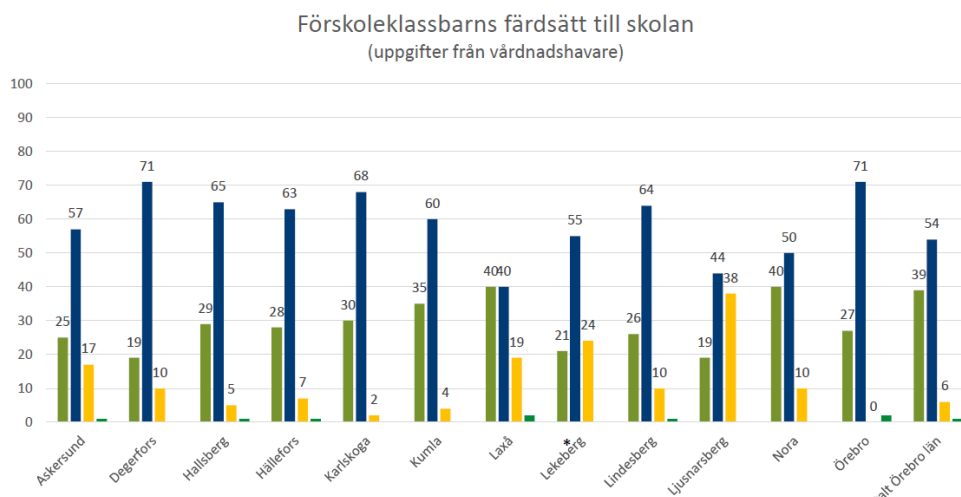
VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, har sammanställt kunskap om tänkbara orsaker till minskat cyklande¹⁴. Barns cyklande till fritidsaktiviteter är den aktivitet som minskat mest, största anledningen är långa avstånd till ökade avstånd till fritidsaktiviteter, föräldrar som inte har tid 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, framför allt 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

¹⁴ Niska, Henriksson m fl. 2017. VTI.

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 rapport¹⁵ att 8 av 10 barn i Sverige inte 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.

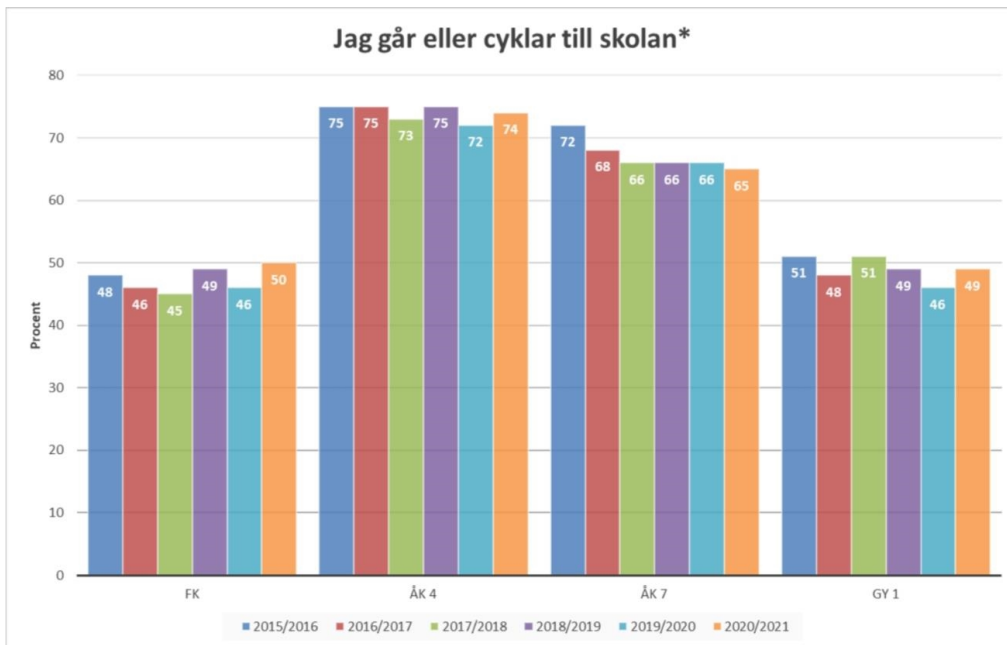
I Elevhälsodatabasen ELSA kan man finna data om skolelevers resvanor för barn i förskoleklass, årskurs 4, årskurs 7 och gymnasieelever år 1 i Örebro län. Vid undersökning om hur förskolebarn tar sig till skolan så körs en klar majoritet av barnen till skolan. Allra störst andel i Örebro och Degerfors kommun. När man tittar på resultaten för hur många av barnen som tar sig till skolan genom att gå eller cykla



Figur 5. Förskoleklassbarns färd sätt till skolan.

¹⁵ Skolbarn som är fysiskt aktiva rapporterar bättre psykisk hälsa. 2021. Folkhälsomyndigheten.

syns det tydligt att den typen av färdssätt minskar med ålder efter årskurs 4, det visas i figur 7. 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.



Figur 6. Barns färdssätt till skolan. Källa: ELSA Örebro län (Elevhälsosamtal Sammanställt och Analyserat), Region Örebro län.

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. * Från 2019 lade man till ordet "oftast" i frågeställningen.

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 buller¹⁶. 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 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

¹⁶ Mer hälsa för pengarna? Rapport 2019:15, Trafikanalys 2019.

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 barn.

2.6 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 ”Arbetsförmerna, 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 transportsystemet¹⁷. 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 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

¹⁷ Rapport – jämställdhet och transportsystemet. 2020. Vinnova.

transportsystemet minska med nästan 20 procent. Ett jämställt transportsystem ses ha stor potential att ge ökad folkhälsa.

Kvinnor upplever i högre grad en subjektiv otrygghet än män. Framst för kvinnor har andelen som väljer att ta en annan väg eller färdväg 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.

2.7 Turism - en basnäring

År 2021 uppgick den totala turismkonsumtionen i Sverige till 249 miljarder kronor. Den största delen, 192 miljarder kronor, kom från den inhemska turismen, det vill säga svenskars egen turismkonsumtion i Sverige. Resterande 57 miljarder var konsumtion från utländska besökare.

Norge och Tyskland är våra största internationella marknader

Under 2021 hade Örebro län nästan 1,3 miljoner gästnätter, varav ca 200 000 bestod av utländska besökare vilket utgör 15 procent av länets

Turism definieras enligt Tillväxtverket som ”människors aktiviteter när de reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för en kortare tid än på ett år för fritid, affärer eller andra syften”. Besöksnäring definierar de verksamheter som levererar tjänster och produkter inom

gästnattsvolym. Besöksnäringen består av branscherna resa, bo, äta, göra och handla. Den största delbranschen i vårt län är ”Aktiviteter” som utgör 826 verksamheter, följt av ”Shopping” och ”Restaurang”. Alla dessa verksamheter utgör tillsammans en nettoomsättning av 5,4 miljarder kr.

Det finns närmare 1 500 verksamheter utanför Örebro och 2 600 anställda personer med potentiellt behov av arbetspendling. Besöksnäringen har stor betydelse för ungas och utlandsföddas inkludering på arbetsmarknaden. Detta är också en målgrupp som ofta är mer beroende av kollektivtrafiken då avsaknaden av körkort eller egen bil ofta är stor.

Turism och besöksnäring i Örebro län.



5,4 miljarder kronor
i omsättning



1,3 miljoner gästnätter
82% nationella gäster



6200 anställda
inom aktiebolag



2700 verksamheter
varav 1 300 är aktiebolag

Turistens resbehov

Den vanligaste orsaken till turistresor är att besöka släkt och vänner men många reser också för att uppleva natur, motion och friluftsliv, besöka sevärdheter, shopping, delta i evenemang eller för vistelse i eget fritidshus. Viktiga faktorer när turister väljer destination är framför allt restid och pris samt att det ska vara enkelt, smidigt, innebära god komfort och finnas ett bra utbud av resmöjligheter.

Många turister anländer först till den större staden. Särskilda utmaningar finns i transportsystemet kopplat till orter och platser längre ut i kapillärena, både vad gäller utbud, tillförlitlighet och infrastrukturens standard.

Förutom bättre statistik efterfrågar besöksnäringen förbättringar av boknings- och betalsystem för resan och vistelsen, hållbara resalternativ för turistresor, möjlighet att boka tågbiljetter i god tid, bättre lösningar för ”sista kilometrarna” till vissa destinationer, anpassat underhåll av vägar och järnvägar samt laddinfrastruktur med god kapacitet.

Faktorer som påverkar turistresandet

- **Turistresandet är koncentrerat till kortare perioder under året**

Turisters resande (jämfört med vaneresenärer och pendlare) är i stor utsträckning koncentrerat till vissa kortare perioder under året. Aktörerna beskriver att resandet till exempel är koncentrerat till sommarens semesterveckor, skollov och andra röda dagar.

Tillgänglighet



Turister väljer ofta resmål som är enkla att ta sig till. Sverige har särskilda geografiska förutsättningar med långa avstånd mellan olika besöksmål, vilket påverkar turisternas val av både destination och transportmedel.

Förutsättningar att kunna transportera sig utan bil är avgörande för att en turist ska välja annat transportslag än bilen. Ökad efterfrågan på elbilar ställer också nya krav på ökad utbyggnad av ladd-infrastruktur.

Smidighet



Turisters val av transportslag påverkas av hur smidigt det är (eller upplevs vara) att både boka och genomföra resan. Turister, särskilt inkommande turister, saknar allmänt information om hur de kan kombinera olika typer av transportslag. En komplicerad bokningsprocess kan bidra till att turister vänder sig till den egna bilen eller transportslag de är vana att boka, trots att de skulle föredra mer hållbara transportalternativ.

För att genomförandet av en resa ska anses vara smidig krävs tillförlitlighet, flexibilitet och komfort, inklusive möjligheten att smidigt kunna resa med packning.

Pris



Priset är även av viktig betydelse för valet av operatör och trafikslag. Betalningsviljan för hållbara transporter är dock förhållandevis låg.

Fritidsresenärer är mer priskänsliga än affärsresenärer. Flygets låga priser i förhållande till restid stärker dess position mot mer miljövänliga alternativ.

Identifierade trender

-  Större miljömedvetenhet
-  Folk ser mer över sina kostnader
-  Fler elbilar
-  Delningsekonomi
-  Besökare stannar längre
-  Ökad förfrågan på nattåg
-  Fortsatt flygresande
-  Resan som en del av upplevelsen

- **Turistresor är mer bilberoende**

Inom svensk besöksnäring är det egna fordonet centralt. Många resmål är helt beroende av att turister kan ta sig dit med bil, eftersom möjlighet att ta sig med andra transportslag saknas.

- **Behov av transporter både till, från och inom destinationer**

Turister har behov att både resa till, från och inom den valda destinationen. Storstadsregionerna har förhållandevis väl utbyggt transportsystem, dit många turister först anländer eller inleder sina resor ifrån. Särskilda utmaningar finns i transportsystemet kopplat till Sveriges mest avlägsna orter.

- **Behov av transport med mycket packning**

Turister reser ofta med mycket packning för att utföra diverse fritidsaktiviteter. Det ställs därför särskilda krav på transport-systemet för turism att möta behoven att transportera sig med mycket packning.

Ett välfungerande transportsystem är en bidragande faktor till besöksnäringens utveckling

Samtidigt behöver turistresandet bli mer hållbart. I ett mer traditionellt transportsystem, likt systemet i Sverige, använder flera fossildrivna fordon för majoriteten av sina resor. Detta beror bland annat på långa avstånd och genomförda investeringar i och för privata fossildrivna fordon, vilket ökar bekvämligheten och antalet personer som väljer dem.

Inom svensk besöksnäring är det egna fordonet centralt för att nå många destinationer och många resmål är helt beroende av att turister kan ta sig dit med bil, eftersom möjlighet att ta sig med andra transportslag saknas. I Örebro län var 2019 andelen bilberoende 87 procent.

För att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig krävs planering

Transportsystemet för turism inkluderar många aktörer som samspelar och är beroende av varandra. Destinationer inkluderar aktörer inom besöksnäringen dit turister reser som till exempel hotell, vandrarhem, camping, restauranger, besöksmål eller vandringsleder. Destinationer utgör själva reseanledningen för turisten. Dessa aktörer erbjuder platsbundna tjänster för besökare och är därför beroende av välfungerande transporter både till och inom destinationen.

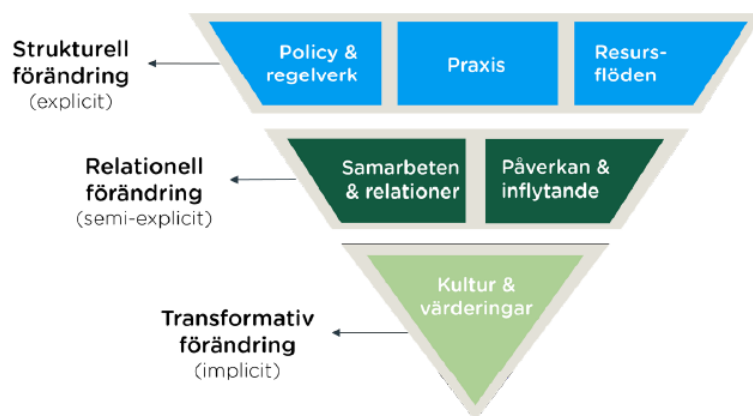
Syftet med transportsystemet är att skapa tillgänglighet: att göra det lätt för människor och företag att nå ett rikt utbud av aktiviteter, arbetsplatser, service, leverantörer och kunder. Bättre tillgänglighet gör det möjligt för människor och företag att specialisera sig och att dela resurser, erfarenheter och idéer, vilket ökar både livskvalitet och ekonomisk tillväxt.

För att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig krävs planering och förutsättningsskapande för ett effektivt transportsystem. För att öka marknadsandelen är både pålitlighet i systemet och en konkurrenskraftig restid och turtäthet viktigt.

Framåtblick

I den nationella kartläggningen ”Transportsystemet för turism” uppges också att det kan behövas särskilt förtydligande av regeringen i kollektivtrafiklagen att trafikförsörjningsprogrammet även ska ha ett utökat ansvar att även omfatta fritidsresor.

För att uppnå en systemomställning av transportsystemet för turism behövs förändring på olika nivåer och förändringen behöver ses ur ett systemperspektiv.



Figur 7. Förändringsmodell.

