

Strukturbild för prioriterade transportstråk från Regional utvecklingsstrategi. Nuvarande linjenät för sydöstra länsdelen är de smala linjerna.

Förutsättningar för framtida bebyggelse

- Utvecklingsområde med god tillgänglighet
- Utvecklingsområde längs regionalt prioriterat transportsamband eller utmed kollektivtrafikens regionala stomnät
- Utvecklingsområde där tillgänglighet ofta hänvisas till noder och gula utvecklingsområden

Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet är ett verktyg som anger strategisk inriktning för att nå målen i Regionala utvecklingsstrategin. Den nya trafiken i sydöstra länsdelen ska koppla mot de mål som anges i trafikförsörjningsprogrammet.

Inom ramen för nuvarande trafikförsörjningsprogram finns flera parametrar att ta hänsyn till. Den mest konkreta inriktningen är hur många dubbelturer det ska gå mellan kommunhuvudorterna i länet. Den som vill läsa mer om kollektivtrafikens inriktning och mål hänvisas trafikförsörjningsprogrammet. Förvaltningen har påbörjat arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram som ska beslutas under 2021, vilket har beaktats i framtagandet av ett nytt trafikförslag för sydöstra länsdelen. Det nya trafikförslaget följer inriktningen som finns i det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförsörjningsprogrammet anger en tydlig prioritering för de starka stråken, samt att trafiken ska utformas så att den kommer så många som möjligt till nytta. Det innebär att en central utgångspunkt för att få en ekonomi i balans är att ta bort trafik där det drabbar så få som möjligt.

Budget i balans 2.0

Inriktningsbeslutet för budget i balans innebär att följande kategorier av trafik ska ifrågasättas: *parallellgående trafik, linjer med lågt resande, skolskjutslinjer och servicelinjer*. Stråkutredningen i budget i balans 2.0 visar den övergripande tidsplanen, vilka kategorier av trafik som identifierats i de olika stråken och hur stor besparingsvolymen är per stråk. För stråket i sydöstra länsdelen, i budget i balans 2.0 benämndes som Odensbackenstråket identifierades kategorien *linjer med lågt resande*. Inriktningsbeslutet är att nettokostnaderna ska minska med 8,1 mnkr i stråket från december 2021, helårseffekt 2022.

Stadsbusstrafik Örebro, 2022

Regional busstrafik öst, 2021, Örebro, Kumla, Hallsberg

Regional busstrafik centralt, 2022, Örebro, Lekeberg

Regional busstrafik nordost, 2022 Frövi, Lindsberg, Kopparberg

Regional busstrafik syd, 2021 Kumla, Hallsberg, Askersund, Laxå

Regional busstrafik nordväst, 2022, Nora, Hällefors

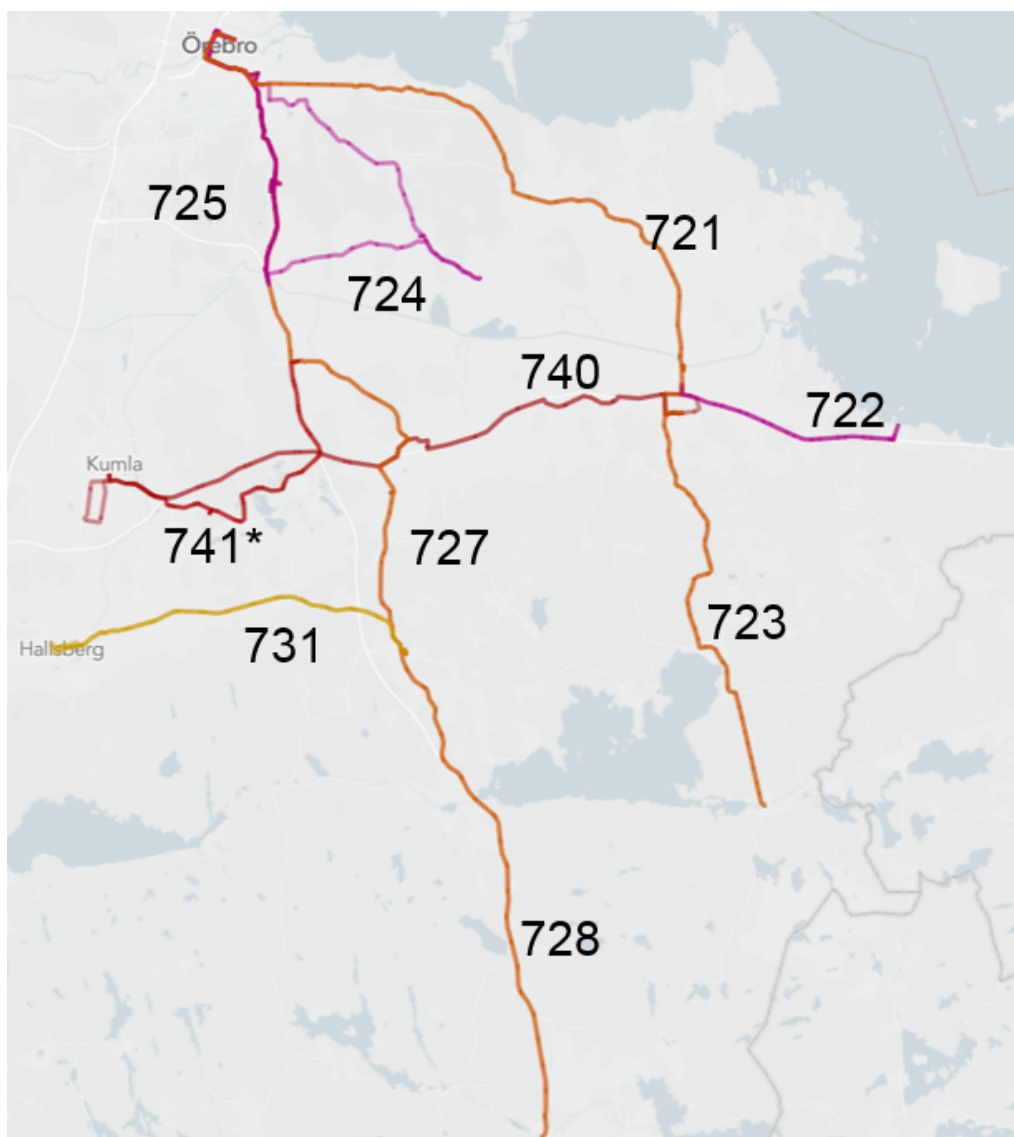
Regional busstrafik väster, 2021 (effektivare trafik) Karlskoga, Degerfors

Nuvarande linjer i sydöstra länsdelen är:

- Linje 721 Örebro- Odensbacken
- Linje 722 Odensbacken- Hampetorp- Läppe
- Linje 723 Odensbacken- Brevens Bruk
- Linje 724 Örebro- Norrbyås
- Linje 725 Örebro- Almbro
- Linje 727 Örebro- Sköllersta- Pålsboda
- Linje 728 Pålsboda- Hjortkvarn
- Linje 731 Hallsberg- Pålsboda
- Linje 740 Kumla- Sköllersta- Odensbacken

Följande linjer föreslås vara kvar efter december 2021:

- Linje 721 Örebro - Odensbacken
- Linje 724 Örebro- Norrbyås
- Linje 725 Örebro- Almbro
- Linje 727 Örebro- Sköllersta- Pålsboda
- Linje 731 Hallsberg- Pålsboda



Figuren visar nuvarande linjenät i sydöstra länsdelen. *trafikplikt för linje 741 beslutades inom ramen för sydstråket. Linjen visas på bilden för att visualisera trafiksystemet.

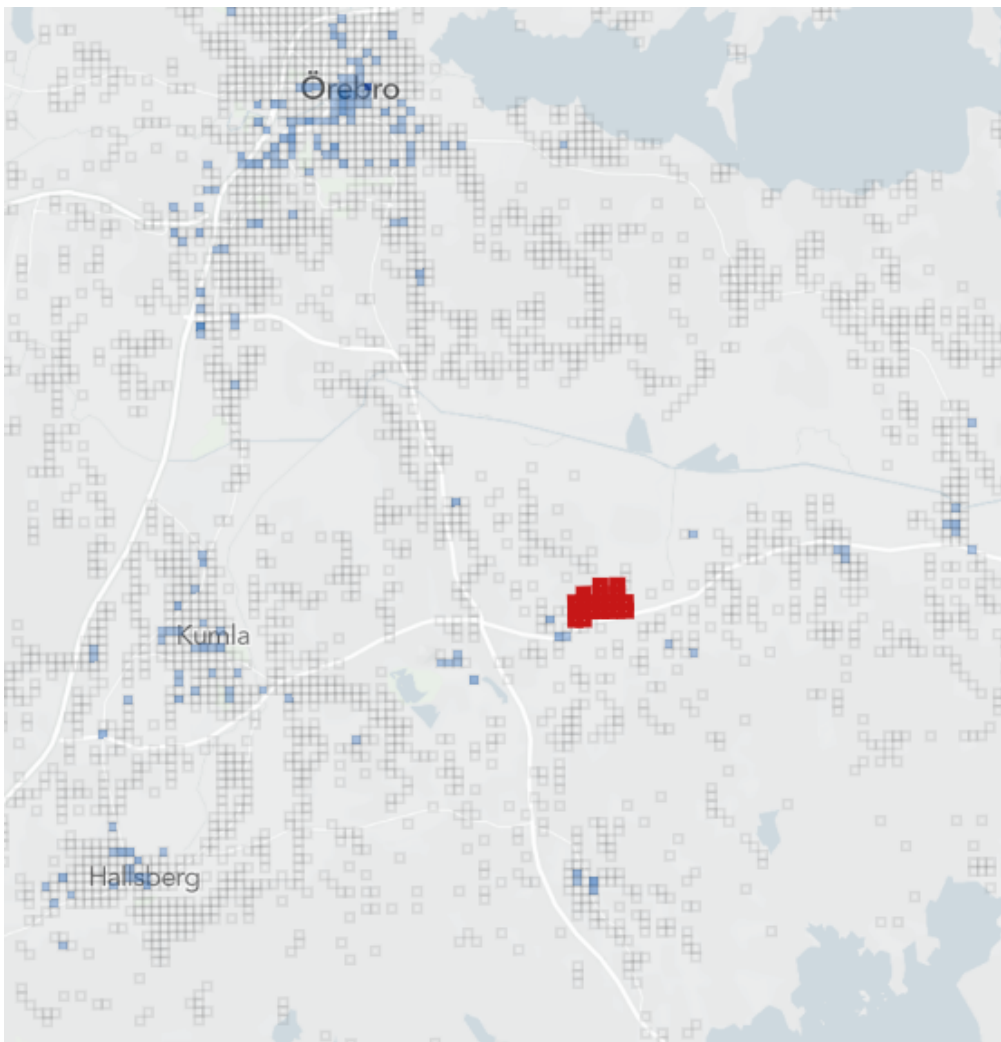
2. Pendling med alla trafikslag

De större samhällena i stråket är Odensbacken, Sköllersta och Pålsboda. För att kunna bedöma hur trafiken bäst kan anpassas till de större massornas resebehov visas i det här avsnittet övergripande bilder av var människor bor och arbetar i stråken. Data är från 2018 och hämtat från SCB. Pendling som sträcker sig längre än inom sydöstra länsdelen redovisas inte.

2.1 Örebro- Sköllersta, Pålsboda

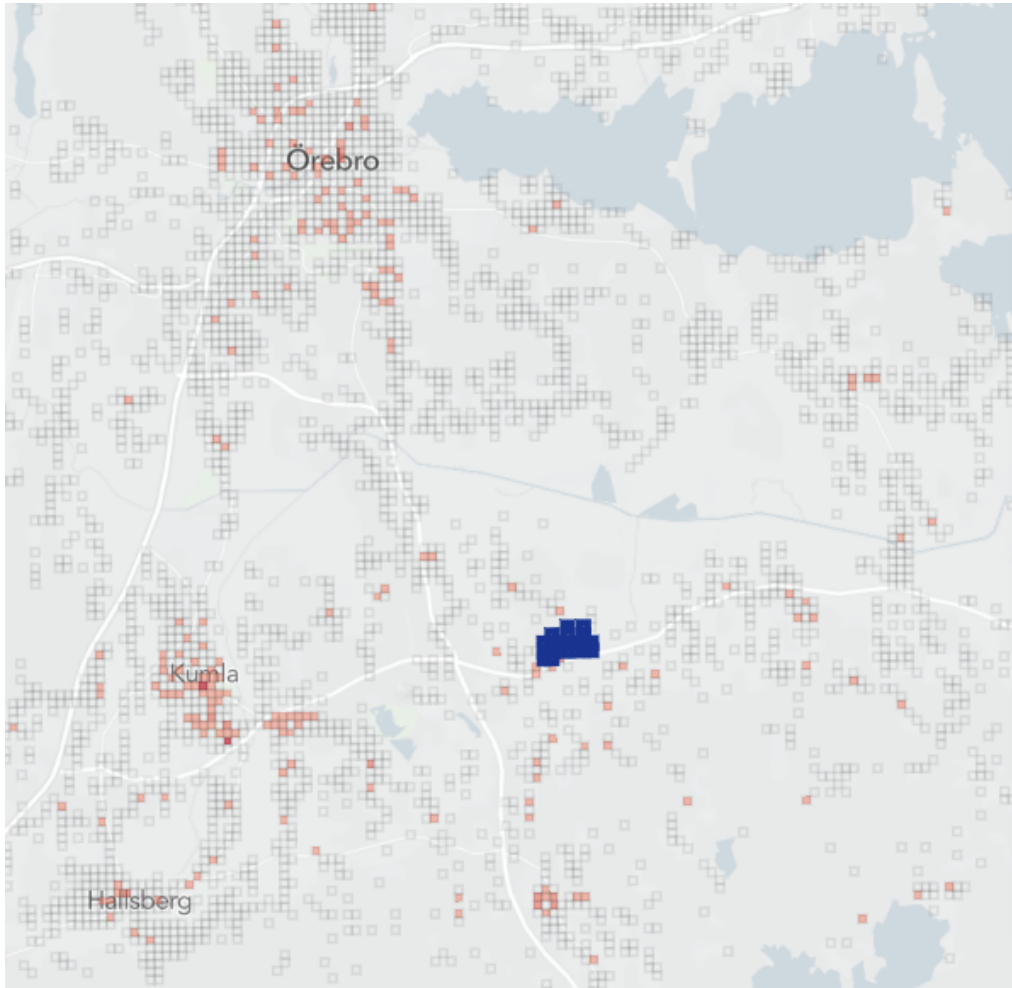
Arbetspendling från Sköllersta

Ungefär 60 procent som pendlar från Sköllersta jobbar i Örebro. Ungefär 15 procent har arbetsplatser i Kumla och Hallsberg. Ett fåtal personer jobbar i Odensbacken.



