

Mål för kollektivtrafiken

Region Västmanland beslutade i juni 2020 om Regional Utvecklingsstrategi (RUS) för 2030. RUS vilar på de 17 globala målen i Agenda 2030 och utgår därmed ifrån och bidrar till ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.



Figur 9 De globala målen

En hållbar utveckling är en utveckling vi idag tillgodoser våra behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. En utveckling där social hållbarhet är målet, ekonomi är medlet och där de planetära gränserna sätter ramarna för den verksamhet som kan bedrivas i länet. Digital omställning innebär att samhället blir mer beroende av informationsteknik och digitala nätverk.



Figur 10 Mål för kollektivtrafiken utgår från den regionala utvecklingsstrategin

RUS vision är "Ett livskraftigt Västmanland genom hållbar utveckling." Visionen ska uppnås genom arbete inom tre målområden som alla bidrar till en hållbar utveckling:

- Ett välmående Västmanland
- Ett tillgängligt Västmanland
- Ett nyskapande Västmanland genom hållbar tillväxt

Kollektivtrafiken är i RUS i flera delar central som verktyg för att uppnå såväl vision som mål. RUS beskriver bland annat att bekväm och tillförlitlig tågtrafik ska hantera de större resandevolymer inom och utanför länet och kompletteras med en väl utbyggd busstrafik i och omkring våra större tätorter för det lokala resandet. På landsbygderna har allt fler anpassade tjänster utvecklats som möjliggör ett hållbart resande.

Vision och mål

Den övergripande visionen är Kollektivtrafik för ett livskraftigt Västmanland som direkt kopplar till RUS vision. Från RUS målområde ett Tillgängligt Västmanland hämtas målet att kollektivtrafikens marknadsandel (av motoriserat resande) ska öka. Utifrån dialog och seminarium med regionala och kommunala företrädare samt utifrån nu kända planer och satsningar, har målet kvantifierats till 30 procent marknadsandel år 2030.

För att arbeta mot ökad marknadsandel, samtidigt som kollektivtrafiken kan bidra till hela länets utveckling och livskraft, har tre centrala målområden identifierats. De tre målområdena är Smart kollektivtrafik, Användbar kollektivtrafik och Attraktiv region.

Med Smart kollektivtrafik avses att trafiken ska vara effektiv och optimeras utifrån de resurser som tillförs. En viktig del i detta är att nyttja digital och teknisk omställning såväl för att utveckla nya tjänster men också att stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

Med Användbar kollektivtrafik sätts fokus på att kollektivtrafiken ska vara relevant utifrån medborgares

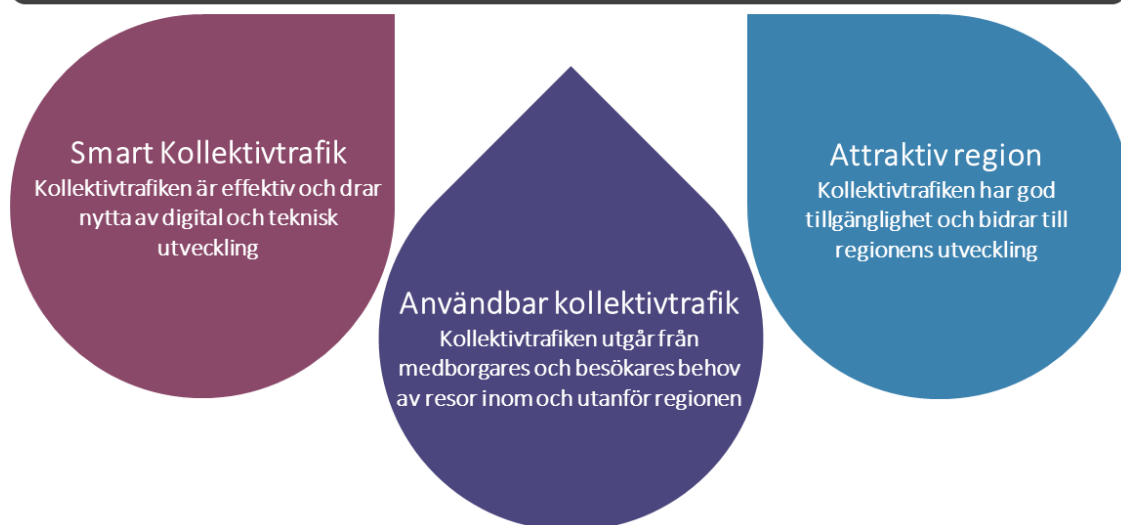
och besökares behov och vara konkurrenskraftig i jämförelse med andra trafikslag.

Under målområde Attraktiv region handlar det om kollektivtrafikens roll som verktyg för att hela länet

utvecklas och för att stärka länets kopplingar med viktiga målpunkter inom Stockholm-Mälarenregionen. Såväl utifrån kompetensförsörjning som att skapa goda förutsättningar för människor att bosätta sig i länet.

Kollektivtrafik för ett livskraftigt Västmanland

Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka och år 2030 uppnå 30 procent



Figur 11 Målmodell för Västmanlands kollektivtrafik som bygger vidare på RUS

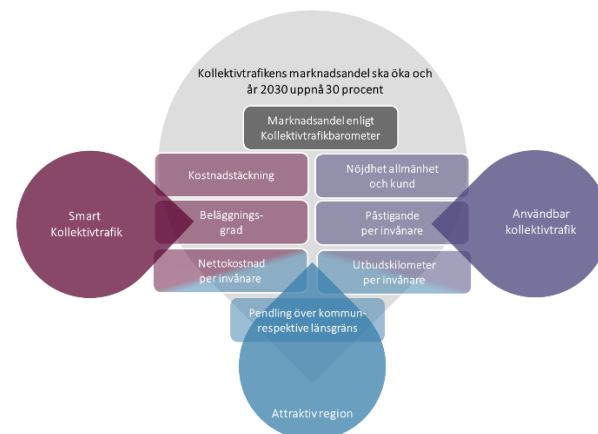
Uppföljning måluppfyllelse

Trafikförsörjningsprogrammets mål mäts genom flera relevanta indikatorer som tillsammans ger en samlad bedömning av måluppfyllelse. Varje enskild indikator är mätbar men det är resultatet av indikatorerna i relation till varandra som illustrerar i vilken grad visionen, mål om ökad marknadsandel och de tre målområdena kan anses uppfyllts och i vilken riktning utvecklingen sker.

I figuren till höger redovisas ett urval indikatorer som gemensamt ska ge en bild över i vilken riktning kollektivtrafiken utvecklas i förhållande till måluppfyllelse.

Marknadsandel utgår från den mätning som görs inom ramen för Kollektivtrafikbarometern och gäller andel motoriserat resande. Genom att kombinera denna indikator med påstigande per invånare ges en relativt god bild på hur användningen av kollektivtrafiken utvecklats.

Nöjdhet allmänhet respektive kund avspeglar kollektivtrafikens relevans och användbarhet. Nöjdhet mäts genom Kollektivtrafikbarometern. Generellt visar det på vilken relevans som kollektivtrafiken har för medborgarna i länet. Utbudskilometer per invånare och arbetspendling har framförallt en koppling till attraktiv region.



Figur 12 Indikatorer för samlad bedömning av måluppfyllelse

Nyckeltal för utbudskilometer utgår från metodik som används för årlig rapportering till myndigheten Trafikanalys medan uppgifter om arbetspendling hämtas från SCB.

Nettokostnad per invånare indikerar främst kollektivtrafikens effektivitet och med kostnadstäckning beskrivs även relationen kostnader/intäkter för trafiken där. Beläggingsgrad visar hur kapaciteten nyttjas för kollektivtrafiken och nyttjar data från automatiska passagerarräkningssystem (APC).

Samtliga indikatorer, förutom marknadsandel, kan mätas på kommunnivå och trafikslagsnivå. Metod för att illustrera marknadsandel på mer detaljerad nivå behöver utvecklas under programperioden.

Så kan vi arbeta för måluppfyllelse

Konkurrenskraftig restid och utbud

För måluppfyllelse krävs att kollektivtrafikens kapacitet anpassas efter potentiell efterfrågan. Kollektivtrafiken ska därför, mellan de kommunhuvudorter där det har identifierats ett behov av kollektivtrafik, ha ett utbud som är stabilt över trafikdygnet och veckan. Regional stomtrafik ska som utgångspunkt ha ett samlat utbud på minst timmestrafik under högtrafik. Utbudsnivån ska styras utifrån potentiellt resandeunderlag.

En utmaning är att den större delen av det totala resandet, är koncentrerat till en förhållandevis kort tid på dygnet. Parallellt är det därför viktigt att samtidigt som kapacitet byggs ut även verka för åtgärder som gör att resandetopparna kan jämnas ut. Exempel på åtgärder är att senarelägga skolstarten för gymnasieskolorna för att undvika att arbets- och skolpendling sker under samma timme. Ökad andel distansarbete kan också vara positivt utifrån spridning av resandet.

Effekten av utökad turtäthet får mindre påverkan på resandet när turtätheten nått 10-minuterstrafik. I framförallt Västerås stadstrafik blir därför restid ett viktigare fokusområde då kvoten i restid mellan kollektivtrafik och bil påverkar färdmedelsfördelningen starkt.

För den regionala stomtrafiken är satsningar på tågtrafik centralt för konkurrenskraftiga restider. Tåg ger även andra fördelar avseende komfort och bättre möjlighet att exempelvis nyttja restiden för arbete eller studier jämfört med andra transportslag. Dessutom bidrar tåg till högre resandekapacitet per avgång.

Genare linjesträckningar, längre mellan hållplatser och prioritering av tåg framför busstrafik i den regionala trafiken kan innebära längre gångavstånd till hållplats varför det är viktigt att komplettera med yttäckande kollektivtrafik för grupper som har nedsatt rörlighet.

Kollektivtrafik som bidrar till hela länets utveckling

Förutsättningar ska finnas för hela länet att ha tillgång till en god kollektivtrafik. Kollektivtrafiken förbinder länets kommunhuvudorter med varandra, med Västerås och med nodstäder och andra viktiga målpunkter utanför länet. Det innebär dock inte att alla huvudorter har direktförbindelser med varandra eller med till exempelvis Västerås. Strategiska bytespunkter behöver därför utvecklas utifrån såväl anslutande kollektivtrafik som goda förutsättningar att ansluta med bil och cykel med utvecklade laddmöjligheter.

För att stärka länets nordvästra del behöver utbud och i synnerhet restiden mellan Fagersta och Västerås utvecklas. Det är också viktigt att ta hänsyn till länets struktur där vissa kommuner har sina viktigaste samband utanför länet där nodstäder som Eskilstuna, Örebro och Uppsala har stor betydelse för såväl arbete som studier för flera av länets kommuner.

Minska barriären för nya resenärer

För måluppfyllelse ska kollektivtrafiken vara enkel och fördelaktig att använda jämfört med andra motoriserade trafikslag. Barriären att börja resa med kollektivtrafiken ska vara låg. Det innebär att det ska vara enkelt att förstå när och hur en resa kan genomföras.

Det ska vara enkelt att köpa biljett och förstå vad resan kostar även för resenärer som är ovana eller sällan använder kollektivtrafiken. Såväl före som under resan ska det finnas tydlig och relevant information. Kollektivtrafikens miljöer ska vara inbjudande och uppfattas som trygga och säkra.

Kommuner bidrar till måluppfyllelse

Kollektivtrafiken i Västmanland är ett gemensamt åtagande såväl utifrån ett gemensamt ansvar att finansiera kollektivtrafik och utifrån att det är kommunerna som ansvarar för samhällsplanering.

Markanvändning och bebyggelsestruktur har stor betydelse för kollektivtrafikens konkurrenskraft. En spridd bebyggelse ger sämre förutsättningar för hög användning av kollektivtrafiken. Förtätning i redan existerande kollektivtrafikstråk kan i stället ge förutsättningar för utökad trafik och därmed ökad användning. Vid planering för nya områden för bostäder eller verksamhet behöver kollektivtrafikens funktion vara med i ett tidigt skede.

Genom att i vägnätet prioritera bussar framför bilar, exempelvis genom kollektivtrafikkörfält och signalprioritering, kan restiden för kollektivtrafiken minska och turtätheten öka vilket ger stora fördelar, framför allt gällande trängsel. Regler för, pris på och tillgång till parkering har också stor påverkan på valet av färdmedel och är ett incitament för ökat resande som kommunerna ensamma råder över.

Köping, Arboga och Kungsör

Samtliga tre kommunhuvudorter har ett strategiskt läge med goda tågförbindelser. Köpings arbetsmarknad är viktig målpunkt där tillgängligheten mellan stationsområdet och de stora arbetsplatsområdena behöver utvecklas.

Utveckling behöver ske i samtliga orter gällande parkering för bil och cykel samt anslutande kollektivtrafik vid de större bytespunkterna. I såväl Kungsör som Arboga utvecklas områdena kring stationerna med såväl ny verksamhet som bostäder.

Sala

Sala har goda förutsättningar att öka marknadsandelen mot såväl Västerås som Uppsala län. Kommunen har för avsikt att utveckla den inomkommunala trafiken och stärka möjligheten att ansluta med buss till tåg såväl för boende inom tätorten som från kommunens mindre tätorter. Därutöver planerar för nya stationsnära bostadsområden i såväl Sala som i Ransta.

Hallstahammar och Surahammar

I Hallstahammar planeras nytt Resecentrum att byggas vilket ska knyta ihop buss- och tågtrafik på ett bättre sätt än idag. Kolbäck har goda förutsättningar att utvecklas som bostadsort genom goda förbindelser till stora arbetsmarknader. Hallstahammar saknar idag direkta förbindelser med Köping vilket på sikt bör utvecklas.

Surahammar kommun har för avsikt att utveckla stationsorterna Ramnäs och Virsbo med ny stationsnära bebyggelse. Det finns behov att stärka stationerna med hänseende till anslutande trafikslag, bland annat genom satsning på pendelparkering för bil och cykel.

Fagersta, Norberg och Skinnskatteberg

Fagersta kommun utvecklar området kring stationen Fagersta Norra medan Trafikverket planerar för att bygga om Fagersta central under första halvan av 20-talet. Fagersta är en viktig inpendlingsort och god tillgänglighet mellan stationsområdena och de stora arbetsplatsområdena är viktigt.

Såväl Norberg som Skinnskatteberg har förutsättningar att utvecklas med förbättrade pendlingsmöjligheter. Minskad restid med och goda anslutningar till Bergslagspendeln är särskilt viktigt.

Västerås Stad

Nytt Resecentrum och ökad framkomlighet för stadstrafiken bidrar till ökade förutsättningar att utöka marknadsandelen för hela länet. I takt med att den storregionala tågtrafiken utökas blir kopplingar mellan tåg- och stadstrafik allt viktigare. Satsning på kapacitetsstark kollektivtrafik är ett centralt och viktigt åtagande för kommunen och beskrivs närmare i särskilt avsnitt.

Tillgängligheten till arbetsplatsområden utanför centrumkärnan är också central för måluppfyllelse. I synnerhet de expansiva områdena kring Finnslätten och Hacksta. Även handelsområdena Erikslund och Hälla samt sjukhusområdet är också strategiskt viktiga för hela länet.

Baskrav

Med baskrav menas här sådana krav som är centrala för uppdraget. Baskrav är i princip överordnade målen och behöver därför inte bidra till måluppfyllelse.

Effektivitetskrav

Kollektivtrafiken ska vara kostnadseffektiv och utgå från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Med kostnads-effektivitet menas att den trafik som produceras ska göra det på ett så effektivt sätt som möjligt. Kostnaderna för att producera länets kollektivtrafik ska vara i nivå med andra jämförbara regioner. Trafikens kostnader ska vara transparenta. Med samhällsekonomiskt perspektiv innebär att kollektivtrafikens resurser ska användas där den gör mest nytta och bidrar till länets utveckling.

Miljökrav

Baskravet är att all trafik ska utföras med fossilfria och förnybara bränslen. HVO ska i de fall det används som bränsle inte innehålla palmolja som råvara. Biogas ska inte innehålla inslag från naturgas. Västmanland har idag för busstrafiken en energimix som i huvudsak omfattar Biogas samt HVO. I första hand Västerås stadstrafik ska eldrift få en allt större betydelse. Förutsättningar för grön vätgas som drivmedel ska bevakas.

Tillgänglighetskrav

Grundkravet för en tillgänglig kollektivtrafik är att samtliga fordon som används i kollektivtrafiken ska

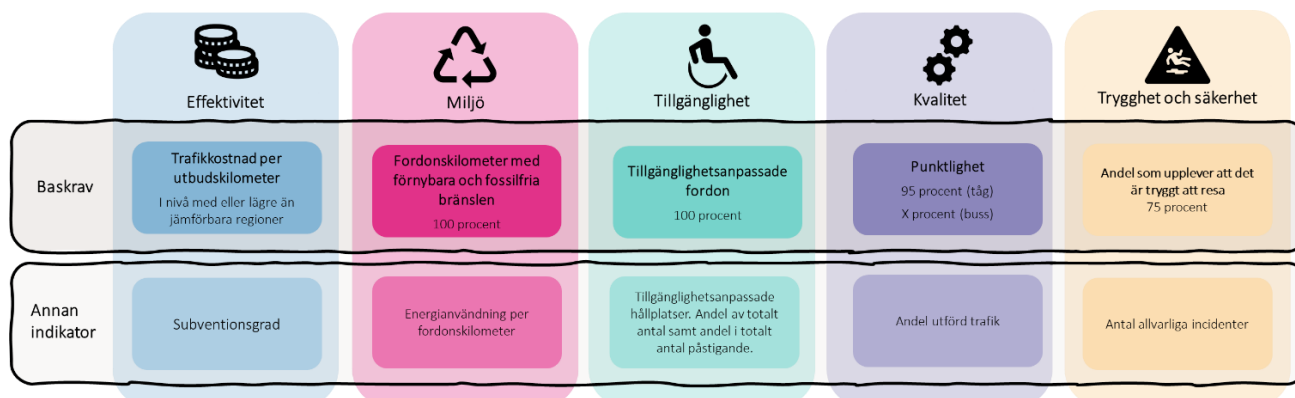
vara tillgänglighetsanpassade i enlighet med de riktlinjer som finns framtagna nationellt. Därutöver ska eventuella nya hållplatser som etableras, där det finns ett frekvent resande, vara tillgänglighetsanpassade i enlighet med KTF:s riktlinjer. Information vid hållplats, ombord på fordon och i digitala kanaler ska vara lätt att förstå och följa aktuella riktlinjer för tillgänglighet.

Kvalitetskrav

Kollektivtrafiken ska vara och uppfattas som pålitlig och levereras med hög kvalitet. Viktiga mått är punktlighet och andel utförd trafik. För tågtrafiken används måttet STM5 (sammanvägt tillförlitlighetsmått) och innebär att tåg som är mer än fem minuter sena till sin slutstation räknas som försenade. Baskravet är att den regionala tågtrafiken ska ha en punktlighet på minst 95 procent. Metodik för att mäta punktlighet för busstrafik håller på att tas fram.

Trygg och säker kollektivtrafik

Kollektivtrafiken och dess omgivande miljöer ska uppfattas som trygg och säker. Den fysiska utformningen av hållplatser och bytespunkter samt anslutande gång- och cykelvägar ska vara tillfredställande ur trafiksäkerhetssynpunkt och trygghetsaspekter. Inriktningen är att alla resenärer ska uppleva att kollektivtrafiken är trygg och säker. Baskravet är att minst 75 procent av tillfrågade resenärer kollektivtrafikbarometern upplever att det är tryggt att resa.



Figur 13 Indikatorer för uppföljning av baskrav

Behov av kollektivtrafik för måluppfyllelse

Storregional trafik

Den storregionala trafiken ska hantera de stora resandevolymer mellan länet och viktiga nodstäder utanför länet. Basen för den storregionala kollektivtrafiken är tågtrafik som utvecklas i samverkan med angränsande län genom våra bolag Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen.

Trafiken lutar sig såväl mot trafik som är upphandlad och trafik som utförs på kommersiell basis med överenskommelser om biljettsamverkan. Den storregionala trafiken integrerar Västmanland med arbetsmarknaderna i Stockholm, Eskilstuna, Örebro, Uppsala och södra Dalarna. Trafiken är viktig för såväl kompetensförsörjning som vidga arbetsmarknaden för länets invånare.

I storregional systemanalys för Mälardalen har inriktningen för den storregionala kollektivtrafiken pekats ut med sikt både mot och bortom 2030. För Västmanland innebär det att inriktningen är fyra avgångar i timmen i de pendlingsstarka stråken mellan Västerås och Stockholm respektive mellan Västerås och Hallstahammar/Surahammar. I övriga relationer som berör länet är stommen en till två avgångar i timmen.

Den storregionala trafiken planeras utifrån samverkan som utgår från flera läns behov. Grundprincipen är att trafiken förbinder kommunhuvudorter och nodstäder. Vissa övriga uppehåll görs i mindre tätorter där utgångspunkten är att nuvarande uppehållsbild ska bibehållas.

Regional stomtrafik

Regional stomtrafik är trafik inom länet som binder samman länets kommunhuvudorter. Stomtrafiken utförs med busstrafik eller, som del av den storregionala trafiken, med tågtrafik. Den regionala stomtrafiken hanterar de stora resandevolymer inom länet och blir därmed starkt bidragande till att nå ökad marknadsandel. Därutöver ska regional stomtrafik möjliggöra och bidra till hållbar regional utveckling för hela länet. Detta innebär att den både behöver utgå från efterfrågan och användas för att bidra till hela länets utveckling.

Grundprincipen för regional stomtrafik är att dess utbud utgår från efterfrågan mellan kommunhuvudorter utifrån pendlings samband. I andra hand utgår utbud från att det bedöms vara viktigt för att bidra till regional utveckling och balans.

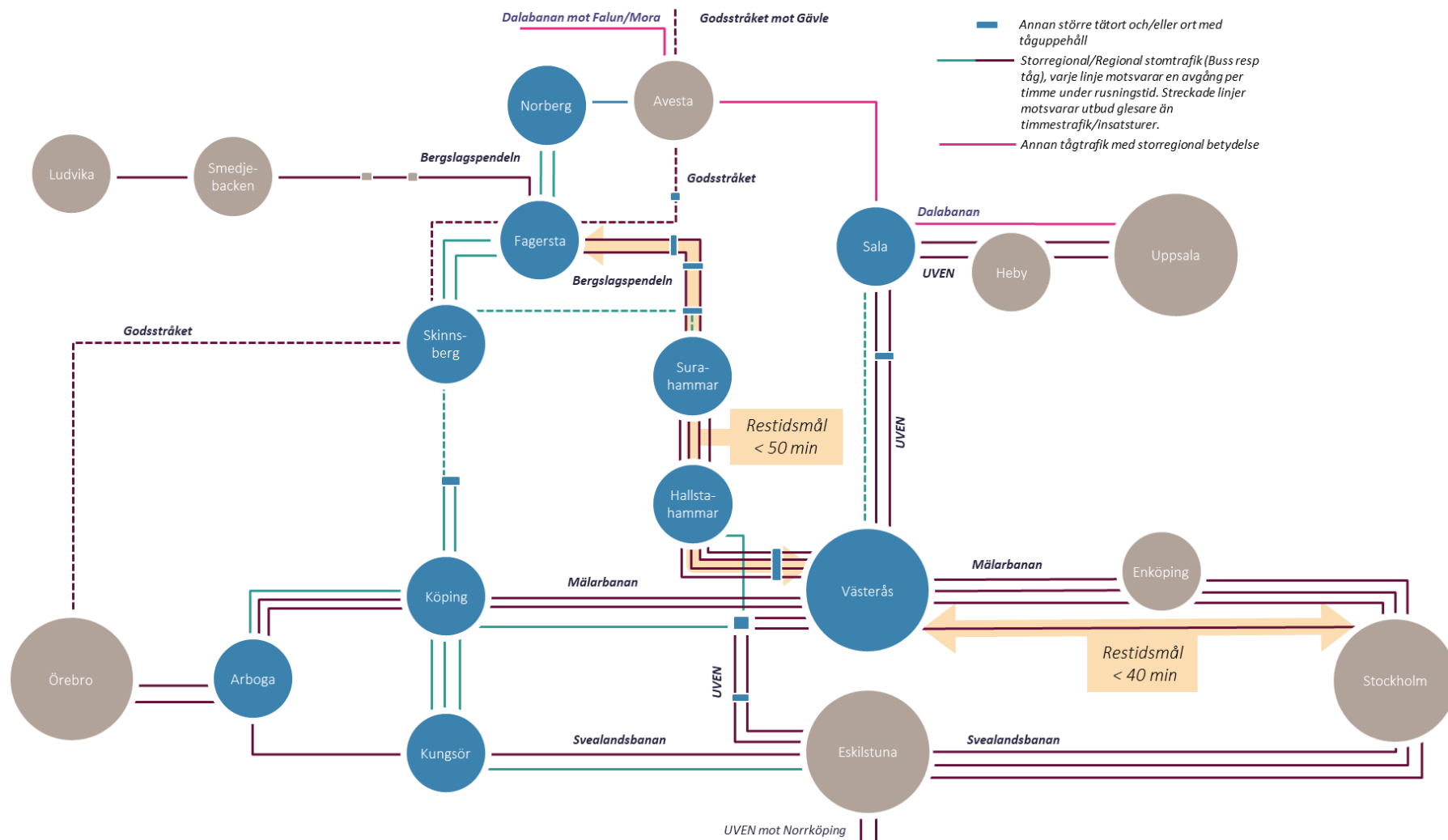
Trafiken kan göra uppehåll på mellanliggande orter och hållplatser men utbud styrs utifrån efterfrågan mellan kommunhuvudorterna.