Modellen belyser bland annat dessa två utvecklingsområden som omfattar relevans inom Örebro läns kraftsamlingar för en grönare omställning, inkludering samt barn och unga. De berör både länets invånare och besökare.

Samarbeten och relationer:

- Öka samverkan mellan aktörer på lokal, regional och nationell nivå för att göra transporter enklare och smidigare
- Öka samarbetet mellan transportoperatörer för att underlätta kombination av transporter

Kultur och värderingar:

- Öka kommunikation mot turister om olika transportmöjligheter
- Skapa incitament för att uppmuntra hållbart resande

3. Befolkning

Befolkningen i Örebro län har växt med 11 % sedan 1995. Befolkningen i Örebro län har växt med 10 procent sedan 1995. Till år 2040 beräknas det bo 325 000 personer i Örebro län. Här kan också noteras att en fortsatt ojämnheter inom regional fördelning förutspås där merparten av de nya invånarna tillkommer i Örebro, Lekeberg, Kumla och Hallsberg varav Örebro och Lekeberg ökar mest procentuellt, 10 respektive 15 procent. I Ljusnarsberg och Laxå kommuner förväntas en minskning med 6 respektive 7 procent medan övriga kommuner står still, minskar eller ökar, fast mindre än länets ökning i sin helhet¹⁸.

De befolkningsframskrivningar som genomförts inom ramen för Östra Mellansverigesamarbetet (ÖMS) beräknar att befolkning i regionen uppgår till 313 000–324 000¹⁹ år

¹⁸ SCB:s befolkningsstatistik (2024) och befolkningsframskrivning (2022).

¹⁹ Region Stockholm; Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige; Rapport 2023:0115.

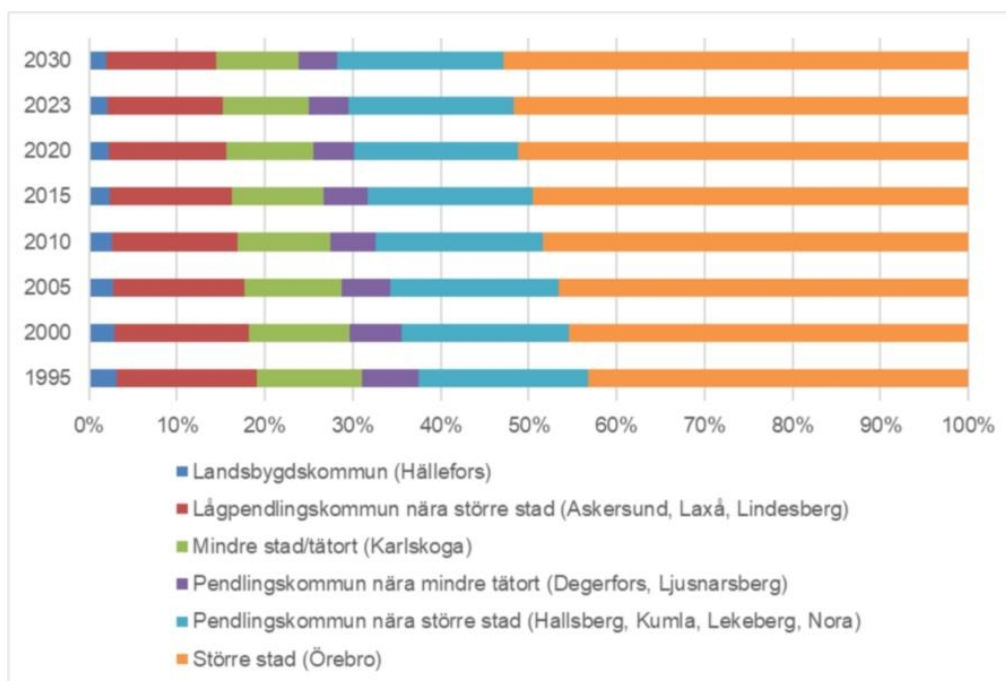
2030. Prognosen mot 2050 pekar mot intervallet 322 000–360 000 invånare. Bedömningen är att de delar av regionen som idag har befolkningstillväxt troligen kommer att fortsätta växa, och att de delar vars befolkning minskar troligen kommer att fortsätta att minska. En inströmning av utrikes födda kan 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 och möjligheten till delvis distansarbete från hemmet 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 52 procent 2023. Övriga kommungrupper har minskat sin andel. Största förändringen står lågpendlingskommuner nära större stad för. Observera att för pendlingskommuner nära större stad (Örebro) som har en minskad andel av befolkningen i länet uppvisar en ökning i antalet invånare.



Figur 8. Kommungruppers andel av länets befolkning perioden 1995–2023 med prognos för 2030, 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 och 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 som visar tendenser 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 framför allt 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.

3.1 Kommungruppsindelning

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.

Åtta av länets kommuner tillhör huvudgruppen Större städer och kommuner nära större stad. Denna huvudgrupp består i SKR:s indelning av tre undergrupper; Större stad, Pendlingskommun nära större stad samt Lågpendlingskommun nära större stad. Till Större stad räknas kommuner med mer än 50 000 invånare varav minst 40 000 invånare i den största tätorten i kommunen. Till de båda pendlingsgrupperna hör

kommuner som har sin huvudsakliga utpendling till någon av de större städerna. I gruppen med hög pendling är andelen över 40 procent och i gruppen med lägre pendling är andelen mellan 25 och 39 procent utpendling av den sysselsatta nattbefolkningen.

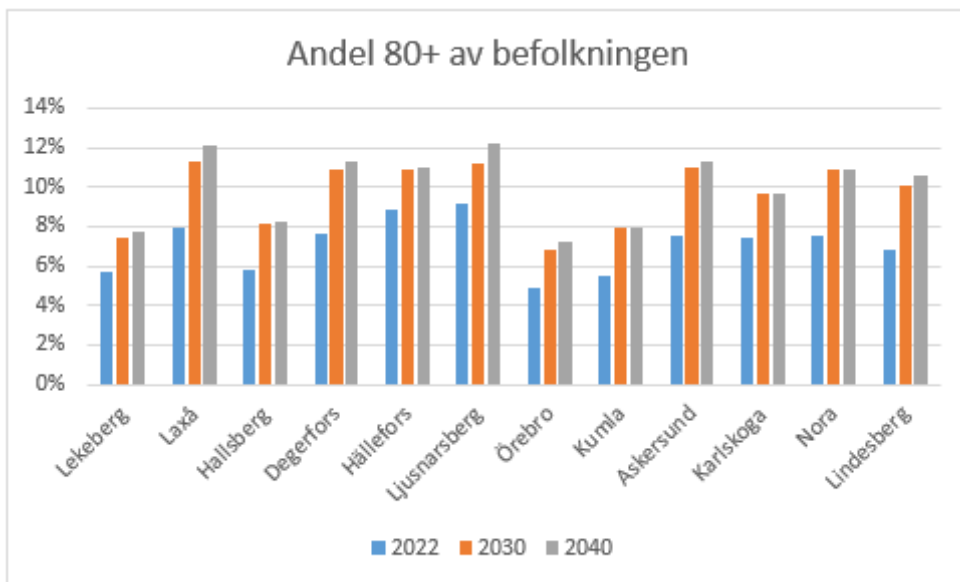
Länets övriga fyra kommuner tillhör huvudgruppen Mindre tätorter/tätorter och landsbygdskommuner. Till Mindre stad/tätort hör kommuner med minst 15 000 men mindre än 40 000 invånare i den största tätorten. Huvudgruppen är i SKR:s indelning indelad i fyra undergrupper; Mindre stad/tätort, Pendlingskommun nära mindre stad/tätort, Landsbygdskommun samt Landsbygdskommun med besöksnäring.

I undergruppen Pendlingskommun nära mindre stad/tätort är pendlingen i många fall hög. Skillnaden mot de andra pendlingsgrupperna ovan är pendlingsmålet. Här pendlar man inte till en större stad utan till en annan närbelägen mindre ort inom gruppen. Gränsen för såväl ut- som inpendling är 30 procent.

Undergruppen Landsbygdskommun, består av mindre kommuner med ett svagt pendlingsmönster. Avstånden till en större tätort är längre än för övriga grupper.

3.2 Åldersgruppen 80+

Den kommande befolkningsutvecklingen präglas av en ökning av äldre. Detta förväntas ha en inverkan på behovet av särskild kollektivtrafik under de närmaste årtiondena. Prognoser för länet visar att år 2040 förväntas 8 procent av invånarna vara 80 år eller äldre, jämfört med dagens 6 procent. Denna ökning kan härledas till både minskad dödlighet och det faktum att de stora kullarna födda på 1940-talet når åldern 80 inom de närmaste åren. Den demografiska förändringen kommer redan att börja synas år 2030, som illustreras i diagrammet nedan, som visar andelen personer över 80 år per kommun. Särskilt den yrkesverksamma åldersgruppen, 20–64 år, samt åldersgruppen 0–19 år förväntas minska sin andel av befolkningen.



Figur 9. Åldersgruppen 80+ andel av befolkningen 2022, 2030 och 2040. Källa SCB.

3.3 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 Laxå Specialvehicles, Outokumpu, Kopparbergs, Ovako, Saab, BAE Systems, Zinkgruvan, Meritor, 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 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, 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.

4. Resvanor

4.1 Nationell resvaneundersökning

Trafikanalys är den myndighet i Sverige som ansvarar för att både analysera och utvärdera svensk transportpolitik. Trafikanalys ansvarar även för den officiella statistiken om bland annat resvanor i Sverige. År 2022 genomförde Trafikanalys en ny nationell resvaneundersökning som publicerades år 2023. Likt föregående nationell resvaneundersökning påverkades svenskarnas resande år 2022 av coronapandemin vilket kan förklaras av att restriktioner fortsatt fanns kvar i början av år 2022 som sedan successivt lyftes bort under året (Trafikanalys 2023: 1–2). Nedan presenteras nyckelresultaten från undersökningen år 2022.

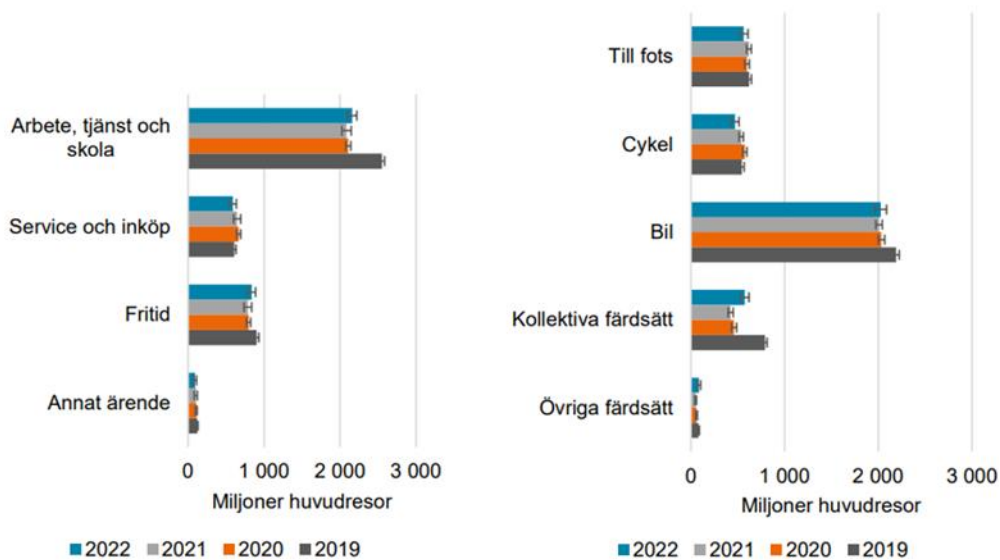
Sett till det totala antalet resor har resandet sedan år 2019 minskat med 12 procent. Däremot har resandet ökat med 2 procent till dryg 3,7 miljarder huvudresor år 2022 i jämförelse med år 2021. År 2022 var andelen resta kilometer till fots, med cykel eller kollektivtrafik 13 ± 1 procent. Andelen resta kilometer till fots, med cykel eller kollektivtrafik var högst i mindre stad/tätort och lägst i landsbygdskommuner enligt den kommungruppsindelning som Sveriges kommuner och Regioner (SKR) använder (Trafikanalys 2023: 2, 4).

I undersökningen fördelas resorna per färdstätt till fots, cykel, bil och kollektivtrafik. Ungefär 13 procent av resorna gjordes med cykel, 15 procent till fots, 16 procent med kollektivtrafik och 56 procent med bil. Resultatet innebär att resandet med cykel och till fots har minskat med 12 respektive 8 procent i jämförelse med år 2021. Däremot har resandet med bil och kollektiva färdstätt ökat med 1 respektive 35 procent (Trafikanalys 2023: 1).

År 2022 stod resor som gjordes för att ta sig till eller från arbetsplats, skola eller i tjänst för mer än hälften av resorna, följt av fritidsresor som följs av resor för service och inköp. I jämförelse med år 2019 har resor till eller från arbetsplats, skola eller i

tjänst minskat med 15 procent, resor för fritidsändamål har minskat med 7 procent och resor för inköp eller annan service har minskat med 2 procent (Trafikanalys 2023: 2).

Undersökningen visar även skillnader i mäns och kvinnors resande. Resultatet för år 2022 visar att män reste 58 kilometer per person och dag medan motsvarande siffra för kvinnor var 38 kilometer. Skillnaden låg dock framför allt i sträckan med flyg. Vidare hade män längre restid till eller från arbetsplats, skola eller i tjänst medan kvinnor lade mer restid på resor för service och inköp. Vidare använde män kollektiva färdssätt i snitt 5 kilometer per person och dag, motsvarande siffra för kvinnor var 6 kilometer per person och dag (Trafikanalys 2023: 4).



Figur 10. T v: Antal miljoner huvudresor per år efter huvudsakligt ärende med 95%-konfidensintervall. T h: Antal miljoner huvudresor per år efter huvudsakligt färdssätt med 95%-konfidensintervall. Källa: Trafikanalys (2023: 2).

4.2 Region Örebro läns resvaneundersökning 2023

Resvaneundersökning Örebro län 2023 är en uppföljning av en resvaneundersökning från 2017 som genomfördes våren 2023.

Undersökningen visar att 83 % av befolkningen i Örebro län har en eller fler bilar per hushåll. Vidare har 76 % av hushållen en eller fler cyklar. Vid frågan om huruvida hushållet äger en el-cykel svarade 11% att de har minst en el-cykel. I en jämförelse mellan boende i tätort och på landsbygd syns att det är vanligare att ha tillgång till bil om man bor på landsbygden (91 % respektive 79 %).