Arbetspendling till Sköllersta

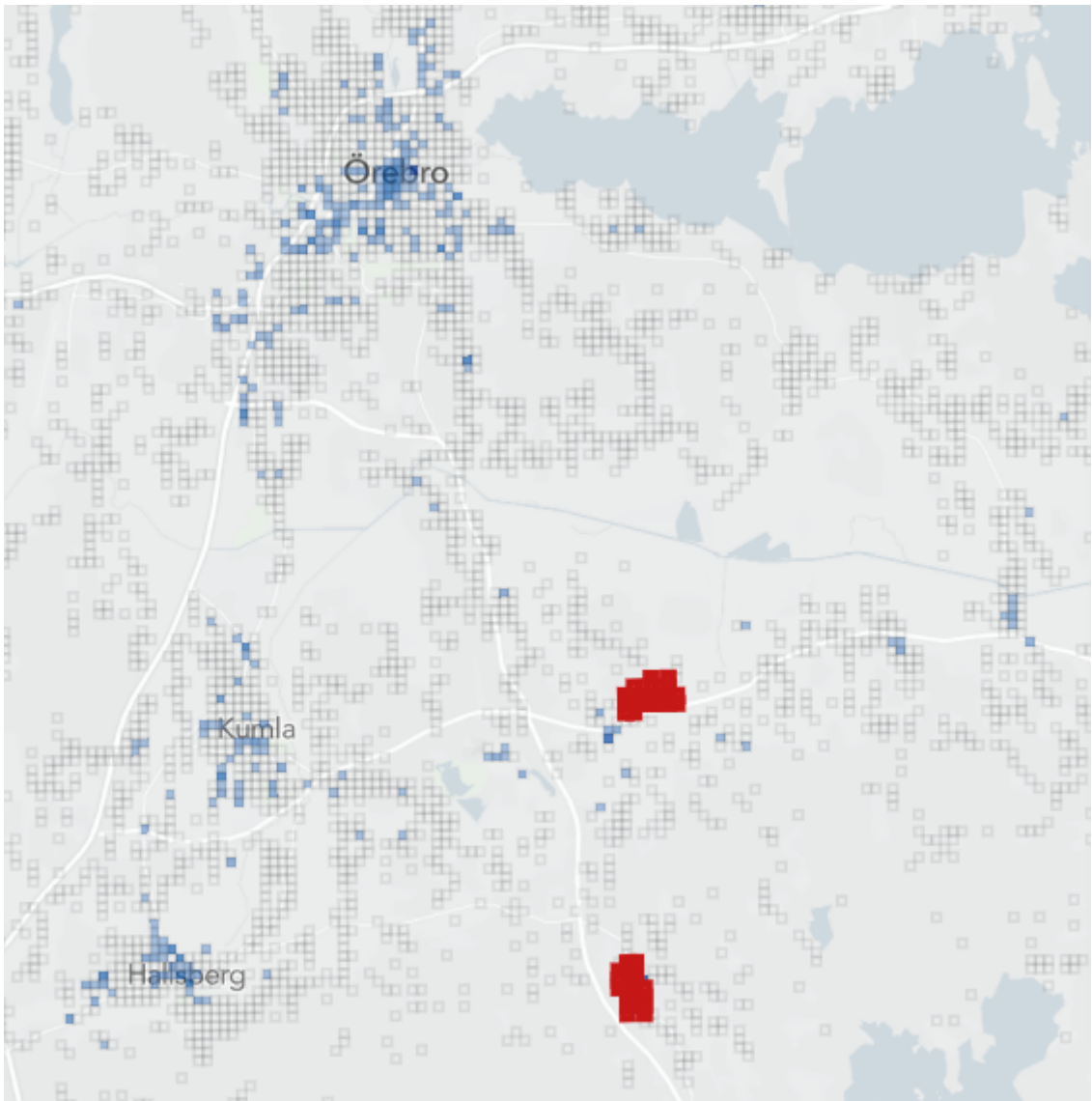
Bilden visar var individer som jobbar i Sköllersta bor. Den största arbetspendlingen sker från Örebro, följt av Kumla. Av de som jobbar i Sköllersta bor ca 45 % i Örebro och 30 % i Kumla. I de röda rutorna är det oftast en person som bor som jobbar i det blåmarkerade området.



Figuren visar var personer som jobbar i Sköllersta bor. De röda rutorna visar var folk bor som jobbar i de blåmarkerade rutorna i Sköllersta. I de röda rutorna är det oftast en person som bor som jobbar i det blåmarkerade området.

Arbetspendling från Sköllersta och Pålsboda

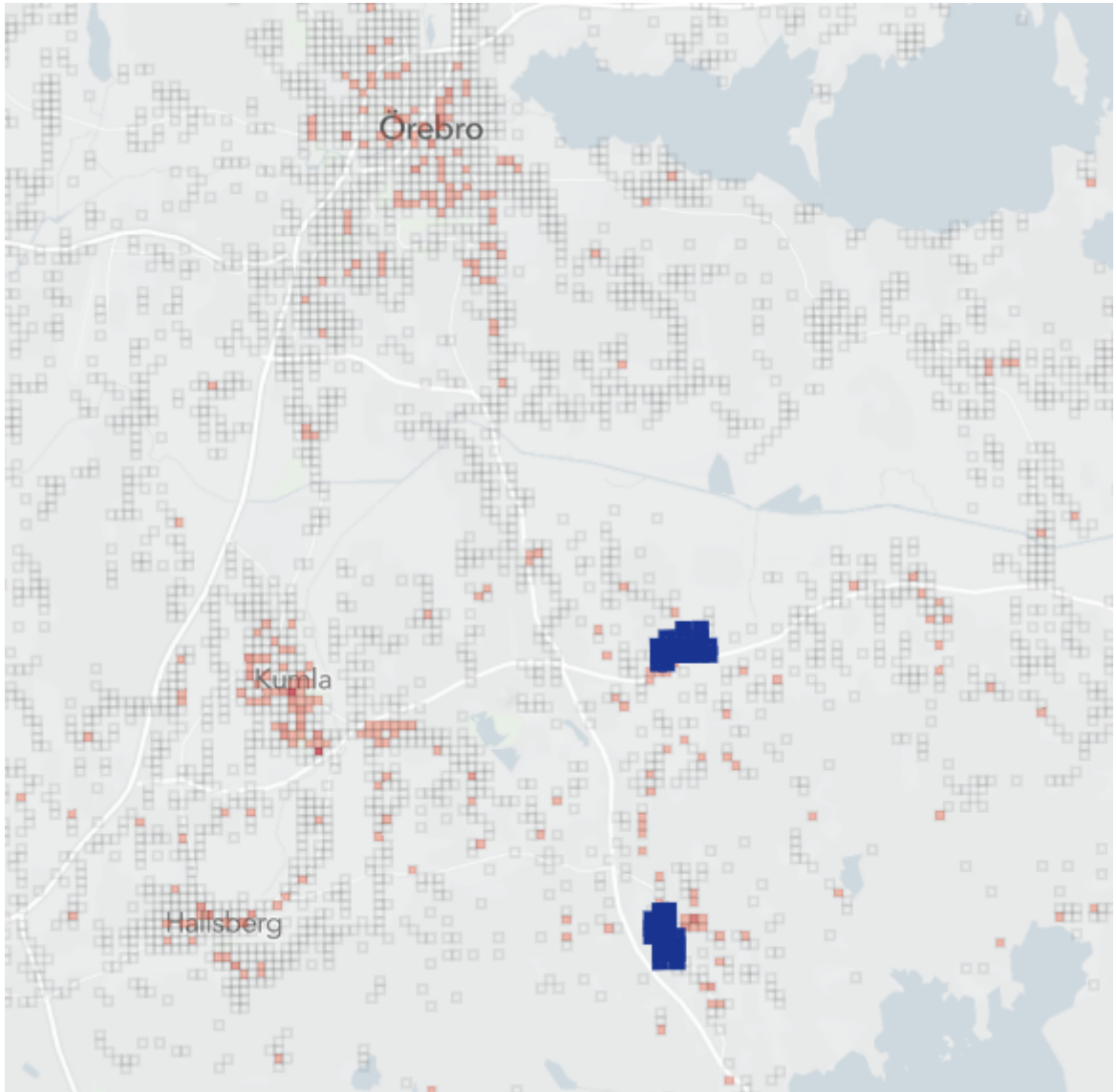
Från Sköllersta och Pålsboda jobbar ca 65% i Örebro. Ungefär 30 % jobbar i Kumla och Hallsberg.



De blå rutorna visar var personer jobbar som bor i de rödmarkerade rutorna.

Arbetspendling till Sköllersta och Pålsboda

Bilden visar var individer som jobbar i Sköllersta och Pålsboda bor. Den största arbetspendlingen sker från Örebro, följt av Kumla. Av de som jobbar i Sköllersta och Pålsboda bor ca 50 % i Örebro, 20 % i Kumla och 10% i Hallsberg . I de röda rutorna är det oftast en person som bor som jobbar i det blåmarkerade området.

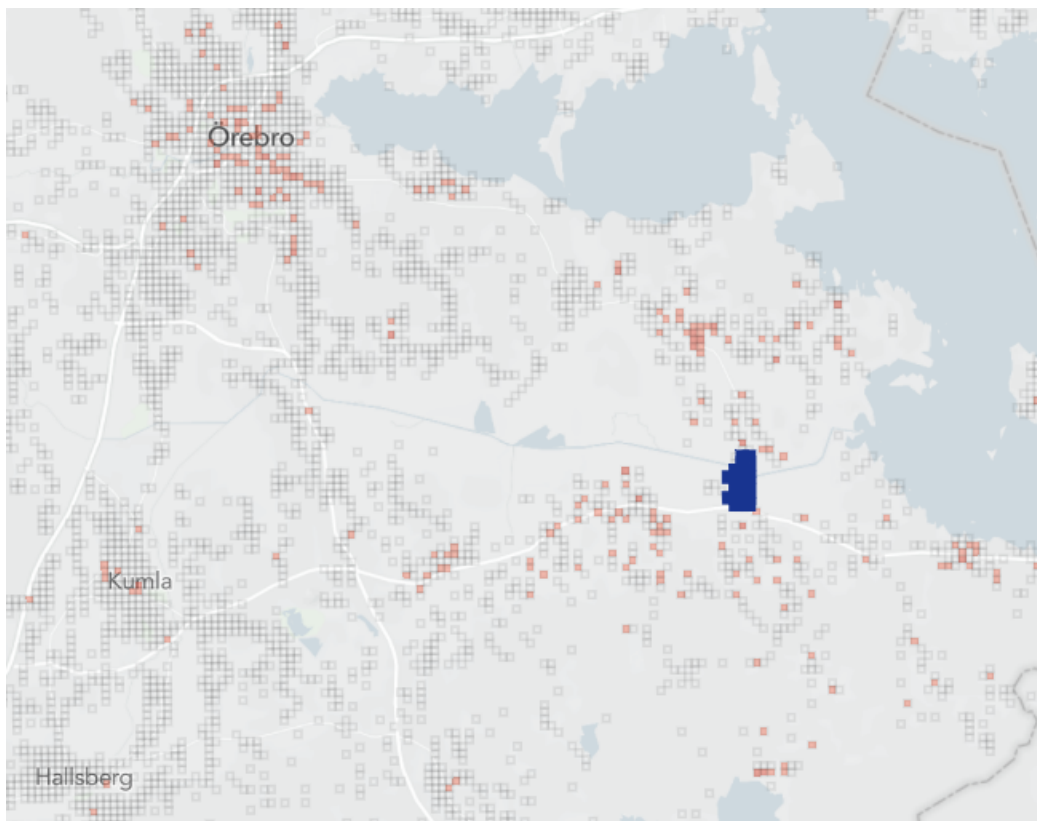


De blå rutorna visar var personer jobbar som bor inom de röda rutorna

2.2 Stråket Örebro - Odensbacken

Arbetspendling till Odensbacken

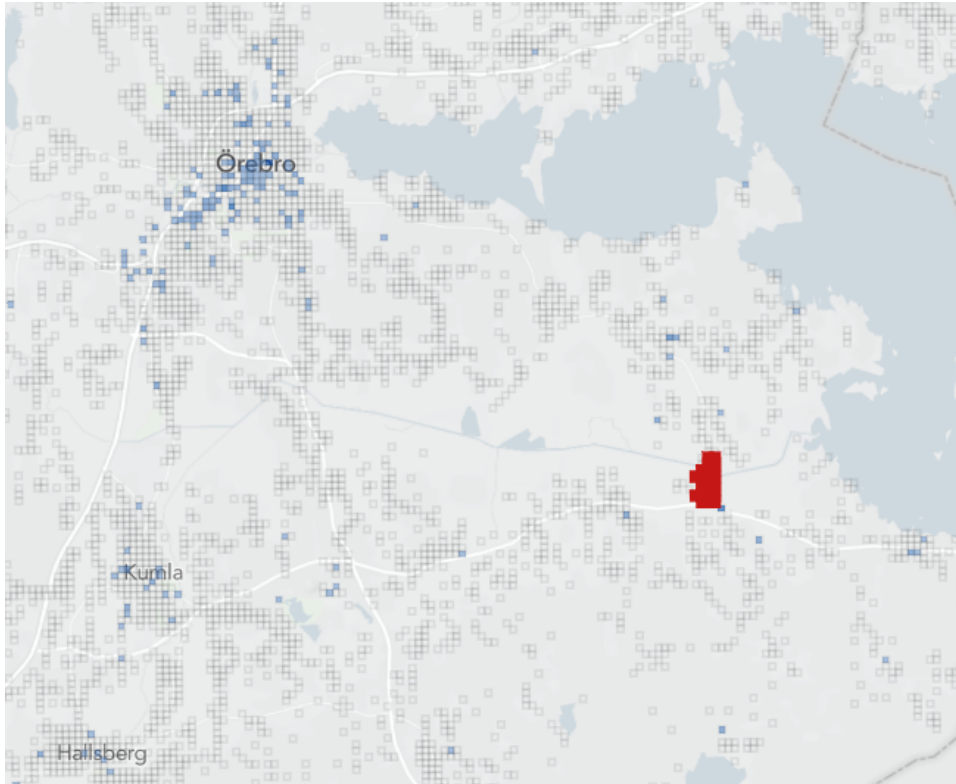
Ungefär 45 % av de som pendlar in till Odensbacken bor i Örebro. Det är ungefär lika stor andel personer som arbetar i Odensbacken från Stora Mellösa som det är från området runt Asker.



De röda rutorna visar var personer bor som jobbar inom de blåa rutorna.

Arbetspendling från Odensbacken

Av de som bor i Odensbacken och pendlar till jobb är det cirka 60 % som har sin arbetsplats i Örebro. Ungefär 10 % arbetar i Kumla och Hallsberg.



2.3 Pendling av gymnasieelever

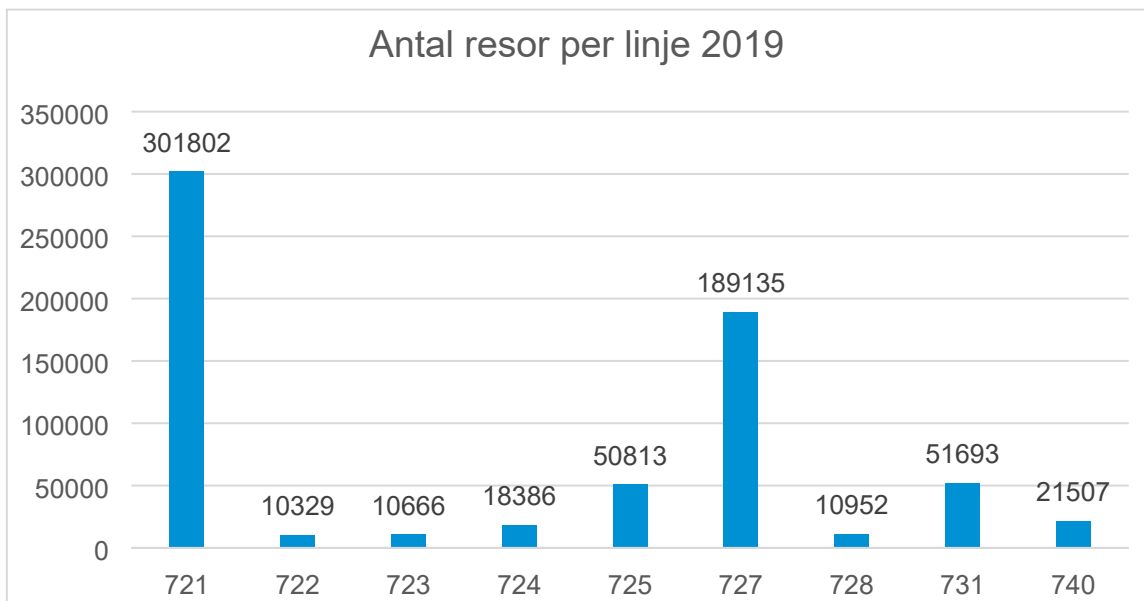
Från Sköllersta var det 2018 cirka 28 elever som går på gymnasieskolor i Örebro och cirka fem elever som går på gymnasiet i Hallsberg. Från Pålsboda var det 2018 ungefär lika många som går på gymnasieskola i Örebro (cirka 29 elever) respektive Hallsberg (cirka 32 elever). Av gymnasieelever i Odensbacken var det 2018 cirka 37 elever som gick på gymnasieskolor i Örebro och tre på gymnasieskola i Hallsberg.

3. Jämförelse och analys

I det här avsnittet redovisas resandet och utbudet av trafik i sydöstra länsdelen. Resandet på de olika linjerna skiljer sig mycket åt. Det går att identifiera två starka stråk. Det ena är Odensbacken- Örebro och det andra är Örebro- Sköllersta- Pålsboda. Resandet mellan Pålsboda och Hallsberg ligger på en acceptabel nivå.