Trafiken kan utföras med tåg eller buss. Sträckor med tåg kompletteras med buss om behov finns av kapacitetsskäl för att hantera efterfrågan mellan kommunhuvudorter och där befintlig infrastruktur inte klarar av att hantera denna trafik fullt ut med tågtrafik.



Figur 14 Inriktning storregional kollektivtrafik 2030, En Bättre Sits - Storregional systemanalys

De senare årens utvecklingen av den storregionala trafiken i Mälardalsregionen har varit en starkt bidragande faktor till den ökade integrationen av arbetsmarknadsområden i storregionen. Genom redan gjorda satsningar på utökad trafik, nya tåg och biljetter som möjliggör sömlöst resande förväntas fortsatt stark utveckling under de kommande åren.



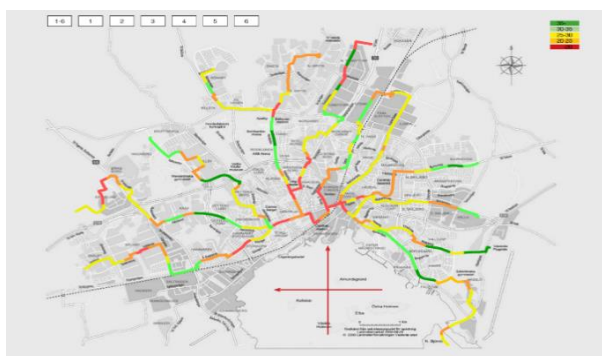
Figur 16 Inriktning trafikutbud storregional och regional trafik perioden 2027-2030.

Observera att bilderna över trafiksystemet är principbilder som ska utvecklas vidare i Trafikplan och kompletteras med inomkommunal trafik..

Kapacitetsstark, modern och prioriterad stadstrafik i Västerås

Enligt Västerås stads gällande Översiktsplan 2026 är planeringsinriktningen att Västerås befolkning ökar med drygt 80 000 invånare fram till år 2050.

Redan idag har kollektivtrafiken i staden problem att hantera resandet under morgonens och eftermiddagens rusningstider och brottas med låg medelhastighet som följd av hög trafikbelastning. Då Västerås är målpunkt för många av länets invånare är vikten av en kapacitetsstark kollektivtrafik med hög framkomlighet avgörande för hela länets utveckling.

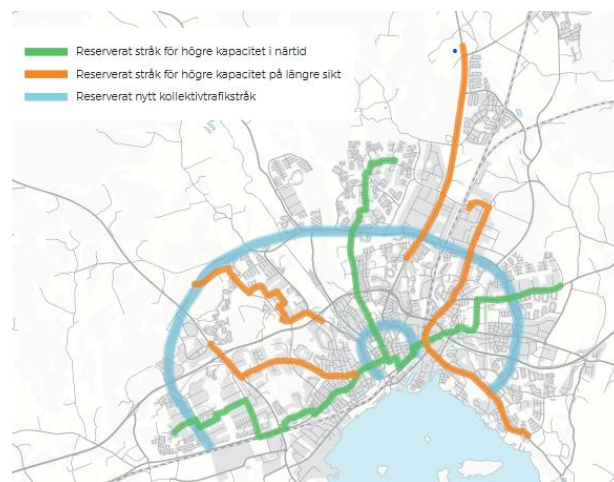


Figur 17 Uppmått medelhastighet för busstrafiken (linje 1-6) i Västerås

Utbudet för stadstrafiken i Västerås har utökats under 2010-talet och stomlinjerna har idag en relativt god turtäthet. Nästa steg är att gå från dagens turtäthet på fyra till åtta avgångar per timme till upp mot en avgång var femte minut. Risker är dock att det ger begränsad effekt då bussen riskerar fastna i samma köer som bilarna.

För att identifiera framtida behov av kollektivtrafik och identifiera konsekvenser om inga förändringar görs av nuvarande kollektivtrafik, har Västerås stad genomfört en så kallad modellanlys. Utredningen gör bedömningen att ett kollektivtrafiksystem baserat på busstrafik i Västerås tätort fortsatt kan hantera framtidens behov av resor, men det kräver kapacitetshöjande åtgärder. Utredningen rekommenderar en satsning på BRT men utesluter inte satsning på spårvägstrafik i framtiden där BRT-stråk i sådana fall kan byggas för att i senare skede möjliggöra spårbyggnation när det finns tillräckligt resandeunderlag. I utredningen har tre stråk pekats ut

att reservera för högre kapacitet i närtid och ytterligare fyra stråk på längre sikt. Därutöver förespråkar utredningen ett nytt stråk i form av ringled för att även snabb upp resor mellan angränsande områden.



Figur 18 Prioriterade stråk för kapacitetsstark kollektivtrafik i Västerås (Källa: Framtidens Kollektivtrafik, slutrapport)

För dessa stråk ska utöver prioritering av busstrafiken gällande dedikerade körfält även gälla att:

- Hållplatsavstånd bör vara minst 400-500 meter, men gärna längre avstånd för att korta restiden och öka kapaciteten.
- Vid utformning av hållplatser bör det för spårväg vara rakspår eller horisontalradie större än 700 meter längs plattformen.
- Utrymme för plattformslängd om minst 35 meter krävs för att klara långa spårvagnar.
- Signalprioritet bör ges längs hela sträckningen för att ge kollektivtrafiken bästa möjliga framkomlighet.

Utifrån Trafikförsörjningsprogrammets mål att öka marknadsandelen och trafiksystemets effektivitet och användbarhet är det värdefullt om minst två av de utpekade stråken innan 2030 helt eller delvis, vid de mest belastade delarna, har BRT-standard. Därutöver bör åtgärder för samtliga stråk genomföras gällande viktiga korsningar för signalprioritering.

Vad gäller hållplatsavstånd har flera linjer idag betydligt kortare avstånd än 400-500 meter mellan hållplatserna. Tar man det vidare ytterligare skulle körtiden för exempelvis linje 1, mellan linjens ändhållplatser, kunna reduceras med upp mot 10 minuter ifall rekommendationen på hållplatsavstånd på 600-800 meter, som anges i handboken kol-TRAST (Kollektivtrafik för en attraktiv stad), skulle följas.

Inomkommunal trafik

Inomkommunal trafik är kollektivtrafik som i första hand utförs inom respektive kommun mellan eller inom tätorter. Omfattningen av inomkommunal trafik utgår från beställning från respektive kommun och kan därför skilja sig i utformning och karaktär. Den inomkommunala busstrafiken utanför Västerås har i regel inte utvecklats i takt med övriga satsningar. Inomkommunal busstrafik planeras främst för skolornas behov eller andra särskilda grupper. Utbudet utanför skoltider är i regel begränsat och trafiken blir därmed i flera fall varken särskilt kostnadseffektiv eller användbar för andra resenärsgupper.

För att bidra till måluppfyllelse är det viktigt att det finns ett utbud anpassat inte bara utifrån skolors behov utan också utifrån arbetspendling. Inomkommunal trafik är också viktigt för att koppla samman mindre tätorter med kommunhuvudorter och nodstäder via strategiska bytespunkter.

Flera kommuner har uttryckt behov av översyn av sin inomkommunala busstrafik med önskemål om ökad samordning mellan regional och inomkommunal trafik. I närtid ska därför en särskild utredning genomföras för hur planerings- och finansieringsprinciper kan kalibreras för att bättre stödja de kommunala behoven och samtidigt säkerställa att resurser utnyttjas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

Anpassade tjänster för landsbygden

Linjelagd kollektivtrafik kräver ett regelbundet resandeunderlag för att fungera effektivt. För att säkerställa god funktionalitet är det nödvändigt med ett jämnt utbud över större delen av dagen. I en stor del av länet finns inte sådana förutsättningar och här behöver särskilda tjänster därför utvecklas för att tillgodose grundläggande behov. Att samordna skolskjuts med linjetrafik för att möjliggöra för alla resenärer att nyttja trafik är en komponent. Anropsstyrd trafik som kan utgå från tillgängliga

resurser såsom fordon som används för den särskilda kollektivtrafiken är en annan.

Alla kommer dock inte kunna ha tillgång till kollektivtrafik nära hemmet inom den resursram som kan förväntas finnas tillgänglig. Det finns därför ett stort behov att även utveckla bytespunkter som underlättar kombinerat resande. Här är utveckling av pendelparkeringar med laddmöjlighet och funktioner såsom cykelgarage en viktig strategi för utveckling av landsbygden.

Anropsstyrd trafik kan bidra till utvecklad landsbygd. Här är särskilt digital utveckling central för att underlätta såväl bokning som samordning av sådana tjänster. På längre sikt kan utvecklingen av självkörande fordon skapa helt nya förutsättningar för områden med begränsat resandeunderlag.

Förutsättningar för kommersiell trafik att bidra till måluppfyllelse

Den kollektivtrafik som hittills utförs på kommersiell grund är den trafik som finns i stråket Örebro-Västerås mot Stockholm samt Falun/Borlänge-Sala-Uppsala-Stockholm där SJ utför kommersiell trafik på Mäljarbanan respektive Dalabanen. Kommersiell trafik finns även mot Arlanda där bland annat Vy har expressbusstrafik.

Det är i första hand trafiken på Mäljarbanan som är inriktad mot vardagsresande och därför prioriterad gällande att upprätta avtal kring biljettsamverkan. Det är därmed här särskilt viktigt att säkerställa att trafiken har tillräcklig kapacitet och standard för att hantera den ökade efterfrågan på sträckan. Det kan därför finnas behov att arbeta tillsammans med trafikutövare och våra bolag Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen för att utveckla trafiksystemet.

Det har utöver det inte identifierats något intresse under åren att utföra kommersiell trafik i övriga delar av den regionala trafiken som berör länet men inriktningen är att kommersiell trafik ska uppmuntras om intresse och långsiktiga förutsättningar finns.

Genomförande och ekonomi

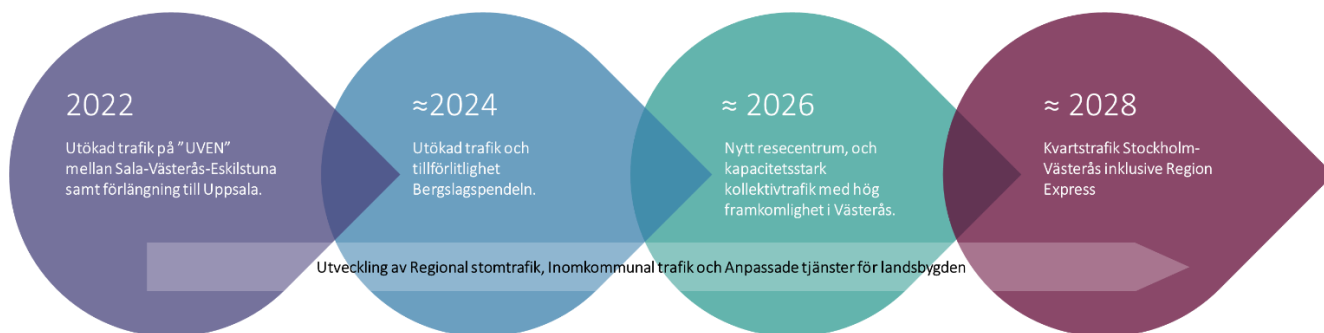
Tidsperspektiv

Trafikförsörjningsprogrammet ska hållas aktuellt och Region Västmanland har för avsikt att revidera programmet en gång per mandatperiod. Som följd av den osäkerhet, kopplat till Covid-19, som råder vid framtagande av programmet finns sannolikt behov av en relativt snar revidering av programmet.

Trafikförsörjningsprogrammets mål sträcker sig fram till år 2030, men själva genomförandet och strategierna bygger på identifierade brister och möjligheter där arbetet behöver starta omgående men också åtgärder som sannolikt inte kommer kunna starta innan 2030.

Målet att öka marknadsandelen till 30 procent år 2030 är ambitiöst men ändå realistiskt att nå utifrån de åtgärder som har identifierats men det behöver också stöttas genom att arbeta med att aktivt påverka resvanor, informera och marknadsföra samt arbeta för ökad användbarhet för kollektivtrafiken.

Utökad trafik med hög tillförlitlighet på sträckorna Sala-Västerås-Eskilstuna (UVEN), Fagersta-Västerås (Bergslagspendeln) samt Västerås-Stockholm (Mälarbanan) tillsammans med satsning på snabbare och mer kapacitetsstark kollektivtrafik i Västerås är exempel på beslutade eller planerade åtgärder som kommer bidra till måluppfyllelse.



Figur 19 Steg mot 30 procent marknadsandel 2030

Arbetsfördelning

För måluppfyllelse och uppfyllnad av baskrav behövs en utvecklad samverkan mellan offentliga aktörer inom en rad olika områden. I enlighet med lag 2010:1065 är det de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ansvarar för planering, utveckling och försörjning av all icke kommersiell kollektivtrafik i länet.

I Västmanland är det ett delat ansvar när det gäller finansiering av kollektivtrafik där kommunerna har en viktig roll att säkerställa trafikutbud som tillhandahåller ett trafikutbud för det inomkommunala behovet. Det är särskilt viktigt vid en sådan uppdelning att resurser för regional och inomkommunal trafik i så stor utsträckning kan samordnas vilket också innebär att det finns situationer där det regionala uppdraget även täcker det inomkommunala. Formerna för detta kan dock behöva utvecklas under kommande år och har initierats ett

arbete under 2021 för att se hur nuvarande principer för planering och finansiering kan utvecklas ytterligare.

Länets kommuner ansvarar för den fysiska planeringen och för infrastrukturen i de fall de är väghållare. Kommunerna ansvarar därmed för plattformar och mark vid hållplatser i det lokala vägnätet medan Region Västmanland ansvarar för utrustning ovan mark såsom väderskydd, skyltar och bänkar. Kommunerna har även ansvar för gång-och cykelväg till och från hållplatser där de är väghållare.

När det gäller finansiering så bör detta avsättas i respektive aktörs investeringsbudgetar samt även i medel i Länsplanen för regional transportinfrastruktur för kollektivtrafikåtgärder.

I programmet har det också identifierats att viktiga åtgärder är att utveckla de stationsnära områdena. Här är det också kommunerna som har planmonopol och

därmed ansvarar för bebyggelseplaneringen men där KTF, i ett så tidigt skede som möjligt behöver delta i kommunernas processer för att kunna förverkliga målen och ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikverket har motsvarande ansvar som kommunerna, det vill säga gällande infrastruktur kopplat på och i anslutning till hållplatser. Trafikverket har också ansvar för järnvägen och stationerna samt ansvarar för genomförandet av Länsplan för regional transportinfrastruktur och den nationella planen. I programmet har flera viktiga åtgärder avseende infrastruktur lyfts fram vilka är frågor som drivs gemensamt gentemot Trafikverket inom Region Västmanland och även inom ramen för En Bättre Sits-samarbetet. Finansiering sker via nationell plan eller länsplan. Genom i första hand drivs också åtgärdsvalsstudier (ÅVS) av Trafikverket vilket är en viktig metodik för att identifiera samhällseffektiva lösningar för infrastruktur och trafikering.

Behov infrastruktur

Mälardbanan

Mälardbanan är prioriterad i den regionala systemanalysen framtagna inom ramen för En Bättre Sits. Mälardbanan är även en del av den framtida primära järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Oslo.

Utbyggnaden av Mälardbanan gör att den totala nyttan av Citybanan blir större, samtidigt som det samlade behovet från fjärrtrafiken, regionaltrafiken och pendeltågstrafiken kan mötas. Systemanalysen lyfter behovet att utöka kapaciteten på sträckan Kolbäck-Hovsta, samt för att kunna vända fler tåg i Arboga vilka är åtgärder som även är till nytta för Svealandsbanan. Samtidigt behöver spårområdena på Örebro respektive Västerås central byggas om, för att klara utökade resenärslöden och frigöra kapacitet för gods. Detta behöver vara åtgärdat innan 2030.

Åtgärderna möjliggör en fortsatt integration av arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm, Västerås och Örebro – och underlättar såväl nyrekrytering som att behålla befintliga medarbetare och kompetens. De

är även en viktig del av ambitionerna att öka andelen gods och persontransporter på järnväg, för att därigenom minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan.

Långsiktig målsättning för restid Stockholm-Västerås är 40 minuter. Infrastrukturen ska möjliggöra minst 4 avgångar per timme 2030.

Svealandsbanan

För Svealandsbanan är en huvudåtgärd dubbelspår Folkesta-Rekarne. Dessutom finns behov av trimningsåtgärder på sträckan Arboga-Kungsör. Därutöver gynnas Svealandsbanan av prioriterade åtgärder på Mälardbanan.

Åtgärderna möjliggör framförallt ökad tillförlitlighet och kan på sikt möjliggöra utökad trafik mellan Eskilstuna -Kungsör-Arboga.

UVEN-stråket

Den så kallade UVEN-trafiken binder samman Uppsala och Västerås med Sala som en viktig kopplingspunkt mot Dalarna. Prioriterad åtgärd är kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne vilket också finns prioriterad inom ramen för den storregionala systemanalysen.

Därutöver finns behov av åtgärder som kan säkerställa robusthet i det trafikutbud som planeras mellan Sala och Eskilstuna. Ökad hastighet mellan Sala och Västerås är önskvärt och etablering av samtidig infart och byggande av andra plattform i Ransta nödvändigt. Därutöver finns på sikt behov av ytterligare mötesspår.

På sträckan Sala-Uppsala, Dalabanan, finns åtgärder i nationell plan avseende hastighetshöjande åtgärder samt mötesspår i Heby vilket ökar tillförlitligheten i trafiksystemet. För att möjliggöra halvtimmestrafik på UVEN till Uppsala krävs ytterligare utbyggnader av dubbelspår.

Bergslagspendeln

Bergslagspendeln är målsättningen att restiden mellan Fagersta och Västerås åtminstone ska understiga 50 minuter. I Länsplanen finns medel avsatta för förlängning av dubbelspåret Ramnäs – Brattheden som

en del i att möjliggöra att regelbunden och robust 30-minuterstrafik Fagersta-Västerås kan etableras. Ytterligare mindre åtgärder kan vara nödvändiga för att åtgärden ska få full effekt vilket i sådana fall även kan behöva delfinansieras genom regional finansiering.



Figur 20 Infrastrukturåtgärder på Bergslagspendeln, exempelvis förlängning av mötesspår mellan Ramnäs och Brattheden, är viktiga för att öka såväl marknadsandel som pendling mellan norra länet och Västerås (foto: Till Klingenhäger)

Ytterligare insatstrafik för att hantera stora resandevolymer från Sura- och Hallstahammar planeras från 2030 vilket dock kräver minst att ett nytt mötesspår anläggs mellan de båda orterna.

Åtgärder för att ytterligare reducera restiderna på sträckan bör identifieras. Ett önskescenario vore att nå en restid mellan Fagersta och Västerås på drygt 40 minuter för att ge en restid mellan Norberg och Skinnskatteberg med Västerås på drygt timmen. Detta kommer dock kräva stora investeringar i infrastrukturen och sannolikt delvis ny sträckning på vissa delsträckor.

Konkurrenskraftig restid och robusthet prioriteras före nya tågstopp

I olika dokument lyfts har det lyfts upp behov av nya stationer för tåguppehåll runt om i länet. På Mäljarbanan har Valskog i Kungsörs kommun, där Svealandsbanan och Mäljarbanan går ihop, lyfts fram som tänkbart uppehåll. Därutöver uttrycker Surahammars kommun och Västerås Stad behov av nytt tåguppehåll i västra Västerås. Västerås Stad uttrycker behov av tåguppehåll i norra Västerås i anslutning till arbetsplatsområdet Finnslätten. På UVEN har Västerås uttryckt önskemål om att Tillberga återupprättats som

ort för tåguppehåll och Hallstahammars kommun har lyft fram Strömsholm som ny stationsort.

Varje nytt uppehåll för tågtrafiken innebär utökad restid för befintliga resenärer. KTF:s utgångspunkt är därför att nya uppehåll endast kan vara aktuella att etablera om den nytta som tillkommer genom att uppehållet genererar fler resenärer är större än den minskade nytta som en längre restid innebär för befintliga resenärer. Därutöver måste hänsyn tas till rådande och framtida kapacitetssituation och robusthet för järnvägssystemet.

En analys som genomförts av extern konsult har identifierat att ett tågstopp i Tillberga, med nuvarande förutsättningar i övrigt, skulle innebära att UVEN:s sårbarhet för störningar skulle bli allt för stor då den lilla marginal som idag finns för återhämtning försvinner. Ett sådant uppehåll skulle således inte kunna vara aktuellt såvida inte åtgärder som medger högre hastighet på sträckan Sala-Västerås genomförs. Motsvarande problematik finns gällande eventuella nya uppehåll i Strömsholm och Västerås västra. Avseende Bergslagspendeln är inte nya uppehåll i linje med målsättning om reducerad restid och Västerås västra behöver då ställas mot nuvarande uppehåll i Dingtuna.

Västerås norra/Finnslätten innebär ett tillkommande uppehåll på sträckan Stockholm-Västerås C en ökad restid på ca 3 minuter. Frågan behöver därför utredas närmare och behöver också ställas utifrån de planer som finns på utökad trafik. Här planeras därför som ett första steg en åtgärdsvalsstudie att initieras under 2021 vilken ska belysa hur områdets behov av transporter bäst kan hanteras där tågstopp är en möjlig åtgärd.

Ett nytt tåguppehåll i Valskog är inte aktuellt i dagsläget. Dels utifrån ortens storlek men framförallt utifrån att Mäljarbanan och Svealandsbanan är mycket störningskänslig i detta område och behöver byggas ut för att frågan ska vara aktuell.

Säkerställa att vägnätet har kapacitet

Generellt har de vägar som trafikeras av den regionala busstrafiken god standard men framförallt i länets tätorter finns exempel på bristande framkomlighet för busstrafiken som följd av hög belastning. Det gäller i

synnerhet inom och omkring Västerås där åtgärder för att stärka infrastrukturen för att hantera alla trafikslag är särskilt viktigt. I bland annat Fagersta och Köping finns behov av insatser i infrastrukturen som säkerställer hög framkomlighet för att restiderna för busstrafiken som ansluter till tågen kan reduceras. Tillsammans med Trafikverket är det också viktigt att arbeta för att antalet plankorsningar över järnväg kan reduceras.

Bättre men kanske färre hållplatser

Länets hållplatser byggs succesivt ut för att såväl öka kollektivtrafikens attraktivitet som tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning. Prioritering behöver göras utifrån hållplatser med störst potential för ökat resande.

I framförallt länets tätorter kan det vara aktuellt att se över om enstaka hållplatser kan dras in för att istället prioritera strategiska hållplatslägen som istället kan få betydligt högre standard inklusive realtidsinformation. Att minska antalet stopp för trafik genom tätorterna är också en viktig åtgärd för att reducera restider. Det ställer dock krav på säker trafikmiljö runt och i anslutning till hållplatserna och ska avvägas mot behov av tillgänglighet.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Det är viktigt att kollektivtrafiken och dess anläggningar upplevs som tillgängliga, trafiksäkra och trygga. Så många som möjligt ska kunna använda kollektivtrafiken i Västmanlands län. I arbetet med tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken ska helaresanperspektivet vara vägledande, vilket kräver samverkan mellan Region Västmanland, kommuner och statliga företrädare samt andra utförare av kollektivtrafik.

Bytespunkter och hållplatser

KTF arbetar löpande med att tillgänglighetsanpassa hållplatser i länet. När det gäller tillgänglighetsanpassning och utformning av kollektivtrafikens infrastrukturanläggningar som hållplatser och stationer har staten (Trafikverket), den regionala kollektivtrafikmyndigheten samt kommunerna ett stort ansvar. Trafikverket är

väghållare för den regionala infrastrukturen vilket också innebär att de bär ansvaret för genomförande av åtgärder på det statliga vägnätet. Trafikverket äger även alla spårområden och plattformar längs järnvägarna vilket också gör att de står för underhåll av dessa. Jernhusen äger och förvaltar bland annat järnvägsstationer, i Västmanland förvaltar Jernhusen Västerås centralstation. Övriga stationer ägs och förvaltas av respektive kommun.

För att uppnå tillgänglighetsanpassning har KTF riktlinjer för tillgänglighetsanpassning av busshållplatser och infrastruktur för kollektivtrafik. Riktlinjerna är baserade på nationella riktlinjer som exempelvis Trafikverkets VGU (vägars och gators utformning), samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader (BFS 2011:5 ALM 2). Idag är endast 9 procent av alla hållplatser i Västmanland fullt ut tillgänglighetsanpassade för personer med funktionsnedsättning. Detta innebär att hållplatser har taktila plattor och kontrastmarkeringar samt en kantstenshöjd på 17 cm. Räknas alla hållplatser in som har en kantstenshöjd om minst 12 cm uppgår antalet till 14 %.