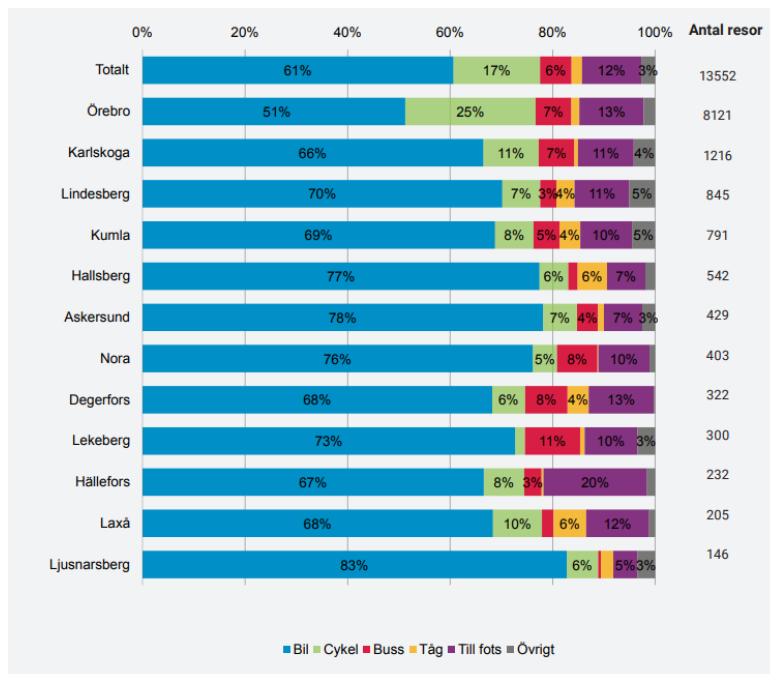
Hela 86% av de tillfrågade i Örebro län har körkort för personbil men det är betydligt färre som har någon form av resekort (75 % saknar idag någon typ av resekort). Bland de som har resekort är det vanligast med kontoladdning/resekort med rese-kassa. I

tätorter är det vanligare att ha ett resekort medan det på landsbygden är en lägre andel som uppger att de har detta.

Flest resor görs med bil, 59% av alla resor på vardagar respektive 67% på helgdagar. Andelen bilresor 2023 är på en något lägre nivå än i mätningen 2017 (61 respektive 65 %). Män reser i större utsträckning med bil än kvinnor. Andelen bilresor är som högst i Ljusnarsberg, Askersund, Hallsberg och Nora och som lägst i Örebro.

Andelen resor med cykel har ökat en aning sedan 2017, från 14 % till 17 %. Användande av kollektivtrafik är på liknande nivåer som i mätningen 2017. Andelen resor med kollektivtrafik är störst vid ärende till skola eller utbildning. Över 40% av resorna till skola eller utbildning görs med kollektivtrafik. De ärenden där bilen används i störst utsträckning är resor för hämtning och lämning, resor i tjänsten, inköp och fritidsresa med övernattning. För dessa ärenden används bil i 71% av fallen eller mer. Cykel används som mest för resor till arbetsplatsen, där 24 % av resorna görs med cykel.

Följande figur visar färdmedelsfördelningen i varje hemkommun. I Örebro är det en större andel som cyklar än i övriga kommuner. Hallsberg och Laxå är de kommuner där störst andel åker tåg, medan Lekeberg är den kommun där störst andel åker buss. Ljusnarsberg, Askersund, Hallsberg och Nora är de kommuner där bil används i högre grad än i andra kommuner.



Figur 11. Färdmedelfördelning per hemkommun.

Nytt i denna resvaneundersökning var undersökning av barnens resvanor. Totalt genomförde barn 2,3 resor i snitt en vanlig dag i hela regionen. Under helger görs något färre resor i snitt. Genomsnittet är något högre för barn som bor på landsbygd

än barn som bor i tätort. Bil är det vanligaste färdmedlet både för barn och vuxna. Det är dock en större andel barn än vuxna som använder sig av cykel, 26 procent jämfört med 17 procent. Även buss är vanligare bland barn än vuxna. Bland korta resor upp till 2 km görs enbart 15 procent med bil och nästan hälften med cykel. Drygt en tredjedel av resorna görs till fots när de är under 2 km.

4.3 Serviceresor

Uppdraget för Serviceresor är att säkerställa att alla som har rätt att resa med Serviceresors fordon kan göra det på ett tryggt, förutsägbart och kostnadseffektivt sätt – med målet att förbättra livskvaliteten.

Tabellen nedan visar antal resor uppdelade per typ av resa för åren 2019–2023.

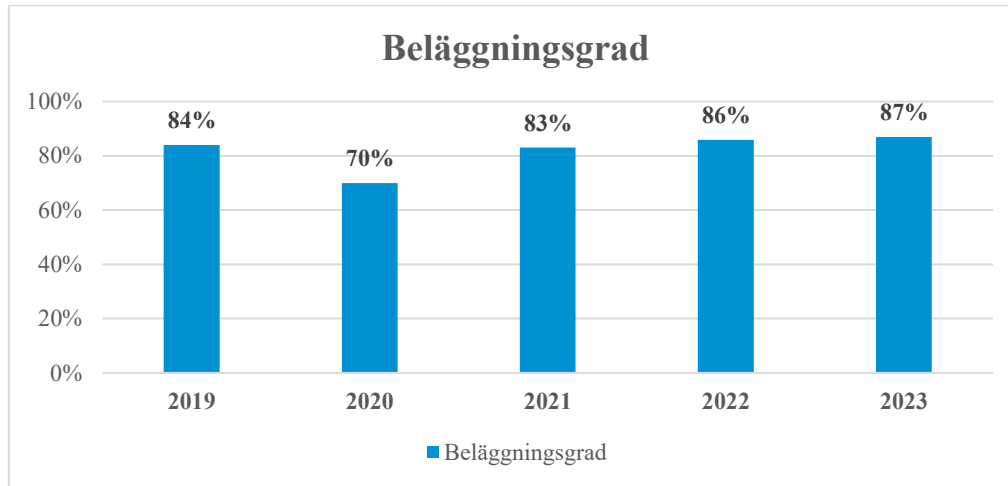
Restyp	2019	2020	2021	2022	2023	D 2019–2023	D %
Färdtjänst	336 803	228 718	246 286	311 166	340 296	3 493	1%
Sjukresor	181 395	138 237	176 943	188 792	187 668	6 273	3%
Skola	159 592	158 803	162 673	175 752	174 492	14 900	9%
Övrigt	118 500	45 559	47 928	65 924	78 218	- 40 282	-34%
Totalt	796 322	571 317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

Tabell 1. Fördelning av serviceresor efter typ av resa 2019-2023.

I restyp Övrigt inkluderas dagvårdsresor, flexlinje, närtrafik, kommunsresor, kompletteringsresor och verksamhetsresor.

Förändringen i antalet resor är följande: Antalet färdtjänstresor har ökat med 1% till följd av en stigande andel äldre i befolkningen och det ökande behovet av färdtjänstresor. Skolresor med Serviceresefordon har ökat med 9% jämfört med 2019. Denna ökning är av betydande omfattning och det är viktigt att notera att dessa skolresor genomförs enligt avtal, vilket innebär att de är föremål för förutbestämda villkor och regler. Detta säkerställer en pålitlig och smidig transport för eleverna. Sjukresor med Serviceresefordon har ökat med 3%, vilket kan tillskrivas en ökande efterfrågan inom hälsovårdssektorn. Samtidigt har övriga resor minskat med 34%, vilket huvudsakligen beror på nedskärningar i flexlinjetjänster i samtliga kommuner förutom Karlskoga. Det totala antalet resor har minskat med 2% jämfört med 2019, vilket visar på en generell förändring i resvanor.

I genomsnitt ligger beläggningsgraden för Serviceresors fordon på cirka 85%, vilket utgör en betydande indikator på effektiviteten i deras användning. Nedan följer en tabell som illustrerar beläggningsgraden över en specificerad tidsperiod.



Tabell 2. Beläggningsgrad hos Serviceresors fordon 2019–2023.

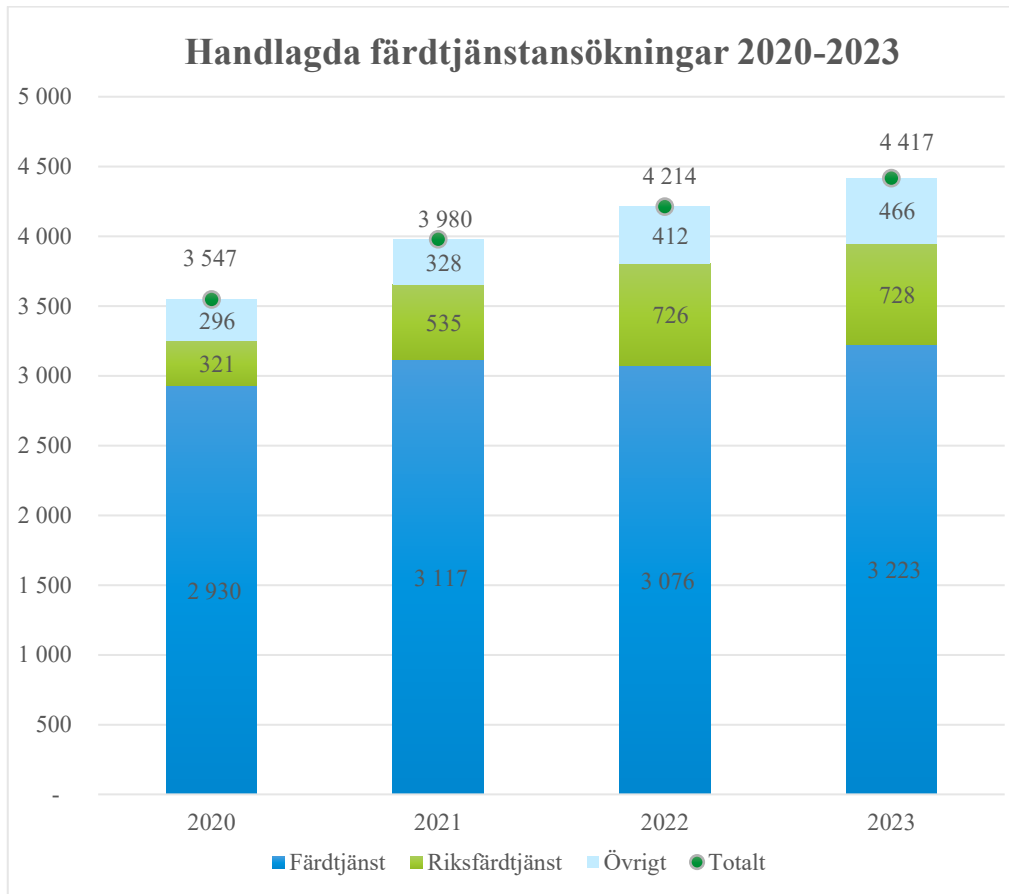
4.3.1 Färdtjänst

Färdtjänst är en form av kollektivtrafik. Den är anpassad för personer som har en funktionsnedsättning eller särskilda behov och regleras genom lag (1997:736) om färdtjänst. Färdtjänst erbjuds till personer som på grund av bestående funktionsnedsättningar har betydande svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att använda den allmänna kollektivtrafiken. Dessa resor utförs vanligtvis med specialanpassade fordon och kan bokas i förväg för att transportera personer mellan olika platser, såsom hemmet och arbetsplatsen, eller andra destinationer. Syftet med färdtjänst är att möjliggöra för personer med funktionsnedsättning eller andra individuella behov att delta i samhället. För att kunna utnyttja färdtjänsten krävs tillstånd, som ger rätt att åka med personbil eller specialfordon inom ramen för Serviceresor.

Årligen handläggs mellan 4 000 och 4 500 färdtjänstansökningar. Det är färdtjänstlagen som reglerar vem som har rätt att få färdtjänst. Det är sedan kommunen eller den myndighet som ansvarar för kollektivtrafiken som beslutar om man ska få färdtjänst. Beslutet tas utifrån svårigheten att förflytta sig på egen hand eller svårigheten att använda kollektiva färdmedel.

Tillstånden kan beviljas med giltighet från en månad upp till tio år när tidsbegränsningar tillämpas; i vissa fall ges även tills vidare. Om förbättring förväntas beviljas ett tidsbegränsat tillstånd. Mellan 3000 och 3500 tillstånd beviljas, vilket motsvarar ungefär 85–94 % av ansökningarna.

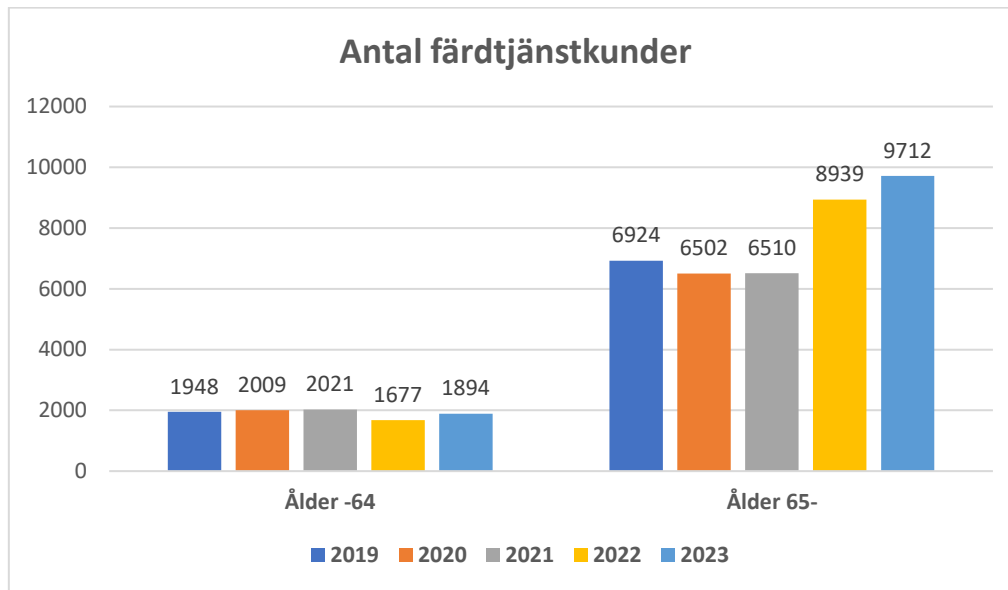
Tabellen nedan visar antal handlagda färdtjänstansökningar för åren 2020–2023.