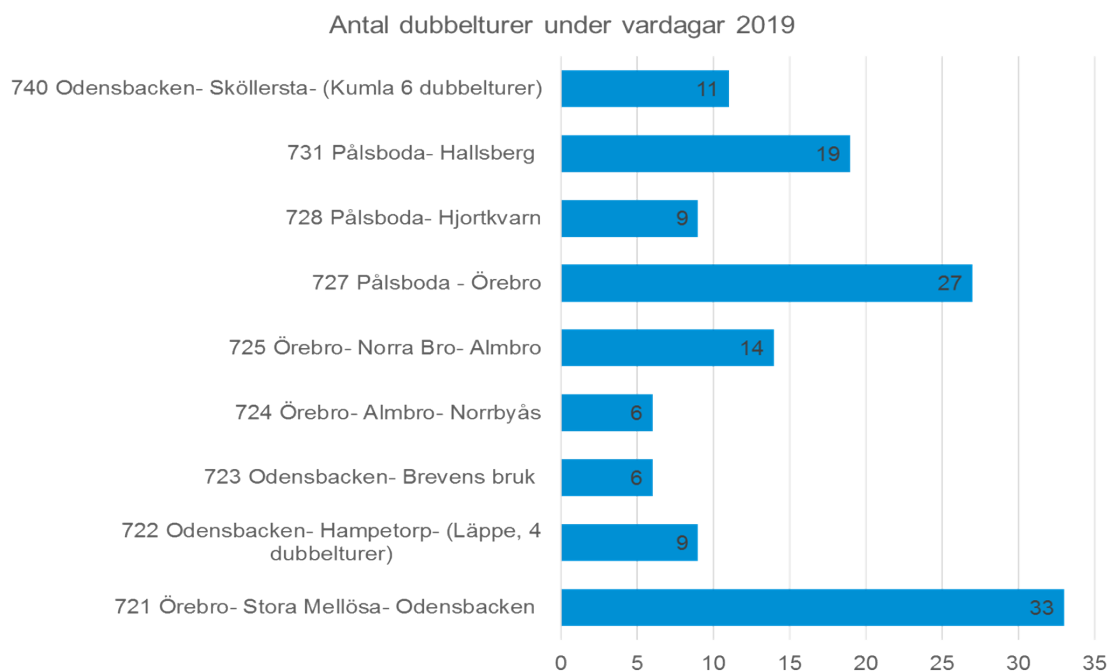
Förslaget för trafikupplägget från december 2021 grundas bland annat på resandeefterfrågan. Bilagorna till utredning kan användas som ett uppslagsverk för

mer bakgrundsfakta om busslinjerna. I bilagorna återfinns statistik per linje om utbud, resande med olika biljettyper, hållplatsanalyser och resande per tur.



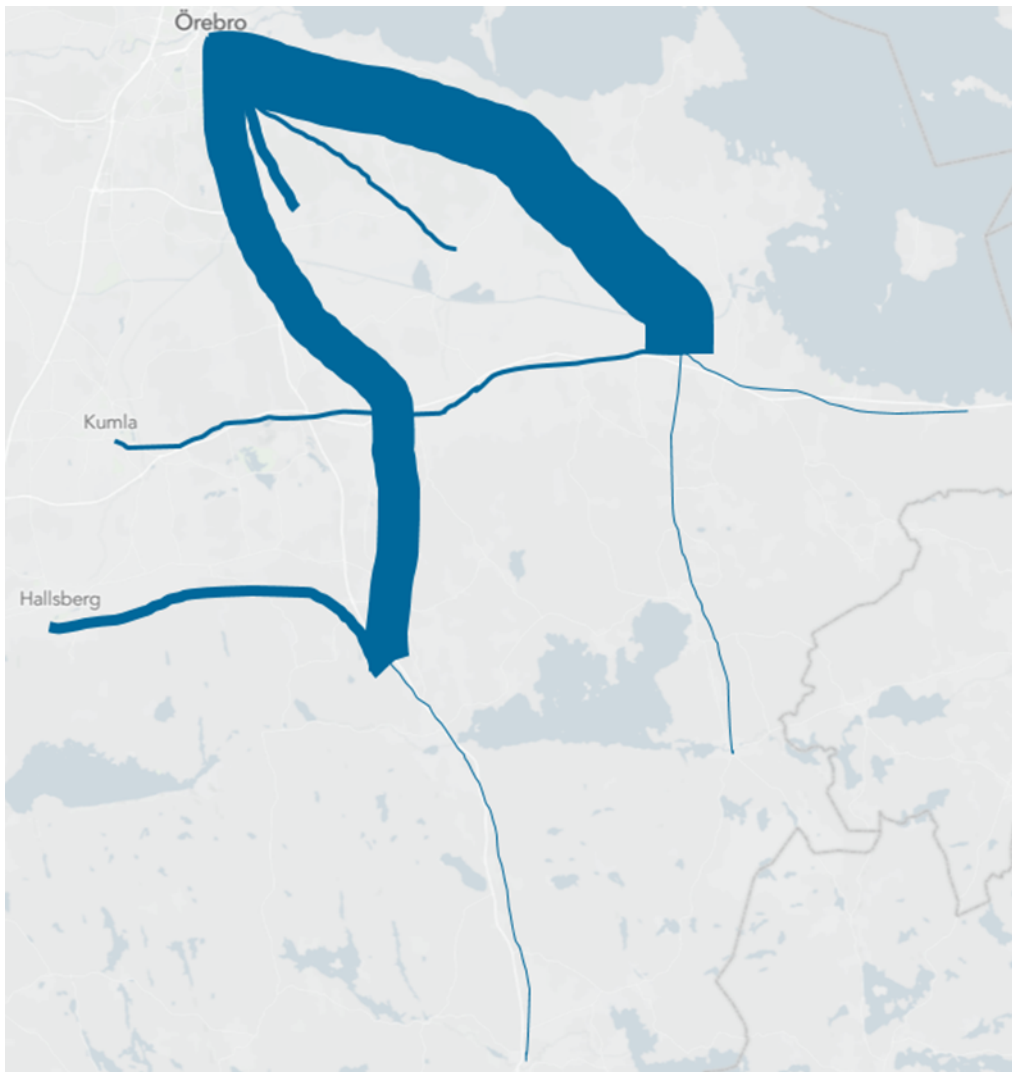
Figuren visar hur många resor som gjorts per linje under 2019

Utbudet på de olika linjerna skiljer sig också åt. Det största utbudet av trafik finns på sträckan Örebro- Odensbacken. I stråket Örebro- Sköllersta- Pålsboda är utbudet nästan lika stort. Det är också de två stråk där flest reser.



Figuren visar antalet dubbelturer per linje under 2019. För linje 740 är det 6 dubbelturer som går hela vägen mellan Kumla och Odensbacken. För linje 722 är det 4 dubbelturer som går hela vägen mellan Odensbacken och Läppe

För att tydliggöra skillnaderna i resandet för de olika stråken visas här en skalenlig bild av resandet för 2019. Ju tjockare sträck, desto större resande.



Skalenlig bild av resor med kollektivtrafik per linje under 2019

4. Linjer som föreslås ska vara kvar

4.1 Linje 721 Örebro- Stora Mellösa- Odensbacken

Trafiken mellan Örebro och Odensbacken är ett starkt stråk med mycket resande. På sträckan finns mellanmarknad i Ekeby- Almby och Stora Mellösa, vilket gör att busskapaciteten kan bli ojämn ibland. Bussen kan vara full från Örebro, men efter Ekeby-Almby går många av och det finns mer plats på bussen. Resenärer som ska till Odensbacken får en längre restid av att bussen kör igenom Ekeby-Almby istället för att köra direkt mot Odensbacken. Turutbudet behöver öka från 33 dubbelturer till ca 35 dubbelturer.

Resandet är enkelriktat, vilket innebär att på morgonen resar de flesta till Örebro och på eftermiddagen åt andra hållet. Utmaningen är då att många bussar går tomma tillbaka, därför behöver peaktrafiken förändras. För att skapa ett utbud som harmoniserar med efterfrågan och för att undvika överbeläggning ska det som förstärkning i peaktid gå direktbuss mellan Odensbacken och Örebro som inte kör in i Ekeby-Almby. Mellan Örebro och Ekeby- Almby ska det som förstärkning i peaktid gå trafik som inte fortsätter till Odensbacken. Linjerna behöver ha olika numrering för att tydliggöra skillnaderna. Detaljer kring hur många turer som ska omfattas av peaktrafiken överläts till Svealandstrafiken. Övrig tid ska linjens körväg vara Örebro- Ekeby- Almby- Stora Mellösa- Odensbacken. I Örebro ska linjen trafikera Hjälmarvägen, Rudbecksgatan och resecentrum.

4.2 Örebro- Sköllersta- Pålsboda, linje 727 och 725

Stråket Örebro- Sköllersta- Pålsboda är ett starkt stråk med mycket resande. Det är linje 727 som trafikerar hela stråket. Linje 725 trafikerar stråket mellan Örebro och Almbro. Turutbudet för linje 727 behöver vara kvar på den nivå som är idag med 27 dubbelturer. För linje 727 är körvägen gamla riksväg 51, medan linje 725 går över Norra Bro. Linje 725 går att se som en förstärkning av linje 727, även om linjen bitvis har olika körvägar.

4.3 Örebro- Norrbyås, linje 724

Turutbudet på linjen föreslås vara oförändrat med sex dubbelturer under vardagar. Linjen har idag flera olika körvägsvarianter. I hållplatsstatistiken visas den sträckan som går Örebro, Almbro, Fällersta, Hidingsta, Norrbyås och den sträckan som går Örebro, universitetet, Ormesta, Mark, Stortorp och Hidingsta.

Anledningen till de olika körvägarna och den stora yttäckningen beror på att många skolelever då kunnat resa med linjen. Även om resandet på linjen är relativt lågt är bedömningen att det beror på att linjen inte varit användarvänlig på grund av de olika körvägarna. Den stora yttäckningen har däremot varit bra för få resenärer, men

eftersom körvägen över Almbro till stor del går parallellt med linjen mot Pålsboda är det endast området mellan Fällersta och Hidingsta som inte kommer ha allmän kollektivtrafik.

4.4 Hallsberg- Pålsboda, linje 731

Stråket mellan Hallsberg och Pålsboda är relativt starkt i förhållande till antal boende i området. Resandet består till stor del av gymnasieelever och arbetspendlare. Även om många turer har färre än fem resenärer i snitt är bedömningen att trafikmängden med 19 dubbelturer behöver vara kvar för att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken i stråket.

5. Förslag om nedläggning av linjer

Kategorier för om linjer ska läggas ner återfinns i det inriktningsbeslut som fattades av samhällsbyggnadsnämnden 2019-10-23. Kategorierna är: *linjer med lågt resande, skolskjutslinjer, parallellgående trafik och servicelinjer.*

Linjerna i sydöstra länsdelen som föreslås avvecklas har identifierats som *linjer med lågt resande* och *skolskjutslinjer*. Resandet på de linjerna är under fem resenärer i genomsnitt per tur. Resandet i peaktid är alltid större, vilket visas av den sammanställning per linje som finns i bilagorna.

5.1 Kumla- Sköllersta- Odensbacken, linje 740

Förslaget är att linjen ska läggas ner på grund av det låga resandet. Linjen har ett genomsnittligt resande på 4,4 resenärer per tur. Resandet består till största del av arbetspendlare. Med det nya trafikupplägget får resenärer som reser mellan Kumla och Sköllersta byta buss i Ekeby. Mellan Odensbacken, Asker och Sköllersta bodde det 2018 ca 13 gymnasieelever.

5.2 Pålsboda – Hjortkvarn, linje 728

Förslaget är att linjen ska läggas ner på grund av det låga resandet. Linjen har ett genomsnittligt resande på 2,9 resenärer per tur. Resandet på linjen består främst av skolelever. År 2018 var det ca 15 gymnasieelever som bodde mellan Hjortkvarn och Pålsboda.

5.3 Odensbacken- Brevens bruk, linje 723

Förslaget är att linjen ska läggas ner på grund av det låga resandet. Linjen har ett genomsnittligt resande på 2,7 resenärer per tur. Resandet är ungefär lika stort med grundskolelever, gymnasieelever och arbetspendlare. År 2018 var det ca 12 gymnasieelever som bodde mellan Odensbacken och Brevens bruk.

5.4 Odensbacken- Hampetorp- Läppe, linje 722

Förslaget är att linjen ska läggas ner på grund av det låga resandet. Linjen har ett genomsnittligt resande på 2,1 resenärer per tur. Resandet består till stor del av arbetspendlare och gymnasieelever. Finns ekonomiskt utrymme kan sommartrafik till Hampetorp komma att införas. Det förutsätter att befintliga fordon nyttjas. År 2018 var det ca 15 gymnasieelever som bodde mellan Hampetorp och Odensbacken.

6. Matarlinjer och bytespunkter

Den nya trafik som föreslås i utredningen av sydöstra länsdelen har tidshorizonten december 2021. Regionlinjerna i sydoststråket föreslås då trafikera centrala Örebro. I ett längre perspektiv, när BRT är infört, behöver det finnas en inriktning om hur regiontrafiken ska samverka med BRT-trafiken i form av matarlinjer och bytespunkter. I utredningen om trafiken i sydoststråket har linjer identifierats som skulle kunna verka som matarlinjer in till BRT-stråket, men det behöver utredas med djupgående.

Genom att lägga över produktion från den delen regionbussen kör i centrala Örebro till den resterande körvägen är det möjligt att utöka turtätheten med regiontrafiken. Det förutsätter bland annat väl utvecklade bytespunkter med infrastrukturåtgärder för vändplatser och uppställningskapacitet.

7. Närtrafik

Under två år har test av närtrafik genomförts i Nora och Askersunds kommun. Det pågår en utvärdering av testperioden som ska ligga till grund för närtrafikens utformning i hela länet. Närtrafiken kan användas mellan 9-14 av länsinvånare som inte har tillgång till allmän kollektivtrafik, men kriterierna kan komma att ändras efter att utvärderingen är klar. Region Örebro län planerar för att det ska finnas tillgång till närtrafik i området när tidpunkten för linjernas avveckling infaller.

8. Bilagor

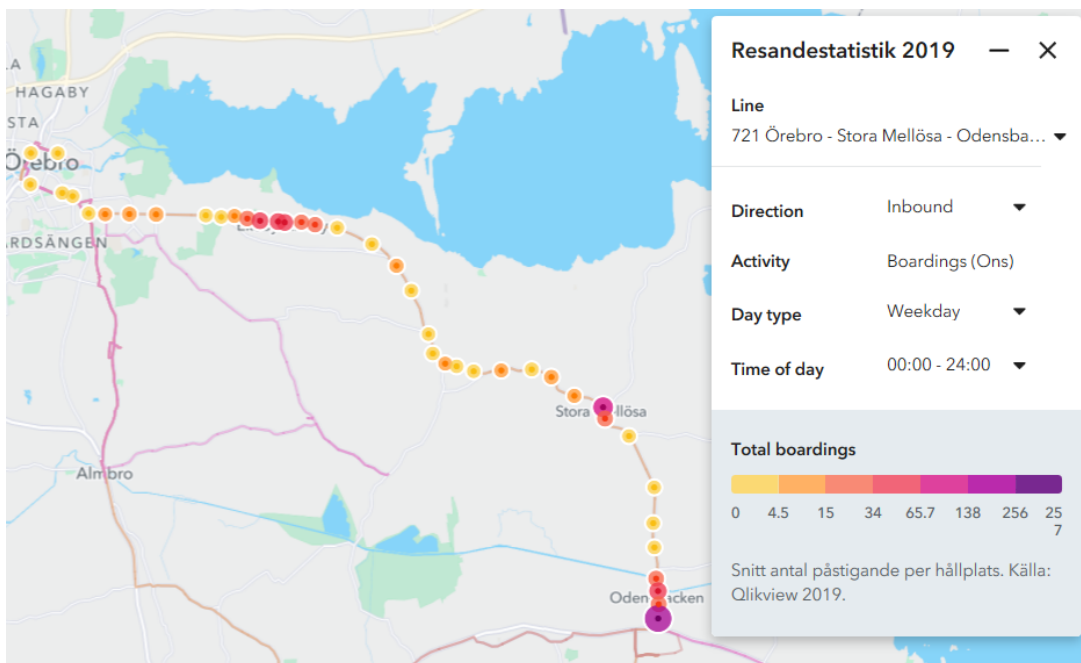
I de här bilagorna redovisas statistik om resande, linje för linje. För varje linje finns en faktaruta om nuvarande trafikutbud. Efter det följer hållplatsanalyser som visar var på linjen påstigande sker i båda körriktningarna. Kartläggningen av resandet visar i vilken utsträckning olika biljettyper används på linjen. Resandet per tur visar hur resandet är fördelat över trafikdygnet.

För att lättare kunna navigera i listorna med *resande per tur* är sammanställningen färgkodad. Turer som har färre än fem resenärer i genomsnitt är orangemarkerade. Turer som har mellan 5-15 resenärer i genomsnitt är vitmarkerade och turer som har fler än 15 resenärer i genomsnitt är grönmarkerade. Urvalsperioden är vardagar under februari, mars, april, maj, september, oktober, november 2019. Genomsnittet baseras på *antal resor* delat med *antal turer* under vald period. Turer med jämna tal går i en körriktning och turer med udda nummer i den andra körriktningen.