Generellt ska alla regionala linjer vara fullt tillgängliga för alla resenärer när det gäller linjernas ändpunkter. Alla mellanliggande hållplatser kan dock inte garanteras fullt tillgänglighet men det ska eftersträvas. En allvarlig brist är att länets största hållplats och målpunkt för en majoritet av länets linjer, bussterminalen vid Västerås Resecentrum, inte fullt ut är tillgänglighetsanpassad. Ny bussterminal i Västerås är därför central för ökad tillgänglighet i hela länet.

Fordon

Fordonen skall vara av låggolv/lågentré där vägarna så medger. Där detta ej medges ska bussarna vara utrustade med ramp eller lift. Alla bussar skall vara utrustade med audiovisuellt utrop av hållplats.

År 2019 var 66 procent av bussarna utrustade med audiovisuellt utrop och 72 procent av bussarna av

lågglolvstyp. Inom tågtrafiken pågår en uppgradering av fordonsflottan inom både TiB och Mälardalstrafik.

Informationskanaler

Informationskanaler för reseinformation ska också uppfylla nationella och europeiska tillgänglighetskrav. Hemsidan vl.se samt VL-app ska uppfylla krav enligt WCAG 2.1 nivå AA.

Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön

Utsläppen per resenär är mindre med kollektivtrafiken i jämförelse med om resenärerna hade färdats med bil. En elektrifiering av fordonsflottan kommer på sikt reducera denna skillnad och istället sätta fokus på energieffektivitet. Kollektivtrafik och särskilt tågtrafik är det mest energieffektiva transportslaget för att transportera större volymer. Kollektivtrafiken är också yteffektiv i förhållande till biltrafik. En övergång från bil till kollektivtrafik för de större resandeströmmarna blir därmed även positivt för stadsmiljön.

Under de senaste fem åren har utfasningen av fossila bränslen i landets kollektivtrafik gått snabbt. I flera län, inklusive Västmanland, körs idag i stort sett all allmän kollektivtrafik med förnybara bränslen. 2019 var Västmanlands andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken knappt 80 procent. Det är en ökning från ca 55 procent år 2009 men innebär ändå att länet är bland de sämre i landet. Västmanland har idag för busstrafiken en energimix som i huvudsak omfattar Biogas samt HVO. Den biogas som levererats har dock haft inslag av naturgas vilket fått till följd att andelen förnybara bränslen blivit lägre än förväntat. Pågående elektrifiering av Västerås stadstrafik är en strategi för att komma tillrätta med detta. Detta ska kompletteras med hårdare krav i de avtal som Svealandstrafiken upphandlar gällande biogasförsörjning. HVO ska i de fall det används som bränsle inte innehålla palmolja som råvara.

Därutöver ska den el som tillhandahålls för buss- och tågtrafik uteslutande komma från fossilfria och förnybara källor. Grön vätgas är också ett drivmedel vars förutsättningar att nyttjas för kollektivtrafiken kan komma att utvecklas snabbt de kommande åren.

Konkurrensneutralt tillträde till kollektivtrafikens anläggningar

Fördelning av kapacitet till resecentrum och hållplatslägen ska ske konkurrensneutralt och anpassas efter behov. Särskilt viktigt är dialog och samverkan där det kan tänkas uppstå kapacitetsbrist i infrastrukturen.

I princip är det idag Västerås Resecentrum där det stundtals finns begränsad kapacitet. I samband med att Resecentrum inklusive bussterminal ska byggas om är det särskilt viktigt att säkerställa att det nya området hanterar dagens brister. Det kommer dock bli en särskild utmaning under byggnationsperioden där provisoriska lösningar kan behöva bli aktuella vid fördelning av kapacitet.

Digitalisering

Teknik ska utgå från nationella och internationella standards som möjliggör samverkan inom exempelvis biljettgiltigheter och informationsspridning. Genom Samtrafiken tillgängliggörs trafikdata och inriktning är att data i möjligaste mån ska vara öppen och tillgänglig för tredje part för utveckling av tjänster.

Genom digitalisering har tjänster utvecklats i snabb takt där det redan idag erbjuds möjligt att få information i realtid och köpa biljetter och ladda resekort som aktiveras direkt via såväl mobilapp som webb. Nya tjänster utvecklas i takt med efterfrågan och tekniska förutsättningar. Generellt ska digital omställning leda till smarta lösningar som bidrar till effektiv trafik och utveckling av tjänster som bidrar till ökad användning av kollektivtrafiken.

Samtidigt behöver tjänster fortsatt över en överskådlig tid tillhandahållas fysiskt. Inriktningen är därför att fysiska ombud fortsatt ska finnas tillgängligt i samtliga kommunhuvudorter och det ska alltid vara lätt att komma i kontakt med kundservice för information.

Marknadsföring och information

För att bidra till måluppfyllelse är det viktigt att kommunicera kollektivtrafikens fördelar och även arbeta med riktade insatser. För att öka resandet krävs att potentiella resenärer har god kännedom om

kollektivtrafiksystemet inklusive utbud, vad resan kostar och hur biljett köps.

Riktade marknadsföringsinsatser bör i första hand ske för linjer eller områden där det bedöms finnas en potential att inom ramen för befintlig kapacitet, öka marknadsandelen. Det kan exempelvis omfatta prova-på kampanjer eller andra insatser som har direkt påverkan på resandet.

Uppmuntra och stimulera beteendeförändringar, exempelvis genom så kallad nudging kan också vara ett sätt att få nya resenärer att börja nyttja kollektivtrafiken.

Utveckla innovativa lösningar

Västmanland har goda förutsättningar att vara i framkant när det gäller nya innovativa lösningar. Länet är centrum för flera av landets och världens ledande högteknologiska företag. Från 2022 får Mälardalens högskola universitetsstatus vilket ytterligare stärker regionen och möjlig samverkan kring forskning och utveckling bör identifieras. Genom samverkan med våra trafikutövare finns förutsättningar att snabbt få på plats och testa ny teknik och nya typer av fordon.

Västerås Stads vision för Finnslättsområdet är ett exempel på områden där nya innovativa transportlösningar har lyfts fram som ett sätt att hantera det framtida resandebehovet. Det finns också i länet ett antal förhållandevis perifert belägna stationer som exempelvis Virsbo där det kan vara särskilt intressant att testa autonoma fordon som kostnadseffektiv anslutningstrafik.

Finansiering

Utveckling av kollektivtrafiken är för Västmanland ett gemensamt åtagande där flera parter behöver vara delaktiga i finansiering av såväl trafik som infrastruktur.

Utveckling behöver ske långsiktigt och i takt med att resurser finns tillgängliga. Exempelvis har den utökade tågtrafiken på UVEN som träder i kraft år 2022 föregåtts av minst fem års planering och processande där trafikens kostnader succesivt detaljerats.

För utökad kapacitet och utbud är det givet att finansiella resurser behöver tillföras till kollektivtrafiken från såväl Region som länets kommuner samtidigt som det är viktigt att öka andelen finansiering via biljettintäkter.

Parallellt med satsningar på utökad trafik behöver det säkerställas att resurser nyttjas så effektivt som möjligt och löpande måste avtal och principer för finansiering utvärderas, utvecklas och förfinas. Regional stomtrafik med buss kan behöva reduceras, förändras alternativt avvecklas på sträckor där tågtrafiken utökas.

Särskilt centralt för måluppfyllelse är att åtgärder genomförs för att skapa konkurrenskraftig och kapacitetsstark kollektivtrafik i Västerås Stad. Här är finansiering en nyckelfråga där det exempelvis kan vara aktuellt med stadsmiljöavtal eller annan statlig medfinansiering. Sådan finansiering kan givetvis också vara aktuellt för andra åtgärder och satsningar.

Samråd och underlag

Samrådsprocess

Samråd	Tidpunkt	Format	Intressenter
Gemensam förfrågan TFP och LTP kring prioritering av åtgärder	April 2020	E-postutskick	Länets kommuner
Länsdelssamråd	Oktober 2020	Fysiskt möte	Länets kommuner
Brukarråd	Augusti 2020	Fysiskt möte med begäran om underlag	Brukarorganisationer
Seminarium och workshop kring mål för kollektivtrafiken	2020-09-23	Fysiskt möte	Politiker och tjänstepersoner i Region Västmanland, länets kommuner samt Svealandstrafiken, Mälardalstrafik och TiB
Kravseminarium	2020-11-27	Digitalt möte	Internt KTF
Samråd Trafikverket	Januari 2021	Digitalt möte	Trafikverket, Region Västmanland
Samråd som återstår att genomföra:			
<i>Samråd Trafikföretag</i>	<i>Kvartal 1 2021</i>	<i>Digitalt möte</i>	<i>Trafikföretag</i>
<i>Samråd Angränsande län</i>	<i>Kvartal 1 2021</i>	<i>Digitalt möte</i>	<i>RKM</i>

Källor och underlagsmaterial

Andersson, Niclas, Finstrat, *Kunskapsöversyn av alternativa finansieringsformer*, 2020

Holmberg, Bengt, *Ökad andel kollektivtrafik – hur?: en kunskapssammanställning*, Lunds Universitet, 2013

Holmberg, Bengt Hultén Johan, *Ny kunskap om kollektivtrafik, Forskning genomförd vid K2 till och med sommaren 2018*, K2 Outreach 2018:4

Kollektivtrafikförvaltningen, *Nulägesbild - Kollektivtrafik i Västmanland. Kunskapsunderlag för Västmanlands Trafikförsörjningsprogram*, 2020

Mälardalsrådet, En Bättre Sits, *Framtidens resor, Storregional Systemanalys, Gemensamma prioriteringar för transportinfrastrukturen i sju län: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland*, 2020

Mälardalsrådet, *Arbetspendlingskartor 2018*, 2020

Nelldal, Bo-Lennart, *Utveckling av utbud av tågtrafik i Västmanland 1965-1990-2020*, 2020-04-20

Region Västmanland, *Regional Utvecklingsstrategi 2030, Vår strategi för ett livskraftigt Västmanland*, 2020

Sweco, *Stoppbild, Tågtrafik Västmanland*, 2020

Svensk Kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2019*

Sveriges Kommuner och Landsting, *Vägval för framtiden 3 – Utmaningar för det kommunala uppdraget mot år 2030*, 2018

Trafikanalys, *Regional linjetrafik 2019*

Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting, *Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*, 2012

WSP, *Framtidens Kollektivtrafik i Västerås, delprojekt 1 Övergripande slutrapport*, 2019-08-20

Kontaktpersoner remissversion

Oskar Jonsson

Utvecklingsstrateg, Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland

oskar.jonsson@regionvastmanland.se

021-48 18 329

Mohammad Sabet

Verksamhetschef Trafikförsörjning, Kollektivtrafikförvaltningen, Region Västmanland

mohammad.sabet@regionvastmanland.se

021-17 68 45



Nulägesbild - Kollektivtrafik i Västmanland

Kunskapsunderlag för Västmanlands
Trafikförsörjningsprogram

2020-08-27

Förord

Föreliggande rapport syftar till att ge en bild av nuläget, med fokus på trafikperspektivet, för Västmanlands kollektivtrafik och ska ge underlag för att vidare identifiera behov av regional kollektivtrafik och för aktörer att identifiera förutsättningar att bedriva kommersiell trafik i länet. Rapporten är ett underlag för revidering av Västmanlands Trafikförsörjningsprogram (TFP) vilket planeras beslutas av regionfullmäktige i sin tredje version sommaren 2021.

Framtagandet av TFP är en del av Lag (2010:1065) om kollektivtrafik och rekommenderas uppdateras en gång per mandatperiod. Tidigare versioner av Västmanlands TFP har beslutats av dåvarande landstingsfullmäktige 2012 respektive 2015.

Innehåll

Inledning	3
Befolkning och pendling	4
Befolkning	4
Pendling.....	4
Befolkning och pendling per kommun	5
Kollektivtrafik i Västmanland	10
Kollektivtrafikens organisation, finansiering och samverkan.....	10
Kollektivtrafikens struktur.....	12
Resande och resmönster	14
Tågtrafik.....	15
Regional Busstrafik	18
Inomkommunal kollektivtrafik.....	26
Övrig kollektivtrafik.....	30
Trafikens kvalitet	33
Framtida utveckling	35
Befintliga planer & projekt med påverkan	35

Inledning

Västmanlands län är strategiskt beläget med tillhörighet till både den expansiva Stockholm/Mälarenregionen och den historiskt viktiga Bergslagsregionen som, trots strukturomvandling, har en fortsatt livskraftig och nationellt betydelsefull basindustri. År 2019 hade länet nästan 280 000 invånare vilket innebär att antalet invånare sedan millennieskiftet ökat med över 30 000. Detta ska ses utifrån perspektivet att länet de sista decennierna av 1900-talet hade en negativ befolkningsutveckling.

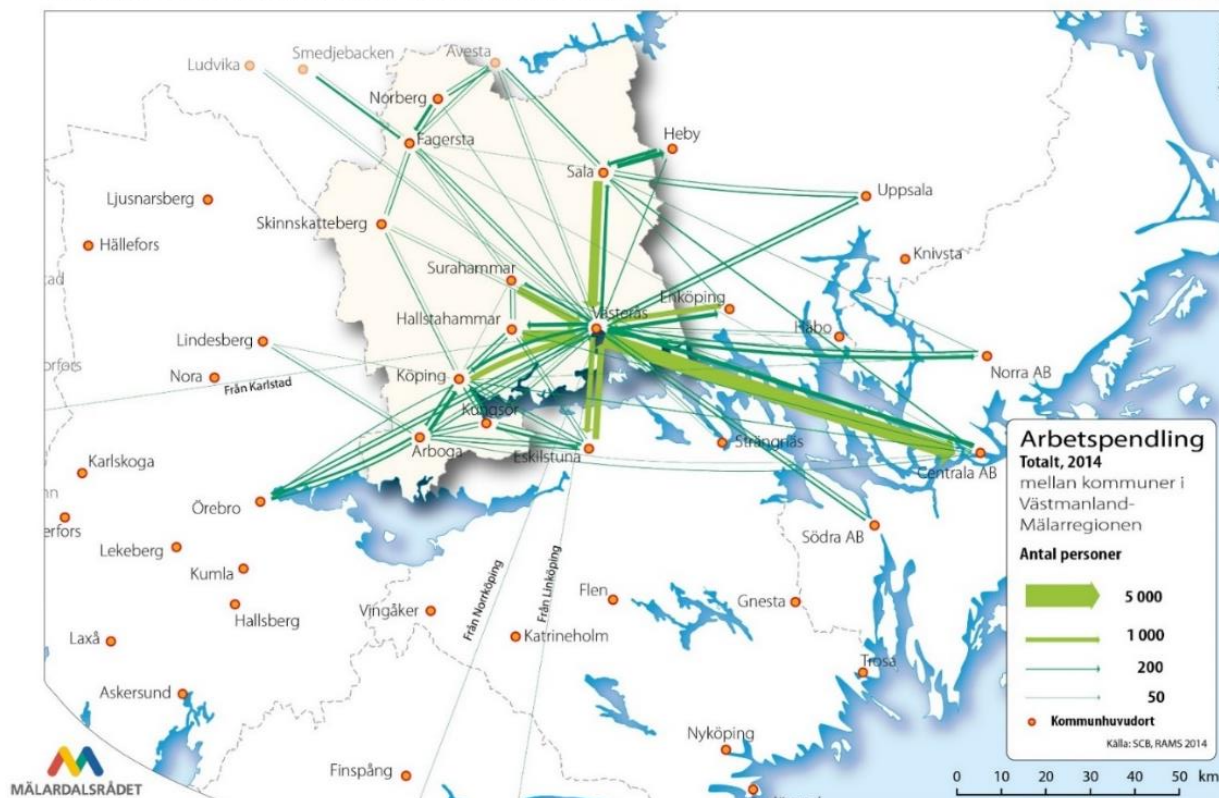
Länets läge speglar också väl Västmanlands struktur där flera av länets kommuner näringsliv domineras av få nationellt viktiga aktörer samtidigt som pendlingsrörligheten ökar, framförallt till och från länet. Pendlingsmönstret i länet är tydligt knyttat till Västerås och i allt större utsträckning mot Stockholms län. Betydelsefulla lokala arbetsmarknadsområden finns i norra länet och sydvästra delen av länet med Fagersta respektive

Köping som nav. Länet gynnas av närhet till arbetsmarknader i viktiga nodstäder som Uppsala, Örebro och Eskilstuna. Arbetsmarknaden knyts särskilt i allt större utsträckning ihop med Stockholms län med vilket arbetspendlingsutbytet ökar för varje år. Storregional samverkan med omgivande regioner blir en naturlig förutsättning för länets tillväxt.

Regionens ambitioner att öka tillgängligheten och integrationen i regionen behöver gå hand i hand med en ambition att eliminera klimatpåverkan, minska trängseln, åtgärda bostadsbristen och bidra till en god folkhälsa. Prioriteringarna behöver ligga mer på kapacitetsstarka färdmedel som kollektivtrafik på väg och spår i kombination med stärkta förutsättningar för cykel och gång, till exempel genom sammanhängande regionala cykelvägnät av hög standard och en tät, funktionsblandad bebyggelsestruktur.

ARBETSPENDLING 2014 VÄSTMANLANDS LÄN

TOTALT



Figur 1 Pendlingsmönster Västmanlands län (Källa: SCB och Mälardalsrådet).

Befolkning och pendling

Befolkning

Vid utgången av 2019 nådde Sverige en befolkning på 10 327 589 personer, en ökning på nästan 94 000 personer under 2019. Befolkningsstatistik från SCB visar att befolkningen i Västmanlands län ökade med 1 916 personer (0,7 %) under 2019. Det är en lägre ökning jämfört med de senaste åren. I fem av länets tio kommuner minskade befolkningen under 2019.

Mest minskade befolkningen i Norberg och Fagersta kommun men även i Arboga, Köping och Skinnskatteberg. 10 383 personer flyttade till Västmanlands län under 2019 och 8 863 personer flyttade från länet. Det innebär att flyttningsnettot var positivt även om det är mindre än 2018. Av de som flyttat till länet kom 8 192 personer från andra delar av Sverige medan 2 281 personer flyttade hit från utlandet. Flyttningsnettot mot utlandet var positivt i samtliga av länets kommuner.

Tabell 1 Förändring av folkmängden 2018–2019 (SCB 2020)

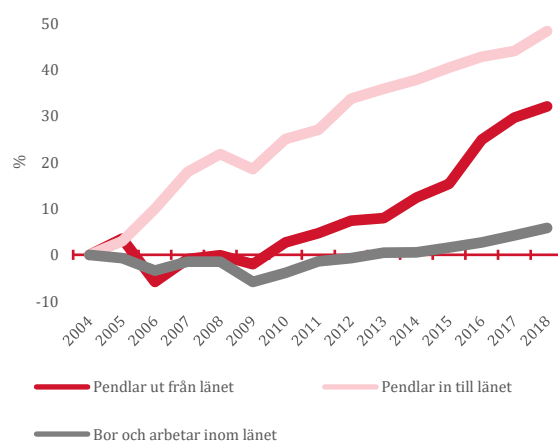
Kommun/Region	Antal		Förändring 2018–2019	
	2018	2019	Antal	Procent
Arboga	14 138	14 089	-51	-0,4
Fagersta	13 464	13 391	-73	-0,5
Hallstahammar	16 186	16 346	160	1
Kungsör	8 667	8 675	8	0,1
Köping	26 268	26 214	-54	-0,2
Norberg	5 795	5 690	-105	-1,8
Sala	22 816	22 894	78	0,3
Skinnskatteberg	4 429	4 393	-36	-0,8
Surahammar	10 088	10 106	18	0,2
Västerås	152 078	154 049	1971	1,3
Västmanlands län	273 929	275 845	1916	0,7
Riket	10 230 185	10 327 589	97 404	1,0

Västerås är Sveriges sjunde största kommun, i kommunen bodde 154 049 personer i slutet av 2019. Befolkningsökningen har under 2000-talet präglats av goda siffror, i genomsnitt har befolkningen ökat med ungefär 1 400 personer per år men de senaste fem åren har ökningen varit ovanligt stor. Under den perioden har befolkningen ökat med i genomsnitt cirka 2 000 personer per år. Befolkningsökningen beror främst på att fler föds än avlider men också pga. ett stort flyttningsöverskott.

Pendling

Västmanland läns geografiska läge i Mälardalsregionen gör det attraktivt för både in- och utpendling där statistiken visar att såväl in- som utpendling ökar för varje år som går.

In- och utpendlingen från Västmanlands län till övriga län skedde framför allt till och från våra grannlän Stockholm, Uppsala, Södermanland, Dalarna och Örebro län. Utpendlingen från Västmanland till dessa län har de senaste åren ökat snabbare än inpendling och uppnådde 2018 18 322 personer medan inpendlingen från dessa län till Västmanlands län har uppnått 12 795 personer



Figur 2 Procentuell utveckling pendling in, ut och inom länet

Huvuddelen av arbetspendlingen i länet sker inom kommungränserna. Pendlingen mellan kommunerna i länet sker främst till och från Västerås kommun. Däremot sker arbetspendlingen i Norberg, Kungsör och Arboga kommun främst till sina grannkommuner Fagersta och Köping. Med största sannolikhet beror detta på pendlingsavståndet till Västerås kommun. Även studiependlingen sker främst till Västerås kommun.

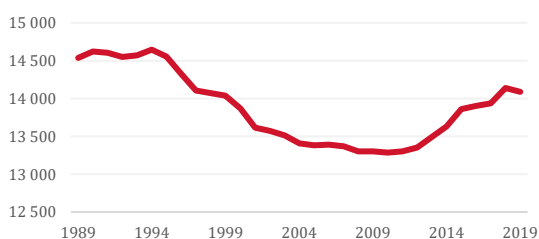
Tabell 2 Arbetspendling Västmanlands län (SCB 2015-2017)

Ort	2015		2017	
	Inpendling	Utpendling	Inpendling	Utpendling
Stockholms län	2 166	6 163	2 157	6 738
Uppsala län	2 774	2 842	2 852	3 707
Södermanlands län	2 723	2 857	2 782	3 153
Dalarnas län	1 900	1 649	1 972	1 749
Örebro län	1 668	1 554	1 816	1 645
Summa	12 455	16 345	12 797	18 323

Befolkning och pendling per kommun

Arboga kommun

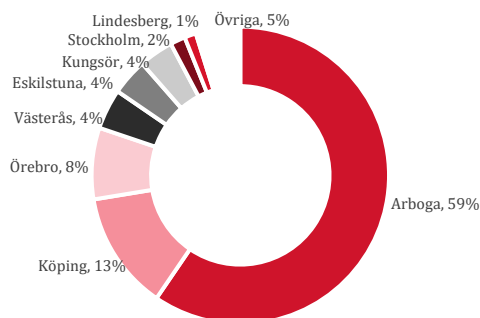
Arboga är länets femte största kommun med 14 087 invånare (SCB 2020). Centralorten Arboga har ett strategiskt läge där E20 och E18 samt Svealands- och Mäljarbanan möts vilket ger goda kommunikationer. Förutom kommunhuvudorten med knappt 11 000 invånare finns de mindre tätorterna Götlunda och Medåker med 269 respektive 203 invånare (SCB 2018).



Figur 3 Befolkningsutveckling Arboga kommun (SCB 2020)

Större arbetsplatser i kommunen är lokaliserades kring centrum samt i den östra utkanten av tätorten inklusive Saab Group och Försvarsmakten. Kring Sätra trafikplats, ca fem kilometer från centrum, utefter E20 finns ett handelsområde som växer i betydelse.

40 procent av kommunens förvärvsarbetande befolkning (nattbefolkning), som uppgår till drygt 6 400 invånare, har sin arbetsplats utanför kommunen. Köping följt av Örebro kommuner är de viktigaste målkommunerna.

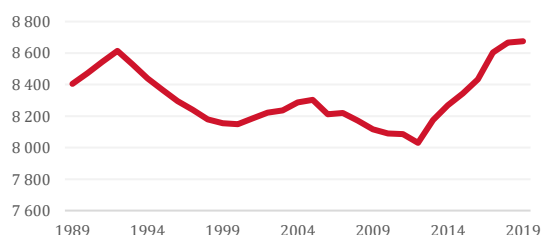


Figur 4 Arbetskommun för nattbefolkning Arboga kommun (SCB 2018)

Kommunen har en gymnasieskola, Vasagymnasiet, lokaliserad nära centrum, med ca 420 elever. Därutöver finns flera grundskolor varav två med årskurser 7-9. Förutom i centralorten finns grundskola i Götlunda (F-5).