Figur 12. Antal handlagda färdtjänstansökningar 2020–2023

Antal färdtjänstkunder fördelat per ålder

Det presenterade antalet personer i varje åldersgrupp för varje år ger en översikt över förändringarna över tid.



Figur 13. Antalet personer i två åldersgrupper, uppdelade i de under 65 år och de 65 år och äldre 2019–2023.

Andel färdtjänstkunder i relation till antal invånare fördelat per kommun

Tabellen presenterar andelen färdtjänstkunder i förhållande till antalet invånare, fördelat per kommun under både 2022 och 2023. Dessa siffror är av betydelse för att förstå användningen och tillgången på färdtjänst i olika delar av Örebro län. Genom att analysera förändringar över tid och mellan olika kommuner kan vi identifiera trender och eventuella behov av färdtjänst.

Statistiken visar en tydlig ökning av antalet färdtjänstkunder i förhållande till invånarantalet under de senaste två åren, särskilt markerat i kommunerna Laxå, Ljusnarsberg, Degerfors och Askersund.

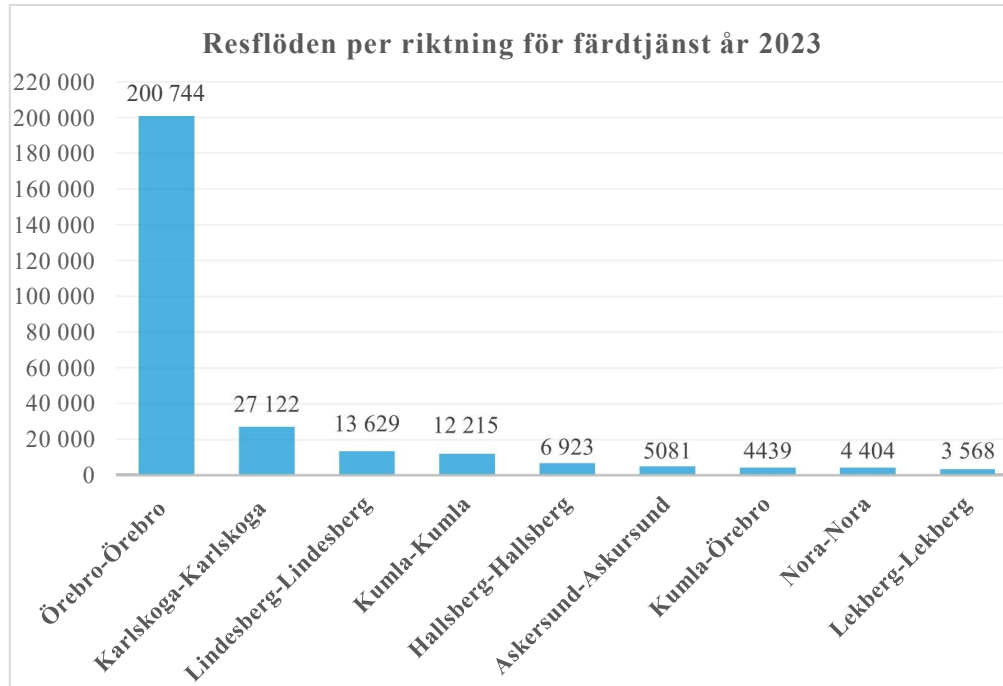
Kommun	2022	2023
ASKERSUND	44,97	49,05
DEGERFORS	14,73	15,90
HALLSBERG	61,40	66,06
HÄLLEFORS	13,10	14,04
KARLSKOGA	40,10	43,06
KUMLA	30,07	36,24
LAXÅ	50,22	51,85
LEKEBERG	32,32	35,67
LINDESBERG	38,19	41,43
LJUSNARSBERG	46,49	49,92
NORA	42,71	45,73
ÖREBRO	29,00	32,33

Tabell 3. Färdtjänstkunder per 1 000 invånare 2022–2023 redovisat per kommun.

Detta mönster förstärks ytterligare av en växande andel äldre invånare under de kommande åren, vilket indikerar en ökad efterfrågan på färdtjänst i dessa områden.

Resflöden per riktning för färdtjänst år 2023

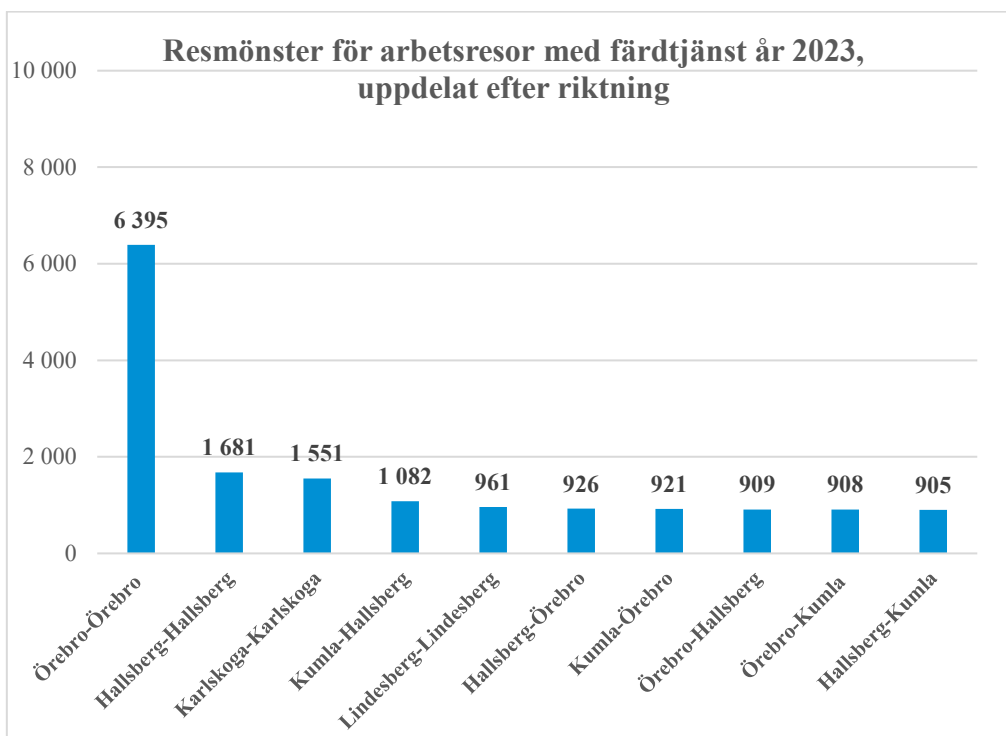
De mest frekventa resflödena för färdtjänstresor, rangordnade från högst till lägst:



Figur 14. De mest frekventa resflödena för färdtjänstresor.

Sammanställning ger en klar bild av de mest frekventa färdtjänstresorna inom och mellan olika kommuner, vilket är värdefullt för att förstå resmönster och behoven hos personer som är beroende av tjänsten. Den största mängden resor, 80%, går inom respektive kommun.

De mest frekventa resmålen rangordnade efter antalet fordonsresor, i fallande ordning av förekomst.

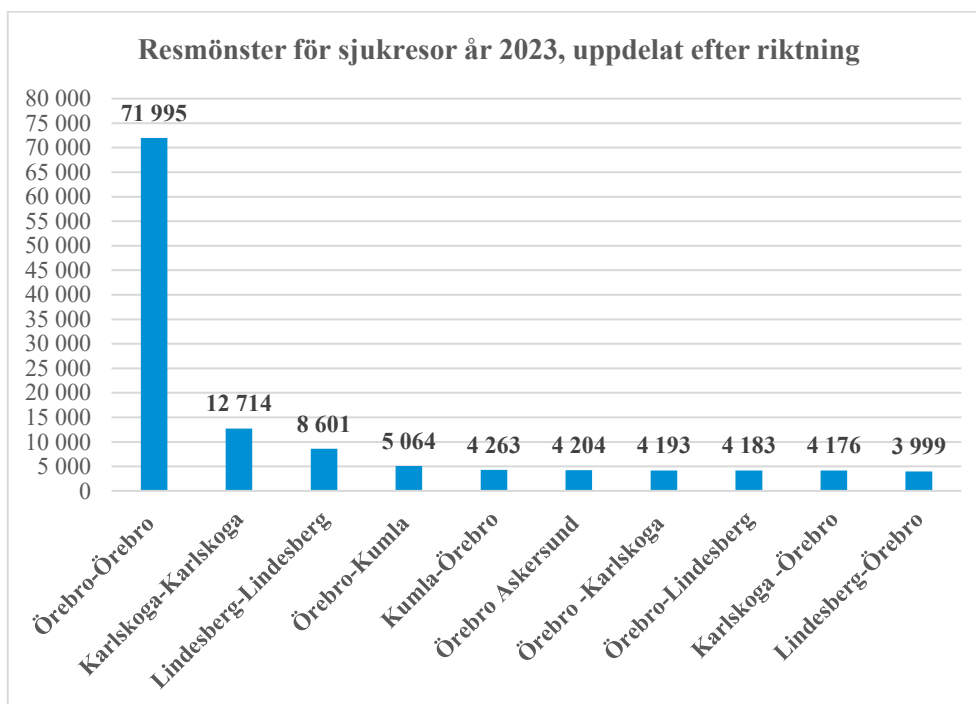


Figur 15. De mest frekventa resmålen rangordnade efter antalet fordonresor.

Denna sammanställning ger en övergripande bild av de mest frekventa arbetsresorna inom färdtjänsten inom och mellan de olika kommunerna. Genom att analysera dessa resor får Region Örebro län värdefull förståelse för behoven och mönstren för arbetspendling för personer med funktionsnedsättningar eller specifika behov. Den insikten kan vara användbar för att optimera transporttjänsterna och resurserna inom färdtjänsten, vilket i sin tur kan leda till förbättringar av tjänsterna och en mer effektiv användning av resurserna.

4.3.2 Sjukresor

De mest frekventa resflödena inom sjukresor mellan och inom olika kommuner, rangordnade från högst till lägst:



Figur 16. De mest frekventa resflödena inom sjukresor mellan och inom olika kommuner.

De bokade sjukresorna visar en tydlig tendens att vara koncentrerade till Örebro, Lindesberg och Karlskoga, vilket antyder en stark koppling till dessa kommuner på grund av närheten till medicinska faciliteter. Genom att analysera dessa resmönster kan vi erhålla värdefulla insikter om behoven och mönstren inom sjukresor. Dessa insikter är avgörande för att optimera kostnadseffektiviteten hos transporttjänsterna inom hälso- och sjukvården.

4.4 Vårdbesök

I syfte att kartlägga efterfrågan på resor till vård, oberoende av transportslag som resorna sker med, har en serie kartor tagits fram baserat på journaldata från Region Örebro län 2019 och uppgift om patienternas hemkommun.

Figur 15 visualiserar antalet resor till vård inom Region Örebro län där patienten är bosatt i något annat av Sveriges län. Särskild fokus ligger på den Hälso- och sjukvårdsregion som Region Örebro län ingår i. Kartan visar att flest patienter från andra län kommer från de direkt angränsande länen med något färre från Östergötland.

Figur 16–19 visualiserar hur resor till vård ser ut inom Örebro län. Resor till vård, oavsett färdstätt sker i störst utsträckning inom Örebro- och Karlskoga kommuner. Resor till vård vid USÖ sker från hela länet medan resor till vård vid Lindesbergslasarett främst sker från andra kommuner i norra länsdelen och resor till Karlskoga lasarett från Örebro kommun samt Degerfors och Laxå kommuner.

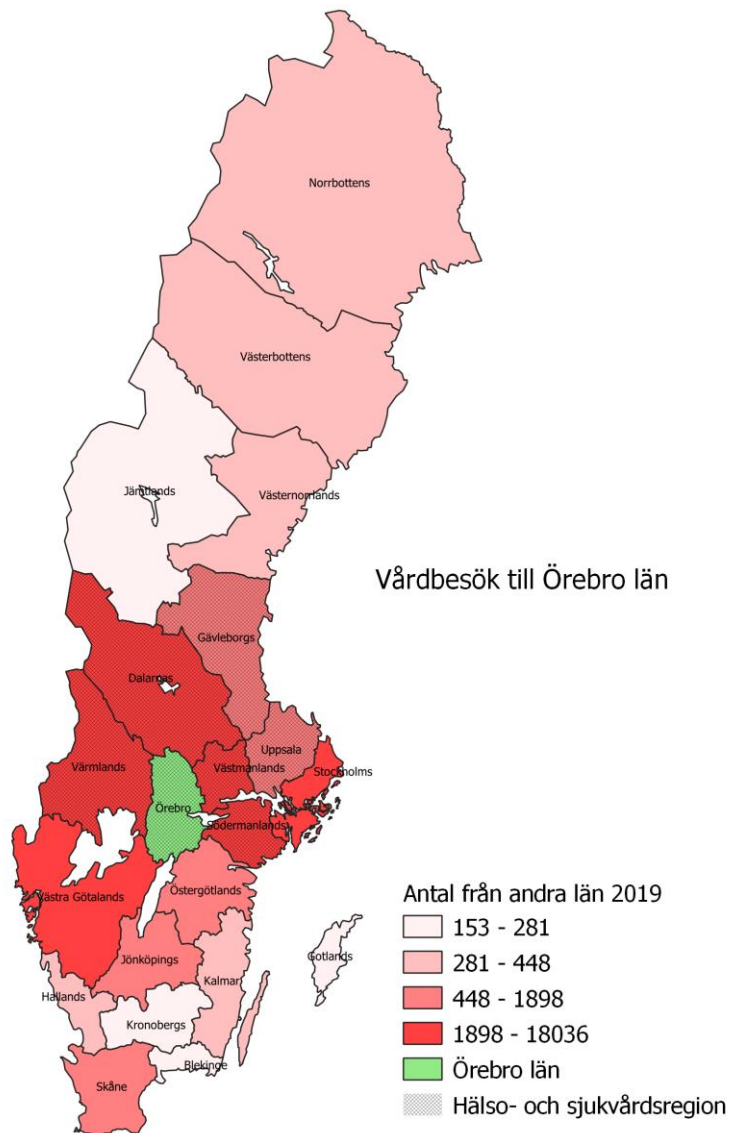


Fig 15. Antalet resor till vård inom Region Örebro län där patienten är bosatt i något annat av Sveriges län.