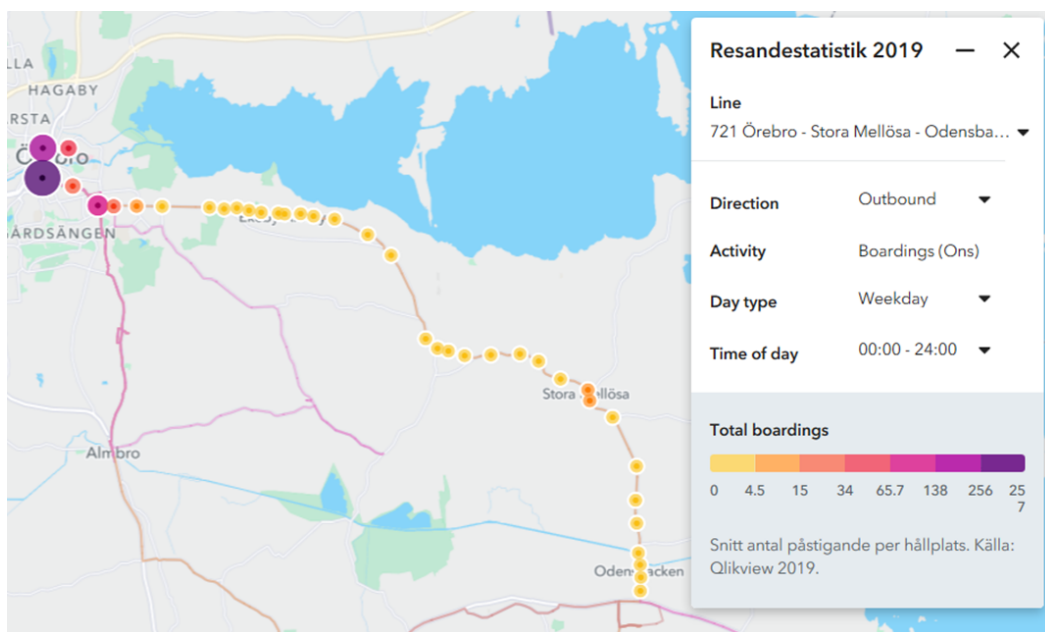
8.1 Bilaga för linje 721 Örebro- Stora Mellösa- Odensbacken

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	33
Turtäthet	Halvtimmestrafik som stomme Kvartstrafik i peaktid Timmestrafik 19- 23:30
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	11
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	8

8.1.1 Hållplatsanalys



Figuren visar resandet i riktning Odensbacken- Örebro



Figuren visar resandet i riktning Örebro- Odensbacken

8.1.2 Resandestatistik från 2019

Linje	721
Resande per tur i genomsnitt	19,2
Resande per tur med grundskolebiljett i snitt	2,2
Resande per tur med gymnasiebiljetter i snitt	5,1
Resande per tur med periodbiljetter i snitt	6,7
Resande per tur med övriga biljetter i snitt	5,2

8.1.3 Resandestatistik per tur

Tur	Antal resor	Antal dagar vald period	Resande per tur
	182464		19,2
1	1439	151	9,5
2	1016	151	6,7
3	1613	151	10,7
4	1947	151	12,9
5	1636	151	10,8
6	2955	151	19,6
7	3015	151	20,0
8	2615	151	17,3
9	967	151	6,4

10	3376	151	22,4
11	872	151	5,8
12	4751	151	31,5
13	774	151	5,1
14	4446	151	29,4
15	695	151	4,6
16	5656	151	37,5
17	1660	151	11,0
18	5157	151	34,2
19	2629	151	17,4
20	3501	151	23,2
21	3849	151	25,5
22	3464	151	22,9
23	2298	151	15,2
24	5486	151	36,3
25	3411	151	22,6
26	5850	151	38,7
27	5014	151	33,2
28	4635	151	30,7
29	6269	151	41,5
30	2831	151	18,7
31	7265	151	48,1
32	3343	151	22,1
33	5945	151	39,4
34	2981	151	19,7
35	5380	151	35,6
36	2319	151	15,4
37	4164	151	27,6
38	1882	151	12,5
39	3949	151	26,2
40	2099	151	13,9
41	3985	151	26,4
42	2703	151	17,9
43	2968	151	19,7
44	3561	151	23,6
45	2573	151	17,0
46	2894	151	19,2
47	2930	151	19,4
48	2375	151	15,7
49	2095	151	13,9

50	1918	151	12,7
51	1786	151	11,8
52	1445	151	9,6
53	2157	151	14,3
54	1210	151	8,0
55	3203	151	21,2
56	618	151	4,1
57	2234	151	14,8
58	679	151	4,5
59	2108	151	14,0
60	640	151	4,2
61	1935	151	12,8
62	276	151	1,8
63	1296	151	8,6
65	829	151	5,5

8.2 Bilaga för linje 722 Odensbacken- Hampetorp- Läppe

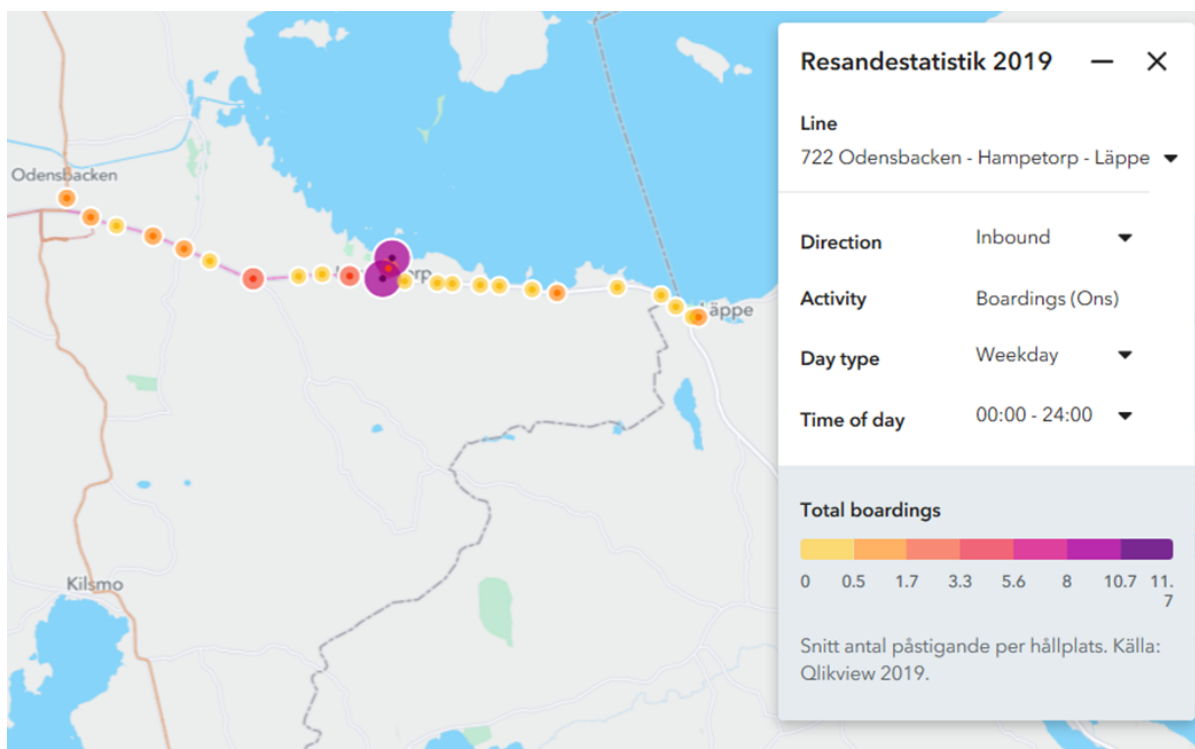
Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	9 dubbelturer Odensbacken- Hampetorp varav 4 dubbelturer Odensbacken- Hampetorp- Läppe
Turtäthet	Varannantimmestrafik som stomme 06-19 Halvtimmestrafik från Hampetorp mot Odensbacken på morgonen mellan 06-07 Timmestrafik från Odensbacken mot Hampetorp på eftermiddagen 15-18
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	4 dubbelturer Odensbacken- Hampetorp (Läppe angörs inte)
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	4 dubbelturer Odensbacken- Hampetorp (Läppe angörs inte)

Det går fyra dubbelturer till Läppe. De går vid 10, 12, 16 och 20

8.2.1 Hållplatsanalys



Figuren visar resandet i riktning Odensbacken- Hampetorp- Läppe



Figuren visar resandet i riktning Läfte- Hampetorp- Odensbacken

8.2.2 Resandestatistik från 2019

Linje	722
Resande per tur i genomsnitt	2,1
Resande per tur med grundskolebiljett i snitt	0,1
Resande per tur med gymnasiebiljetter i snitt	0,7
Resande per tur med periodbiljetter i snitt	0,6
Resande per tur med övriga biljetter i snitt	0,7

8.2.3 Resandestatistik per tur

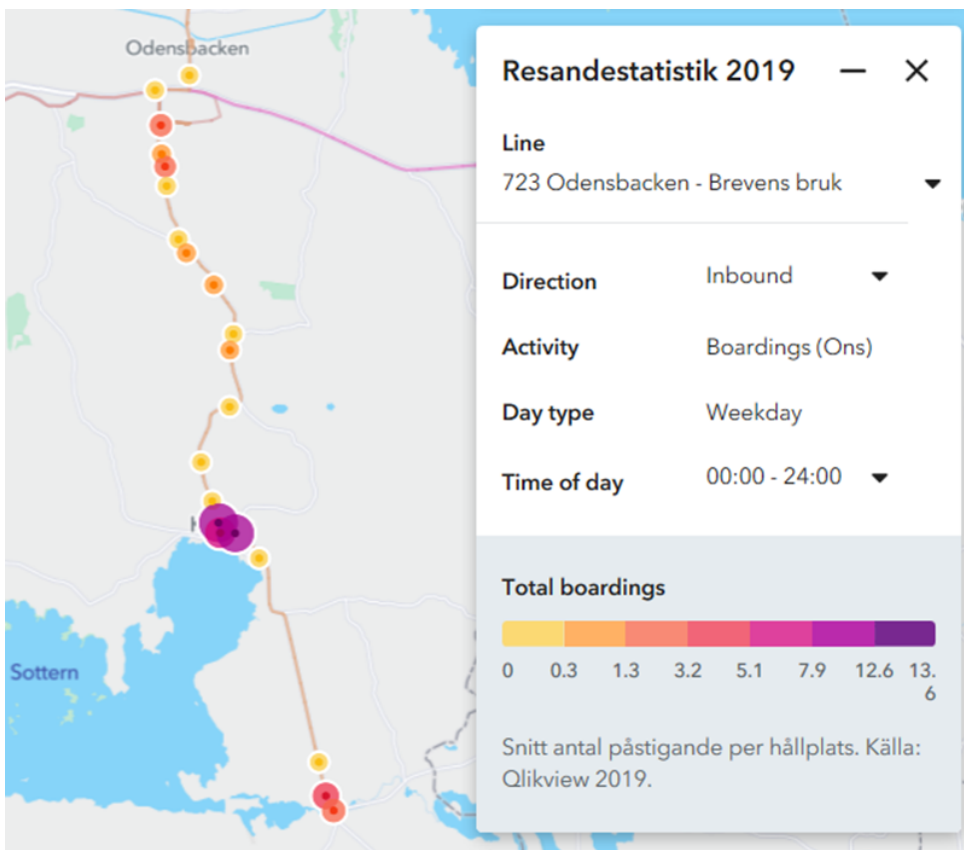
Tur	Antal resor	Antal dagar vald period	Resande per tur
	6023		2,1
1	40	151	0,3
2	179	151	1,2
3	168	151	1,1
4	191	151	1,3
5	256	151	1,7
6	1388	151	9,2
7	315	151	2,1

8	886	151	5,9
9	171	151	1,1
10	517	151	3,4
11	227	151	1,5
12	487	151	3,2
13	124	151	0,8
14	374	151	2,5
16	173	151	1,1
17	80	151	0,5
18	94	151	0,6
19	322	151	2,1

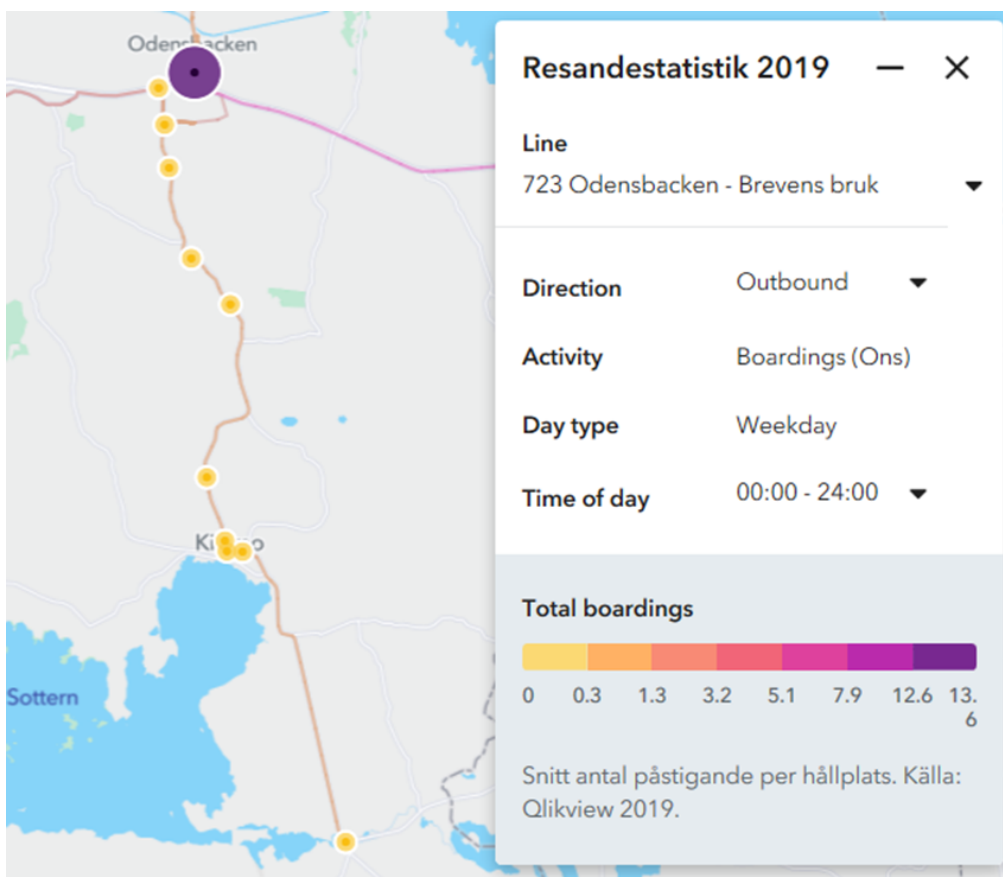
8.3 Bilaga för linje 723 Odensbacken- Brevens bruk

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	6
Turtäthet	8 turer från Brevens Bruk mot Odensbacken, timmestrafik 06-08, trafik ca var tredje timme 09-19 5 turer från Odensbacken mot Brevens bruk, trafik ca var tredje timme 08-19
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

8.3.1 Hållplatsanalys



Figuren visar resandet i riktning Brevens bruk- Kilsmo- Odensbacken



Figuren visar resandet i riktning Odensbacken- Kilsmo- Brevens bruk

8.3.2 Resandestatistik från 2019

Linje	723
Resande per tur i genomsnitt	2,7
Resande per tur med grundskolebiljett i snitt	0,8
Resande per tur med gymnasiebiljetter i snitt	0,6
Resande per tur med periodbiljetter i snitt	0,9
Resande per tur med övriga biljetter i snitt	0,4