Kungsörs kommun

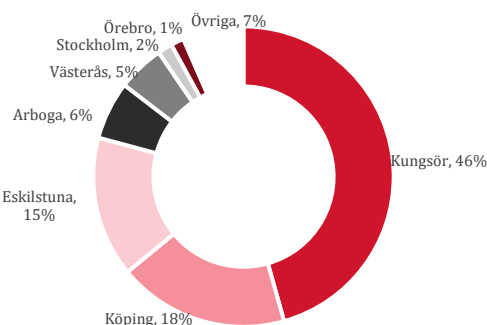
Kungsörs kommun är länets tredje minsta kommun med knappt 8 675 invånare (SCB 2019). Kommunen har relativt goda kommunikationer som följd av dess lokalisering vid E20, riksväg 56 och Svealandsbanan. Vilket ger bra förbindelser mot Eskilstuna, Köping, Arboga och Örebro men något sämre förutsättningar för resor till Västerås. Förutom centralorten med knappt 6 000 invånare finns ytterligare en tätort, Valskog, med 674 invånare (SCB 2018).



Figur 5 Befolkningsutveckling Kungsörs kommun (SCB 2020)

Kommunen präglas av småindustri och annan verksamhet. Den största koncentrationen av arbetsplatser finns i centrala stadskärnan samt i de östra delarna av centralorten.

Kommunen är en relativt utpräglad utpendlingskommun där över hälften av kommunens förvärvsarbetande befolkning (nattbefolkning), som uppgår till drygt 3 700 invånare, har sin arbetsplats utanför kommunen. Köping följt av Eskilstuna kommuner är de viktigaste målkommunerna.

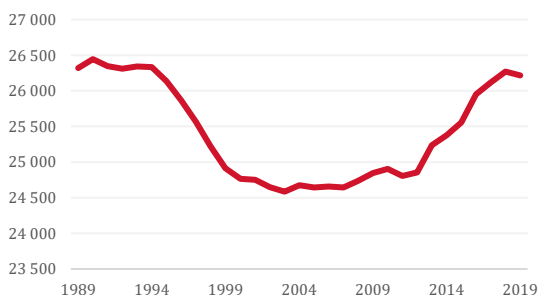


Figur 6 Arbetskommun för nattbefolkning Kungsörs kommun (SCB 2018)

Kommunen saknar egen gymnasieskola och har därför samverkansavtal med Arboga, Köping och Eskilstuna. Det finns fyra grundskolor i kommunen varav tre finns i centralorten (varav en 7-9) och en i Valskog (F-6).

Köpings kommun

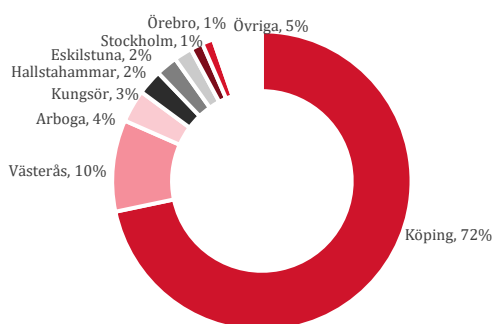
Köpings kommun är länets näst största med 26 214 invånare. (SCB 2019). Centralorten Köping är strategiskt lokaliserad utefter E18 och Mäljarbanan vilket ger goda kommunikationer mot Västerås, Stockholm samt Arboga och Örebro. I kommunen finns även den större tätorten Kolsva med nästan 2 500 invånare samt Munktorp med drygt 400 invånare (SCB 2018).



Figur 7 Befolkningsutveckling Köpings kommun (SCB 2020)

Kommunen har en stark arbetsmarknad som domineras av flera större företag. Kring industriområdet i södra delen av centralorten finns närmare 3 000 arbetsplatser. Kommunen är som följd av detta framförallt en viktig inpendlingskommun.

Av kommunens förvärvsarbetsande befolkning är det följaktligen relativt få som har sin arbetsplats utanför kommunen. 10 procent arbetar i Västerås, därutöver har exempelvis Arboga, Kungsör, Hallstahammar, Eskilstuna viss betydelse.

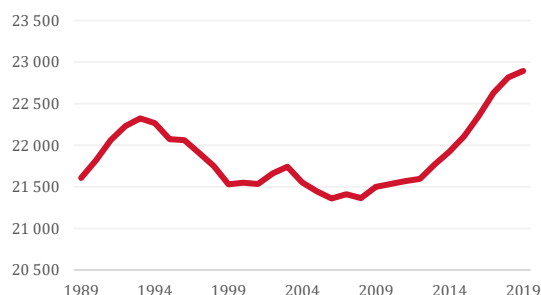


Figur 8 Arbetskommun för nattbefolkning Köpings kommun (SCB 2018)

I kommunen finns en större gymnasieskola, Ullvigymnasiet, med över 1000 elever. Därutöver finns ett flertal grundskolor i kommunen varav tre har årskurser 7-9 (två i Köping och en i Kolsva). I kommunen finns utöver skolor i tätorterna även två landsbygdsskolor, i Himmeta respektive Odensvi.

Sala kommun

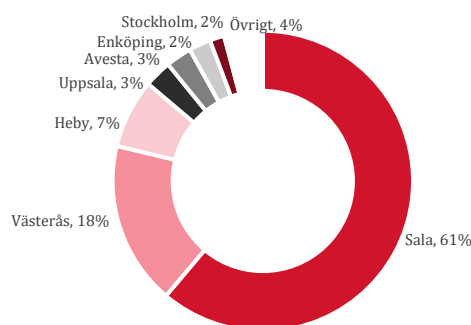
Sala kommun är länets tredje största kommun med 22 894 invånare (SCB 2019). Sala har goda kommunikationer såväl norrut mot Dalarna och söderut mot Västerås och österut mot Uppsala. Kommunen är till ytan länets största med utspridd landsbygd och flera mindre tätorter. Totalt finns inom kommunen, utöver centralorten, fem mindre tätorter. Störst av dessa är Ransta med ca 850 invånare.



Figur 9 Befolkningsutveckling Sala kommun (SCB 2020)

Kommunens arbetsmarknad präglas av mindre företag och offentlig verksamhet såsom sjukhuset och Salbergaanstalten.

Ca 40 procent av kommunens förvärvsarbetsande arbetspendlar utanför kommunen. I första hand Västerås men även Heby, Uppsala och Avesta är arbetsmarknader med viss betydelse.

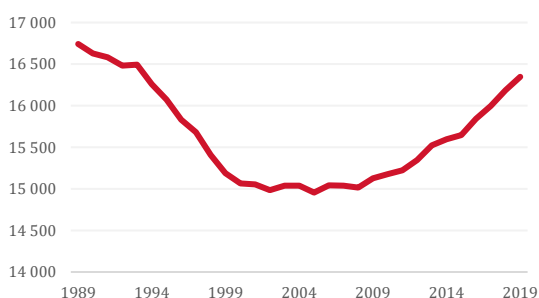


Figur 10 Arbetskommun för nattbefolkning Sala kommun (SCB 2018)

I kommunen finns två gymnasieskolor varav Kungsgymnasiet i centrala Sala samt Ösby Naturbruksgymnasium, med betydelse för hela länet, i Saladamm. Många gymnasieelever reser också till Västerås. Kommunen har 13 grundskolor varav fem, inklusive två för årskurs 7-9, är lokaliserade i centralorten. Som följd av befolkningsstruktur har kommunen förhållandevis stor mängd landsbygdsskolor.

Hallstahammars kommun

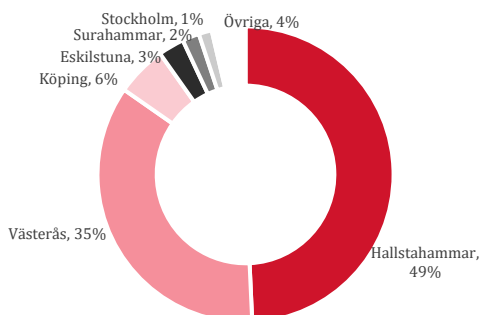
Hallstahammars kommun är länets fjärde största med 16 346 invånare (SCB 2019). Kommunen delas av E18 i en nord och sydlig del. Drygt 11 000 bor i centralorten (inklusive tätorterna Näs och Lustigkulla) medan drygt 3 000 bor i tätorterna söder om E18 (Kolbäck 2 051, Strömsholm 691 och Sörstafors 272). Kommunen trafikeras av Bergslagspendeln och UVEN-banan.



Figur 11 Befolkningsutveckling Hallstahammars kommun (SCB 2020)

Hallstahammar är historiskt en utpräglad bruksort som utvecklats utifrån Kolbäcksåns vattenkraft. Större arbetsplatser finns inom centralorten samt i kommunens södra del i Strömsholm, Kolbäck och Mölntorp.

Kommunen har i allt större utsträckning fått karaktär av utpendlingskommun. Idag arbetar hälften av kommunens förvärvsarbetande invånare utanför kommunen, i första hand i Västerås kommun.



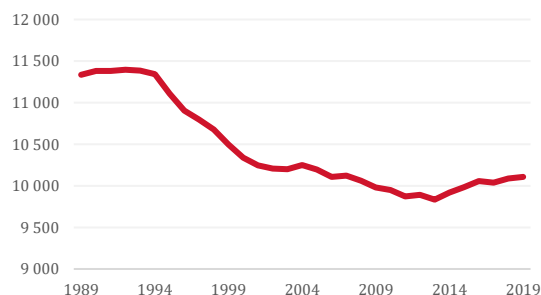
Figur 12 Arbetskommun för nattbefolkning Hallstahammars kommun (SCB 2018)

Kommunen saknar egen gymnasieskola och har därför samverkansavtal med Västerås stad. Grundskolor finns i centralorten, Kolbäck och i Strömsholm varav högstadieskolor finns i de två förstnämnda.

Surahammars kommun

Surahammars kommun är en av länets mindre kommuner med drygt 10 000 invånare (SCB 2019). I kommunen finns, utöver centralorten med knappt 6 400 invånare, två större tätorter. Virsbo med 1 320 och Ramnäs med 1 263 invånare (SCB 2018).

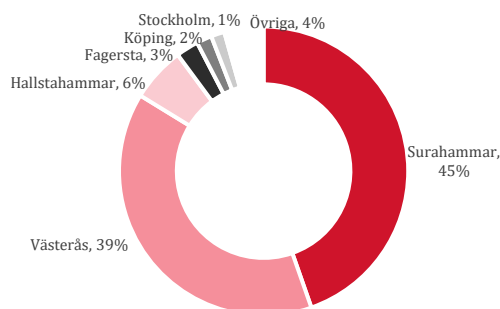
Befolkningsstrukturen är koncentrerad utefter Kolbäcksåån, riksväg 66 och Bergslagspendeln.



Figur 13 Befolkningsutveckling Surahammars kommun (SCB 2020)

Surahammar är som Hallsta en historiskt utpräglad brukskommun som i allt större utsträckning fått karaktär av utpendlingskommun. Bruksnäringen är dock fortsatt betydelsefull för kommunen och framförallt Virsbo bruk har fortsatt intensiv verksamhet och sysselsätter runt 500 personer.

Idag arbetar över hälften av kommunens förvärvsarbetande invånare utanför kommunen. En stor andel, närmare 40 procent, arbetar i Västerås men även Hallstahammar och Fagersta samt i viss mån Köping och Stockholm har betydelse.

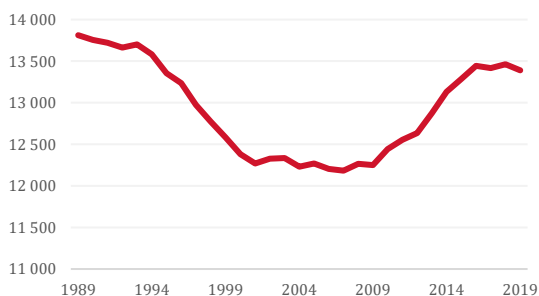


Figur 14 Arbetskommun för nattbefolkning Surahammars kommun (SCB 2018)

Även Surahammar saknar egen gymnasieskola utan har samverkansavtal med Västerås stad. Grundskolor finns i samtliga av kommunens tätorter men årskurs 7-9 finns endast i Surahammar tätort.

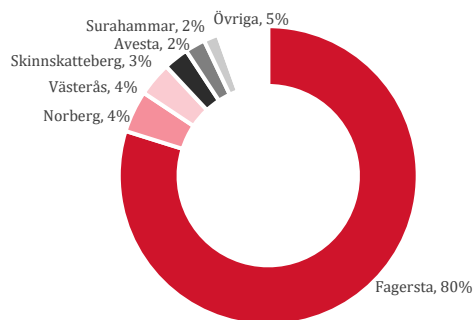
Fagersta kommun

Fagersta kommun är länets sjätte största kommun med 13 391 invånare (SCB 2019) varav knappt 12 000 bor i centralorten. Kommunen har således i förhållande till övriga kommuner i länet en relativt liten andel landsbygdsbefolkning. Ängelsberg som har station räknas sedan 1990 inte som tätort. I Fagersta korsas såväl järnväg som väg, Bergslagspendeln och Godsstråket genom Bergslagen respektive riksvägarna 66 och 68, vilket ger goda kommunikationer i alla riktningar.



Figur 15 Befolkningsutveckling Fagersta kommun (SCB 2020)

Fagersta har en stark lokal arbetsmarknad och bildar centrum för Fagersta lokala arbetsmarknadsregion dit även Norberg och Skinnskatteberg hör. Järnverket Ovako Steel sysselsätter runt 2 000 och är navet i kommuns industri. Som följd av detta är det endast en femtedel av kommunens förvärvsarbetande invånare som pendlar över kommungränsen.

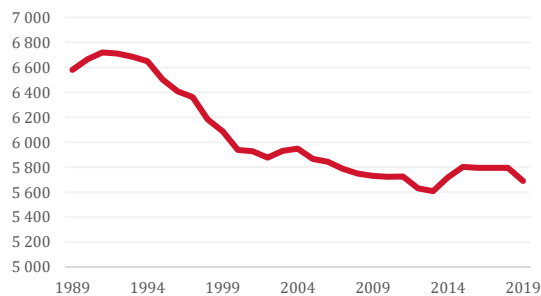


Figur 16 Arbetskommun för nattbefolkning Fagersta kommun (SCB 2018)

Fagersta kommun har egen gymnasieskola, Brinellskolan, i centralorten. Gymnasiet drivs tillsammans med Norberg och Skinnskattebergs kommuner via Norra Västmanlands Utbildningsförbund. Därutöver finns fyra grundskolor, varav en 7-9, i kommunen, samtliga inom Fagersta tätort.

Norbergs kommun

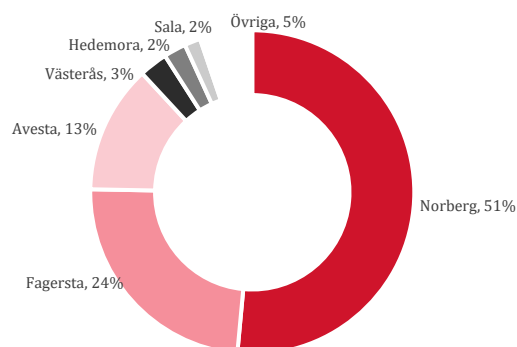
Norberg är länets näst minsta kommun med 5 690 invånare (SCB 2019) varav huvuddelen, 4 543 bor i centralorten som också är kommunens enda tätort. Kommunen korsas av riksvägarna 68 och 69 mot Fagersta, Avesta samt Hedemora. Godsstråket genom Bergslagen har stationsuppehåll i småorten Karbenning ett par mil öster om centralorten.



Figur 17 Befolkningsutveckling Norbergs kommun (SCB 2020)

Norberg är uppbyggd kring gruvnäringen som även om den numera är avvecklad fortsatt ger en stark prägel på kommunen. Näringslivet domineras idag av småföretag.

Ungefär hälften av kommunens förvärvsarbetande pendlar över kommungräns. Närheten till stark arbetsmarknad i Fagersta och Avesta gör att 24 respektive 13 procent av nattbefolkningen pendlar till dessa kommuner. Därutöver finns en viss pendling till Västerås, Hedemora och Sala.

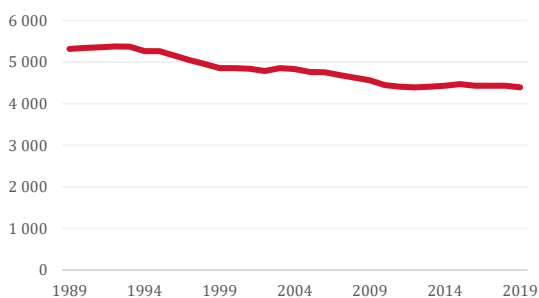


Figur 18 Arbetskommun för nattbefolkning Norbergs kommun (SCB 2018)

Norberg ingår i Norra Västmanlands Utbildningsförbund vilket innebär att gymnasieelever i huvudsak läser vid Brinellskolan i Fagersta. I centralorten finns två grundskolor, en F-3 och en 4-9.

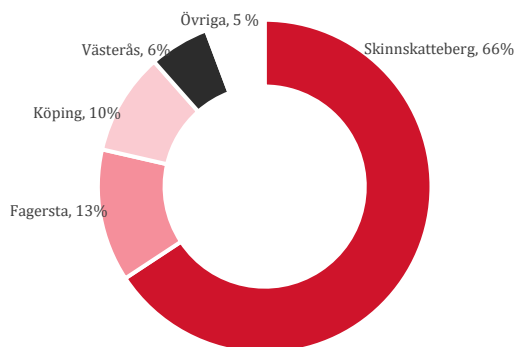
Skinnskattebergs kommun

Skinnskatteberg är länets minsta kommun med knappt 4 400 invånare (SCB 2019). Utöver centralortens 2 349 invånare finns den mindre tätorten Riddarhyttan med knappt 300 invånare (SCB 2018). En relativt stor andel av befolkningen bor således utanför tätorterna och då i huvudsak i södra delen av kommunen. Kommunen genomkorsas av Godsstråket genom Bergslagen samt riksväg 68.



Figur 19 Befolkningsutveckling Skinnskattebergs kommun (SCB 2020)

Skinnskatteberg har historiskt haft stark prägel av järnhantering. Idag präglas den lokala industrin av träindustri och viss tillverkningsindustri. En tredjedel av kommunens förvärvsarbetande invånare pendlar över kommungräns och då relativt jämnt fördelat mellan Fagersta och Köping.



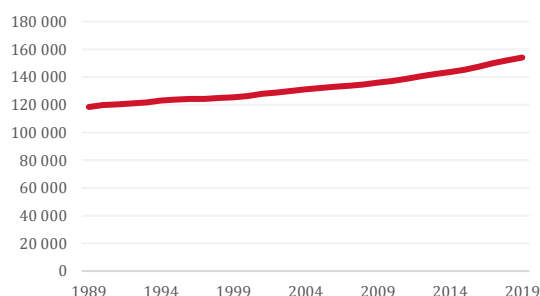
Figur 20 Arbetskommun för nattbefolkning Skinnskattebergs kommun (SCB 2018)

Skinnskatteberg ingår i Norra Västmanlands Utbildningsförbund vilket innebär att gymnasieelever i huvudsak läser vid Brinellskolan i Fagersta. I kommunen finns en grundskola, Klockarbergsskolan, med elever från förskoleklass till årskurs 9.

Västerås Stad

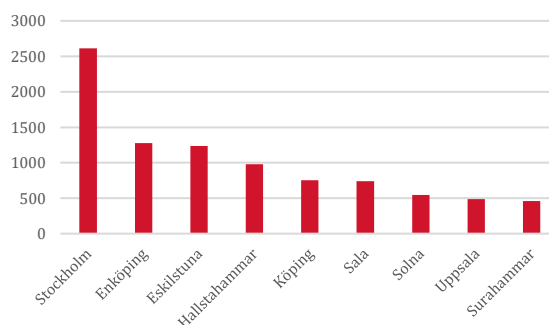
Västerås stad är länets största kommun och den viktigaste arbetsmarknaden för flera av länets kommuner. Västerås är landets sjunde största kommun och centralorten landets sjätte största tätort.

Kommunen har haft en stabil befolkningsutveckling där befolkningen de senaste åren ökat med runt 2 000 invånare per år. Förutom Västerås centralort med ca 126 000 invånare finns flera större tätorter av förortskaraktär. Exempelvis Skultuna (3 328), Irsta (2 744) och Tillberga (2 118 invånare, SCB 2018).



Figur 21 Befolkningsutveckling Västerås stad (SCB 2020)

Västerås har även på nationell nivå en stark arbetsmarknad med karaktär av högteknologisk industri och logistikverksamhet. Mälardalens högskola har campus i både Västerås och Eskilstuna. Erikslund och centrum är viktiga målpunkter för handel. Västerås är en stor konferensstad med flertal större event under året. Vid Rocklunda finns flera större idrottsanläggningar. Ungefär en femtedel av kommunens förvärvsarbetande invånare pendlar utanför kommunen och då i första hand utanför länet. Viktigast målpunkt är Stockholm följt av Enköping och Eskilstuna. Inom länet är Hallstahammar, Köping och Sala av störst betydelse.



Figur 22 Största målkommuner för nattbefolkning i Västerås (SCB 2018)

Kollektivtrafik i Västmanland

Kollektivtrafikens organisation, finansiering och samverkan

Organisation

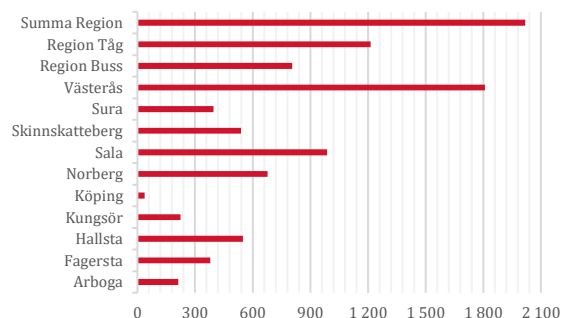
Vid årsskiftet 2011–2012 blev dåvarande Landstinget Västmanland, sedan 2017 Region Västmanland, en regional kollektivtrafikmyndighet och tog över ansvaret från dåvarande Länstrafiken Mälardalen. I ansvaret ingår att planera all kollektivtrafik i länet som är av ett allmänt intresse och som inte kan bedrivas på kommersiell grund. Trafiken ska planeras både utifrån ett lokalt och ett storregionalt perspektiv.

Kollektivtrafikmyndigheten har en politisk nämnd bestående av sju ledamöter från regionens majoritet respektive opposition. Kollektivtrafikmyndighetens arbete bedrivs i förvaltningsform. Förvaltningen fungerar som tjänstemannastöd till nämnden. Två gånger om året anordnas regionala länsdelsträffar där kommunpolitiker, tjänstemän och företrädare för kollektivtrafiken träffas och diskuterar aktuella och strategiska trafikfrågor.

Kollektivtrafikmyndigheten har ett nära samarbete och regelbunden dialog med länets kommuner. Även samråd med angränsade län sker kontinuerligt kring olika aktuella frågor. Trafik- och infrastrukturfrågor behandlas i möten myndigheten har med Trafikverket. Samråd med resenärsgupper och övriga intressenter har skett, dels genom ömsesidiga möten, dels genom att dessa grupper och organisationer bjuds in till sammanträden kring kollektivtrafiken som myndigheten bjuder in till.

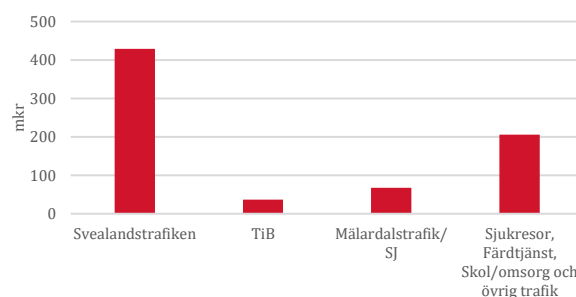
Kollektivtrafikens finansiering

Länets kollektivtrafik finansieras av biljettintäkter och resterande (underskott) via skattemedel. Totalt var underskottet 2019 knappt 630 mkr medan intäkter från biljettintäkter, skolkort med mera uppgick till knappt 200 mkr. Generellt är det stora skillnader mellan hur mycket länets kommuner betalar för kollektivtrafiken. Det kan bero på såväl skillnader i ambitionsnivåer och att de geografiska förutsättningarna skiljer sig åt.



Figur 23 Bruttokostnad, allmän kollektivtrafik, per invånare (2019)

Hur underskottet för kollektivtrafiken ska regleras mellan Region Västmanland (Regionen) och länets kommuner regleras i ett avtal (Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län). Regionen tillhandahåller och finansierar underskott i stomtrafik vilken omfattar tåg- och busstrafik mellan kommunhuvudorter. Övrig trafik, vilken i huvudsak trafikeras inom respektive kommun, finansieras av kommunerna.



Figur 24 Kostnader för olika trafikslag 2019. Observera att tågtrafikens kostnader är nettokostnader i och med att intäkter i huvudsak tillfaller respektive operatör

Underskott fördelas mellan Regionen och kommunerna. Fördelningen görs på linjenivå där respektive linjes intäkter beräknas utifrån påstigande per biljettkategori utifrån varje biljettkategoris intäktsmassa sedan fördelas. Effekten är att mer än 70 procent av biljettintäkterna (exklusive skolkort) återförs till Västerås kommun och 27 procent till Regionen. Övriga kommuner delar således på 1 procent av intäkterna. Det är en följd av att dessa kommuner har begränsat trafikutbud som i stort sett omfattar trafik för skolelever, alternativt eller i kombination med, avgiftsfri trafik.