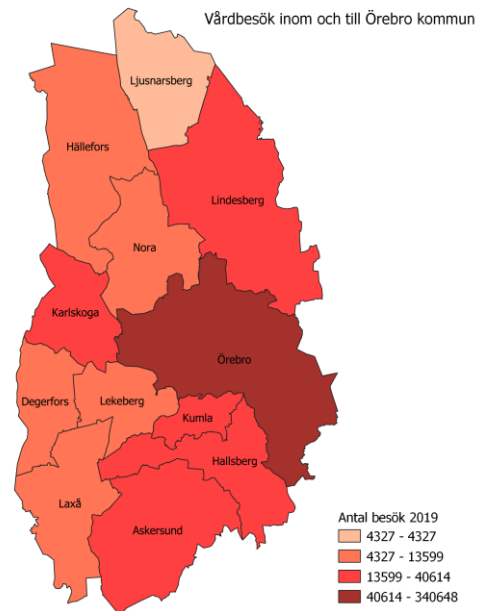
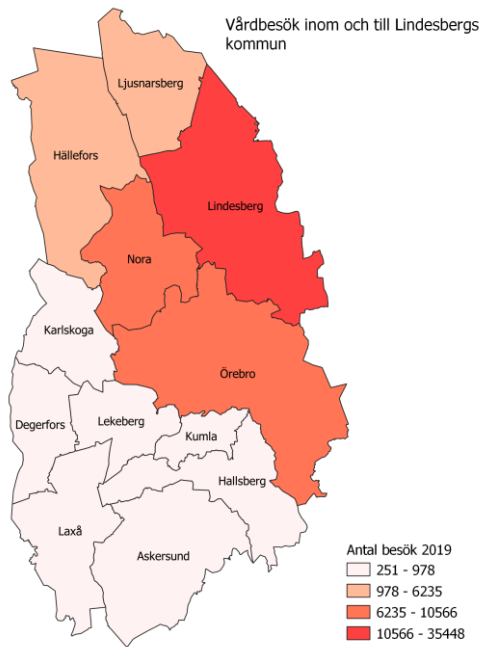
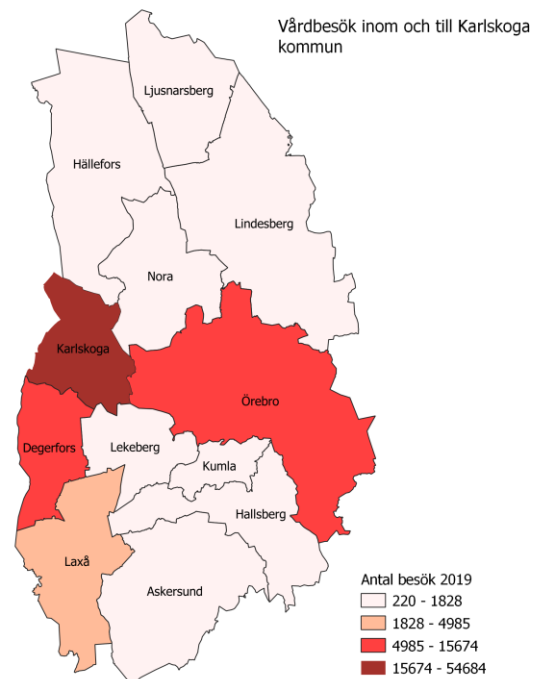
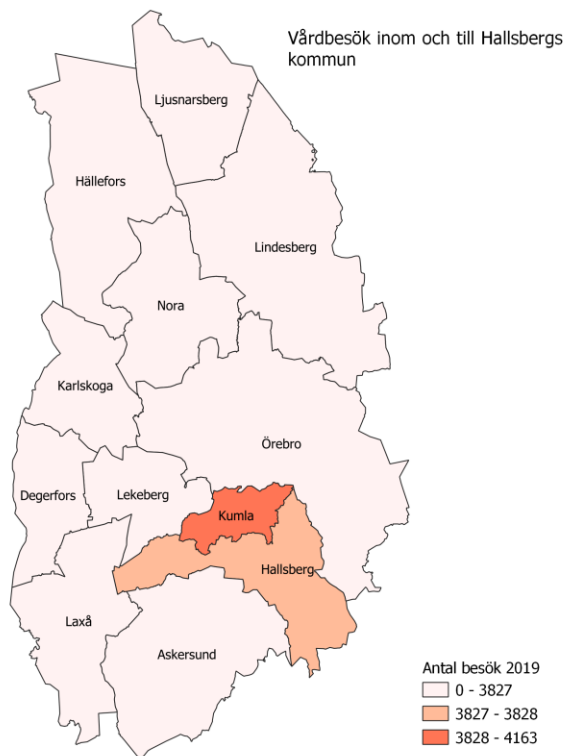
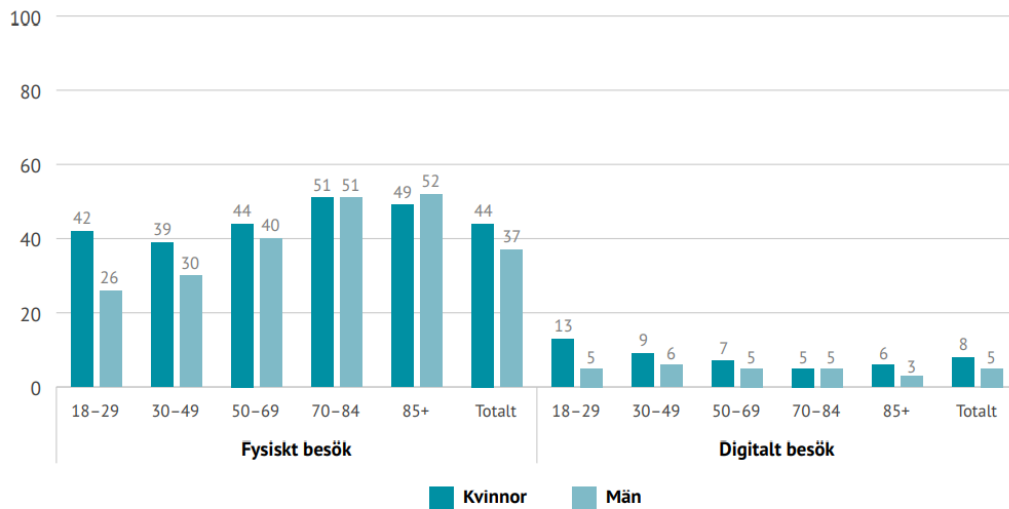


Fig 16-19. Resor till vård ser inom Örebro län.



I den tidigare berörda undersökningen Liv och hälsa i Mellansverige anger 44 % av de svarande att de besökt någon vårdinrättning för egna besvär eller sjukdom de senaste tre månaderna. Flertalet besök är fysiska. Vilka effekter exempelvis den demografiska utvecklingen, hälso- och sjukvårdens omstruktureringar och utnyttjande av digital teknik för vårdmöten har på trafikflöden och transportbehov är viktigt att följa.



Figur 17. Andel (%) som anger att de besökt vården för egna besvär under de senaste tre månaderna uppdelat på kön och ålder.

5. Tillgänglighet i Örebro län

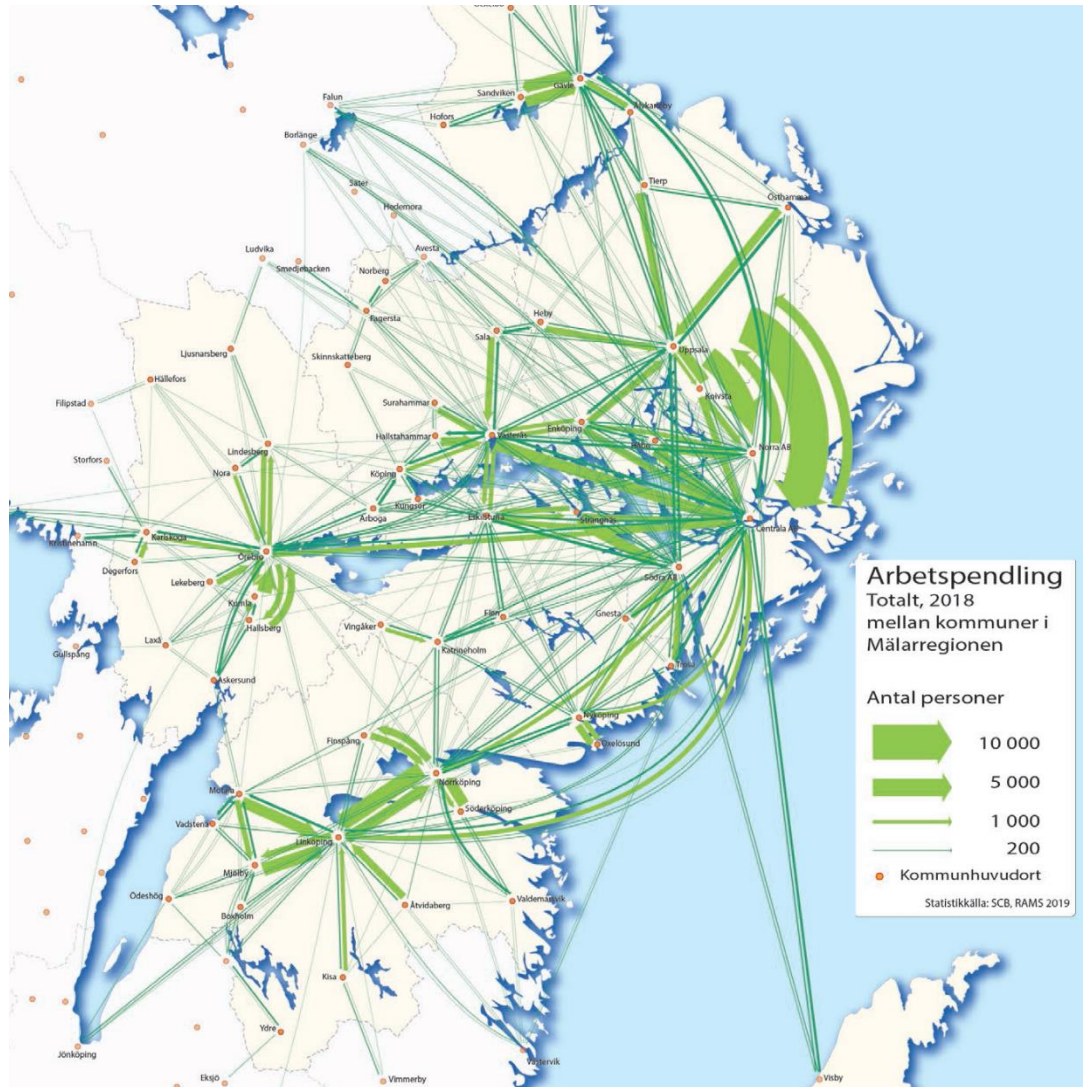
Begreppet tillgänglighet beskriver möjligheten för människor att nå viktiga målpunkter för att uppfylla sina behov. Det kan handla om målpunkter som arbete, utbildning, daglig service, vård och omsorg samt fritidssysselsättningar. För de allra flesta varierar tillgängligheten till en målpunkt beroende på avstånd, färdmedel och restid. För människor med funktionsvariation beror tillgängligheten till en målpunkt även på hur användbar infrastrukturen är. För andra grupper kan även andra faktorer som till exempel språk, ekonomi och ålder påverka tillgängligheten till infrastrukturen. Tillgänglighet kan skapas dels genom fysiska åtgärder, dels genom andra åtgärder som möjliggör utförandet av ett projekt utan att behöva vara fysiskt närvarande. Sådana åtgärder kan handla om att möjliggöra arbete eller studier på distans. I detta avsnitt beskrivs olika aspekter av tillgänglighet i Örebro län.

5.1 Tillgänglighet till arbete och utbildning

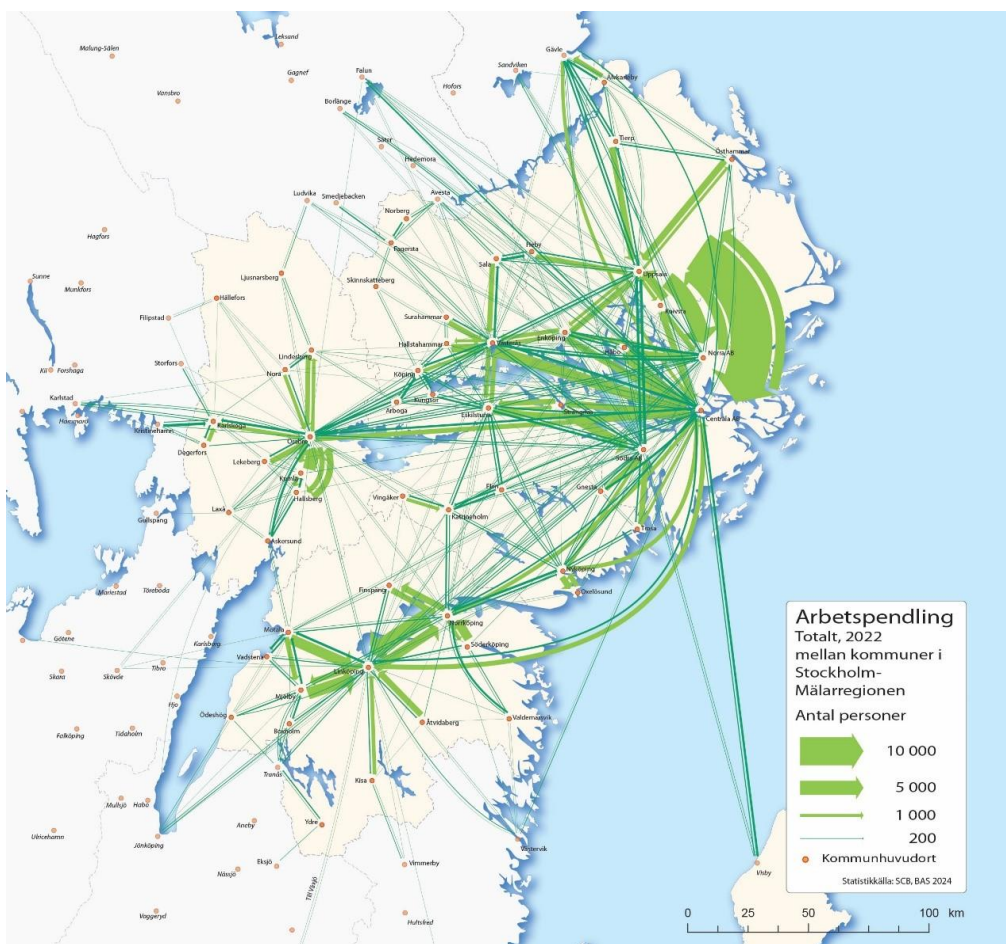
Urbaniseringen innebär att arbetstillfällena ökar i storstäder till följd av ett allt större befolkningsunderlag. Det innebär att ytterligare människor lockas dit. Antingen flyttar de eller så pendlar de dit. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser

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

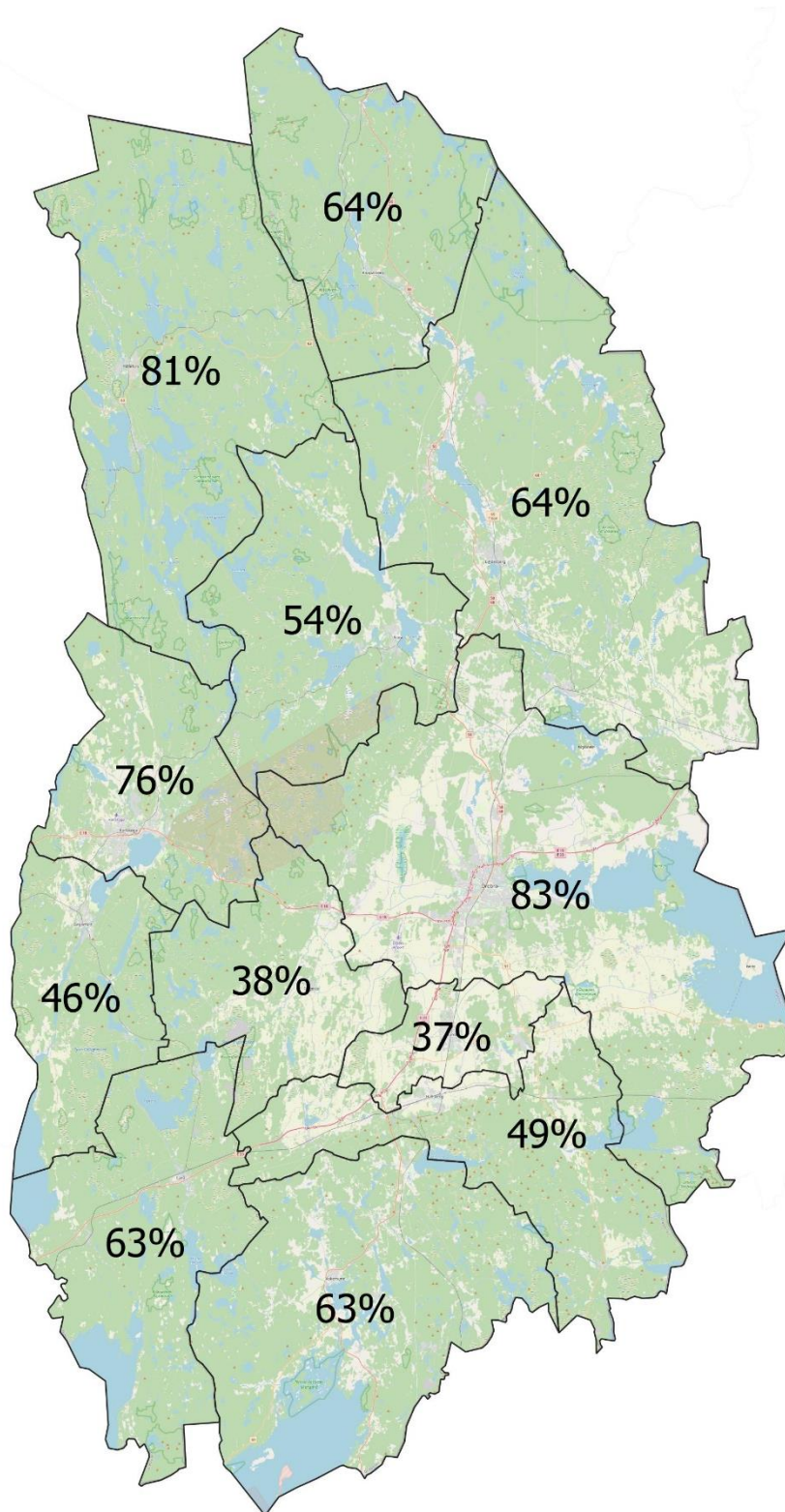


Figur 19. Arbetspendling i Stockholm-Mälardalenregionen och Stockholms län 2022. Källa Storregional systemanalys 2024 (Mälardalsrådet).

5.2 Inomregional pendling

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 andelen förvärvsarbetande som är bosatta och arbetar i den egna kommunen (nattbefolkning). Ett lågt värde indikerar bland annat att utbudet av arbetsplatser och studiemöjligheter är större i andra kommuner än i den egna kommunen och behovet av goda pendlingsmöjligheter är stora.



Figur 20. Andel av kommuninvånarna som arbetar/studerar i den egna kommunen (Källa: SCB).

De flesta kommuner i länet har sin största pendling till Örebro kommun. Kommuner som har en stor andel pendling till Örebro är Lekeberg (44% av de förvärsarbetande), Hallsberg (29%), Kumla (41%), och Nora (24%).

Följande figur visar de största pendlingsströmmarna inom länet. Det är pendlingsströmmar med minst 500 pendlare per dag. De två största pendlingarna är från Kumla till Örebro och från Hallsberg till Örebro. Utöver denna pendling sker pendling till kommuner utanför länet. De kommuner som har mer än 500 utpendlare till andra län är Örebro, Kumla, Karlskoga och Lindesberg.



Figur 21. Inomregionala pendlingsströmmar (större än 500) mellan länets kommuner. (Källa SCB).

5.3 Pendlingsavstånd mellan bostad och arbete

Samhällets grundfunktioner vilar på produktion av resurser i form av produkter och tjänster. En basfunktion är arbetspendlingen för att människor ska kunna ta sig till arbetet för att bidra till samhällets nytta. Arbetspendlingen är också en viktig beståndsdel i det dagliga transportarbetet. Inom transportsektorn är det vanligt att beskriva de avväganden som görs av val av färdmedel för resor till arbetet i termer av reslängd, restid, färdmedel, reskostnad m m. Men sådana faktorer hänger även samman med bredare överväganden avseende val av jobb, bostad och transportmöjligheter mellan bostad och arbete. En individs beslut angående arbetspendling är alltså resultatet av avvägningar som görs mellan boendemiljö, boyta, tillfredsställelse med arbetet, färdmedlets bekvämlighet m m. och olika restriktioner²⁰. 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.

Störst potential för cykling (avstånd mindre än 5 km mellan bostad och arbetsplats) för förvärvsarbetande finns i Hällefors, Örebro och Karlskoga där 2 av 3 boende har mindre än 5 km till sin arbetsplats.

Kommun	<2,5 km	2,5-5 km	5-10 km	10-20 km	20-40 km	>40 km
Lekeberg	29%	4%	6%	29%	26%	6%
Laxå	49%	4%	3%	11%	17%	16%
Hallsberg	36%	6%	9%	18%	25%	6%
Degerfors	42%	5%	14%	22%	7%	11%
Hällefors	57%	7%	12%	6%	5%	12%
Ljusnarsberg	47%	6%	12%	7%	15%	13%
Örebro	39%	22%	14%	10%	7%	7%
Kumla	30%	7%	13%	38%	6%	6%
Askersund	39%	2%	12%	19%	15%	13%
Karlskoga	49%	20%	8%	4%	9%	10%
Nora	40%	9%	4%	11%	27%	8%
Lindesberg	49%	6%	7%	14%	16%	9%

Tabell 4. Grov beräkning av avstånd mellan bostad och arbete för förvärvsarbetande. Källa: SCB, egen bearbetning.

²⁰ Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys; Rapport 2011:3, Trafikanalys (2011).

Jämfört med år 2017 har inga större förändringar skett. De mindre ändringar som kan noteras är att i Örebro har man kortare till arbetet (andelen >40 km minskat något till förmån för grupperna 0–10 km). I Kumla och Karlskoga har man också fått närmare till arbetet (andelen >10 km minskat). I Nora har andelen >2,5 km och 20–40 km ökat. Notera att det är förändring på 1–2 procentenheter.

5.4 Tillgänglighet med bil, buss och tåg

Tillgänglighet kan beskrivas på olika sätt, bland annat genom restider och restidskvoter mellan personbil och andra trafikslag. För att erbjuda medborgarna i länet rimliga restider för kollektivtrafiken finns riktvärden framtagna. För till exempel för tåg är riktvärdet att restiden att resa med tåg ska vara 80% av restiden motsvarande sträcka med bil.

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

Tabell 5. Riktvärden för restidskvot för olika färdmedel.

5.4.1 Inomregional tillgänglighet med bil, buss och tåg

I följande figur redovisas restidskvoter från länets kommunhuvudorter till Örebro C. Denna jämförelse baseras på att de största strömmarna går mot Örebro som är den starkaste arbetsmarknaden. Siffrorna är hämtade från Google Maps och baseras på att resenären ska anlända vid Örebro centralstation tidigast 7.15 och senast 7.40 en vardagsmorgon. Våren 2024 är det omledning av regionbusstrafiken vid Östra Bangatan vilket innebär att de inte ansluter till Örebro Resecentrum. Avgångshållplatser är i stället Örebro Slott eller Järnvägsgatan. Det påverkar inte resultatet nämnvärt.

		Avstånd (km)	Restid (min)			Restidskvot	
			Bil	Buss	Tåg	Buss/bil	Tåg/bil
Örebro C	Askersund busstation	53,8	45	50		1,11	
	Degerfors station	57,6	55	75	104	1,36	1,89
	Fjugesta tingshus	29,8	30	32		1,07	
	Hallsberg station	29,9	30		21		0,70
	Hällefors station	80,1	70	77		1,10	
	Laxå station	53,9	45		40		0,89
	Lindesberg station	39,4	40		31		0,78

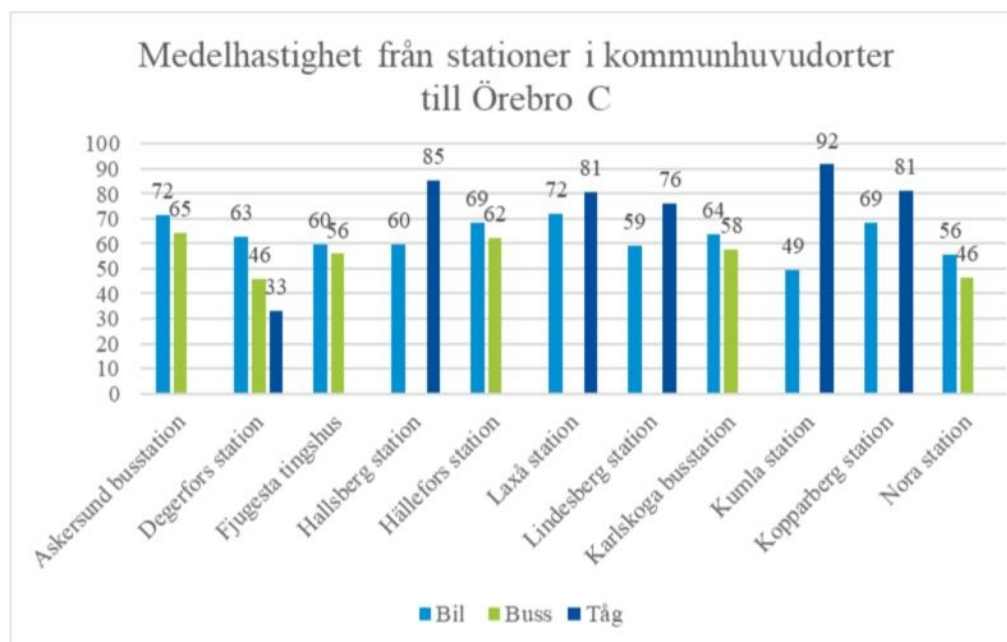
	Karlskoga busstation	48	45	50		1,11	
	Kumla station	21,4	26		14		0,54
	Kopparberg station	80	70		59		0,84
	Nora station	32,4	35	42		1,20	

Tabell 6. Restidskvoter från länets kommunhuvudorter till Örebro C. Uppdaterad mars 2021. *Mål från trafikförsörjningsprogrammet. 1,2 för expressbussar.

Notera att det inte finns några bussavgångar från de stationer som har tågavgångar vilket är en konsekvens av arbetet med budget i balans.

Tabellen visar att en bilist kan nå regionens centrala arbetsmarknad i Örebro inom 45 minuter i restid (exkl tid för parkering) från alla kommunhuvudorterna utom Degerfors, Hällefors och Kopparberg. Med allmän kollektivtrafik (buss och tåg) buss gäller detta även dessa orter plus Karlskoga och Askersund. Med tåg kan en resenär nå Örebro inom 40 min från centralorterna i kommunerna Kumla, Hallsberg, Laxå och Lindesberg.

Tillgängligheten mätt i restid är sämst från Degerfors med restidskvot på 1,36 för buss/bil och 1,89 tåg/bil. Medelhastigheten med bil är inte sämst för Degerfors utan där är det Kumla och Lindesberg som har lägst medelhastigheter.



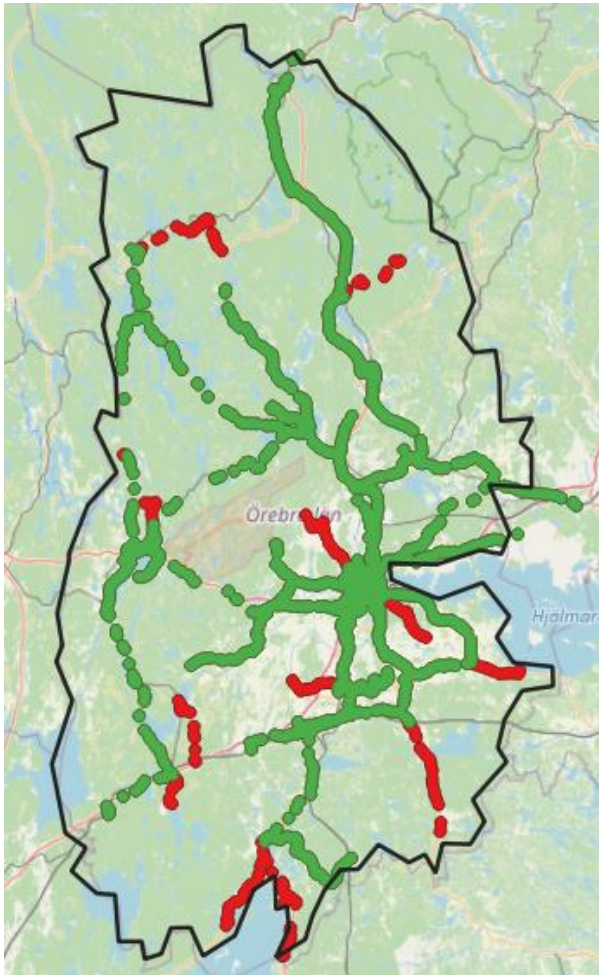
Figur 22. Medelhastighet från kommunhuvudorter till Örebro (station till Örebro C).