8.3.3 Resandestatistik per tur

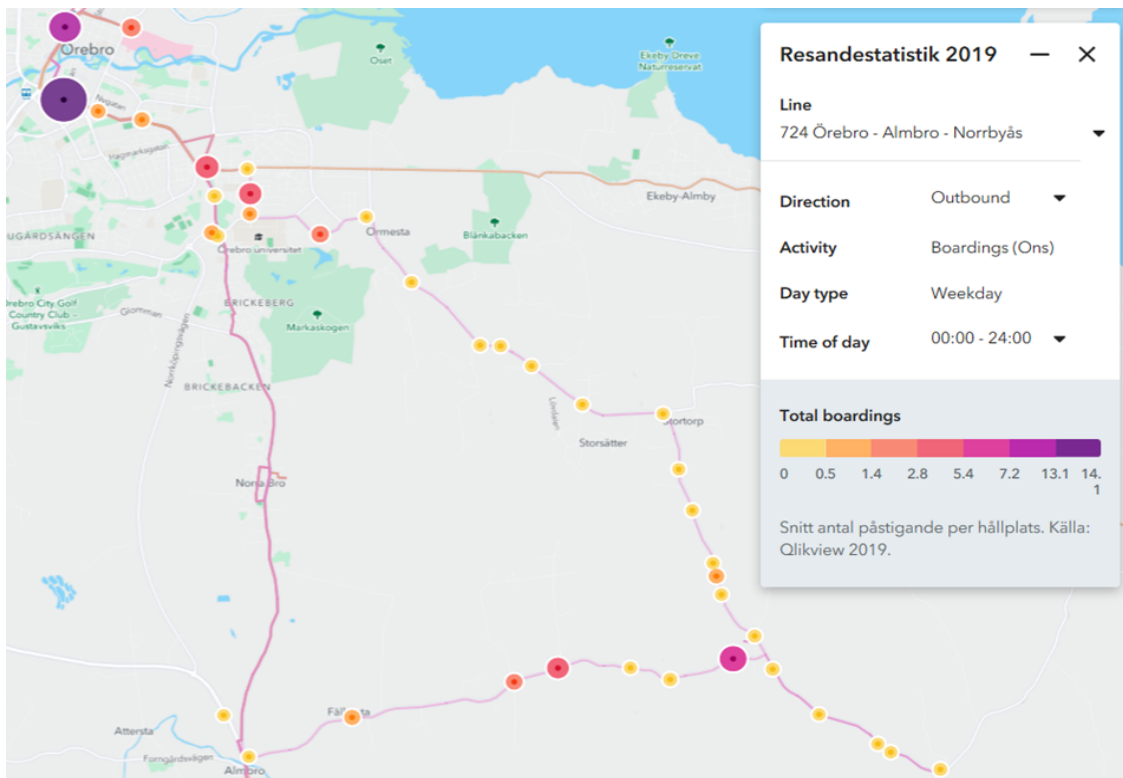
Tur	Antal resor	Antal dagar vald period	Resande per tur
	7267		2,7
1	32	147	0,2
3	283	147	1,9
4	270	147	1,8
5	702	147	4,8

6	776	147	5,3
7	632	147	4,3
8	2473	147	16,8
9	345	147	2,3
10	877	147	6,0
12	470	147	3,2
14	266	147	1,8
16	108	147	0,7
18	33	147	0,2

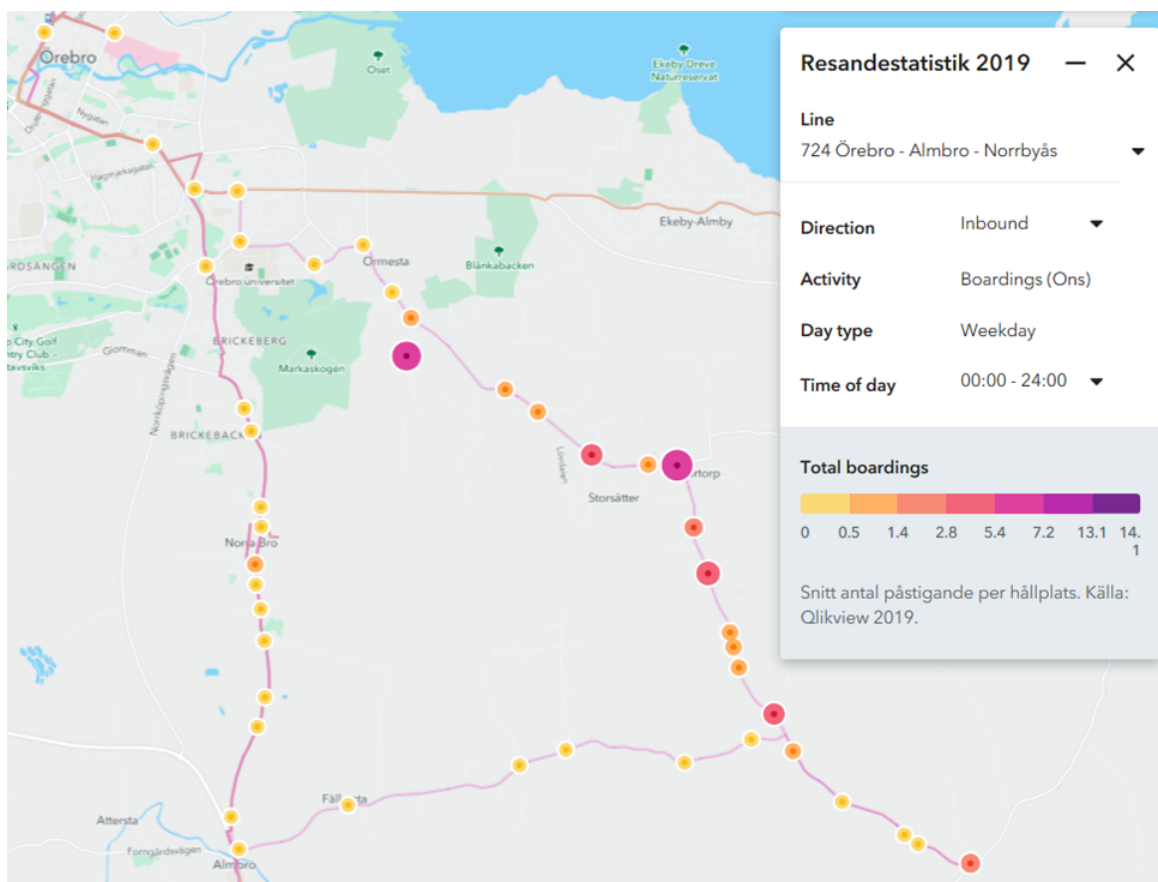
8.4 Bilaga för linje 724 Örebro- Norrbyås

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	6
Turtäthet	Halvtimmestrafik 06:30-08, 1,5 timme mellan turerna 14-17
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

8.4.1 Hållplatsanalys



Figuren visar resandet i riktning Örebro- Norrbyås



Figuren visar resandet i riktning Norrbyås- Örebro

8.4.2 Resandestatistik från 2019

Linje	724
Resande per tur i genomsnitt	7,5
Resande per tur med grundskolebiljett i snitt	3,4
Resande per tur med gymnasiebiljetter i snitt	1,4
Resande per tur med periodbiljetter i snitt	1,5
Resande per tur med övriga biljetter i snitt	1,2

8.4.3 Resandestatistik per tur

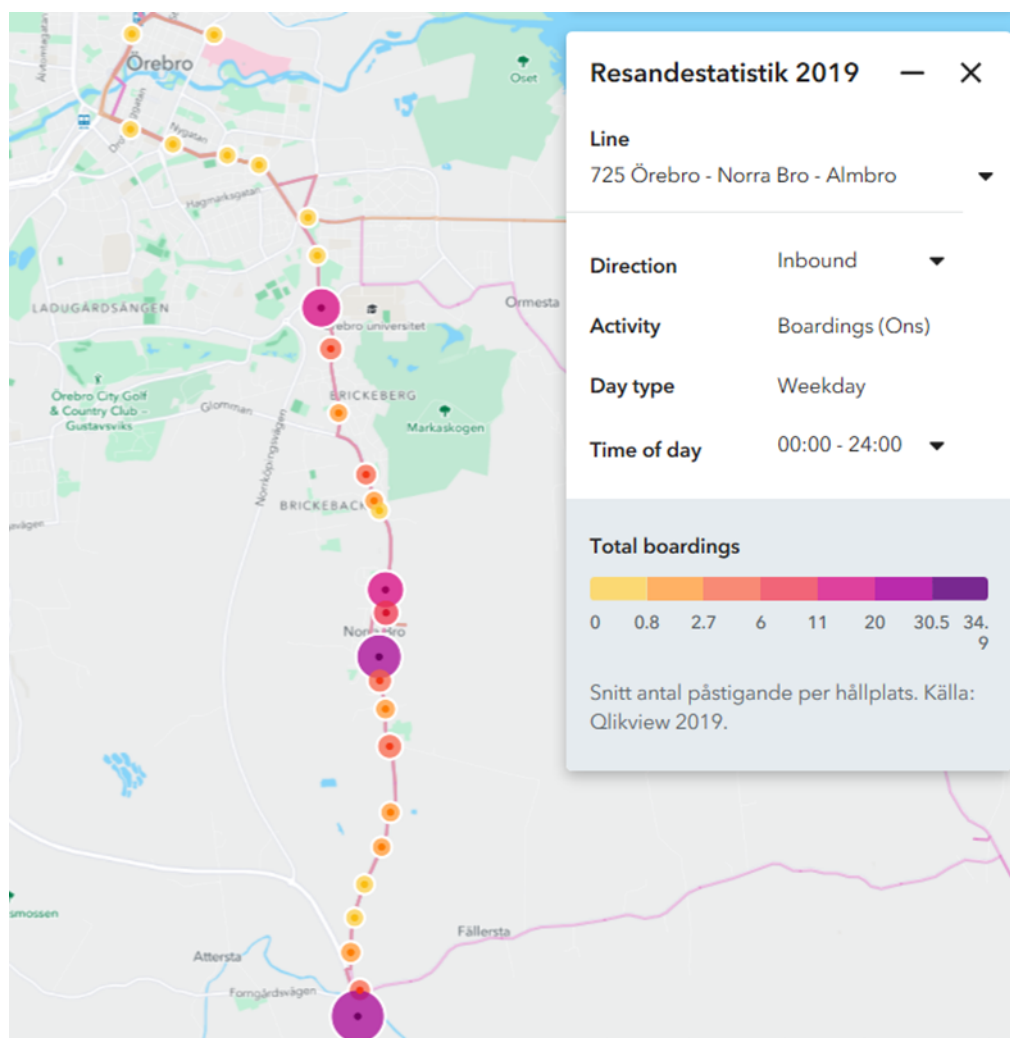
Tur	Antal resor	Antal dagar vald period	Resande per tur
	13153		7,5
1	567	147	3,9
2	981	147	6,7
3	1817	147	12,4
4	2895	147	19,7
5	752	147	5,1
6	1231	147	8,4

7	1438	147	9,8
8	56	147	0,4
9	2160	147	14,7
10	278	147	1,9
11	947	147	6,4
12	31	147	0,2

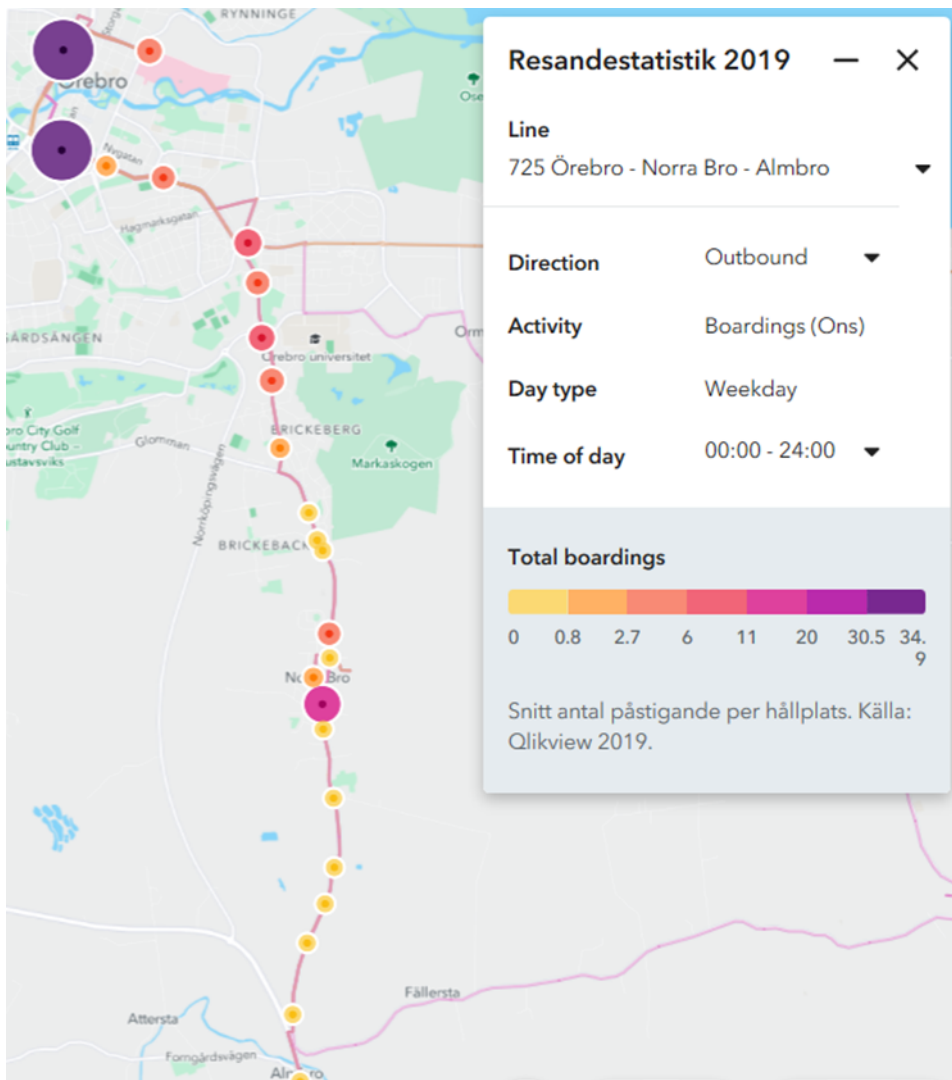
8.5 Bilaga för linje 725 Örebro- Norra Bro- Almbro

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	14
Turtäthet	Timmestrafik 06-10 med förstärkning i peaktid 30-40 minuter mellan turerna 13-18
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

8.5.1 Hållplatsanalys



Figuren visar resandet i riktning Almbro- Örebro



Figuren visar resandet i riktning Örebro- Almbro

8.5.2 Resandestatistik från 2019

Linje	725
Resande per tur i genomsnitt	8,8
Resande per tur med grundskolebiljett i snitt	1,9
Resande per tur med gymnasiebiljetter i snitt	1,7
Resande per tur med periodbiljetter i snitt	3,0
Resande per tur med övriga biljetter i snitt	2,2

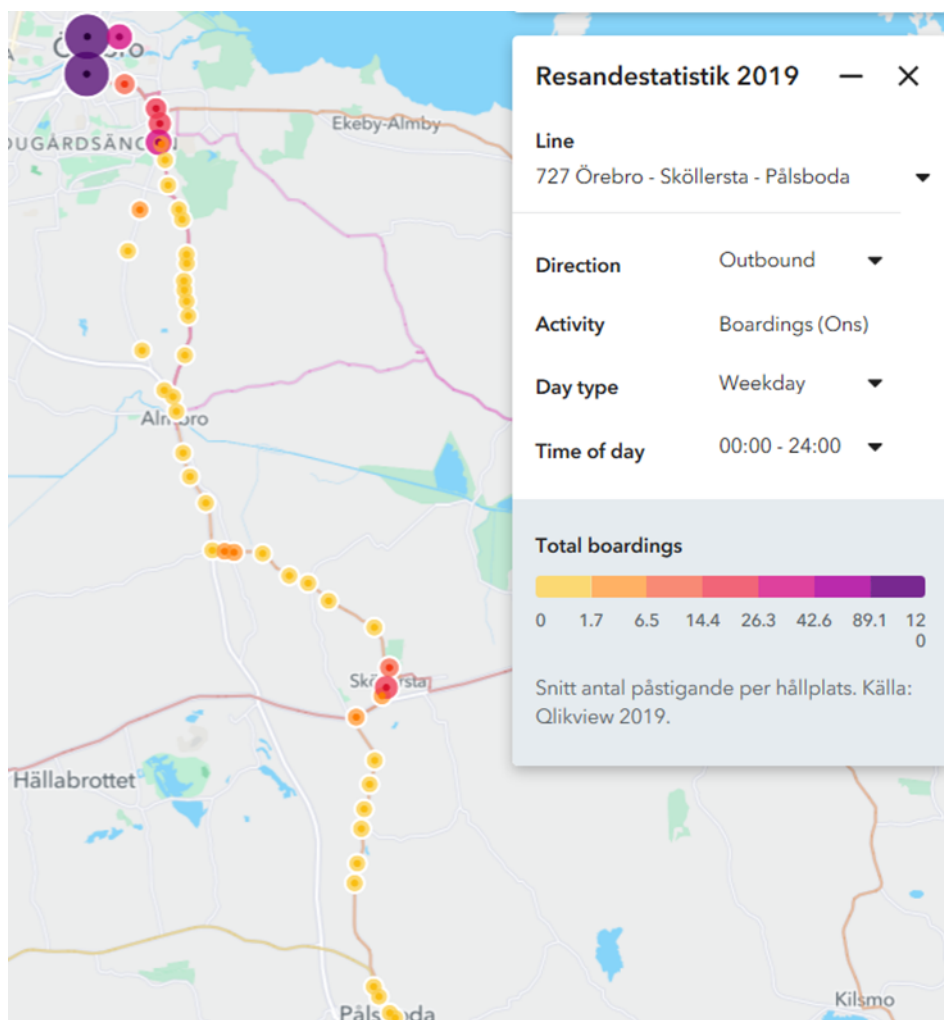
8.5.3 Resandestatistik per tur

Tur	Antal resor	Antal dagar vald period	Resande per tur
	36326		8,8
1	567	147	3,9
2	937	147	6,4
3	393	147	2,7
4	3439	147	23,4
5	4686	147	31,9
6	1144	147	7,8
7	1446	147	9,8
8	1897	147	12,9
9	2301	147	15,7
10	954	147	6,5
11	856	147	5,8
12	463	147	3,1
13	421	147	2,9
14	387	147	2,6
15	933	147	6,3
16	873	147	5,9
17	1188	147	8,1
18	1980	147	13,5
19	988	147	6,7
20	2014	147	13,7
21	2068	147	14,1
22	1522	147	10,4
23	1341	147	9,1
24	641	147	4,4
25	1007	147	6,9
26	618	147	4,2
27	702	147	4,8
28	560	147	3,8