Kollektivtrafikens utövare

Region Västmanland äger tillsammans med Region Örebro län bolaget Svealandstrafiken AB som är

utförare av all regional busstrafik inom länet. Kollektivtrafikmyndigheten är beställare av trafik och kravställare för trafiken. Svealandstrafiken har i sin tur upphandlade underentreprenörer som kan avropas av Svealandstrafiken.

Därutöver finns samverkansavtal med Upplands lokaltrafik för viss tåg- och busstrafik över länsgräns. Tågtrafik upphandlas via gemensamt ägda bolag via storregional samverkan.

Storregionala samarbeten

Mälardalstrafik

Mälardalstrafik ägs gemensamt av länen i Stockholm, Uppsala, Södermanland, Östergötland, Örebro och Västmanland. För Västmanlands del omfattar trafiken inom Mälardalstrafiks ansvar Mälärbanan, UVEN och Svelandsbanan.

Mälardalstrafiks trafiksystem är idag en blandning av upphandlad trafik via tjänstekoncessionsavtal och kommersiell trafik med avtal om biljettsamverkan. Som följd av att Mälardalstrafik anskaffat egna fordon, Mälartåg, kommer trafiken på UVEN och Svelandsbanan definieras som Mälartågslinjer och upphandlas via bruttoavtal med planerad avtalsstart december 2021.

För trafiken på Mälärbanan är målsättningen att via särskilda avtal med SJ som utför kommersiell trafik köpa kapacitet för Movingo biljettgiltighet. Movingo är namnet på pendlarbiljetten för resenärer som reser med tågtrafik i Mälardalen över länsgräns. En Movingobiljett köps mellan två stationer inom Mälardalstrafiks område och omfattar då även giltighet för resa i lokaltrafik i de län som resan omfattar.

Tåg i Bergslagen (TiB)

Tåg i Bergslagen är en samverkan mellan länen i Örebro, Västmanland, Dalarna och Gävleborg. TiB-trafiken omfattar för Västmanlands del persontrafik på Bergslagspendeln mot Dalarna samt Godsstråket genom Bergslagen (Örebro-Gävle via Fagersta). Tåg i Bergslagens trafik är upphandlad i ett paket där nuvarande avtal, med SJ som utövare, löper mellan december 2016 och december 2026. Avtalsformen är tjänstekoncessionsavtal där utövaren behåller biljettintäkter och ansvarar för prissättning.

Mälardalsrådet/En Bättre Sits

En Bättre Sits (EBS) är ett brett transportpolitiskt samarbete mellan intressenter i de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland.

Länsplaneupprättare, kollektivtrafikmyndigheter och kommuner arbetar inom ramen för EBS tillsammans för en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag. Aktörerna för EBS tar fram en gemensam systemanalys över behov av transportinfrastruktur utifrån ett storregionalt perspektiv av gods- och persontransporter.

Systemanalysen tar sin utgångspunkt i och är inriktad på storregionala samband, utmaningar, behov, brister och prioriteringar. Fokus ligger således på de gemensamma prioriteringarna i infrastrukturplaneringen.

Exempel övriga samarbeten

Bergslagspendelns intressegrupp

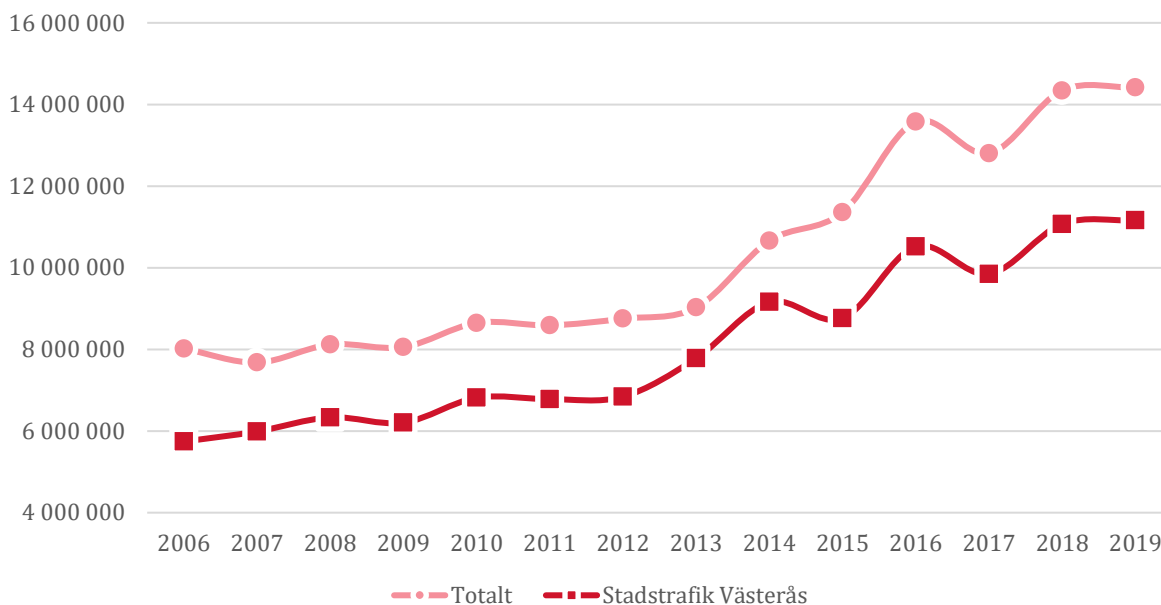
Bergslagspendelns intressegrupp är en gruppering av kommuner, regioner och näringsliv i nära anslutning till Bergslagspendeln. Grupperingens intresse är att utveckla banan för att möjliggöra trafikering av så väl person- som godstrafik för att stärka den regionala tillväxten. Tillsammans har intressegruppen tagit fram en gemensam prioriteringslista för utvecklingen av banan. Ett resultat av arbetet är den kommande byggnationen av mötesspåret Ramnäs-Brattheden.

Dalabanans intressenter

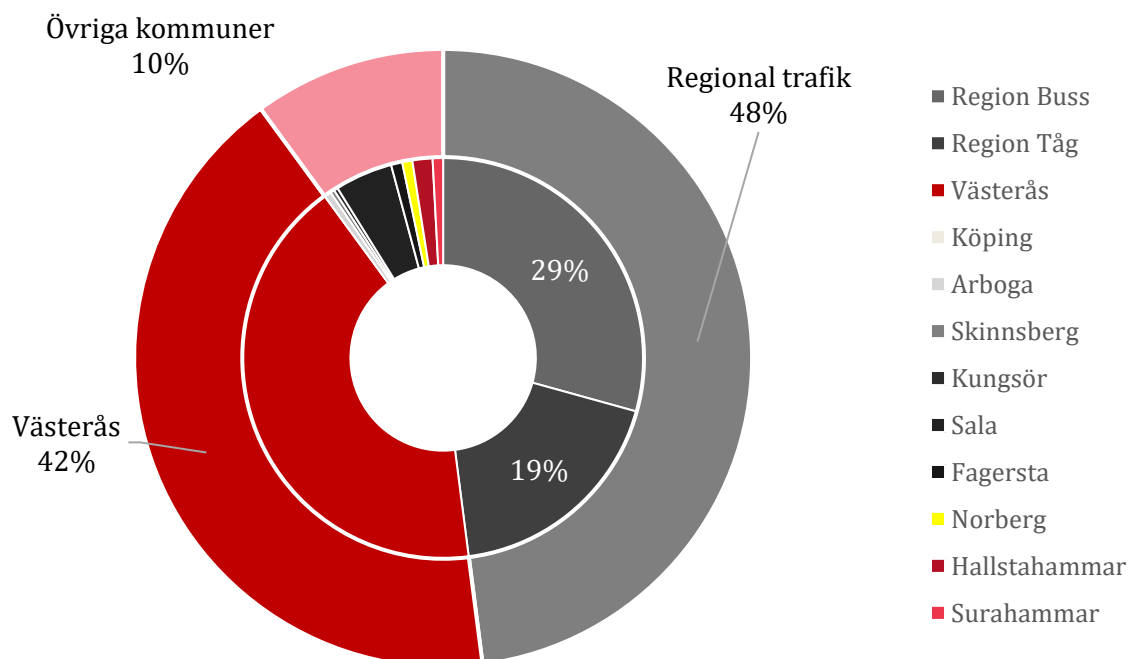
Dalabanans intressenter är en förening med kommuner och regionala organ utmed eller i nära anslutning till Dalabanan. Föreningens huvuduppgift är att verka för en positiv utveckling för banan och dess trafik. Den regionala tillväxten är beroende av kortare restider och bättre turtäthet. För att tydliggöra parternas gemensamma ambitionsnivå och prioritering av arbeten längs sträckan, genomförs nu arbetet med *Paket för Dalabanan*. Arbetet ska resultera i en gemensam prioriteringslista inför planeringsomgången för kommande nationella transportinfrastrukturplan 2022–2033.

Stockholm – Oslo 2.55

Stockholm-Oslo 2.55 AB är ett bolag som ägs av Karlstad kommun, Region Värmland, Region Västmanland, Region Örebro län, Västerås stad och Örebro kommun. Bolaget har till syfte att påskynda utbyggnaden av infrastrukturen i stråket för att möjliggöra en bättre tågtrafik mellan Oslo och Stockholm och på delsträckorna där emellan. Transportsystemet mellan huvudstäderna Stockholm och Oslo är viktigt för de expansiva huvudstäderna men det är också viktigt för de som



Figur 26 Resandeutveckling 2006-2019, VL:s busstrafik



Figur 27 Fördelning utbudskilometer 2019, tåg avser av regionen finansierad tågtrafik inom länet vilket exkluderar trafiken på Mäljarbanan.

Resande och resmönster

Under en normal vardag registreras mellan 50 - och 60 000 påstigningar i Region Västmanlands buss- och tågtrafik inom länet. I Västmanland är kollektivtrafikens andel av de motorburna transporterarna runt 15 procent.

Volyymmässigt är resandet i Västmanland starkt koncentrerat till Västerås stad. Nära 85 procent av alla registrerade påstigningar är resor som görs inom Västerås.

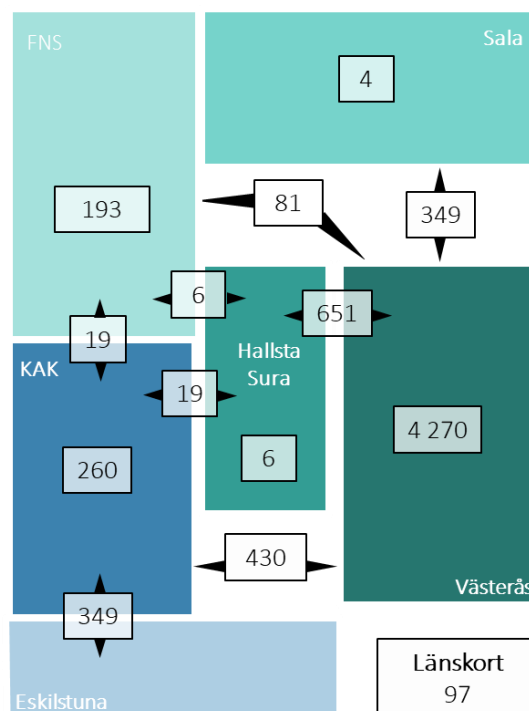
De regionala linjerna står för drygt 10 % och tågtrafiken (inom länet) för runt 4 %. Därutöver görs en stor del tågresor till/från målpunkter utanför länet. Lokala, inomkommunala, linjer står för 1 % av registrerade påstigningar (exklusive Västerås). Flera av dessa linjer trafikeras dock av fordon utan utrustning för att registrera påstigande, vilket till viss del kan påverka siffrorna. Därutöver har flera kommuner nolltaxa.

I den regionala buss- och tågtrafiken speglar resandet relativt väl pendlingsmönstret i länet. Det innebär att resandet till/från Västerås dominerar med flest resor mellan Hallstahammar och Västerås kommuner följt av Surahammar-Västerås, Sala-Västerås och Köping-Västerås. Det finns också ett relativt omfattande resande i norra länet mellan Fagersta och Norbergs kommuner samt i sydvästra länet (KAK) mellan Arboga och Köping respektive Kungsör och Köping.

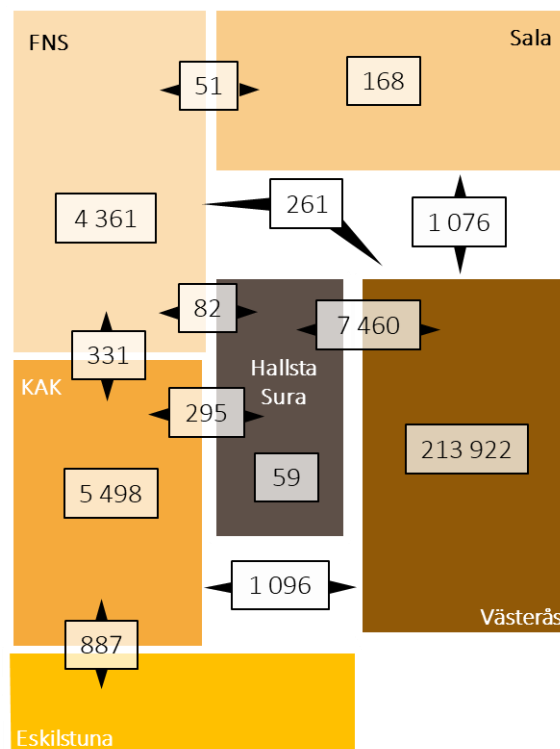
Färdbevisfördelning

Periodkort används av resenärer som reser ofta. Det är den huvudsakliga biljettprodukten för arbetspendlare och är giltig på tåg och buss inom en zon eller mellan två valda zoner. Periodkort finns för vuxen och ungdom samt i Västerås kommun även för seniorer. De finns även som länskort (vuxen) och är då också giltiga på vissa tågsträckor utanför länet. Periodkort gäller 30 dagar men kan även köpas som årskort.

Enkelresor kan köpas rabatterat via förladdade flerresorsbiljetter (rabattkort) eller för enstaka resor. Kategorin rabattkort innebär att resenären köper/laddar ett kort med 10-resor. Inom tätortzonerna är det även möjligt att ladda 40 resor, vilket främst nyttjas i Västerås. Ungdomar kan ladda 20 resor (ungdomskortet) som gäller för resor i hela länet.



Figur 28 Antal sålda periodbiljetter 30-dagar (Vuxen) inom och mellan zoner, mars månad 2019. Observera att siffrorna anger sålda kort och inte antal resor. Normalt görs ca 40 resor per sålt kort.



Figur 29 Antal enkelresor (rabattkort och enkelbiljetter Vuxen) mellan och inom zoner, mars månad 2019

Tågtrafik

Västmanland har ett gynnsamt läge utifrån tågtrafikförsörjning. Länet berörs av fem linjer med persontrafik där samtliga länets tio kommuner (varav nio kommunhuvudorter) har tågstopp.

Mäljarbanan

Mäljarbanan är länets, resandemässigt, största linje och förbinder Arboga, Köping och Västerås med Stockholm via Enköping och Bålsta samt med Örebro. Trafiken är en del av SJ:s kommersiella trafik med avtal för Movingogiltighet inom Mälardalen samt VL-giltighet på sträckan Arboga-Köping-Västerås.

Pendlingsunderlaget utifrån ett västmanländskt perspektiv är omfattande, i synnerhet från Västerås och österut.

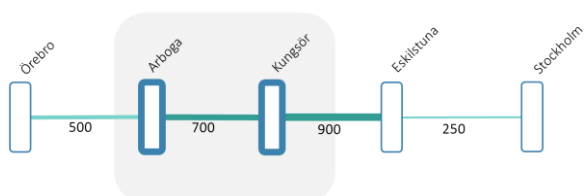


Figur 30 Ackumulerad pendling mellan stationsorter Mäljarbanan, endast pendling till, från och inom Västmanlands län (Källa: IWA/SCB 2018)

Svealandsbanan

I södra delen av länet finns Svealandsbanan med uppehåll i Arboga och Kungsör. Från och med 2020 trafikeras banan av Mälardalstrafiks nya fordon, ER1, som innebär ökad kapacitet samt även kortare restider. Utifrån ett västmanländskt perspektiv är banan en viktig länk för framförallt Kungsörs kommun och dess pendling mot Eskilstuna och Stockholm.

Pendlingsunderlaget är för Västmanlands del förhållandevis begränsat. Linjens underlag är främst från Eskilstuna mot Stockholm där utbudet också är mer omfattande.



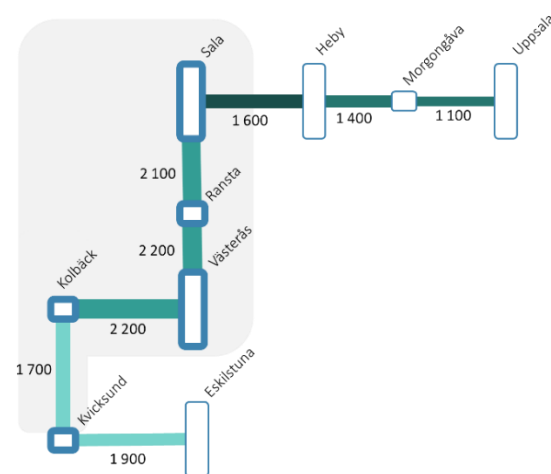
Figur 31 Ackumulerad pendling mellan stationsorter Svealandsbanan, endast pendling till, från och inom Västmanlands län (Källa: IWA/SCB 2018)

UVEN

UVEN trafikerar Sala-Västerås-Eskilstuna-Norrköping-Linköping med uppehåll även i Ransta i Sala kommun, Kolbäck i Hallstahammars kommun samt Kvikksund i, delvis, Västerås kommun.

Sträckan Sala till Uppsala är idag en del av Upplands Lokaltrafiks pendeltågssystem men kommer från 2022 bli en del av UVEN-systemet vilket innebär genomgående trafik mellan Uppsala-Västerås.

UVEN har ett relativt jämnt fördelat pendlingsunderlag. Till detta kommer linjens funktion som viktig anslutningslinje.

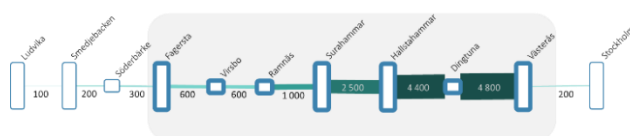


Figur 32 Ackumulerad pendling mellan stationsorter UVEN, endast pendling till, från och inom Västmanlands län (Källa: IWA/SCB 2018)

Bergslagspendeln

Bergslagspendeln är en del av Tåg i Bergslagens trafiksystem och trafikerar sträckan Ludvika-Fagersta-Surahammar-Hallstammar-Västerås med uppehåll även i Virsbo, Ramnäs och Dingtuna. Utbudet Ludvika – Västerås omfattar i stort sett tvåtimmarstrafik medan det mellan Fagersta-Västerås är timestrafik med halvtimmesinsatser under morgonens och eftermiddagens rusning.

Pendlingsunderlaget skiljer sig relativt kraftigt mellan södra och norra delen varför trafiken också kompletteras med busstrafik på den södra sträckan.



Figur 33 Ackumulerad pendling mellan stationsorter Bergslagspendeln, endast pendling till, från och inom Västmanlands län (Källa: IWA/SCB 2018)

Godsstråket

Skinnskatteberg, Fagersta och Karbenning i Norbergs kommun berörs av trafiken på Godsstråket i Bergslagen mellan Örebro och Gävle. Trafiken är dock mindre omfattande sett till utbud jämfört med övriga linjer som berör länet. Dagens utbud motsvarar fem dubbelturer per vardag.

Beslutade trafikförändringar

Under programperioden kommer, inom ramen för Mälardalstrafik etapp 2 från 2022, utbudet på UVEN att utökas till halvtimmestrafik i stråket Uppsala-Sala-Västerås-Eskilstuna.

Trafikens utveckling

Med hjälp av KTH:s databas för tågtrafikens utveckling, kompletterad av professor emiruts Bo-Lennart Neddal, går det att se utvecklingen av tågtrafiken i de stråk som berör Västmanland.

Analysen av utbudet på de viktigaste tåglinjerna som berör Västmanland visar på stora förändringar under perioden 1965 till 2020. Den första iakttagelsen är att det har hänt ganska mycket mellan 1965 och 1990 trots att många järnvägar och tåg lades ner under denna period. På många linjer har utbudet ökat. Färre uppehåll ligger bakom att medelhastigheten ökade på alla linjer från 1965 till 1990.

Med 1988 års trafikpolitiska beslut delade man på infrastrukturen och driften av järnvägarna och lade grunden till avregleringen av järnvägen. Banverket fick ta hand om infrastrukturen och började investera på samhällsekonomiska villkor. De regionala kollektivtrafikhuvudmännen fick bestämma över den regionala trafiken och kunde upphandla driften i konkurrens. Det ledde till stora investeringar i järnvägarna inte minst i Mälardalen med Mäljarbanan och Svelandsbanan. Mäljarbanan har haft stor betydelse för tågtrafiken i Västmanland tillsammans med Bergslagspendeln som var en regional satsning som började redan 1991.

Sammantaget går det att konstatera att Västmanland aldrig har haft bättre tågutbud än år 2020. Det går minst ett tåg per timme på nästan alla linjer. Medelhastigheten har ökat från omkring 60 km/h år 1990 till omkring 100 km/h år 2020, de bästa linjerna nästan 120 km/h. Genomsnittspriset var 1,37 kr per kilometer såväl 1965 som 2020 i dagens penningvärde, därutöver utveckling av Movingo periodkort.

Det går dock att se att utvecklingen inte är jämnt spridd. I synnerhet Bergslagspendeln norr om Fagersta har utvecklats svagts restidsmässigt. Sala-Västerås har som följd av brister i infrastruktur fått minskad medelhastigheten mellan 2010 och 2020.

Tabell 3 Sammanställning, historisk utveckling utbud, hastighet och pris för regionaltågstrafik i Västmanland, 1965-2020 (Källa: KTH järnvägsgrupp och Bolle Rail Research)

Pris kr enkel 2klass	Sala	Ludvika-	Fagersta-	Västerås-	Arboga-	Arboga-	Västerås-	Eskilstuna-	Medel-	
2019 års prisnivå	Västerås	Fagersta	Västerås	Norköping	Västerås	Eskilstuna	Stockholm	Stockholm	tal	Faktor
Avstånd km	38	49	80	161	52	44	107	117	81	
Utbud										
Antal turer per dag och riktning										
1965	7	6	6	7	5	5	11	8	7	1
1990	13	6	5	8	13	2	17	7	9	1
2000	13	4	13	10	16	10	20	18	13	2
2010	13	7	15	11	14	11	23	16	14	2
2020	17	10	18	17	21	17	32	24	20	3
Resehastighet										
Medelhastighet km/h alla tåg										
1965	55	59	63	50	59	50	54	59	56	1
1990	71	69	73	83	80	68	82	69	74	1
2000	76	65	75	76	90	77	96	112	83	1
2010	97	70	84	86	107	90	114	110	95	2
2020	88	64	84	88	107	90	117	117	94	2
Pris enkel 2klass										
Kr/km i 2019 års priser										
1965	1,45	1,41	1,36	1,31	1,44	1,43	1,35	1,32	1,38	1,0
1990			1,30	1,31			1,42	1,35	1,35	1,0
2000			1,07	1,42			1,33	1,32	1,28	0,9
2010			1,45	1,56			1,23	1,12	1,34	1,0
2020	1,45	1,73	1,19	1,52	1,25	1,25	1,36	1,24	1,37	1,0

NÅGRA MILSTOLPAR UNDER 2000-TALET FÖR TÅGTRAFIKEN

2000

Tåg i Bergslagen bildas av landstingen i Örebro, Västmanland, Dalarna och Gävleborg. Trafiken samordnas och upphandlas och nya tåg köps in, bland annat för Bergslagspendeln.

2003

En Bättre Sits formas i syfte att gemensamt prioritera investeringar i infrastruktur i länen.

2012

Avsiktsförklaring, att etablera ett nytt gemensamt trafiksystem, ett storregionalt stornät för arbets- och vardagsresande i Östra Mellansverige, undertecknas mellan ansvariga kollektivtrafikmyndigheter i Stockholm, Uppsala, Sörmland, Östergötland, Örebro och Västmanlands län. Avsiktsförklaringen inkluderade bland annat åtagande att anskaffa/finansiera fordon samt utöka trafikens omfattning.

2012

Byggnationen av Fyrspår Tomtebodavägen – Kalhäll, som är en viktig pusselbit för länets tågtrafik börjar byggas. Idag är hela sträckan förutom Spånga-Huvudsta klar. Den sista sträckan genom bland annat Sundbyberg är dock den mest komplexa och förväntas inte vara färdigbyggd förrän 2030

Juli 2017

Citybanan, som medfinansierats av Västmanlands län och kommuner, invigs i Stockholm och bidrar till ökad kapacitet för regionens tågtrafik.