Tågen har generellt den högsta medelhastigheten (observera medelhastighet från Degerfors station) och lägsta hastigheter har busstrafiken i länet av naturliga skäl.

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

5.4.2 Tillgänglighet med den allmänna linjetrafiken

Under det senaste året har det varit en intensiv debatt kring minskad tillgänglighet när vissa landsbygdslinjer riskerar att försvinna. Nedan visas en karta som jämför dagens linjenät (T24) med linjenätet som träder i kraft från december 2025 till december 2026 (T26). De gröna linjerna på kartan representerar linjenätet T26, medan de röda linjerna visar skillnaden gentemot T24 som kommer att upphöra i december 2025.



Figur 23. Linjedragningen med T24 och T26.

Hur påverkas tillgängligheten av neddragningarna? Nedanstående tabell visar andelen av länets befolkning som bor inom 1000 meter från en hållplats som trafikeras under 2024 (T24) och 2026 (T26). T24 täcker 90% av länets befolkning, vilket sjunker till 87% med T26. Totalt kommer nästan 8000 individer att ha längre än 1000 meter till närmaste hållplats med trafiken år 2026. De flesta av dem kommer inte ha tillgång till någon linje alls.

För åldersgruppen 7-19 år, dvs de som är i skolåldern minskar antalet individer inom 1000 m från en hållplats från 90% till 88% vilket motsvarar 1000 ungdomar. För den äldsta åldersgruppen, 65 år och äldre, blir minskningen från 88% till 85% som motsvarar knappt 2000 individer.

	T24	T26
Befolkning totalt	90%	87%
- 7-19	90%	88%
-65+	88%	85%

Tabell 7. Andel av befolkningen som bor inom 1000 m från en hållplats som trafikerar med T24 och T26.

5.4.2 Regional tillgänglighet med bil, buss och tåg

Enligt den senaste resvaneundersökningen är cirka 12 procent av alla resor som gjordes av invånare i Örebro län 4 mil eller längre. Det är resor som är gjorda inom länet men också till målpunkter utanför länet. Detta avsnitt syftar till att visa på tillgängligheten mätt i restid till större målpunkter i landet och till grannlän. Till majoriteten av residensstäderna runt länet går det snabbare att resa med tåg jämför med bil. Det är enbart till Karlstad och Falun samt i gränsfall Uppsala och Linköping som det är går snabbare att välja bila bilen än tåget. I de senare fallen handlar det om att medelhastigheten är låg för tåget vilket beror på byten vilket påverkar restiden.

Startpunkt	Målpunkt	Avstånd (km)	Restid (min)		Restidskvot Tåg/bil	Medelhastighet	
			Bil	Tåg		Bil	Tåg
Örebro C	Stockholm Central	196	160	107	0,67	74	110
	Göteborg Central	282	210	152	0,72	81	111
	Malmö Central	503	350	273	0,78	86	111
	Uppsala Central	171	140	135	0,96	73	76
	Eskilstuna Central	89,2	65	50	0,77	82	107
	Västerås Central	94,1	70	49	0,70	81	115
	Linköping Central	122	120	115	0,96	61	64
	Karlstad Central	112	85	103	1,21	79	65
	Falu Central	179	160	179	1,12	67	60

Tabell 8. Restider och restidskvoter till större destinationer och residensstäder i grannlän. Källa: Google Maps.

Jämfört med förra nulägesrapporten från 2021 har restidskvoten bil/tåg minskat för alla destinationer i tabellen ovan utom för Göteborg och Falun. Till stor del kan det bero på att många 90-vägar har fått sänkt hastighet till 80 km/h, bl a riksväg 50 norrut mot Grängesberg.

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.

5.5 Övrig tillgänglighet

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 varken 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.

I Örebro län finns stor outnyttjad potential i färdmedlet cykel om man jämför data i resvaneundersökningen och den cykelpotentialstudie som tagits fram för Örebro län²¹. Där identifierades att många personer som idag tar bilen till arbetet skulle kunna ta cykeln eller en kombinerad cykel-kollektivtrafikresa till sin arbetsplats i stället inom en rimlig pendlingstid. Det identifierades också en stor andel skolbarn som skulle kunna cykla till närmaste skola inom 10 min respektive 20 minuter samt andelen skolbarn som kan resa med kombination cykel-kollektivtrafik inom 30 respektive 60 minuter.

²¹ Liu, Chengxi, 2019. Potentialstudie cykling. Delrapport för Örebro län. VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Tillgänglighet för personer till skola/arbete från hemmet	Hem-arbete med cykel 15 minuter	Hem-arbete med cykel 30 minuter	Hem-skola med cykel 10 minuter	Hem-skola med cykel 10 minuter	Hem-skola med cykel- och kollektivtrafik-resa 30 min	Hem-arbete med cykel- och kollektivtrafik-resa 45 min	Hem-arbete/skola med cykel- och kollektivtrafik-resa 60 min
Förvävs-arbetande kvinnor och män, hela länet	40%	58%	x	x	x	77%	87%
Barn, hela länet (0-18 år)	x	x	37%	60%	87%	x	95%

Figur 24. Tillgänglighet med cykel till skola/arbete från hemmet.

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, till exempel 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 procent²² 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

²² Enligt studie från Region Sörmland.

arbets 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 till exempel 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 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 (till exempel 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 otillräckliga leder det inte bara till försämrade 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.

6. Regionförstoring

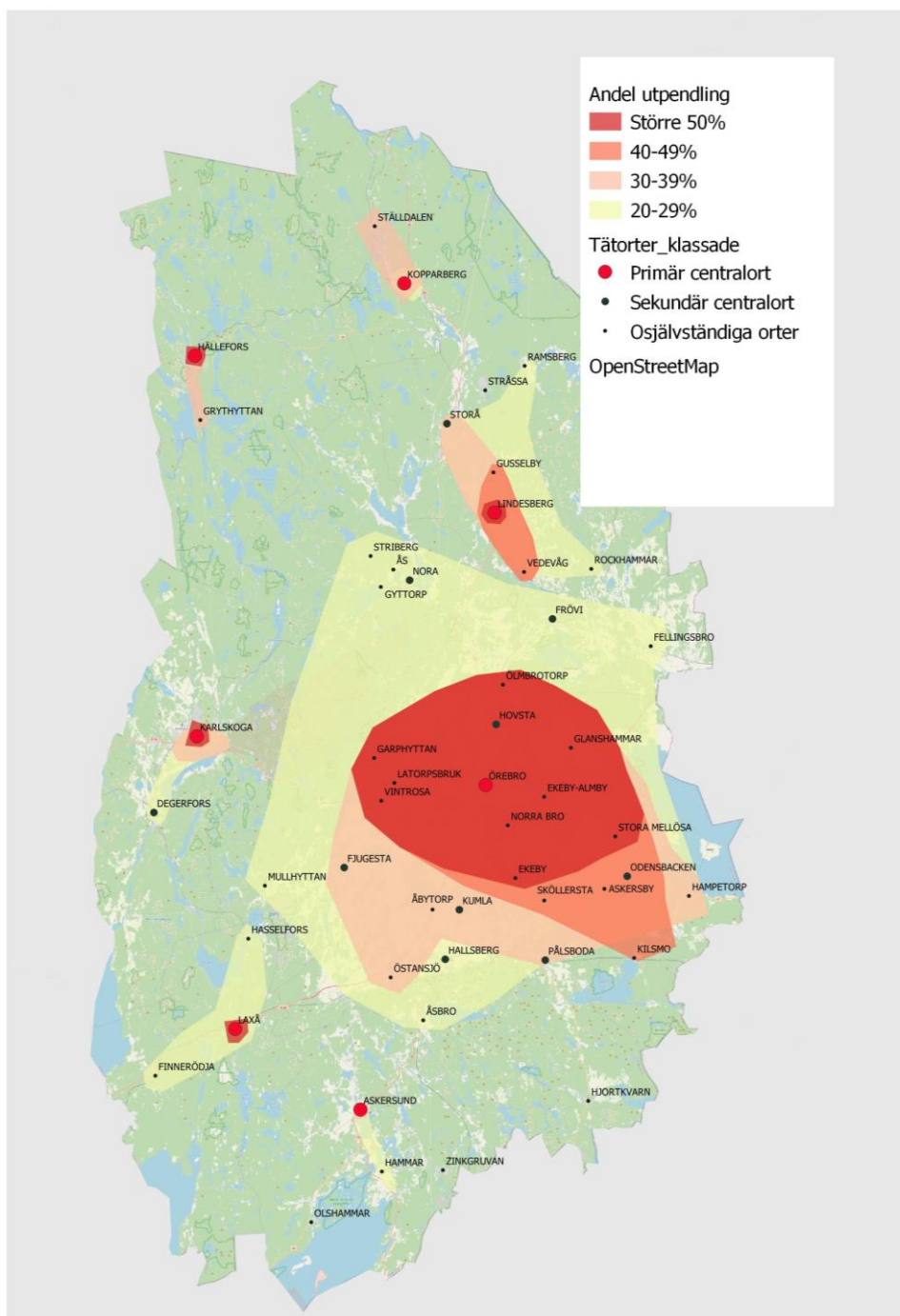
Regionförstoring är ett geografiskt begrepp som innebär att lokala arbetsmarknadsregioner växer samman. Detta sker bland annat genom att kommunikationerna i området byggs ut, vilket möjliggör pendling från landsbygd och mindre orter till arbete eller studier i större orter - eller omvänt. Regionförstoring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

En ort antas vara beroende av en annan ort om minst 20 procent av den sysselsatta nattbefolkningen pendlar till en annan specifik ort. I denna analys utgår från pendling mellan länets orter. I vissa orter som ligger nära länsgränsen kan även innehålla hög andel pendling till grannorter.

Följande figur visar andelen av tätortens nattbefolkning som pendlar till den primära centralorten, ofta kommunhuvudorten. I figuren åskådliggörs där minst 20% av nattbefolkningen pendlar till den primära centralorten. Den visar bland annat Örebros betydelse för arbetsmarknaden i länet. En stor andel av länets tätorter har minst 20 procent som arbetspendlar till Örebro. Det finns ytterligare 6 primärorter som har minst 20% arbetspendling från närliggande tätorter.



Figur 25. Andel utpendlare av sysselsatt nattbefolkning från tätorter till centralorter år 2021. Källa: SCB, egen bearbetning

Sedan 2018 har pendlingen ökat mest i relationerna Kilsmo-Örebro (+14 procentenheter), Ölm Brotorp-Örebro (+7 procentenheter), Askersby-Örebro (+6 procentenheter), Kumla-Örebro (+6 procentenheter), Ekeby-Almby-Örebro (+5 procentenheter).

Största minskningen mellan 2018 och 2021 är Valåsen/Labbsand-Karlskoga (-11 procentenheter), Gusselby-Lindesberg (-7 procentenheter), Finnerödja-Laxå (-6

procentenheter), Striberg-Nora (-5 procentenheter), Ramsberg-Lindesberg (-5 procentenheter).

7. Socioekonomiska kluster i Örebro län

Riksdagen antog i juni 2018 ett nytt övergripande mål och en ny målstruktur för folkhälsopolitiken. Det övergripande nationella målet är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa och att sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Att driva utvecklingen och skapa livskvalitet för alla människor som lever i Örebro län är en del av Region Örebro läns vision. Att socioekonomiska faktorer såsom utbildningsnivå, sysselsättning och ekonomiska förutsättningar är starkt sammankopplade med övriga livsvillkor samt att livsvillkoren är viktiga bestämningsfaktorer för hälsan är ett välkänt faktum.

7.1 Klusterindelning

På samma sätt som ett län består av ett antal kommuner, består även kommuner av en sammansättning av mindre geografiska beståndsdelar som i sin tur också formar vårt län i sin helhet. Dessa områden är inte homogena och utvecklingsbehoven kan därför variera både inom länet mellan kommuner, och inom kommuner mellan områden. I den här rapporten studeras om det finns grupper (kluster) av områden med likartade socioekonomiska förhållanden som samtidigt skiljer sig från andra grupper av områden.

Följande variabler för nattbefolkningen i Örebro län år 2021 ingick i klusteranalysen:

- Andel invånare i hushåll med låg ekonomisk standard
- Andel förvärvsarbete 20–64 år
- Andel invånare 20–64 år med eftergymnasial utbildning

I Örebro län finns totalt 180 demografiska statistikområden (DeSO). Sex kluster har identifierats utifrån att de innehåller grupper av DeSO med liknande värden för de variabler som ingår i analysen inom respektive kluster samtidigt som andelarna för de i analysen ingående variablerna skiljer sig åt mellan klustren.

Ljusgrönt kluster – ”Stad och stadsnära, mycket välmående”

Utifrån ett socioekonomiskt perspektiv är områdena i detta kluster de mest välmående i Örebro län då andelen med låg ekonomisk standard är lägst i länet och andelen förvärvsarbete samt andelen med eftergymnasial utbildning i arbetsför ålder är högst i länet. Knappt en av tio är högskolestuderande, vilket är näst högst i länet. Få personer har ekonomiskt bistånd som huvudsaklig inkomstkälla och den disponibla inkomsten per konsumtionsenhet är högst i länet. Ohälsotalet är dessutom lägst i länet.

Mörkgrönt kluster – ”Tätorter och stadsnära, välmående”

Utifrån ett socioekonomiskt perspektiv så är områdena i detta kluster socioekonomiskt välmående men med en relativt hög försörjningskvot då andelen barn och äldre är hög. I dessa områden är andelen med låg ekonomisk standard låg och en hög andel av befolkningen i arbetsför ålder är förvärvsarbetande. Bland personer i arbetsför ålder är det drygt hälften som har gymnasial utbildning som högsta utbildningsnivå och knappt fyra av tio som har eftergymnasial utbildning. Få personer har ekonomiskt bistånd som huvudsaklig inkomstkälla och den disponibla inkomsten per konsumtionsenhet är näst högst i länet. Ohälsotalet i klustret är det näst lägsta.