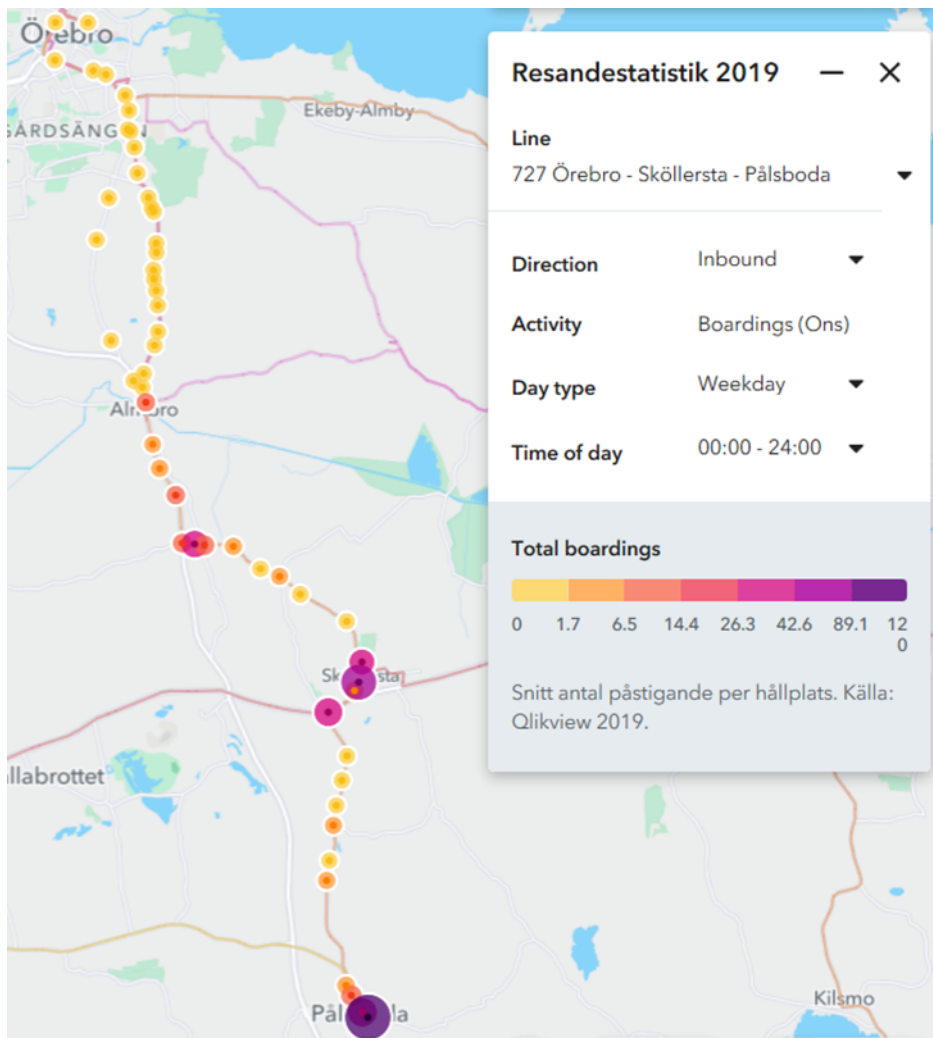
8.6 Bilaga för linje 727 Pålsboda- Örebro

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	27
Turtäthet	Halvtimmestrafik 5:30-8:30 Timmestrafik 08:30-13:30 Halvtimmestrafik 13:30-19
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	10
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	7

8.6.1 Hållplatsanalys



Figuren visar resandet i riktning Örebro- Pålsboda



Figuren visar resandet i riktning Pålsboda- Örebro

8.6.2 Resandestatistik från 2019

Linje	727
Resande per tur i genomsnitt	14,6
Resande per tur med grundskolebiljett i snitt	1,0
Resande per tur med gymnasiebiljetter i snitt	3,7
Resande per tur med periodbiljetter i snitt	6,4
Resande per tur med övriga biljetter i snitt	3,5

8.6.1 Resandestatistik per tur

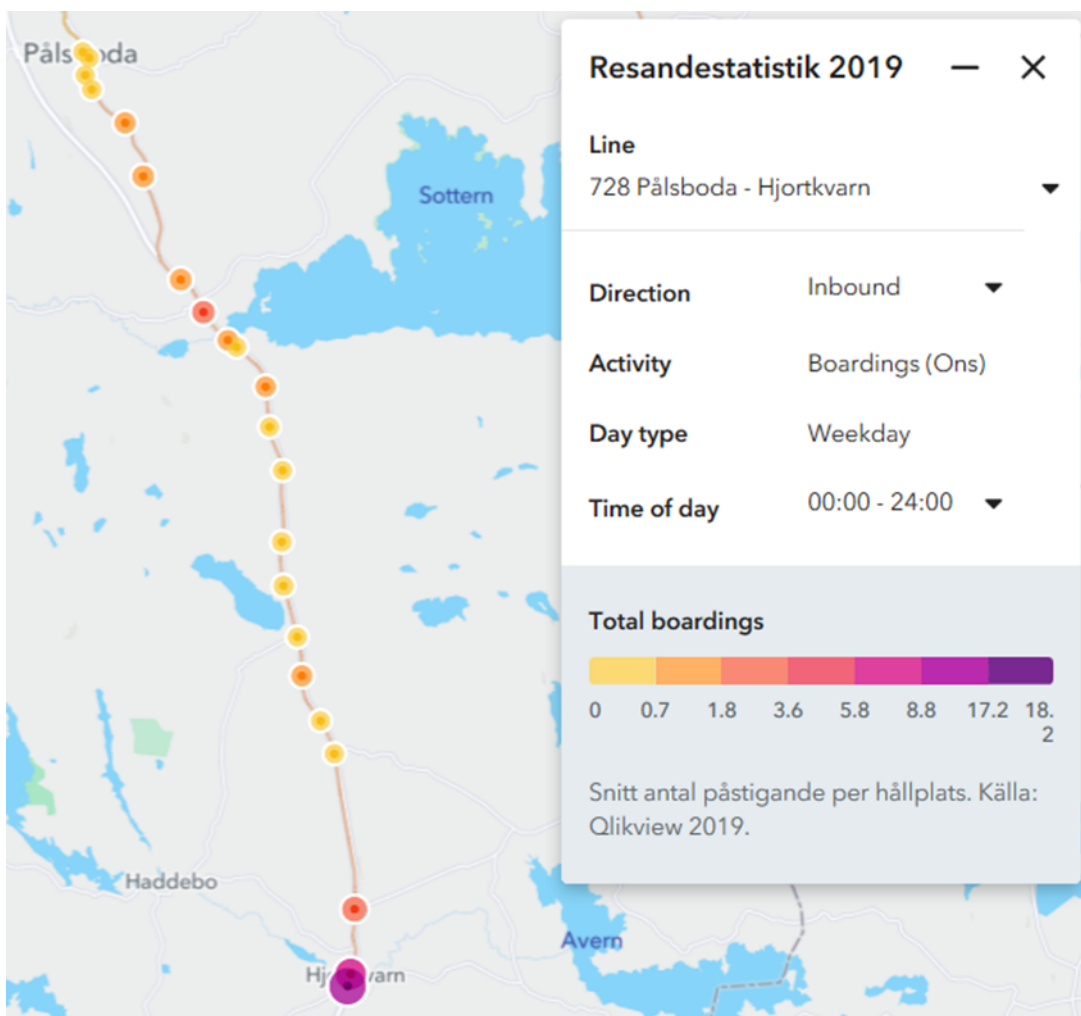
Tur	Antal resor	Antal dagar vald period	Resande per tur
	115692		14,6
1	615	151	4,1
2	1796	151	11,9
3	708	151	4,7
4	2604	151	17,2
5	1100	151	7,3
6	3037	151	20,1
7	5277	151	34,9
8	7151	151	47,4
9	3052	151	20,2
10	4911	151	32,5
11	650	151	4,3
12	3514	151	23,3
13	911	151	6,0
14	4841	151	32,1
15	1332	151	8,8
16	2122	151	14,1
17	885	151	5,9
18	1556	151	10,3
19	1502	151	9,9
20	1964	151	13,0
21	2576	151	17,1
22	1956	151	13,0
23	2635	151	17,5
24	1847	151	12,2
25	2832	151	18,8
26	1914	151	12,7
27	2931	151	19,4
28	3625	151	24,0
29	4356	151	28,8
30	3968	151	26,3
31	5784	151	38,3
32	1503	151	10,0
33	5068	151	33,6
34	2483	151	16,4
35	3143	151	20,8

36	1250	151	8,3
37	2931	151	19,4
38	979	151	6,5
39	1427	151	9,5
40	560	151	3,7
41	1272	151	8,4
42	685	151	4,5
43	1171	151	7,8
44	346	151	2,3
45	1445	151	9,6
46	593	151	3,9
47	1507	151	10,0
48	636	151	4,2
49	1447	151	9,6
50	337	151	2,2
51	1055	151	7,0
52	222	151	1,5
53	886	151	5,9
54	164	151	1,1

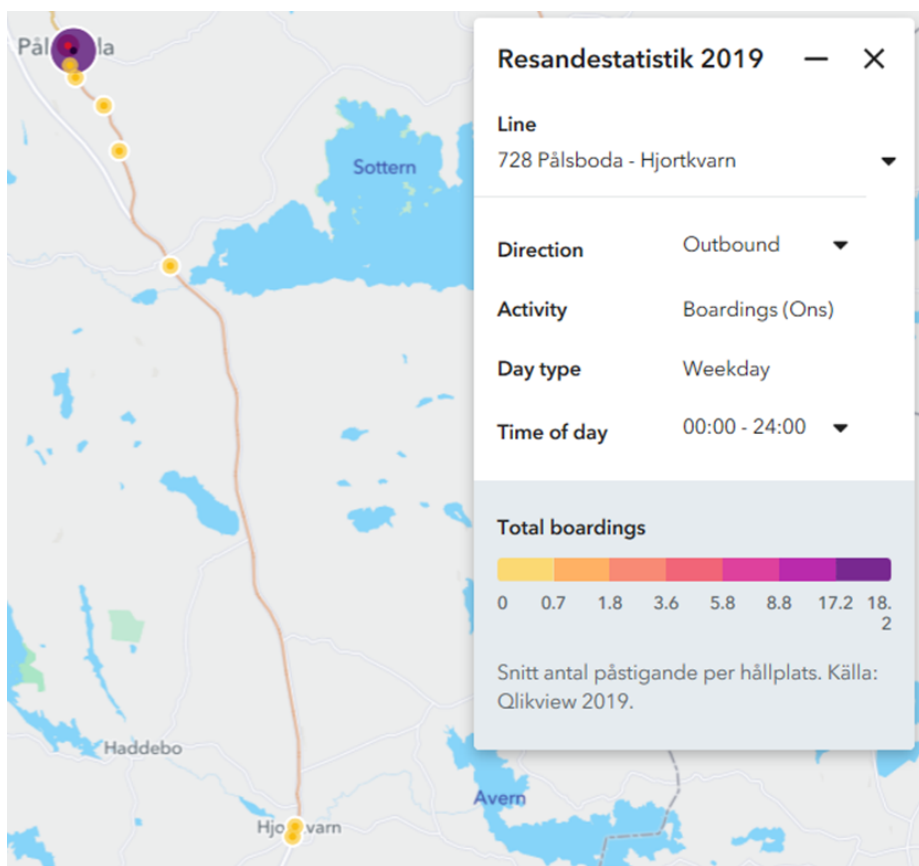
8.7 Bilaga för linje 728 Pålsboda- Hjortkvarn

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	9
Turtäthet	Timmestrafik 6-18 med utglesning i lågtrafik
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	

8.7.1 Hållplatsanalys



Figuren visar resandet i riktning Hjortkvarn- Pålshoda



Figuren visar resandet i riktning Pålslaboda- Hjortkvarn

8.7.2 Resandestatistik från 2019

Linje	728
Resande per tur i genomsnitt	2,9
Resande per tur med grundskolebiljett i snitt	1,1
Resande per tur med gymnasiebiljetter i snitt	0,8
Resande per tur med periodbiljetter i snitt	0,5
Resande per tur med övriga biljetter i snitt	0,5

8.7.3 Resandestatistik per tur

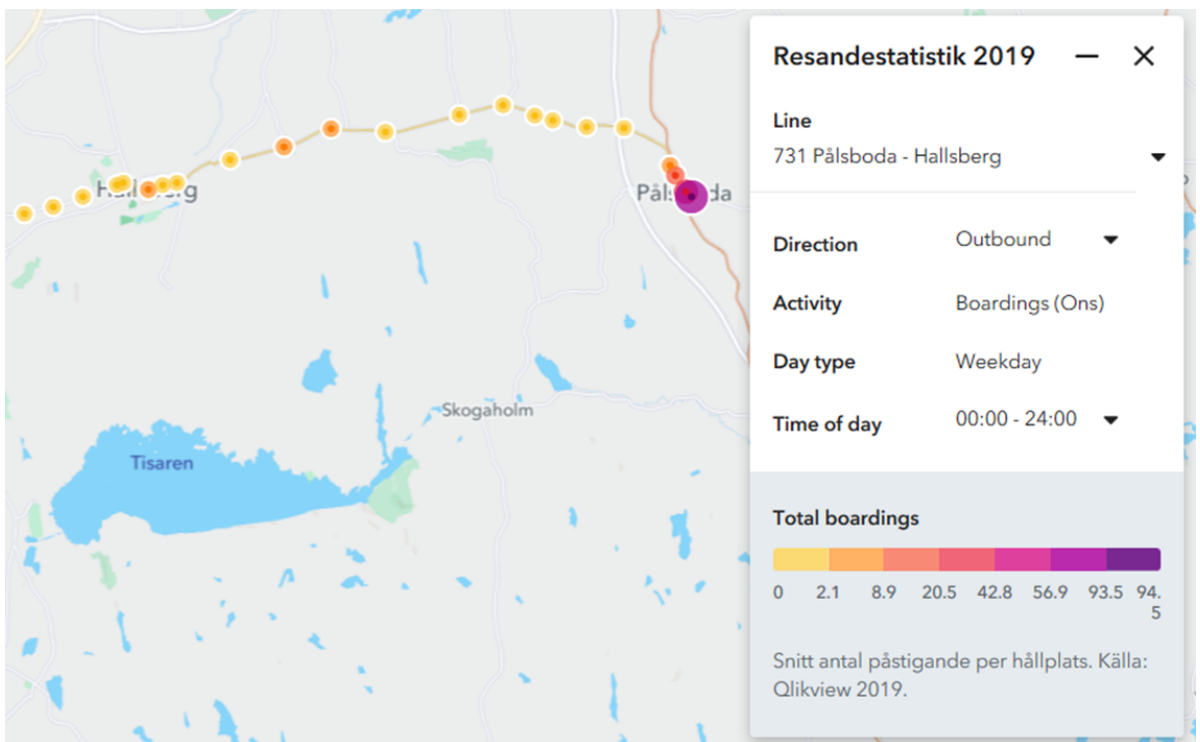
Tur	Antal resor	Antal dagar vald period	Resande per tur
	7569		2,9
1	5	147	0,0
3	25	147	0,2
4	717	147	4,9
5	61	147	0,4

6	2209	147	15,0
7	271	147	1,8
8	606	147	4,1
9	311	147	2,1
10	258	147	1,8
11	1342	147	9,1
12	143	147	1,0
13	496	147	3,4
14	173	147	1,2
15	412	147	2,8
16	86	147	0,6
17	385	147	2,6
18	69	147	0,5