Oktober 2017

Movingo, den nya gemensamma biljetten för Mälardalstrafiken lanseras och möjliggör att det går att pendla med en biljett från exempelvis Surahammar till Nacka.

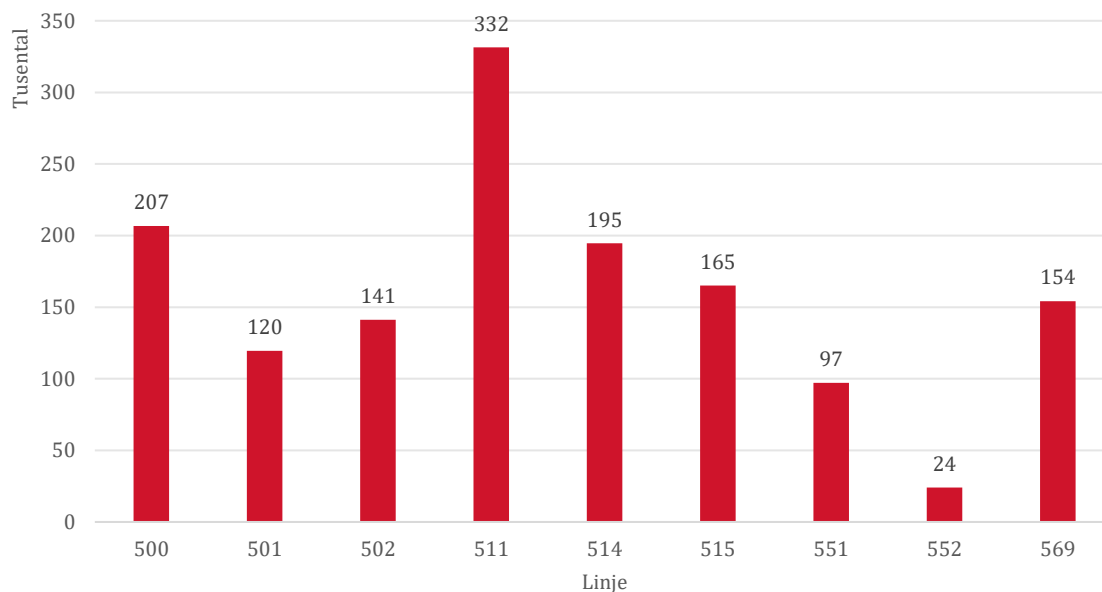
December 2019

De nya Mälartågen börjar trafikera Västmanland. Inledningsvis på Svealandsbanan men under 2020 införs de succesivt även på UVEN.

Regional Busstrafik

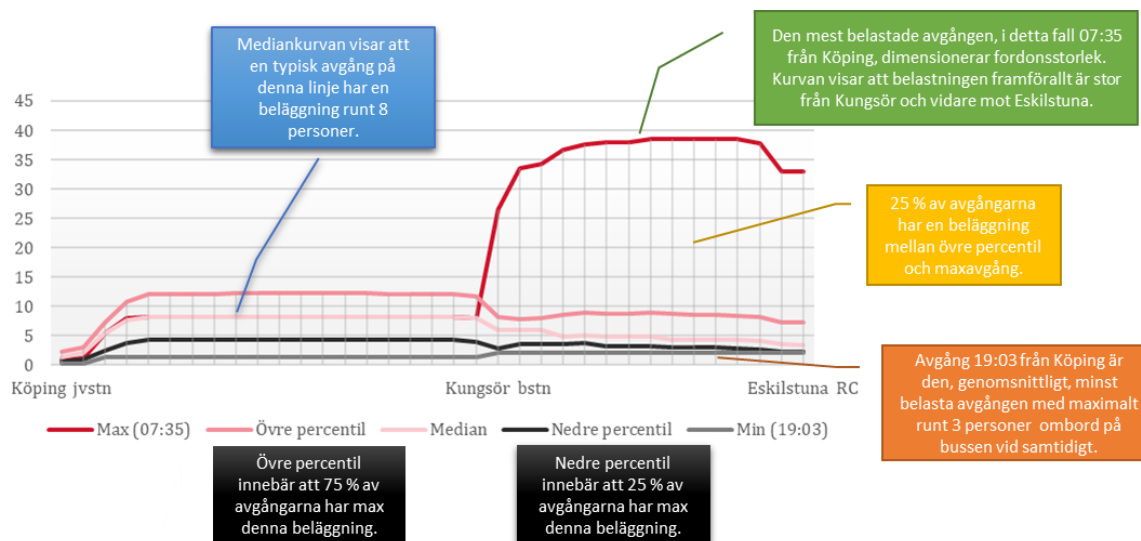
Den regionala stomtrafiken med buss förbinder länets kommunhuvudorter som komplement till tågtrafiken eller där direkttrafik med tåg saknas. Med undantag av linje 511 mellan Hallstahammar och Västerås samt linje 514 mellan Surahammar

och Västerås trafikeras även mellanliggande tätorter och hållplatser på. Uppskattningsvis sker dock fyra av fem resor mellan kommunhuvudorter. Ungefär 5 % uppskattas vara resor som görs till/från hållplatser på landsbygd och 15 % till/från övriga tätorter.



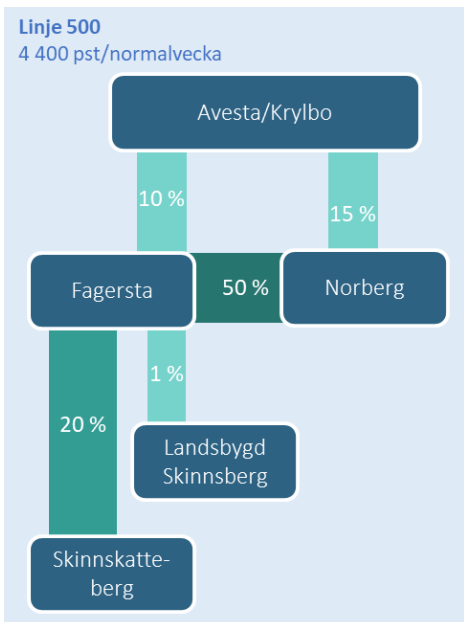
Figur 34 Påstigande (tusental) per regional busslinje (2019)

I genomgången redovisas diagram över belastning på linjerna. Diagrammen visar då den mest respektive minst belastade avgångarna samt medianvärde samt övre och nedre percentilen, se figur nedan för förklaring.



Figur 35 Förklaring belastningsdiagram per linje

500 – Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg-Avesta/Krylbo



Nyckeltal Linje 500

Sträckning:

Skinnskatteberg-Fagersta-Norberg-Avesta

Huvudsakligt resande:

Mellan kommunhuvudorter

Funktion

Skol- och arbetspendling, anslutning tåg

Utbudskilometer

704 000

Antal resor

231 000 (3,5/km)

Kostnader (2018):

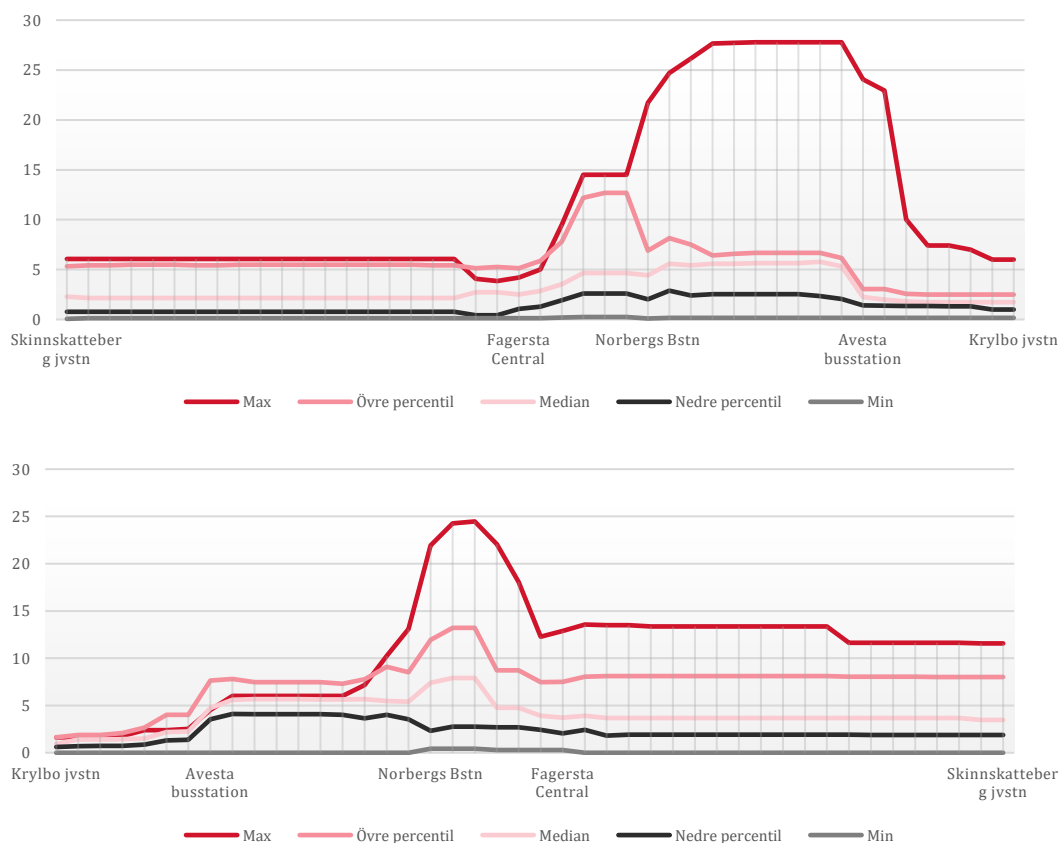
17,8 mkr (77 kr/påstigande)

Intäkter (2018):

5,9 mkr (25 kr/påstigande)

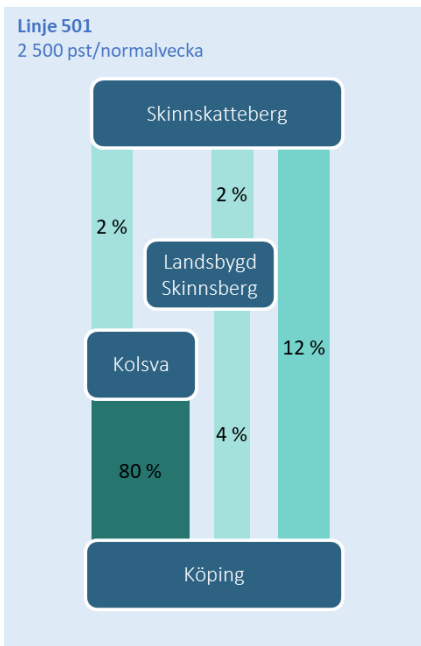
Kostnadstäckningsgrad: (2018):

33% (52 kr/påstigande)



Figur 36 Påstigande per avgång, linje 500, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Avesta-Skinnskatteberg respektive Skinnskatteberg-Avesta

Linje 501 (550A)



Nyckeltal Linje 550A

Sträckning:

Skinnskatteberg-Kolsva-Köping

Huvudsakligt resande:

Inomkommunalt (Köpings kommun)

Funktion

Skol- och arbetspendling, anslutning tåg

Utbudskilometer

484 000

Antal resor

136 982 (3,5/km)

Kostnader (2018):

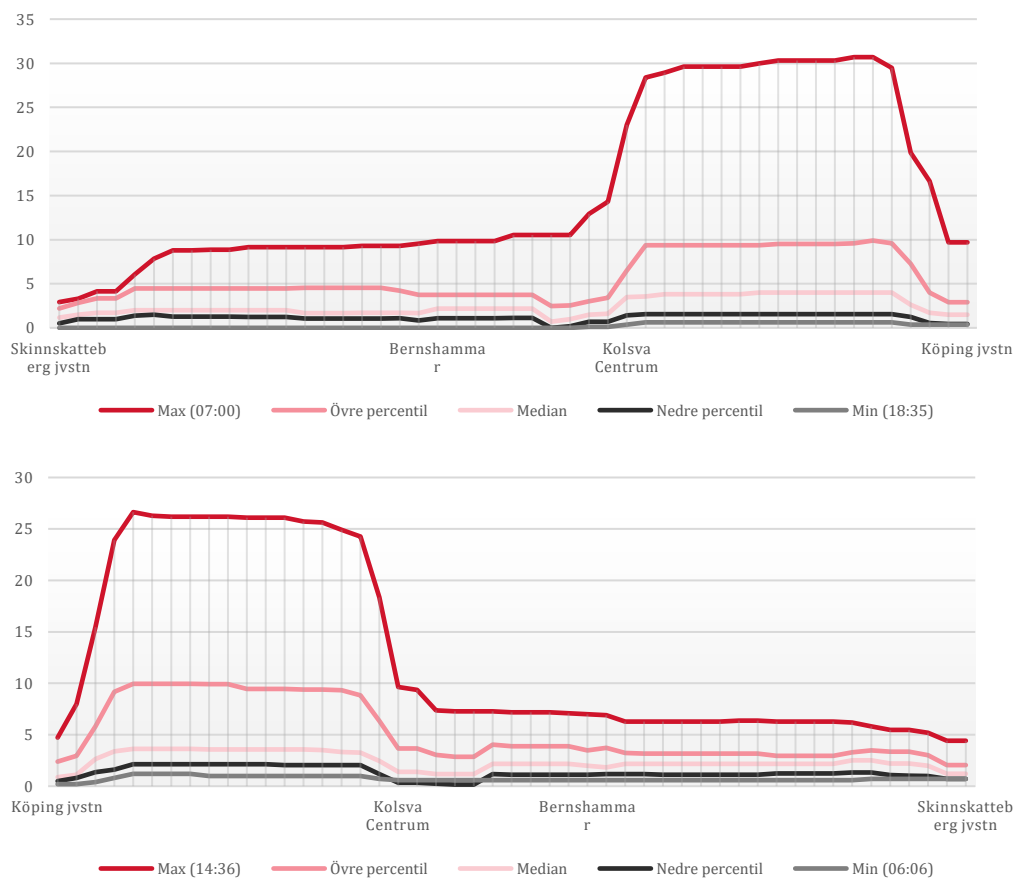
11,5 mkr (83 kr/påstigande)

Intäkter (2018):

3,4 mkr (25 kr/påstigande)

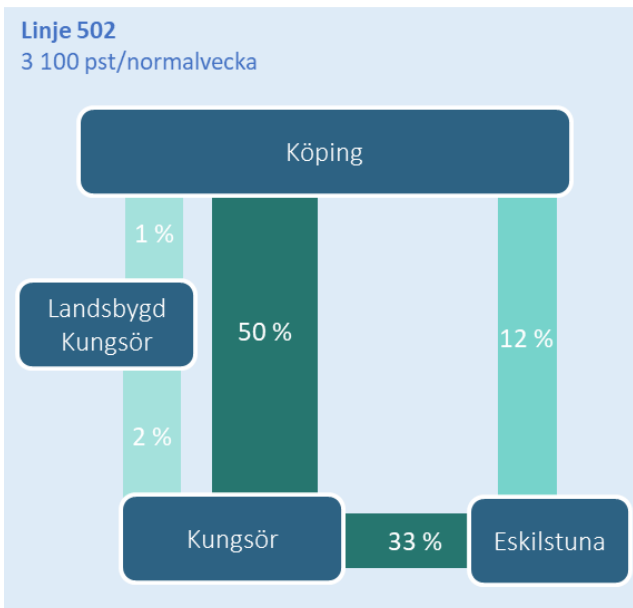
Kostnadstäckningsgrad (2018):

30 % (58 kr/påstigande)



Figur 37 Påstigande per avgång, linje 550 A, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Skinnskatteberg-Köping respektive Skinnskatteberg-Köping

Linje 502 (550B)



Nyckeltal Linje 550B

Sträckning:

Köping-Kungsör-Eskilstuna

Huvudsakligt resande:

Mellan kommunhuvudorter

Funktion

Skol- och arbetspendling, anslutning tåg

Utbudskilometer

502 000

Antal resor

153 000 (3,3/km)

Kostnader (2018):

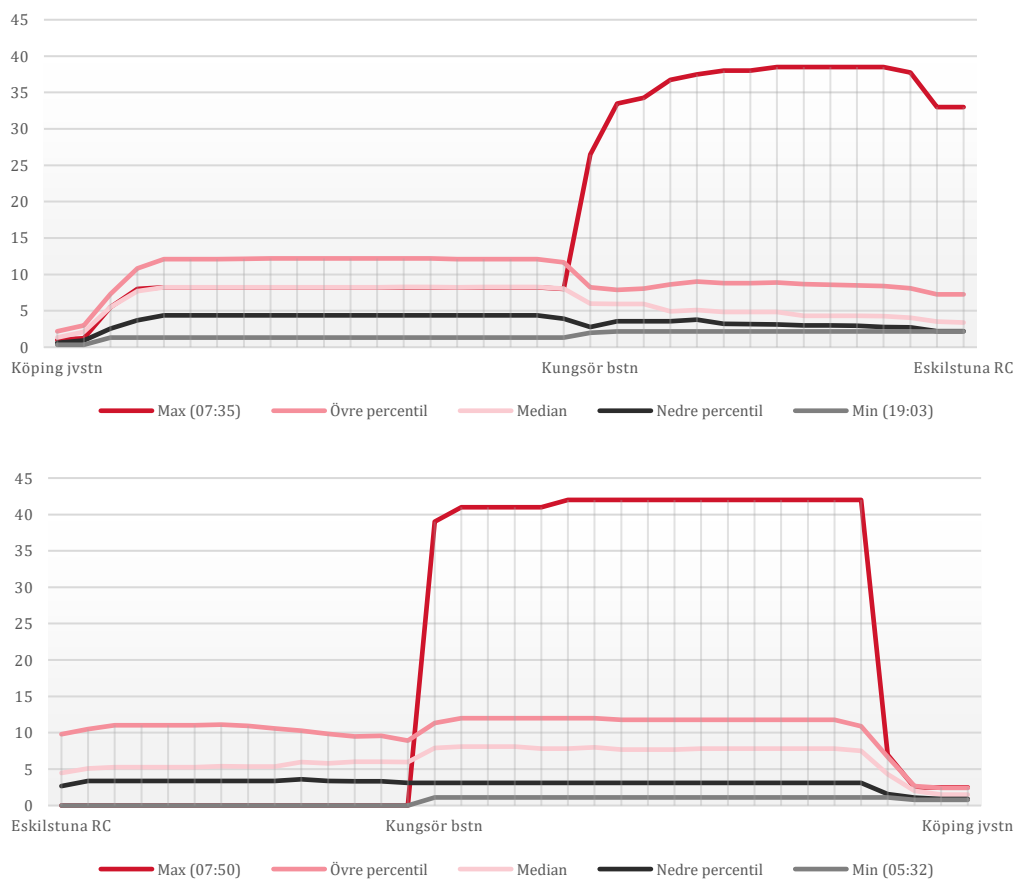
12,2 mkr (79 kr/påstigande)

Intäkter (2018):

4,1 mkr (27 kr/påstigande)

Kostnadstäckningsgrad (2018):

34 % (52 kr/påstigande)



Figur 38 Påstigande per avgång, linje 550 B, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Köping-Eskilstuna respektive Eskilstuna-Köping

Linje 511 och 514

Nyckeltal Linje 511

Sträckning:

Hallstahammar-Västerås (expressbuss)

Huvudsakligt resande:

Mellan kommunhuvudorter

Funktion

Skol- och arbetspendling

Utbudskilometer

625 000

Antal resor

356 000 (0,6/km)

Kostnader (2018):

14,9 mkr (42 kr/påstigande)

Intäkter (2018):

8,3 mkr (23 kr/påstigande)

Kostnadstäckningsgrad (2018):

56 % (18 kr/påstigande)

Nyckeltal Linje 514

Sträckning:

Surahammar-Västerås (expressbuss)

Huvudsakligt resande:

Mellan kommunhuvudorter

Funktion

Skol- och arbetspendling

Utbudskilometer

508 000

Antal resor

207 000 (0,4/km)

Kostnader (2018):

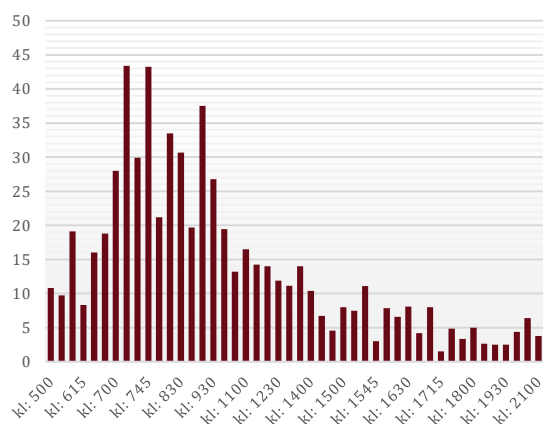
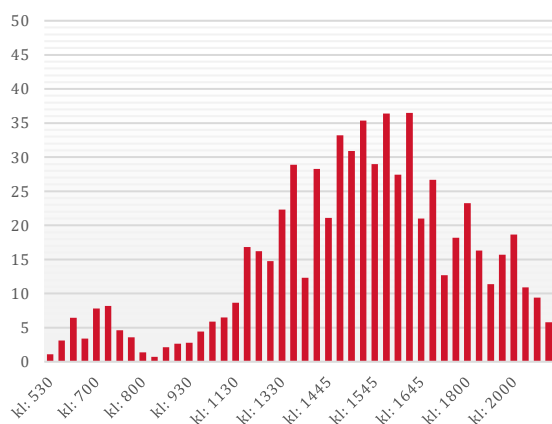
12,0 mkr (58 kr/påstigande)

Intäkter (2018):

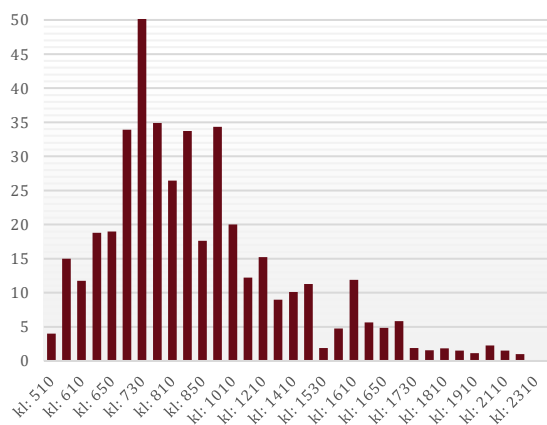
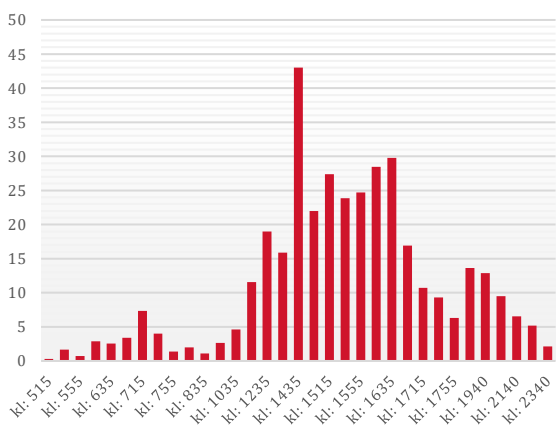
5,0 mkr (24 kr/påstigande)

Kostnadstäckningsgrad (2018):

41 % (34 kr/påstigande)

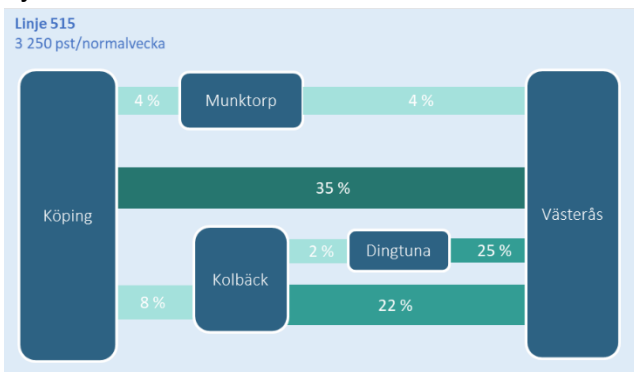


Figur 39 Genomsnittlig beläggning per avgång, vardagar vecka 41-42 2019, Västerås-Hallsta respektive Hallsta-Västerås



Figur 40 Genomsnittlig beläggning per avgång, vardagar vecka 41-42 2019, Västerås-Sura respektive Sura-Västerås

Linje 515



Nyckeltal Linje 515

Sträckning:

Köping-Kolbäck-Västerås

Huvudsakligt resande:

Mellan kommuner och inomkommunalt

Funktion

Skol- och arbetspendling

Utbudskilometer

443 000

Antal resor

180 000 (0,4/km)

Kostnader (2018):