Ljusblått kluster – ”Landsbygd och tätorter, relativt välmående”

Utifrån ett socioekonomiskt perspektiv så är områdena i detta kluster socioekonomiskt välmående men med en relativt hög försörjningskvot då andelen barn och äldre är hög. I dessa områden är andelen med låg ekonomisk standard låg och en hög andel av befolkningen i arbetsför ålder är förvärvsarbetande. Bland personer i arbetsför ålder är det drygt hälften som har gymnasial utbildning som högsta utbildningsnivå och knappt tre av tio har eftergymnasial utbildning. Få personer har ekonomiskt bistånd som huvudsaklig inkomstkälla och den disponibla inkomsten per konsumtionsenhet är den tredje högsta i länet. Ohälsotalet i klustret är dock det tredje högsta i länet.

Mörkblått kluster – ”Örebro centralort, urban mix”

Utifrån ett socioekonomiskt perspektiv så är det här klustret mer splittrat då andelen med låg ekonomisk standard är medelhög och en medelhög andel, knappt tre fjärdedelar, av den arbetsföra befolkningen förvärvsarbetar. Däremot har nära hälften eftergymnasial utbildning och andelen högskolestuderande är högst i länet. Få personer har ekonomiskt bistånd som huvudsaklig inkomstkälla och medianen för den disponibla inkomsten är medelhög. Ohälsotalet i klustret är relativt lågt.

Orange kluster – ”Tätorter och tätortsnära, socioekonomiska utmaningar”

Generellt kan sägas att dessa områden präglas av en relativt åldrande befolkning med låg generationsåterväxt. Andelen av den arbetsföra befolkningen som förvärvsarbetar är lägre än i ett genomsnittligt område i länet och utbildningsnivån är relativt låg då andelen med eftergymnasial utbildning är förhållandevis låg. Den disponibla inkomsten är näst lägst i länet och andelen med ekonomiskt bistånd som huvudsaklig inkomstkälla är näst högst i länet. Antalet ohälsodagar är högst i länet.

Rött kluster – ”Städer och tätorter, stora socioekonomiska utmaningar”

Utifrån ett socioekonomiskt perspektiv så har områdena i detta kluster stora socioekonomiska utmaningar. Andelen av befolkningen i arbetsför ålder som förvärvsarbetar är låg. Utbildningsnivån är relativt låg med en hög andel med

förgymnasial utbildning samtidigt som andelen med eftergymnasial utbildning är relativt låg. En hög andel, en av tio, har ekonomiskt bistånd som huvudsaklig inkomstkälla och den disponibla inkomsten är lägst i länet. Antalet ohälsodagar är näst högst i länet.

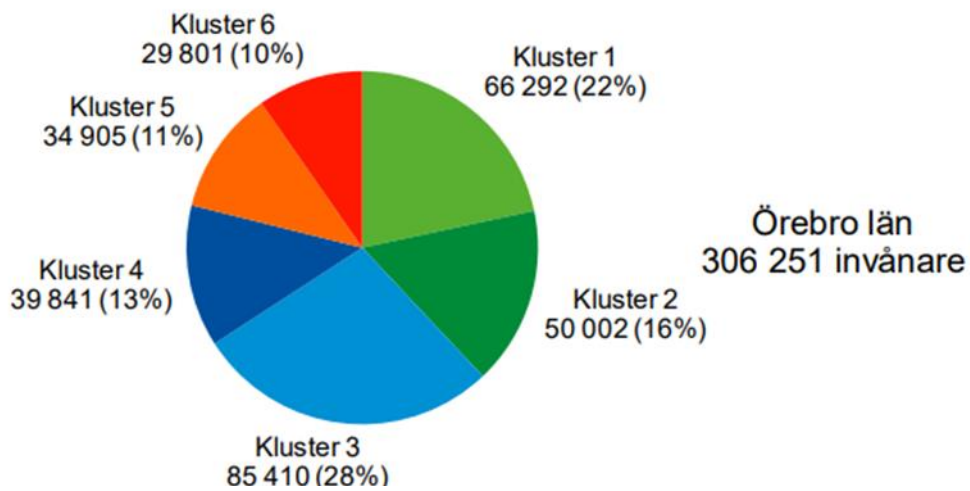
7.2 Resultat

Följande tabell beskriver antalet DeSO och antalet invånare per kluster i varje kommun, för Örebro centralort och för länet totalt. Samtliga tre DeSO i Ljusnarsbergs kommun tillhör kluster 5. Askersunds och Laxå kommuner har områden i två kluster (kluster 3 och 5). Fem kommuner, Degerfors, Hallsberg, Hällefors, Lindesberg och Nora, har DeSO i tre av de sex klustren. Tre kommuner, Karlskoga, Kumla och Lekeberg, har DeSO i fyra av sex kluster och i Örebro kommun finns områden i samtliga sex kluster. Ett av klustren, kluster 4, återfinns endast inom Örebro centralort (Örebro centrum med omgivande bostadsområden).

	Kluster 1 Ljusgrönt		Kluster 2 Mörkgrönt		Kluster 3 Ljusblått		Kluster 4 Mörkblått		Kluster 5 Orange		Kluster 6 Rött	
	DeSO	invånare	DeSO	invånare	DeSO	invånare	DeSO	invånare	DeSO	invånare	DeSO	invånare
Askersund					7	9 959			1	1 559		
Degerfors					4	5 050			2	2 797	1	1 672
Hallsberg			2	2 665	7	11 101					1	2 399
Hällefors					2	2 429			2	2 646	1	1 751
Karlskoga			7	13 266	5	8 707			3	6 147	1	2 269
Kumla	1	2 342	3	4 921	5	10 623			2	4 237		
Laxå					3	3 955			1	1 620		
Lekeberg	1	1 753	1	1 445	3	4 299			1	1 058		
Lindesberg					12	18 061			3	3 516	1	1 984
Ljusnarsberg									3	4 598		
Nora			2	2 893	4	5 768			1	2 046		
Örebro	31	62 197	16	24 812	5	5 458	21	39 841	3	4 681	11	19 726
varav centralt	28	56 729	6	9 993			21	39 841	3	4 681	11	19 726
Örebro län	33	66 292	31	50 002	57	85 410	21	39 841	22	34 905	16	29 801

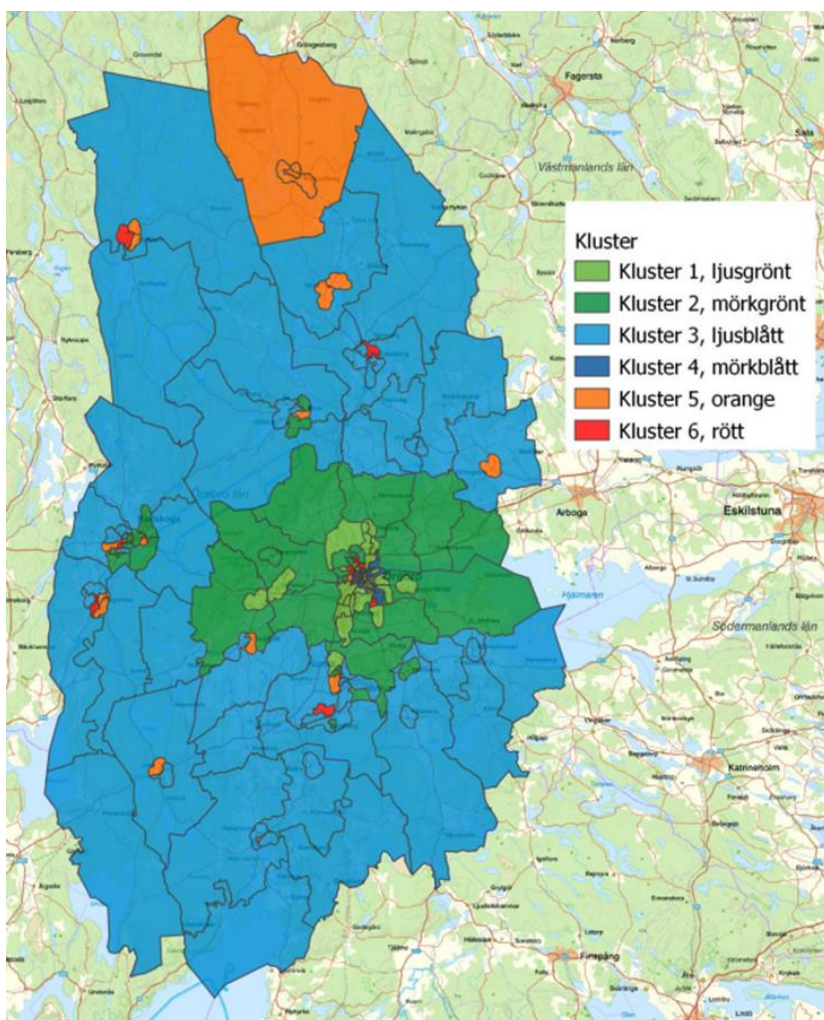
Figur 26. Antal DeSO och antal invånare per kommun och kluster, nattbefolkning i Örebro län 2021.

I kluster 3, det geografiskt mest utspridda klustret, är 28 procent av länets befolkning folkbokförda, se figur 3. I kluster 1 bor 22 procent av länets befolkning och i kluster 2, som mestadels ligger i Örebro kommun, bor 16 procent. Övriga tredjedelen av länets invånare är folkbokförda i kluster 4, 5 och 6.



Figur 27. Antal invånare och andel av totala befolkningen fördelat per kluster, nattbefolkning i Örebro län 2021.

Det kluster som har störst geografisk spridning och utbredning i länet är kluster 3 (ljusblått), se figur 4. Kluster 1 och 2 (ljus- och mörkgrönt) har störst geografisk spridning i Örebro kommun. I Ljusnarsbergs kommun dominerar kluster 5 (orange), då kommunens samtliga tre DeSO tillhör det klustret.



Figur 28. Geografisk fördelning över länet för de sex identifierade klustren.

För mer information om klusteranalysen hänvisas till rapporten: [Socioekonomiska kluster i Örebro län \(regionorebrolan.se\)](https://regionorebrolan.se).

Figurförteckning

Figur 1. Utvecklingen av de 15 indikatorer som Trafikanalys använder för att bedöma tillståndet i transportsystemet.....	13
Figur 2. Karta från Nationella emissionsdatabasen (SMHI) med siffror från 2018. Transportsystemet utmärker sig tydligt.....	15
Figur 3. Illustration över folkhälsans bestämningsfaktorer (Dahlgren & Whitehead 1991 i Pellmar, Wramner och Wramner 2012).....	17
Figur 4. Modell för hälsofrämjande insatser.	19
Figur 5. Förskoleklassbarns färdväg till skolan.....	22
Figur 6. Barns färdväg till skolan. Källa: ELSA Örebro län (Elevhälsosamtal Sammanställt och Analyserat), Region Örebro län.....	23
Figur 7. Förändringsmodell.....	29
Figur 8. Kommungruppers andel av länets befolkning perioden 1995–2023 med prognos för 2030, uppdelat efter SKR:s kommungruppsindelning 2017.....	31
Figur 9. Åldersgruppen 80+ andel av befolkningen 2022, 2030 och 2040. Källa SCB.	32
Figur 10. T v: Antal miljoner huvudresor per år efter huvudsakligt ärende med 95%-konfidensintervall. T h: Antal miljoner huvudresor per år efter huvudsakligt färdväg med 95%-konfidensintervall. Källa: Trafikanalys (2023: 2).	35
Figur 11. Färdmedelfördelning per hemkommun.	36
Figur 12. antal handlagda färdtjänstansökningar 2020–2023	39
Figur 13. Antalet personer i två åldersgrupper, uppdelade i de under 65 år och de 65 år och äldre 2019–2023.....	40
Figur 14. De mest frekventa resflödena för färdtjänstresor.	41
Figur 15. De mest frekventa resmålen rangordnade efter antalet fordonsresor.	42
Figur 16. De mest frekventa resflödena inom sjukresor mellan och inom olika kommuner,	43
Figur 17. Andel (%) som anger att de besökt vården för egna besvär under de senaste tre månaderna uppdelat på kön och ålder.....	46
Figur 18. Arbetspendling i Stockholm-Mälardalsregionen och Stockholms län 2018. Källa Storregional systemanalys 2020 (Mälardalsrådet).	47
Figur 19. Arbetspendling i Stockholm-Mälardalsregionen och Stockholms län 2022. Källa Storregional systemanalys 2024 (Mälardalsrådet).	48

Figur 20. Andel av kommuninvånarna som arbetar/studerar i den egna kommunen (Källa: SCB).....	49
Figur 21. Inomregionala pendlingsströmmar (större än 500) mellan länets kommuner. (Källa SCB).....	50
Figur 22. Medelhastighet från kommunhuvudorter till Örebro (station till Örebro C).	53
Figur 23. Linjedragningen med T24 och T26.	54
Figur 24. Tillgänglighet med cykel till skola/arbete från hemmet.	57
Figur 25. Andel utpendlare av sysselsatt nattbefolkning från tätorter till centralorter år 2021. Källa: SCB, egen bearbetning.....	61
Figur 26. Antal DeSO och antal invånare per kommun och kluster, nattbefolkning i Örebro län 2021.	64
Figur 27. Antal invånare och andel av totala befolkningen fördelat per kluster, nattbefolkning i Örebro län 2021.	65
Figur 28. Geografisk fördelning över länet för de sex identifierade klustren.	66

Tabellförteckning

Tabell 1. Fördelning av serviceresor efter typ av resa 2019-2023.	37
Tabell 2. Beläggingsgrad hos Serviceresors fordon 2019-2023.	38
Tabell 3. Färdtjänstkunder per 1 000 invånare 2022–2023 redovisat per kommun.	40
Tabell 5. Grov beräkning av avstånd mellan bostad och arbete för förvärvsarbetande. Källa: SCB, egen bearbetning.	51
Tabell . Riktvärden för restidskvot för olika färdmedel.	52
Tabell . Restidskvoter från länets kommunhuvudorter till Örebro C. Uppdaterad mars 2021. *Mål från trafikförsörjningsprogrammet. 1,2 för expressbussar.	53
Tabell . Andel av befolkningen som bor inom 1000 m från en hållplats som trafikeras med T24 och T26.	55
Tabell . Restider och restidskvoter till större destinationer och residensstäder i grannlänen. Källa: Google Maps.	55