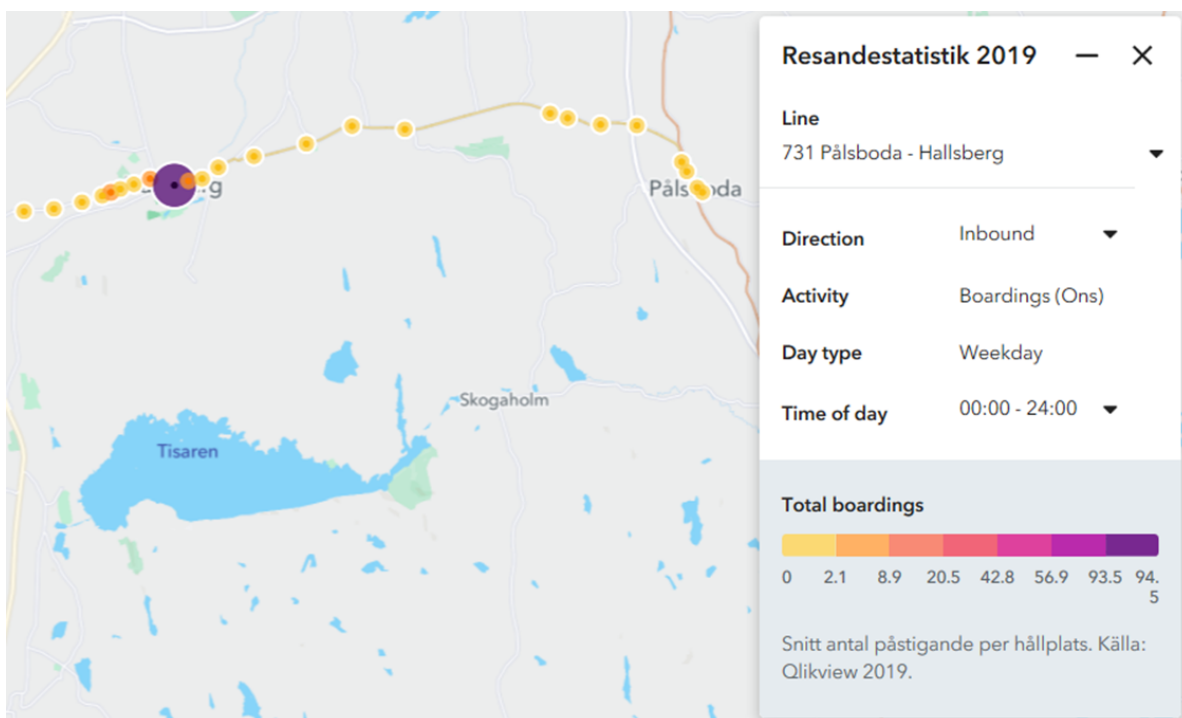
8.8 Bilaga för linje 731 Pålsboda- Hallsberg

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	19
Turtäthet	Halvtimmestrafik 5:30-8:30, 14:30-18:00 Varannantimmestrafik 8:30-12:30 Timmestrafik 12:30-14:30, 18-19
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

8.8.1 Hållplatsanalys



Figuren visar resandet i riktning Pålsboda- Hallsberg



Figuren visar resandet i riktning Hallsberg- Pålshoda

8.8.2 Resandestatistik från 2019

Linje	731
Resande per tur i genomsnitt	5,9
Resande per tur med grundskolebiljett i snitt	0,3
Resande per tur med gymnasiebiljetter i snitt	2,3
Resande per tur med periodbiljetter i snitt	2,5
Resande per tur med övriga biljetter i snitt	0,8

8.8.3 Resandestatistik per tur

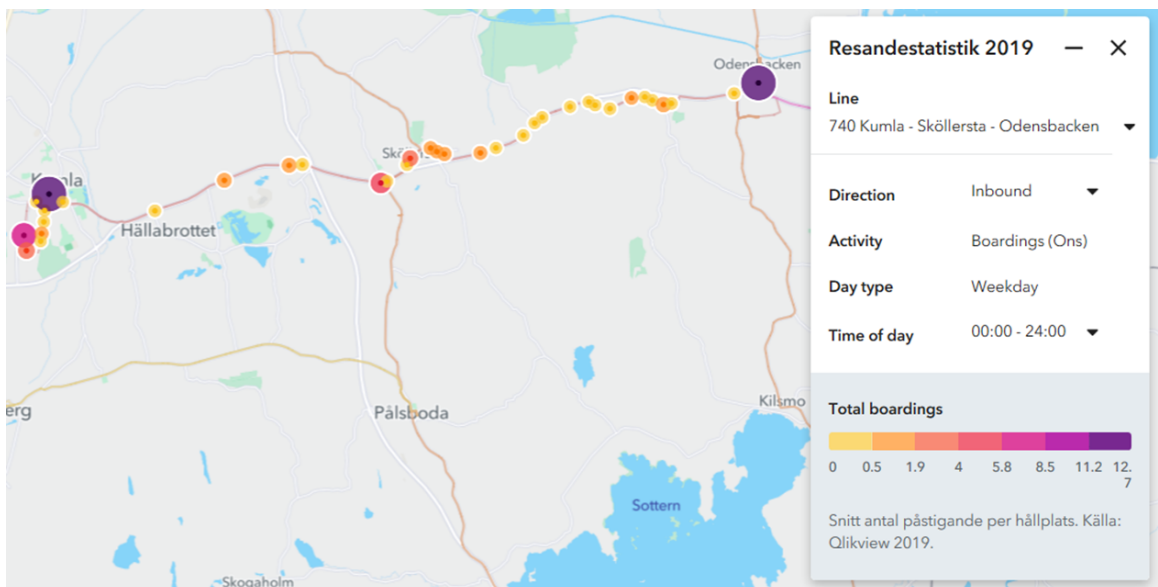
Tur	Antal resor	Antal dagar vald period	Resande per tur
	34586		5,9
3	397	147	2,7
4	480	147	3,3
5	81	147	0,6
6	252	147	1,7
7	906	147	6,2
8	186	147	1,3
9	488	147	3,3

10	766	147	5,2
11	1337	147	9,1
12	669	147	4,6
13	4446	147	30,2
14	159	147	1,1
15	2766	147	18,8
16	208	147	1,4
17	1761	147	12,0
18	855	147	5,8
19	975	147	6,6
20	2094	147	14,2
21	498	147	3,4
22	1563	147	10,6
23	589	147	4,0
24	2374	147	16,1
25	844	147	5,7
26	2465	147	16,8
27	377	147	2,6
28	1928	147	13,1
29	571	147	3,9
30	1427	147	9,7
31	408	147	2,8
32	454	147	3,1
33	263	147	1,8
34	513	147	3,5
35	138	147	0,9
36	344	147	2,3
37	152	147	1,0
38	369	147	2,5
39	140	147	1,0
40	343	147	2,3

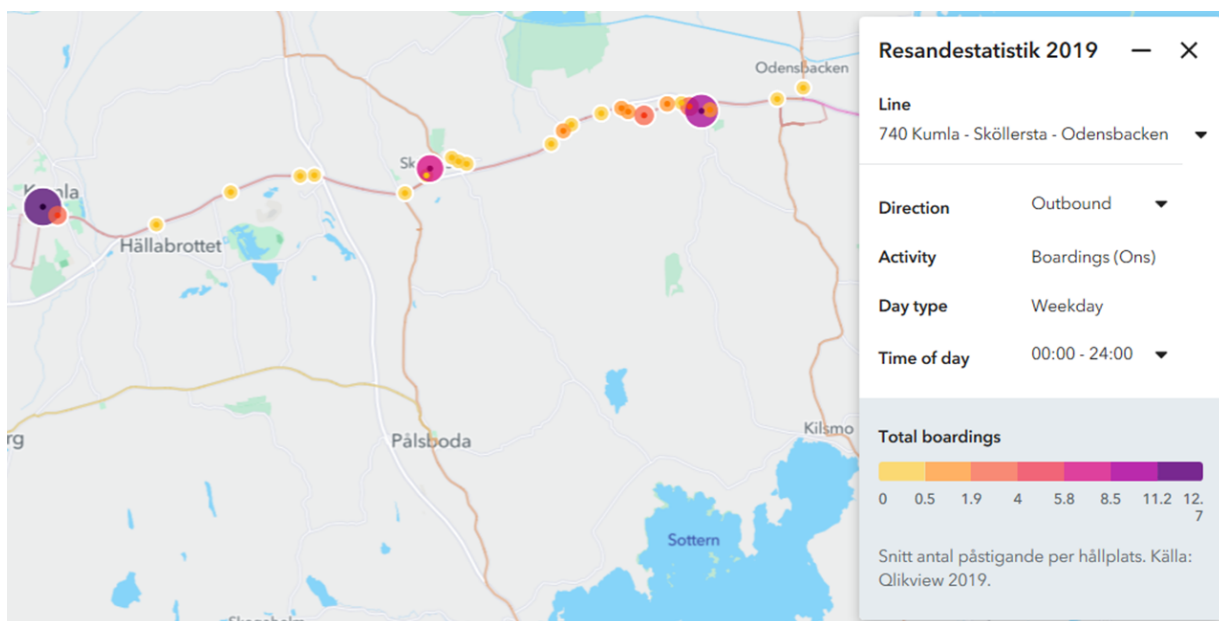
8.9 Bilaga för linje 740 Odensbacken- Sköllersta- Kumla

Ungefärligt antal dubbelturer vardagar	11 6 av turerna går mellan Kumla, Sköllersta och Odensbacken 5 av turerna går mellan Sköllersta och Odensbacken
Turtäthet	Timmestrafik 05-08 Trafik var tredje timme 08-14 Timmestrafik 14-19
Ungefärligt antal dubbelturer lördag	0
Ungefärligt antal dubbelturer söndag	0

8.9.1 Hållplatsanalys



Figuren visar resandet i riktning Odensbacken- Kumla



Figuren visar resandet i riktning Kumla- Odensbacken

8.9.2 Resandestatistik för 2019

Linje	740
Resande per tur i genomsnitt	4,4
Resande per tur med grundskolebiljett i snitt	0,2
Resande per tur med gymnasiebiljetter i snitt	0,9
Resande per tur med periodbiljetter i snitt	2,1
Resande per tur med övriga biljetter i snitt	1,2

8.9.3 Resandestatistik per tur

Tur	Antal resor	Antal dagar vald period	Resande per tur
	14297		4,4
1	305	147	2,1
2	1585	147	10,8
3	703	147	4,8
4	480	147	3,3
5	963	147	6,6
6	981	147	6,7
7	1868	147	12,7
8	403	147	2,7
9	353	147	2,4
10	157	147	1,1

11	152	147	1,0
12	771	147	5,2
13	541	147	3,7
14	385	147	2,6
15	722	147	4,9
16	1987	147	13,5
17	415	147	2,8
18	579	147	3,9
19	393	147	2,7
20	387	147	2,6
21	36	147	0,2
22	131	147	0,9



Yttrande över Region Örebro läns rapport” Utredning av trafik i sydöstra länsdelen.

Bakgrund

I Region Örebro läns arbete med budget i balans har kostnadsreduceringar för kollektivtrafik utretts i den sydöstra länsdelen. Utredningen redovisats i rapporten ”Utredning av trafik i sydöstra länsdelen. Kommunen har möjlighet att lämna synpunkter på remissförslaget. Den nya trafikeringen beräknas starta i december 2021.

I rapporten redovisas vilka åtgärder som avses vidtas, vilka bland annat är nedläggning av vissa linjer som till exempel linje 740 mellan Kumla och Odensbacken. Linje 727 mellan Pålshoda och Örebro via Ekeby behålls i förslaget.

Region Örebro län önskar kommunens synpunkter senast den 1 juli 2020.

Yttrande

Kumla kommun har tidigare yttrat sig när trafikeringsförslaget för det så kallade sydstråket var på remiss och framförde då sammanfattningsvis att det förslaget medför en försämrad service för våra medborgare, minskad attraktivitet för Kumla kommun som plats att bo på, att för hållbara transporter utveckla attraktiviteten för kollektivtrafiken samt kommunens ökade kostnader för skolskjuts och färdtjänst. Föreslagna förändringar för sydöstra delen påverkar inte Kumla i samma stora omfattning. Nedan lämnas synpunkter på redovisat förslag.

Busslinje 727

Kumla kommun ställer sig positiva till att busslinje 727 finns kvar i Regionens trafikeringsförslag.

Busslinje 740

I remissförslaget föreslås att busslinje 740 mellan Kumla och Odensbacken upphör. Det är olyckligt att möjligheten att kunna resa mellan två av regionens tätorter utan att först behöva åka in till Örebro försvinner. Kumla kommun ser också vikten av att kunna arbetspendla både till arbetsplatser i Kumla och från Kumla, till exempelvis Sköllersta. Vissa av turerna för busslinjen 740 gör dessutom en loop från resecentrum i Kumla till arbetsplatsområdet Via där flera stora arbetsplatser finns. Kumla kommun vill att linjen behålls.

Kostnader i samband med avveckling och omstrukturering

Kumla kommun förutsätter att Region Örebro län bekostar avveckling av busshållplatser där busslinjer tas bort.

Fortsatt dialog

Kumla kommun önskar en löpande redovisning för hur det fortsatta arbetet sker utifrån synpunkterna som lämnats.

Kumla kommun förutsätter att Region Örebro Län ansvarar för kommunikation till länets medborgare och berörda resenärer vid eventuella neddragningar av linjer. Kumla kommun ser med tillförsikt fram emot att Region Örebro Län kan se över möjligheter för andra lösningar än linjetrafik vid de eventuella indragna linjerna.

KOMMUNSTYRELSEN



Kumla kommun

Kommunstyrelsen 2020-05-27 § 127 Dnr KS 2020/295

Yttrande över Region Örebro läns rapport om Utredning av trafik i sydöstra länsdelen.

Ärendebeskrivning

I Region Örebro läns arbete med budget i balans har kostnadsreduceringar för kollektivtrafik utretts i den sydöstra länsdelen. Utredningen redovisats i rapporten Utredning av trafik i sydöstra länsdelen. Kumla kommun har möjlighet att lämna synpunkter på remissförslaget. Den nya trafikeringen beräknas starta i december 2021 och de linjer som berörs i Kumla kommun är 740 och 727. Samhällsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett förslag på yttrande. Sista dag för att lämna yttrande till Region Örebro län är den 1 juli 2020.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrandet till Region Örebro län.

Arbetsutskottets förslag

Enligt förslag till beslut.

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrandet till Region Örebro län.

Expediering



Kumla kommun

Kommunstyrelsen 2020-05-27 § 127 Dnr KS 2020/295

Yttrande över Region Örebro läns rapport om Utredning av trafik i sydöstra länsdelen.

Ärendebeskrivning

I Region Örebro läns arbete med budget i balans har kostnadsreduceringar för kollektivtrafik utretts i den sydöstra länsdelen. Utredningen redovisats i rapporten Utredning av trafik i sydöstra länsdelen. Kumla kommun har möjlighet att lämna synpunkter på remissförslaget. Den nya trafikeringen beräknas starta i december 2021 och de linjer som berörs i Kumla kommun är 740 och 727. Samhällsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett förslag på yttrande. Sista dag för att lämna yttrande till Region Örebro län är den 1 juli 2020.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrandet till Region Örebro län.

Arbetsutskottets förslag

Enligt förslag till beslut.

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrandet till Region Örebro län.

Expediering



Yttrande över Region Örebro läns rapport” Utredning av trafik i sydöstra länsdelen.

Bakgrund

I Region Örebro läns arbete med budget i balans har kostnadsreduceringar för kollektivtrafik utretts i den sydöstra länsdelen. Utredningen redovisats i rapporten ”Utredning av trafik i sydöstra länsdelen. Kommunen har möjlighet att lämna synpunkter på remissförslaget. Den nya trafikeringen beräknas starta i december 2021.

I rapporten redovisas vilka åtgärder som avses vidtas, vilka bland annat är nedläggning av vissa linjer som till exempel linje 740 mellan Kumla och Odensbacken. Linje 727 mellan Pålshoda och Örebro via Ekeby behålls i förslaget.

Region Örebro län önskar kommunens synpunkter senast den 1 juli 2020.

Yttrande

Kumla kommun har tidigare yttrat sig när trafikeringsförslaget för det så kallade sydstråket var på remiss och framförde då sammanfattningsvis att det förslaget medför en försämrad service för våra medborgare, minskad attraktivitet för Kumla kommun som plats att bo på, att för hållbara transporter utveckla attraktiviteten för kollektivtrafiken samt kommunens ökade kostnader för skolskjuts och färdtjänst. Föreslagna förändringar för sydöstra delen påverkar inte Kumla i samma stora omfattning. Nedan lämnas synpunkter på redovisat förslag.

Busslinje 727

Kumla kommun ställer sig positiva till att busslinje 727 finns kvar i Regionens trafikeringsförslag.