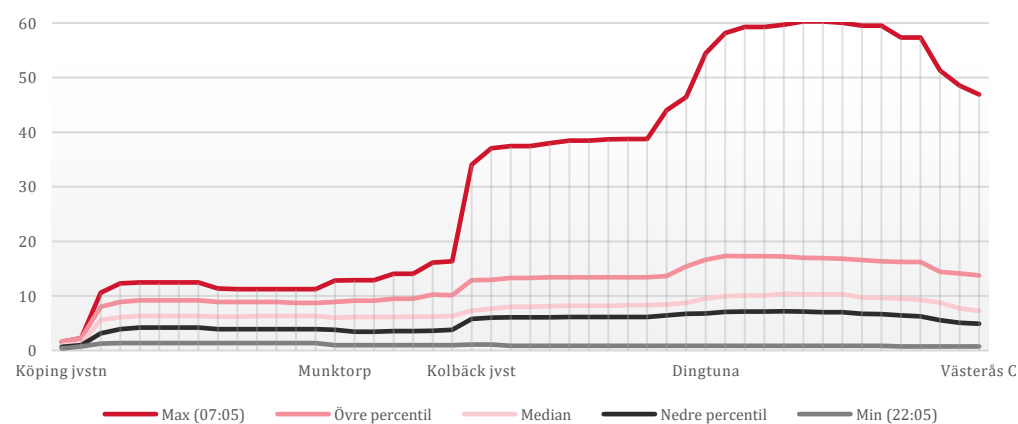
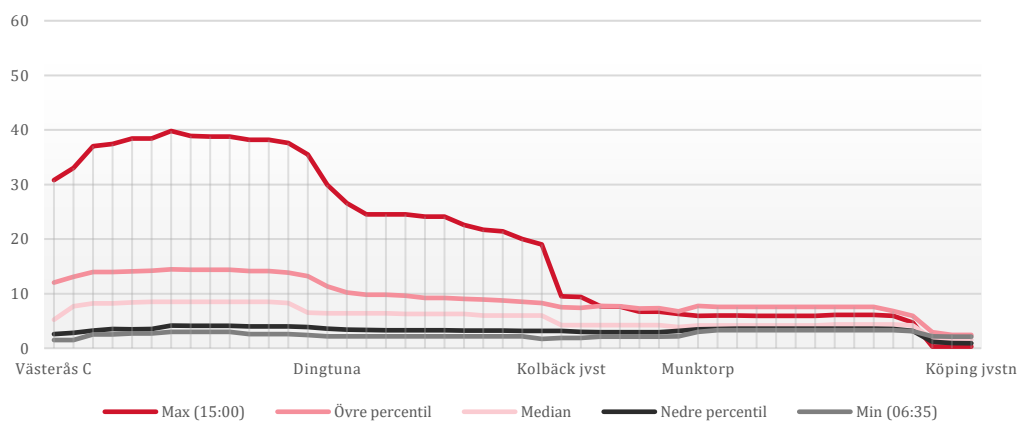
11,1 mkr (62 kr/påstigande)

Intäkter (2018):

4,2 mkr (23 kr/påstigande)

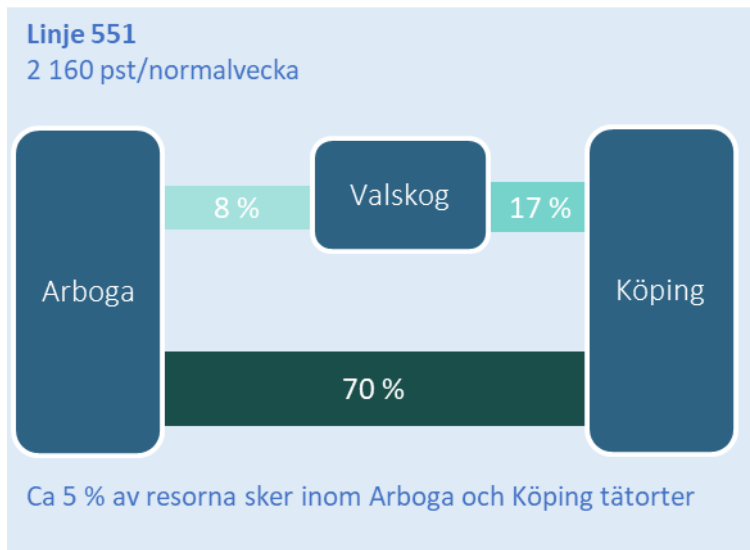
Kostnadstäckningsgrad (2018):

37 % (39 kr/påstigande)



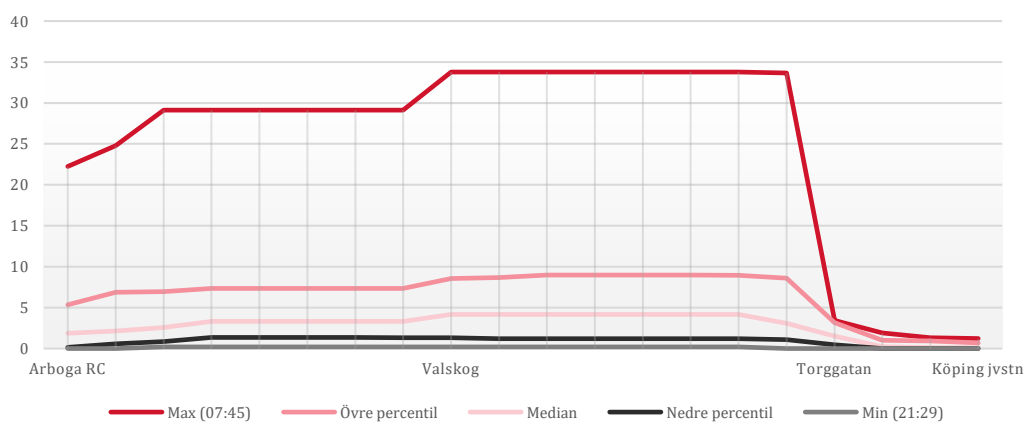
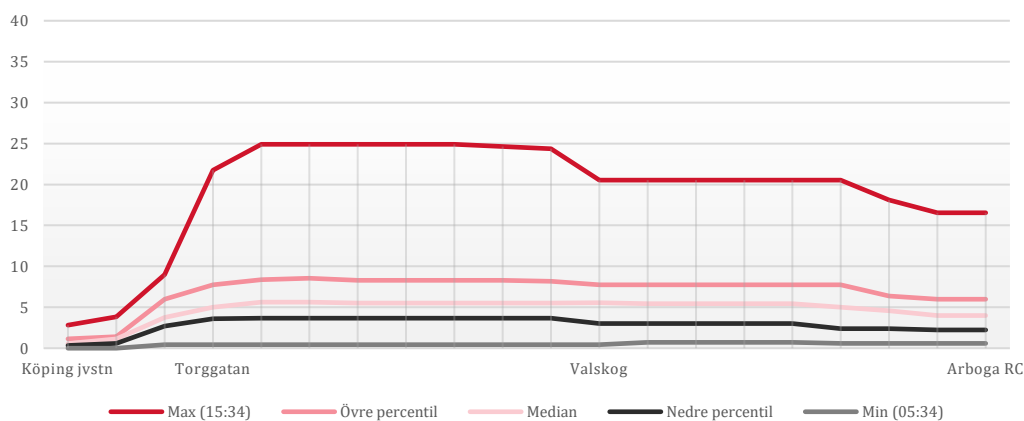
Figur 41 Påstigande per avgång, linje 515, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Västerås-Köping respektive Köping-Västerås

Linje 551



Nyckeltal Linje 551

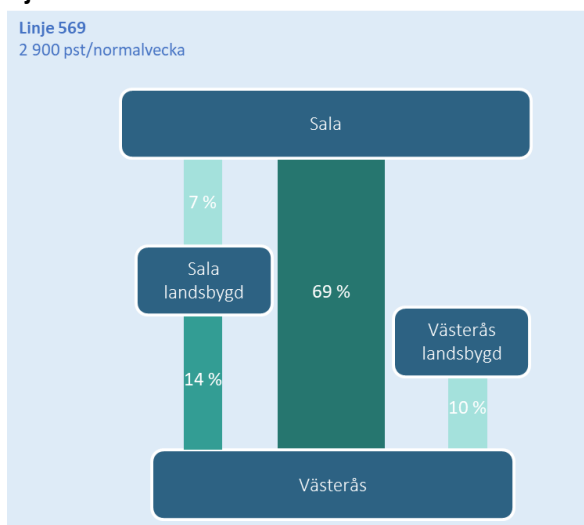
Sträckning:	Arboga-Köping-Valskog
Huvudsakligt resande:	Mellan kommuner
Funktion	Skol- och arbetspendling
Utbudskilometer	241 000
Antal resor	104 000 (0,43/km)
Kostnader (2018):	6,1 mkr (58 kr/påstigande)
Intäkter (2018):	2,6 mkr (25 kr/påstigande)
Kostnadstäckningsgrad (2018):	43 % (33 kr/påstigande)



Figur 42 Påstigande per avgång, linje 551, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Köping-Arboga respektive Arboga-Köping

Linje 569

Linje 569
2 900 pst/normalvecka



Nyckeltal Linje 569

Sträckning:

Sala-Västerås

Huvudsakligt resande:

Mellan kommuner

Funktion

Skol- och arbetspendling

Utbudskilometer

605 512

Antal resor

164 000 (0,27/km)

Kostnader (2018):

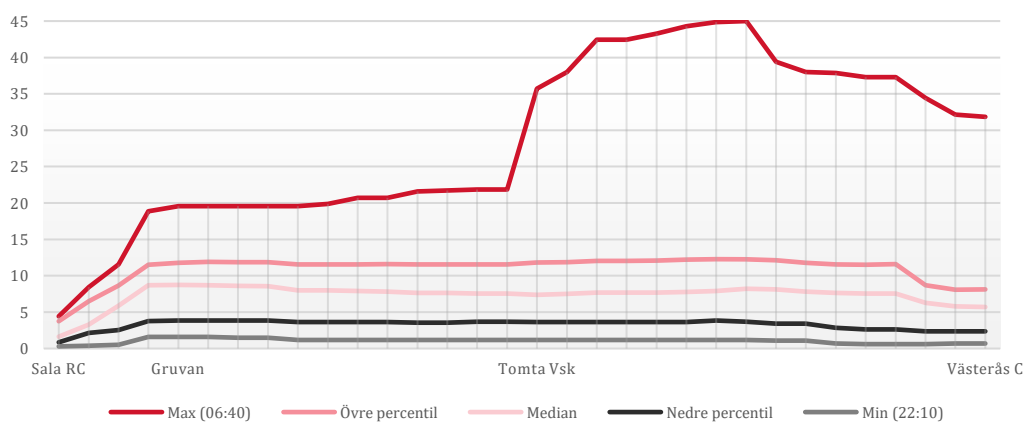
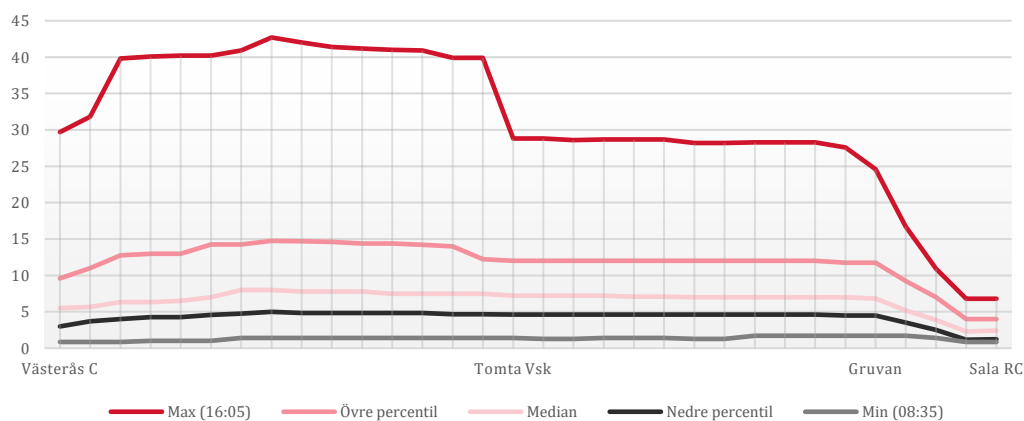
14,4 mkr (88 kr/påstigande)

Intäkter (2018):

4,4 mkr (27 kr/påstigande)

Kostnadstäckningsgrad (2018):

30 % (61 kr/påstigande)



Figur 43 Påstigande per avgång, linje 569, vardagar vecka 41 och 42 2019, riktning Västerås-Sala respektive Sala-Västerås

Inomkommunal kollektivtrafik

Inom kommuner är det respektive kommun som ansvarar för att beställa och finansiera trafikutbudet.

Den inomkommunaltrafiken skiljer sig mellan kommuner. Västerås som den största kommunen har en omfattande trafik där stadstrafiken står för mer än hälften av länets totala utbud av busstrafik.

I övriga kommuner är det inomkommunaltrafikutbudet i första hand landsbygdstrafik men tätortstrafik med begränsat utbud finns i Arboga och Köping där den är anropsstyrd samt i Sala och Fagersta där den är linjelagd.

Landsbygdstrafik är i första hand inriktad på skolans behov. Hallsta och Surahammars kommuner har den inomkommunaltrafiken upphandlats av kommunerna på egen hand och har därmed inte varit en del av VL-trafiken. Av länets kommuner utanför Västerås är det i första hand Sala som har ett relativt omfattande linjenät inom VL-trafiken.

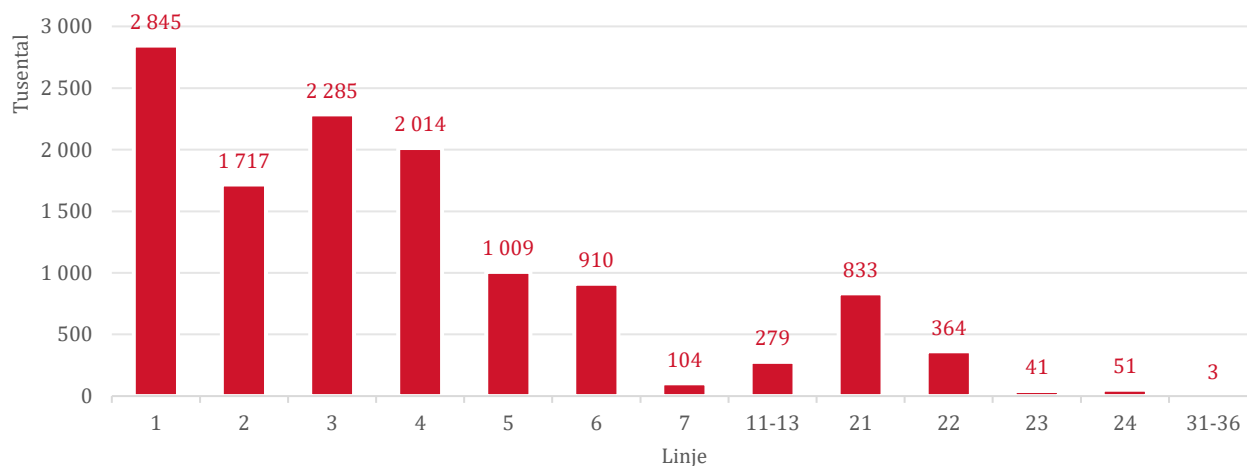
Västerås kommun

Stadsbusslinjerna i Västerås kommun passerar genom centrala Västerås och har sin start- och

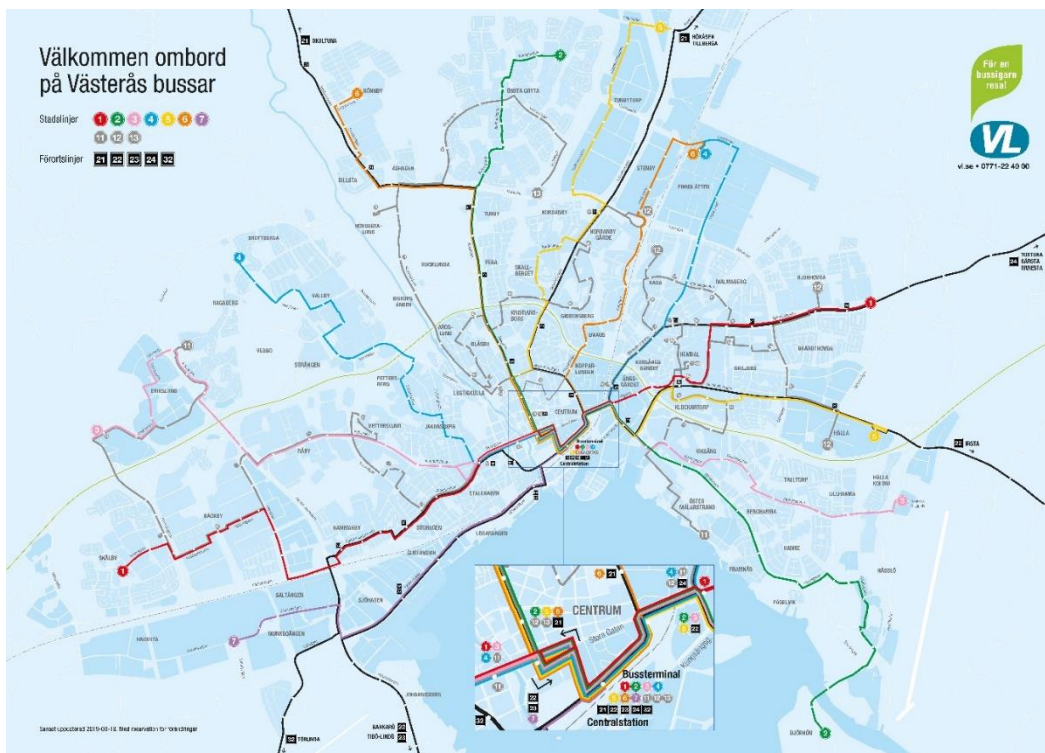
slutpunkt i de yttre delarna av staden. Utöver stadsbusslinjerna finns kompletterande servicelinjer och förortslinjer.

Under 2013 gjordes en större omläggning av busslinjenätet med rakare linjer, tätare turer och längre trafikdygn, resandet fördubblades efter denna omläggning vilket också lett till problem med överfulla bussar på vissa linjer och resenärer som tvingas vänta på nästa buss. Det har också lett till bussar som kör ikapp varandra pga. begränsad framkomlighet på vägnätet. Den viktigaste frågan kring infrastruktur för busstrafiken handlar om ökad framkomlighet där åtgärder förväntas under programperioden inom i första hand Västerås stad.

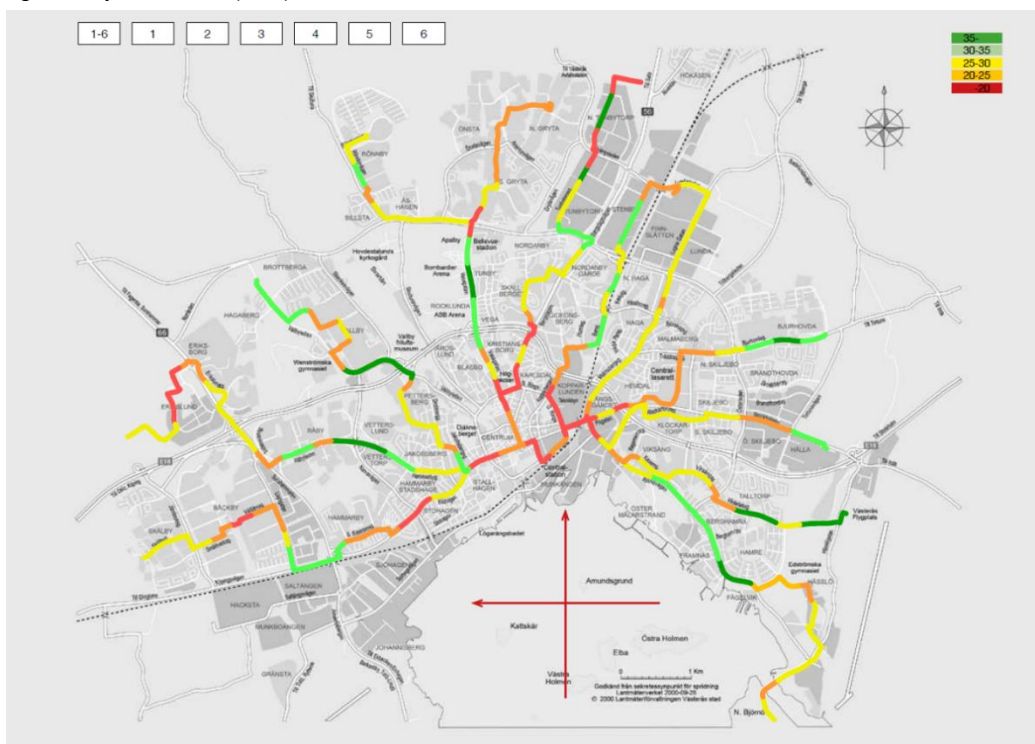
Analyser gjorda på bussarnas medelhastighet visar att hastigheten är som mest nedsatt innanför cityringen längs Stora Gatan, Vasagatan samt Södra och Östra Ringvägen. Då samtliga av de analyserade busslinjerna passerar genom de centrala delarna längs samma gator drabbar denna framkomlighetsbegränsning väldigt många bussresenärer. Även flera regionbusslinjer passerar genom de centrala delarna av Västerås och påverkas även de negativt av framkomlighetsproblem.



Figur 44s Påstigande per linje (2019), Västerås stad och förort



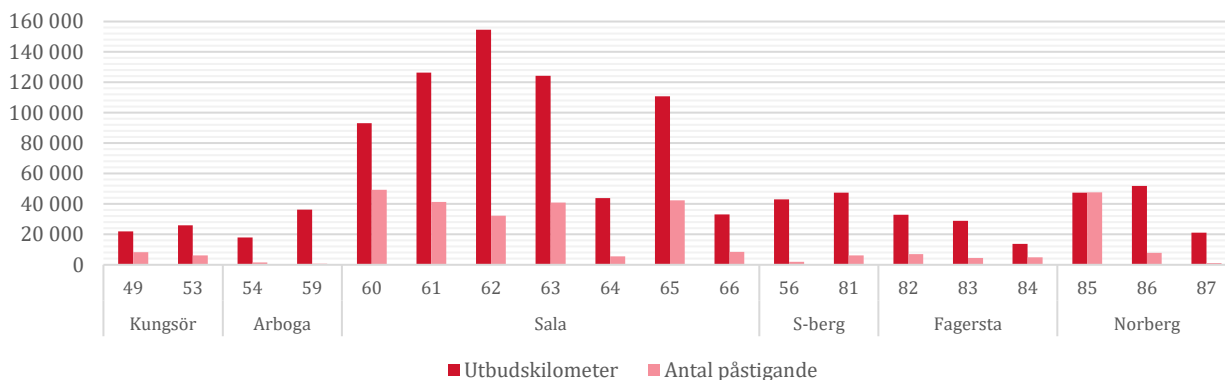
Figur 45 Linjenät Västerås (2020)



Figur 46 Medelhastighet i Västerås linjenät (linjerna 1–6)

Övriga kommuner

Inomkommunal kollektivtrafik i länets övriga nio kommuner är mer begränsad i omfattning och många kommuners trafikförsörjningsbehov täcks till stor del genom den regionala trafiken. Den inomkommunala trafiken präglas av skolans behov kompletterat med trafik av servicekaraktär. En stor del av trafiken är anropsstyrd och i flera av kommunerna är trafiken helt eller delvis avgiftsfri. Nedan redovisas uppgifter om resande och utbud för respektive kommun. Observera att underlag gällande resande är begränsat och all trafik inte har utrustning för registrering av resor. För Hallsta och Surahammars kommuner baseras underlaget på manuell räkning via trafikutövaren.



Figur 47 Utbudskilometer och antal påstigande 2019, inomkommunal busstrafik (VL-linjer)

Sala kommun

Sedan 1 april 2018 är det avgiftsfritt att åka inomkommunal kollektivtrafik inom Sala kommun. Detta gäller även all anropsstyrd kollektivtrafik och kompletteringstrafik.

Viktiga målpunkter som Salas kollektivtrafik trafikerar är matbutiker, handelsområden, servicehus, vårdcentral och sjukhuset i kommunen.

Tabell 4 Sammanställning linjer, utbud och resande Sala kommun (2018)

Linje	Utbudskm (tusental)	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
60	101,7	49,3	15,3
61	126,4	41,2	7,9
62	155,6	32,4	6,2
63	124,2	41,0	9,3
64	43,8	5,6	3,9
65	112,8	42,4	8,8
66	33,0	8,5	4,0
461	37,0	14,2	10,6
464	8,6	2,3	3,9
467	13,3	7,1	18,5
401	62,8	27,4	3,9

Köpings kommun

Köpings stadstrafik är anropsstyrd. I Köping finns 90 flexpunkter att välja mellan och är möjligt att resa vardagar mellan kl. 09.00-17.00 och lördagar kl. 09.30-13.30, resan måste förbeställas i förväg.

I övrigt saknas inomkommunal trafik i kommunen undantaget skolskjutsar som organiseras av kommunen på egen hand.

Arboga kommun

Arboga har anropsstyrd tätortstrafik och resorna körs med taxi. Resan måste förbeställas i förväg. Tätortstrafiken går inom en radie på fyra kilometer från Stora Torget, till exempel till Skogsborgs kyrkogård, Ekbacken, Vinbäcken och Högsta koloniområde.