Busslinje 740

I remissförslaget föreslås att busslinje 740 mellan Kumla och Odensbacken upphör. Det är olyckligt att möjligheten att kunna resa mellan två av regionens tätorter utan att först behöva åka in till Örebro försvinner. Kumla kommun ser också vikten av att kunna arbetspendla både till arbetsplatser i Kumla och från Kumla, till exempelvis Sköllersta. Vissa av turerna för busslinjen 740 gör dessutom en loop från resecentrum i Kumla till arbetsplatsområdet Via där flera stora arbetsplatser finns. Kumla kommun vill att linjen behålls.

Kostnader i samband med avveckling och omstrukturering

Kumla kommun förutsätter att Region Örebro län bekostar avveckling av busshållplatser där busslinjer tas bort.

Fortsatt dialog

Kumla kommun önskar en löpande redovisning för hur det fortsatta arbetet sker utifrån synpunkterna som lämnats.

Kumla kommun förutsätter att Region Örebro Län ansvarar för kommunikation till länets medborgare och berörda resenärer vid eventuella neddragningar av linjer. Kumla kommun ser med tillförsikt fram emot att Region Örebro Län kan se över möjligheter för andra lösningar än linjetrafik vid de eventuella indragna linjerna.

KOMMUNSTYRELSEN



Remissvar Utredning av trafik i sydöstra länsdelen

Vinöns kultur- och hembygdsförening är starkt berörd av utredningens förslag, men ingen dialog har förts med oss. Vi skickar in våra synpunkter som ett remissvar. VKHF motsätter sig en nedläggning av 722.

Utredningen utgår enbart från antal resenärer i medeltal per tur under 2019 men nämnden för samhällsbyggnad har även andra mål och strategier att ta hänsyn till: Barnkonventionen, Agenda 2030, Vägval 2030, den Regionala utvecklingsstrategin, Örebro läns energi- och klimatprogram. Dessa nämns överhuvudtaget inte.

Nedläggningen av de tre busslinjerna i Östernärke motsvarar ett bortfall på drygt 40.000 resor enligt de redovisade siffrorna. Om de resorna startas i bil lär bilen fortsätta resan in till Örebro, som är målet för många av resorna, om än inte alla. Man måste dessutom kanske införskaffa ytterligare en bil, vilket leder till höga kostnader. 40 000 resor är inte så få i våra ögon.

De resebehov som diskuteras i utredningen är enbart arbetspendling och gymnasieelever. Följande kategorier resenärer saknas helt:

- barn och ungdomar som behöver ta sig till kompisar och fritidsaktiviteter i Odensbacken eller Örebro
- barn och ungdomar som vill utnyttja det fria skolvalet trots att deras vårdnadshavare valt att bo på landsbygden
- Barn och ungdomar som sommarjobbar
- vuxna som saknar körkort och/eller tillgång till bil
- äldre personer som inte vill köra bil längre
- Personer som vill turista med kollektivtrafik
- Sommarboende och deras barn och ungdomar

Om man jobbar i Örebro och har barn som går i skolan i Hampetorp kan det vara oförenligt med arbetstider att åka ut och hämta barnet för att låta barnet delta i fritidsaktiviteter. Det skulle dessutom innebära ytterligare 70-80 km bilresa. Även idrottsträningar och aktiviteter i Odensbacken kan bli en omöjlighet.

Vinön och Hjälmaran med Hampetorp som ett kärnområde lyfts fram av kommunen och länets turistverksamhet. För att ön ska vara attraktiv för turister krävs det att det finns åretruntboende som håller betande djur, bedriver verksamhet, sköter trädgårdar och badstranden. Samt sjöräddning och Öbolans, ifall turisterna blir getingstuckna. För att det ska finnas människor på ön som gör detta krävs att även våra barn har möjlighet att utföra olika aktiviteter, och för oss är

det ännu svårare att skjutsa och hämta till olika aktiviteter eftersom man då måste dubbelåka färja. Det underlättas om barnen kan ta sig ena vägen med buss. Under 2019 var det fem barn och ungdomar som åkte buss (oräknat skolskjutsarna) åtminstone en gång varje vecka, som bor på Vinön (skola i stan eller fritidsaktiviteter).

Det finns flera vuxna som regelbundet vistas på Vinön och saknar körkort eller bil. De åker inte fem dagar i veckan, men i stort sett varje vecka. Några av dessa har inte möjlighet att skaffa körkort, men har inte heller rätt till färdtjänst eftersom de klarar av att åka buss.

Regionen utreder möjligheten att införa anropstrafik mellan 9-15. Det kan inte handla om många resor gjorda under den tiden på dagen. Man når inte personer som reser till sin arbetsplats, inte skolbarn som ska delta i aktiviteter eller har valt annan skola än Odenskolan med flera grupper. Inte gymnasieelever. Men varför ska ungdomar på landsbygden gå på gymnasiet?

För den som har ärende i vården eller annan offentlig service inne i Örebro (som bekant har kommunen ingen mottagningsverksamhet i Odensbacken) är det besökstider i praktiken mellan 10.30 - 13.30 som är möjliga. Där går en timme bort då det inte brukar vara möjligt att boka tid under lunchtid, och det blir två timmar som återstår. Har Regionen möjlighet att boka in alla personer som bor i den här delen av länet på besökstider mellan 10.30-13.30 till all vård som inte försiggår på vårdcentral? Eftersom vi erbjuds resa till besöket med kollektivtrafik, måste det ju vara en realitet ifall tabelltrafik ersätts av anropstrafik.

Även besöksnäringen drabbas. Samtidigt som intresset växer för att ge sig ut i skog och mark minskar möjligheten att komma ut i naturen utan bil. När det gäller t ex Hampetorp/Vinön och Kilsmo/Breven saknas även säkra cykelvägar för pendling till skola och arbete såväl som för rekreation och friluftsliv.

Vinöns kultur- och hembygdsförening har under många år aktivt deltagit i diskussioner om hur man kan underlätta ett ökat bussåkande genom att matcha busstider med färjan, och fortsätter gärna i konstruktiva samtal om att öka resandet på olika sätt.

För Vinöns kultur- och hembygdsförening
Birgitta Åberg Andersson
ordförande

Från: robert.lindby@orebro.se
Till: [Region Örebro län](#)
Ärende: Svar på Remiss - Utredning av trafik i sydöstra länsdelen
Datum: den 30 juni 2020 19:56:25
Bilagor: [Programnämnd samhällsbyggnads synpunkter på remiss om "Utredning av trafik i sydöstra länsdelen".docx](#)
[Programnämnd samhällsbyggnad 2020-05-28 \(2020-05-28 Sam §90\).docx](#)

Hej!

Bifogar här Programnämnd samhällsbyggnads, Örebro kommun, synpunkter på Remiss - Utredning av trafik i sydöstra länsdelen. Bifogar även protokollsutdrag från Programnämnd samhällsbyggnads sammanträde 2020-05-28.

Vänliga hälsningar

Robert Lindby, nämndsekreterare Programnämnd samhällsbyggnad
Örebro kommun
Kommunstyrelseförvaltningen

robert.lindby@orebro.se

Box 30000, 701 35 Örebro
Besöksadress: Drottninggatan 9

Servicecenter: 019-21 10 00
Webbplats: orebro.se
[Twitter.com/orebrokommun](https://twitter.com/orebrokommun)
[Facebook.com/orebrokommun](https://facebook.com/orebrokommun)

Programnämnd samhällsbyggnad

Sammanträdesdatum: 2020-05-28
Justeringsdatum: 2020-06-15
Anslagsdatum: 2020-06-17

§ 90 Synpunkter på remiss från Region Örebro län om "Utredning av trafik i sydöstra länsdelen"

Ärendenummer: Sam 491/2020
Handläggare: Lasse Lundberg

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsnämnden för Region Örebro län antog den 23 oktober 2019 åtgärdsplan för ekonomi i balans, "budget i balans 2.0", för Förvaltningen regional utveckling. Budget i balans 2.0 innehåller inriktningsbeslut för den allmänna kollektivtrafiken som är grunden till varför utredning av trafik i sydöstra länsdelen har genomförts.

Syfte med trafikutredning i sydöstra länsdelen:

- Skapa en attraktiv, robust trafik i sydöstra länsdelen
- Nöjdheten bland resenärerna ska öka
- Marknadsandelen i stråket ska öka och trafiken ska utformas på ett kostnadseffektivt sätt
- Utforma trafik i nivå med efterfrågan.

Remissvar ska vara Region Örebro län tillhanda senast den 1 juli 2020. Stadsbyggnad har berett ärendet och föreslår att Programnämnd samhällsbyggnad beslutar om synpunkter på remissen.

Beslutsunderlag

Remiss om "Utredning av trafik i sydöstra länsdelen", 2020-04-22
Stadsbyggnads förslag till synpunkter på remissen, 2020-05-27
Presentationen "Utredning av busstrafiken i Sydöstra länsdelarna"

Förslag till beslut

Stadsbyggnads förslag till Programnämnd samhällsbyggnad:

- Synpunkter på remissen om "Utredning av trafik i sydöstra länsdelen" antas och överlämnas till Region Örebro län.

Nämndens behandling

Programnämnden enas om att en skarpere formulering kring avsaknaden av konsekvensbeskrivning vid neddragning av busslinjer ska tas fram som presidiet får godkänna innan synpunkterna överlämnas till Region Örebro län.

Beslut

Programnämnd samhällsbyggnad beslutar:

- Presidiet ges i uppdrag att anta reviderade synpunkter på remissen om "Utredning av trafik i sydöstra länsdelen", som överlämnas till Region Örebro län.

Programnämnd samhällsbyggnads synpunkter på remiss om "Utredning av trafik i sydöstra länsdelen"

Programnämnd samhällsbyggnad i Örebro kommun har tagit del av remissen som Region Örebro län skickat ut rörande trafiken i sydöstra länsdelen.

Utredningen är en del i ett större besparingspaket inom regionen för att nå budget i balans och syftet är att skapa en robust och attraktiv trafik i sydöstra länsdelen. Örebro kommun har förståelse för att regionen vill verka för en budget i balans och att det krävs åtgärder om detta ska uppfyllas samtidigt som vissa linjer behöver förstärkas inom samma område. Samtidigt vill vi ha en levande landsbygd och en möjlighet för människor att leva och bo även i Brevens Bruk, Kilsmo och Hampetorp, samt längs linjerna som knyter ihop dessa orter.

Utifrån materialet kan vi konstatera att linjerna 722 Odensbacken – Hampetorp – Läppe och 723 Odensbacken – Brevens Bruk har ett lågt resandeunderlag samt att vissa andra linjer runt Odensbacken behöver förstärkas på grund av stort resande. När det gäller linje 724 och sträckan Norrbyås – Almbro/ Norrbyås – Örebro, har det skapat förvirring att linjen har två olika sträckningar. Vi anser därför att så långt det är möjligt kvarhålla möjligheten till ett kollektivt resande om än effektiviserat.

Vi är medvetna om den ekonomiska utmaningen att bedriva kollektivtrafik på turer med lågt resandeunderlag. Men om vi vill ha en levande landsbygd utifrån den enskilde individens möjligheter är en fungerande kollektivtrafik oerhört viktig. Det finns en tydlig brist i materialet och det är att det saknas en konsekvensbeskrivning av att helt lägga ner kollektivtrafiken till två av Örebro kommuns lokala kärnor. Här vill vi också lyfta vikten av att se på andra lösningar än storskalig kollektivtrafik, tex anropsstyrd trafik som kan vara ett alternativ att skapa förutsättningar för viss kollektivtrafik till lägre kostnader.

Vi vill också betona Hampetorp som en viktig lokal kärna i Örebro kommun och även om orten inte pekas ut i gällande översiktsplan som en viktig bebyggelsekärna så ser vi stora möjligheter att på sikt utveckla stråket Hampetorp – Vinön. Det är också en plats som inte minst under sommarhalvåret skapar stora mervärden för hela Örebro kommun.

De stora förlorarna vid en neddragning är landsbygdens invånare och gymnasieelever som får svårt att ta sig till skolan. En nedläggning av linjerna 722 och 723 kan få konsekvenser för möjligheten att pendla till arbete eller annan aktivitet. Det kan också ställa till problem för den grupp äldre och funktionshindrade personer som inte har rätt till färdtjänst. De får problem med att ta sig till aktiviteter, vårdcentral, matinköp med mera. Detta kan till viss del kompenseras genom införande av någon form av närtrafik. Om det ska fungera bygger det på att sjukvården anpassar sina tider till hur bussarna går.

Materialet visar på ett behov av att renodla linjedragningar och därmed skapa en större tydlighet för resenärerna. Det syns bland annat när det gäller linje 724 som i förslaget renodlas till sträckan Norrbyås – Örebro. Det är också bra att de tunga linjerna 721 och 727 fortsätter att utvecklas och förbättrar kollektivtrafiken för många i östernärke. Det är också viktigt att linje 725 får vara kvar då detta är en viktig skolskjutslinje från Norra Bro till Almbro skola.

Sammanfattningsvis vill vi säga att vi trots bristerna som bör förtydligas ser positivt på utredningens förslag om förbättringar och förstärkningarna av linjerna 721 och 727 samt att vi vill få se alternativ med en småskalig kollektivtrafik, där resandeunderlaget sviktat, det är av avgörande betydelse för en fortsatt levande landsbygd.

För Programnämnd samhällsbyggnads presidium

Från: [Bengt Bronner](#)
Till: [Region Örebro län](#); [Höjer Nina, Regionråd S Politisk ledning majoritet](#); [Eliasson Fredrik, Reg utv Trafik och Samhällsplanering](#)
Kopia: [Bertil Andersson](#)
Ärende: Yttrande om Region Örebro Läns förslag att lägga ner busslinjer i Östernärke
Datum: den 24 juni 2020 12:02:04
Bilagor: [Samverkarna remissyttrande busstrafik sydöstra länsdelen.pdf](#)

Hej!

På uppdrag av styrelsen för Samverkarna i Östernärke översänder jag här ett yttrande över remissen med förslag gällande nedläggning av busslinjer i Östernärke, enligt utredning av trafik i sydöstra länsdelen, daterad 2020-04-22.

Bifogad text och underskrivet pappersdokument finns tillgängligt och kan skickas per post om ni återkommer med en lämplig postadress för detta.

Remissttrandet följer här nedanför i digital form.

Kopia på detta mail för kännedom till Bertil Andersson, ordförande för Samverkarna i Östernärke

Med vänlig hälsning

/Bengt Bronner - utvecklare/projektledare

=== Yttrande om Region Örebro Läns förslag att lägga ner busslinjer i Östernärke ===

Ilskan och irritationen är stor ute i Östernärke. Många ser framför sig hur deras existens och vardag vänds uppochner då de nedläggningshotade busslinjerna behövs för att livet skall kunna fungera.

Det som i statistiken framstår som ett fåtal dagliga resor är i verkligheten människor som kommer i kläm. Enligt regionens egna siffror för 2019 gjordes det drygt 40.000 resor på de aktuella linjerna. Bakom dessa 40.000 resor finns människor som på något sätt måste fortsätta att resa för att livet skall kunna fungera. Frågan är då hur detta ska gå till?

Vi anser att förslaget lägger allt för stor vikt vid kronor och ören medan man i sin iver att spara pengar samtidigt bortser helt från samhällsnyttan när man på detta sätt föreslår att släcka ner kollektivtrafiken i de sydöstra delarna av kommunen och länet.

För Samverkarna i Östernärke strider detta förslag mot hela fundamentet i vår syn på hur man ska kunna bo och verka i Östernärke. En bussnedläggning enligt det förslag som lagts fram riskerar att få många och svåra konsekvenser för hela bygden när det inte längre går att ta sig fram med buss.

Förutom att se till de bussresor som de facto görs måste man också se

till de bussresor som kanske kommer behöva göras vid oförutsedda problem och behov. Bussen är ofta en försäkring som gör att livet fungerar när bilen går sönder eller om den man brukar samåka med oväntat blir sjuk. Utan denna försäkring blir tillvaron på landsbygden ett osäkert vågspel.

Samverkarna i Östernärke efterlyser en djupgående och framsynt konsekvensanalys och att man ställer de ekonomiska vinsterna mot de negativa följderna för medborgare och samhälle ute på landsbygden – på både kort och lång sikt.

Regionen som institution är i många hänseenden en samhällsbärande med stort ansvar för utveckling av samhället och man kan inte samtidigt fatta beslut som avvecklar delar av samhället och nedmonterar viktig infrastruktur där det är som viktigast att denna finns och fungerar.

Förslaget som lagts fram ser närmast ut som ett försök att förmå Örebro kommun att ta de ekonomiska konsekvenserna av en bussnedläggning. Samverkarna i Östernärke anser att större samarbete och dialog mellan de berörda parterna är nödvändigt kring så viktiga funktioner som kollektivtrafiken och vi kräver här att förslaget dras tillbaka.

Bertil Andersson
Ordförande

=== Slut på yttrande om Region Örebro Läns förslag att lägga ner buslinjer i Östernärke ===