Därutöver finns i Arboga linje 2 mellan Arboga Teknikpark och Resecentrum samt två landsbygdslinjer som delvis är anropsstyrda.

Tabell 5 Sammanställning linjer, utbud och resande Arboga kommun

Linje	Utbudskm (tusental)	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
54	37,6	1,6	0,5
59	38,6	0,7	0,4
2	11,5	5,5	1,9

Kungsörs kommun

Kungsör har tre inomkommunala linjer som är anpassad till skoltider.

Tabell 6 Sammanställning linjer, utbud och resande Kungsörs kommun

Linje	Utbudskm (tusental)	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
49	22,0	8,3	4,5
53	26,0	6,2	4,4
252	14,4	4,3	4,4

Fagersta kommun

Även Fagersta kommuns stadstrafik är avgiftsfri, Fagerstas stadstrafik är uppdelad i två olika linjer: Fagerstalinjen och flexlinjen med resandemöjlighet vardagar mellan kl. 09.00-14.00. Resor med flexlinjen måste förbeställas i förväg. Fagerstalinjen trafikerar Fagersta tätort och täcker upp stora delar av tätorten. Linjen trafikerar målpunkter som Fårbo industriområde, sjukhuset, Fagersta Central samt centrum och möjliggör arbets- och skolpendling.

Därutöver finns viss landsbygdstrafik för skolans behov (linje 82, 83 och 84).

Tabell 7 Sammanställning linjer, utbud och resande Fagersta kommun (2018)

Linje	Utbudskm (tusental)	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
82	37,0	7,1	3,4
83	28,8	4,4	4,3
84	13,7	5,0	6,1
303	37,0	81,6	16,9

Norbergs kommun

Norberg har tre inomkommunala linjer vilka i huvudsak är anpassade för skoltider i Norbergs kommun och för anslutning till linje 500 till/från Fagersta.

Kollektivtrafiken trafikerar bland annat centrum, Skallberget och Norbergs vårdcentral vilket möjliggör serviceresande inom tätorten.

Tabell 8 Sammanställning linjer, utbud och resande Norbergs kommun

Linje	Utbudskm (tusental)	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
85	75,8	47,6	7,0
86	104,7	7,8	2,3
87	32,7	1,1	2,3

Skinnskattebergs kommun

Den inomkommunala kollektivtrafiken omfattar tre linjer med huvudsyfte i att fungera som anslutning till/från regionbusslinje 500.

Tabell 9 Sammanställning linjer, utbud och resande Skinnskattebergs kommun

Linje	Utbudskm (tusental)	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
56	58,7	2,0	0,9
81	55,6	6,1	2,2

Hallstahammars och Surahammars kommuner

Den så kallade Brukslinjetrafiken i Hallsta- och Surahammars kommuner är ett integrerat trafiksystem omfattande allmän och viss särskild kollektivtrafik.

Trafiken omfattar i dagsläget tidtabellslagd (allmän) linjetrafik, flexlinjetrafik, servicelinjetrafik, skolskjuts, särskolesor, omsorgs- och dagvårdsresor samt i begränsad utsträckning, arbetsresor med färdtjänst. Brukslinjen startade som ett projekt i augusti 2001 och har sedan dess permanentats och utvecklats. Trafiken är avgiftsfri för resenärerna (nolltaxa).

Den tidtabellslagda trafiken följer i huvudsak Kolbäckån i stråket Virsbo-Ramnäs-Surahammar-Hallstahammar-Kolbäck-Borgåsund. Trafiken är uppdelad i två linjedelar, en nordlig mellan Virsbo och Surahammar respektive en sydlig mellan Hallstahammar och Borgåsund. Eftersom stråket Virsbo-Ramnäs-Surahammar-Hallstahammar även trafikeras av tåg via Tåg i Bergslagens trafik, har brukslinjen i första hand funktion för lokala resor samt för anslutning till tåg- och busstrafik.

I samband med att nuvarande avtal med Björks buss löper ut sommaren 2021 planeras den linjelagda trafiken åter organiseras via RKM och utföras via Svealandstrafiken.

Tabell 10 Sammanställning linjer och resande Brukslinjen

Linje	Påstigande (Tusental)	Påstigande per avgång
Hallsta-Borgåsund	205,4	5,2
Sura-Virsbo	52,2	3,1
Virsbo-Virsbo stn	21,1	0,9

Övrig kollektivtrafik

MDH-bussen Västerås-Eskilstuna

Mälardalens högskola har upphandlat busstrafik för skolans personal och studenter som ofta har föreläsningar vid både Västerås och Eskilstuna Campus. Trafiken körs mellan respektive Resecentrum men stannar dessutom i anslutning till högskolornas entréer. I övrigt körs trafiken direkt utan uppehåll. Trafiken är även öppen för allmänheten som kan köpa både enkelbiljett och månadskort. Personal och studenter reser avgiftsfritt. Utbudet motsvarar 12,5 dubbelturer måndag-fredag.

Kommersiell trafik

Kollektivtrafik som utförs på kommersiell grund omfattar dels SJ:s trafik på Mäljarbanan, se tidigare avsnitt, samt expressbusstrafik.

Av expressbusstrafiken är det Vys (tidigare Nettbus) trafik mellan Västerås-Arlanda som är den mest omfattande med ett utbud motsvarande 16 dubbelturer. Trafiken är strategiskt viktig för resor vidare med flyg till/från Arlanda. Trafiken har en relativt god konkurrenskraft i och med att det är den enda direktförbindelsen där alternativet ofta är att resa via Mäljarbanan och byte till UL:s busstrafik i Bålsta alternativt Arlanda Express på Stockholm C.

Trafiken angör Västerås Resecentrum och har där tillgång till egna lägen för på- och avstigande.

Tabell 11 Utbud kommersiell trafik (feb 2020)

Sträcka	Utövare	Utbud M-F (dubbelturer)
Ludvika-Fagersta- Västerås-Stockholm	Vy	1
Oslo-Örebro-Arboga- Västerås-Arlanda	Vy	16 ¹
Västerås-Stockholm	Flixbus	5
Västerås-Oslo	Flixbus	2
Västerås-Arlanda	Flexbus	13

Skolskjuts

I Västmanlands län är det kommunerna som ansvarar för skolskjutsreglemente och beslut gällande skolskjuts. Samtliga kommuner i

Västmanland har helt, eller delvis lämnat över planering och genomförande av skolskjuts till Kollektivtrafikmyndigheten. Där det är möjligt ingår skolskjutsen i den linjelagda kollektivtrafiken. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att administrera skolkort till de elever som har rätt till sådana.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Länets respektive kommun beslutar om riktlinjer, visioner och egenavgift för färdtjänst. Taxan för riksfärdtjänst regleras statligt i Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst. Kollektivtrafikmyndigheten har till ansvar att upphandla, planera och utföra färdtjänst i Västerås, Sala, Hallstahammar och Surahammars kommun. Den 19 december år 2019 beslutade Hallsta- och Surahammars kommuner att färdtjänstens planering och utförande ska övergå till egen regi. Kollektivtrafikmyndigheten har myndighetsutövningen för färdtjänst- och riksfärdtjänst för Västerås och Sala kommun.

I Västmanlands län fanns år 2018, 8 510 personer som hade färdtjänsttillstånd. Antalet färdtjänsttillstånd per 1000 invånare var i genomsnitt 31 personer. Variationen mellan länets kommuner är relativt stor, från 17 färdtjänsttillstånd till 48 per 1000 invånare. Antalet färdtjänstresor uppgick till 173 388 år 2018, varav ca 62 % i regionens regi. År 2018 genomfördes även 4310 riksfärdtjänstresor. Det genomsnittliga antalet färdtjänstresor per tillstånd var 20. Variationen mellan länets kommuner är mellan 8 och 34 resor per tillstånd.

Ingen kommun har i övrigt inte överlåtit det övergripande ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till kollektivtrafikmyndigheten, därmed är det respektive kommun som ska upprätta trafikförsörjningsprogram avseende färdtjänst och riksfärdtjänst.

Kompletteringstrafik

Den resenär som är skriven på en adress som ligger mer än 1 200 meter från närmaste hållplats har rätt till kompletteringstrafik. Hållplatsen ska också ha ett så kallat minimiutbud av trafik, vilket betyder att bussen passerar hållplatsen minst en gång per dag i varje riktning på vardagar mellan kl. 08.00 och

¹ Avser Västerås-Stockholm, Arboga – Stockholm motsvarar ca 4 dubbelturer. Västerås-Karlstad ca 12 och Västerås-Oslo ca 4 dubbelturer.

18.00. Kompletteringstrafik måste ansökas och görs via en blankett som finns tillgänglig på VL.se.

Exempel strategiska bytespunkter

En bytespunkt är en hållplats som angörs av flera trafikslag samt linjer och möjliggör byte av färdmedel med god tillgång till gång- och cykelnät samt tillgång till säkra pendlarparkeringar för cykel och bil. De kan även kallas omstigningspunkter. I länet finns ett flertal större bytespunkter som har strategisk betydelse för kollektivtrafiken. Några exempel redovisas nedan.

Västerås resecentrum

Västerås resecentrum är länets största bytespunkt och en knutpunkt för både tåg, buss och bil men även för cyklister och gående där länets kollektivtrafik knyts ihop. På Västerås resecentrum ges möjlighet att byta mellan inomkommunal stadsbusstrafik, förortstrafik samt regionala busslinjer. Även byte till tåg mot bland annat Stockholm, Göteborg, Ludvika, Sala m.fl. orter. Flera kommersiella bussoperatörer angör Västerås Resecentrum.

Fagersta central

Fagersta central är särskilt viktig för Norberg då det även är Skinnskattebergs och Norbergs huvudsakliga koppling till persontrafik med järnväg.

Anslutningar med busstrafik till Fagersta central är avgörande för möjligheten att resa med tåg mot exempelvis Västerås via Bergslagspendeln och Sala via Dalabanan, samt vidare mot Arlanda och Stockholm.

Sala Resecentrum

Sala resecentrum fungerar som en bytespunkt för buss- och tågtrafik som går inom och utanför länet med målpunkter som Uppsala, Arlanda och Falun.

Tomta vägskäl

Tomta vägskäl ligger i Sala kommun och möjliggör byte mellan regionbusslinje 569 och inomkommunala linjerna 62 och 65. Tomta vsk erbjuder även en pendlarparkering med 11 parkeringsplatser.

Kollektivtrafikens tillgänglighet

Det är viktigt att kollektivtrafiken och dess anläggningar upplevs som tillgängliga, trafiksäkra

och trygga. Det måste finnas ett hela-resanperspektiv i vårt och våra samverkanspartners synsätt. Kollektivtrafikmyndigheten arbetar löpande med att tillgänglighetsanpassa hållplatser i länet. När det gäller tillgänglighetsanpassning och utformning av kollektivtrafikens infrastrukturanläggningar som hållplatser och stationer har staten (Trafikverket), den regionala kollektivtrafikmyndigheten samt kommunerna ett stort ansvar. Trafikverket är väghållare för den regionala infrastrukturen vilket också innebär att de bär ansvaret för genomförande av åtgärder på det statliga vägnätet. Trafikverket äger även alla spårområden och plattformar längs järnvägarna vilket också gör att de står för underhåll av dessa. Jernhusen äger och förvaltar bland annat järnvägsstationer, i Västmanland förvaltar Jernhusen Västerås centralstation. Övriga stationer ägs och förvaltas av respektive kommun.

I uppdraget ingår att medverka till att stationer och verkstäder utvecklas och ställs till trafikoperatörers, resenärers och andra användares förfogande på konkurrensneutrala villkor. De ska också se till att resenärernas behov av trygghet, säkerhet och service uppfylls. Det innebär att stationerna har väntsalar, förvaringsutrymmen, toaletter m.m.

Kollektivtrafiken nyttjas av olika kategorier av människor, där ibland barn, ungdomar samt personer med funktionsvariation. För att kollektivtrafiken ska kunna sägas vara tillgänglig för alla kundgrupper måste förutom högre kantsten, taktilt och visuellt ledstråk finnas, även upplysning om trafikupplysningsnummer i punktskrift. För ett hela-resanperspektiv är det även viktigt att gång- och cykelanslutning finns till och från hållplatsen. Dessa ska vara trafiksäkra och helst också vara gena och trygga. Hållplatserna måste också skötas om regelbundet samt vara överblickbar i alla ljusförhållanden. Belysning krävs dels för att kunna öka tryggheten, dels för att resenären ska kunna ta del av informationen samt för att föraren tidigt ska kunna upptäcka väntade resenärer. Förutom tillgänglighetsanpassad infrastruktur är det även viktigt att tillgänglighetsanpassa vår digitala infrastruktur, exempelvis informationssystem för realtid och trafikstörningar samt system för köp av biljetter. Det ska även vara möjligt att få personlig service vid köp av biljetter. Fordonen ska vara av låggolv/lågentré och ha rullstolsplats samt ha audiovisuella utrop både invändigt och utvändigt.

För att uppnå tillgänglighetsanpassning arbetar vi utefter våra riktlinjer för tillgänglighetsanpassning av busshållplatser och infrastruktur för kollektivtrafik som är baserad på nationella riktlinjer som exempelvis Trafikverkets VGU (vägars och gators utformning), samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader (BFS 2011:5 ALM 2).

Hållplatserna kategoriseras efter Kollektivtrafikförvaltningens riktlinjer i fyra huvudgrupper baserat på geografisk belägenhet samt antal påstigande resenärer per dygn. Angivna kriterier innebär att hållplatserna ska anses vara anpassade för barn och personer med rörelsehinder samt nedsatt syn och hörsel. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är grupper som har särskilda behov när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet. Hållplatser i närheten av exempelvis skolor, vård och servicehem ska därför få särskild uppmärksamhet när det gäller säkerhet och tillgänglighet. Syftet med en kategorisering är att ge stöd i dialogen om vilken fysisk utformning som ger mest nytta, samt ge underlag för hur investeringar i hållplatser prioriteras och vad som är rätt utrustning på rätt plats.

Idag är 9 procent (197 st) av alla hållplatser i Västmanland fullt ut tillgänglighetsanpassade för personer med funktionsnedsättning. Detta innebär att hållplatser har taktila plattor och kontrastmarkeringar samt en kantstenshöjd på 17 cm. Räknas alla hållplatser in som har en kantstenshöjd om minst 12 cm uppgår antalet till 14 %.

Fordonen skall vara av låggolv/lågentré där vägarna så medger. Där detta ej medges ska bussarna vara utrustade med ramp eller lift. Alla bussar skall vara utrustade med audio visuellt utrop av hållplats. År 2019 var 66 procent av bussarna utrustade med audiovisuellt utrop och 72 procent av bussarna av låggolvstyp.

Inom tågtrafiken pågår en uppgradering av fordonsflottan inom både TiB och Mälardalstrafik. Det är framförallt fordon av X10-typ med högt insteg som har den största bristen avseende tillgänglighet. Under 2020 byts X12 på UVEN ut mot nya moderna och tillgänglighetsanpassade fordon av typ ER1. Tåg i Bergslagens X14-fordon planeras avvecklas under 2023. På Mäljarbanan trafikeras del av utbud med lok- och vagntåg i kombination av X40-tåg.



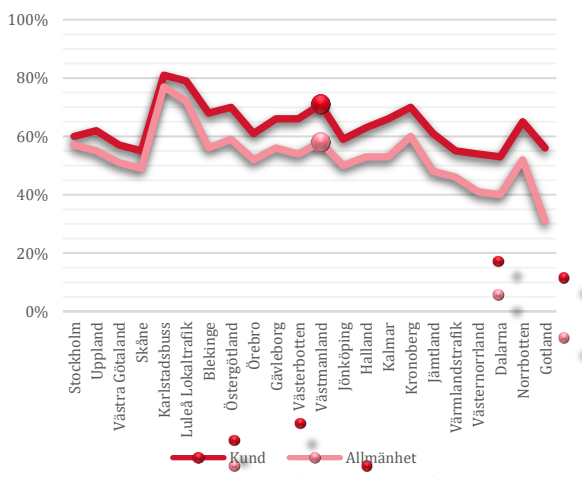
Figur 48 Taktila plattor, kontrastmarkering och kantstenshöjd på 17 cm krävs för att en hållplats ska kategoriseras som fullt ut tillgänglighetsanpassad (Foto VL).

Trafikens kvalitet

Genom kollektivtrafikbarometer intervjuas regelbundet landets invånare huruvida de är nöjda med kollektivtrafikbolaget i sin region.

För de respondenter som anger att de reser minst en gång varje månad (Kund) är genomsnittet i riket 60 procent medan värdet är lägre, 53 procent, när hänsyn tas till samtliga respondenter (allmänhet).

I Västmanland var resultatet för 2019 71 procent för kund och 58 procent för allmänhet. Generellt är således nöjdheten högre än riket i allmänhet där endast Karlstadsbuss och Luleå Lokaltrafik har högre andel nöjd kund.



Figur 49 Resultat nöjd kund (Svensk Kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern 2019)

Punktlighet

En viktig faktor för nöjdhet är punktlighet. Tågtrafikens punktlighet anger hur stor andel av tågen som har nått sin slutstation i rätt tid. Tågen

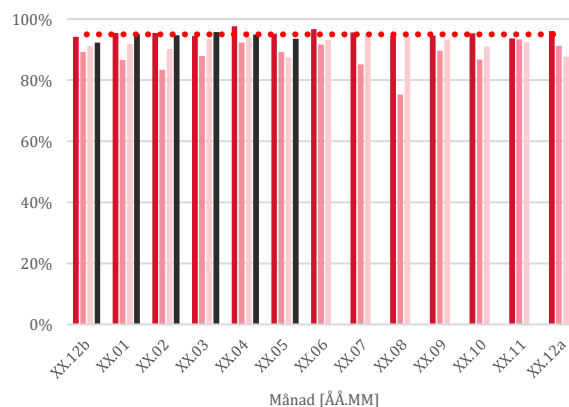
Tabell 12 Punktighet (%) på linjenivå (Källa: Mälardalstrafik)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
UVEN	86	89	91	91	92	89	94	94	89	91
Mälardalstrafik	83	90	90	87	87	88	87	90	82	90
Svealandsbanan	88	88	90	90	92	90	89	87	89	89

räknas vara i tid om de kommit fram inom fem minuter efter ankomsttiden enligt tidtabellen. I statistiken ingår de tåg som ställts in senare än klockan 00:00 dagen innan avgång det vill säga inte planerad inställd trafik.

För Tåg i Bergslagen redovisas punktlighet månadsvis för åren 2017 till 2020 (maj månad) för Bergslagspendeln. Generellt var det anmärkningsvärt stora brister i punktlighet under år 2018 och första månaderna under 2019. Under 2020 har punktligheten varit på en mer tillfredsställande nivå men delvis på bekostnad av förlängda restider som följd av att ökad marginal i tidtabell.

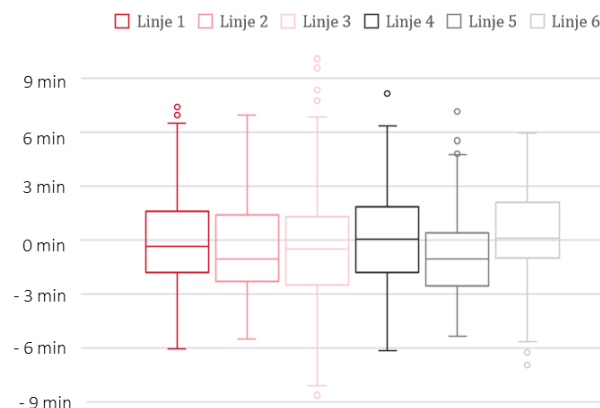
I Mälardalstrafiks system redovisas nedan punktlighet årsvis. Generellt är punktligheten runt 90 procent vilket är en bit ifrån det nationella målet om 95 procent punktlighet. I synnerhet Mälardalstrafik har vissa år haft stora problem med tidtabellshållning.



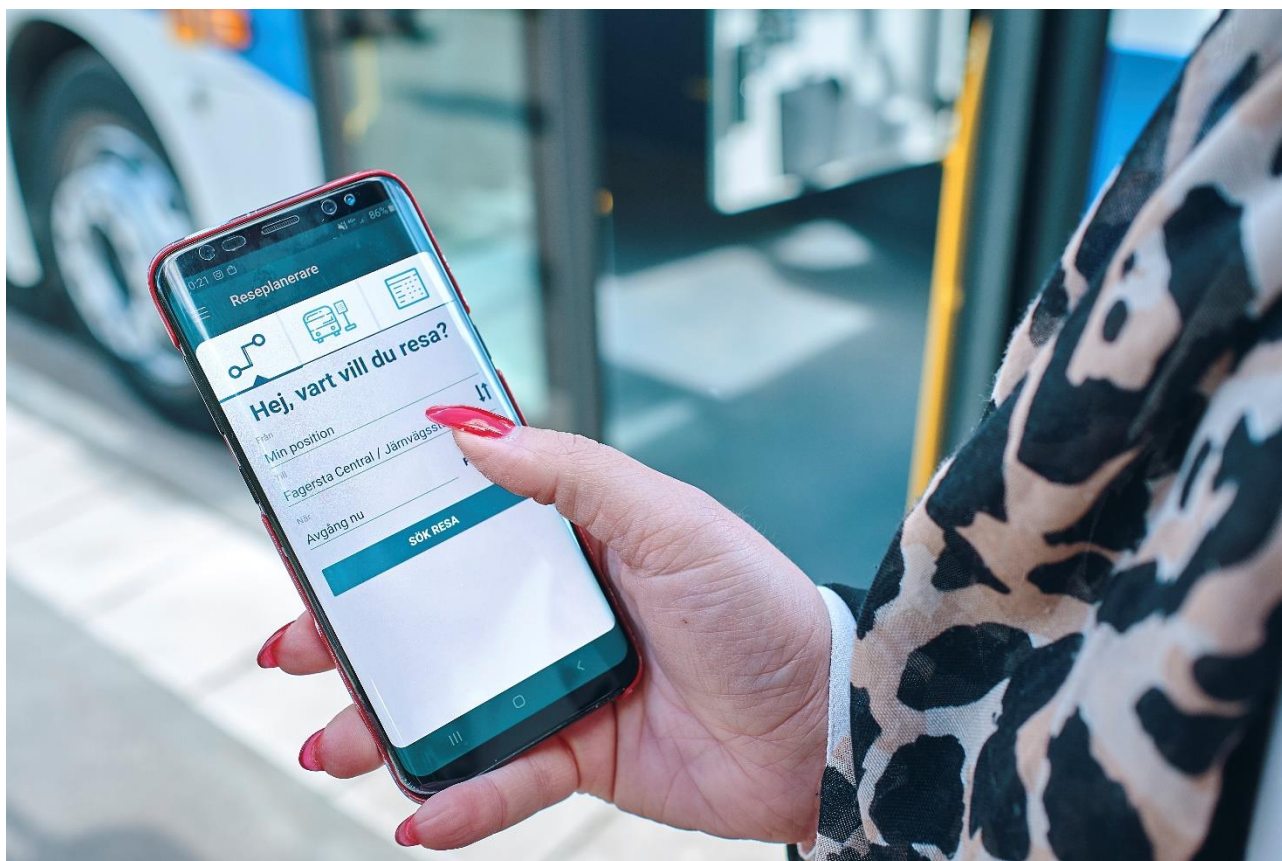
Figur 50 Punktighet Bergslagspendeln, 2017, 2018, 2019 och 2020 (jan-maj), streckade linjen avser mål om 95 % punktighet (Källa: TiB)

För busstrafiken saknas systematisk mätning av punktligheten men arbete pågår att utveckla metodik för detta.

Till höger visas ett så kallat lådagram som illustrerar hur ankomst till sista ändhållplats fördelas för linje 1-6 i Västerås under några vardagar mars månad 2019. Generellt går det att utläsa att det är genomsnittligt relativt god punktlighet men att det är en stor spridning. Det framgår även att det under stor del av dygnet finns mycket luft i tidtabellen då flera avgångar kommer för tidigt till sista hållplats. Detta är en effekt av att tidtabellen är lagd för att ha samma avgångstider hela dagen.



Figur 51 Lådagram avseende ankomsttid ändhållplats, avgångar linje 1-6 tre vardagar mars månad 2019, minusvärden motsvarar för tidig ankomst. Strecket i "lådan" avser medianvärde².



Figur 52 Punktlighet är centralt för nöjdhet men med tjänster som att se att söka avgångar i realtid och se var bussen befinner sig på karta blir det ändå lättare att anpassa sig efter den faktiska trafiksituationen (Foto: VL).

² Förklaring av lådagram finns bland på wikipedia:
<https://sv.wikipedia.org/wiki/Lådagram>

Framtida utveckling

Befintliga planer & projekt med påverkan

På Kollektivtrafikmyndigheten pågår ett antal projekt av större betydelse för kollektivtrafiken. Allt ifrån ett nytt resecentrum i Västerås, projektet Framtidens Kollektivtrafik till mindre projekt såsom utbyte av digital infrastruktur i våra fordon.

Mälarporten

I Västerås ska ett nytt resecentrum byggas med huvudsyfte att fungera som en effektiv bytesnod för alla trafikslag, men även skapa förutsättningar till en knutpunkt för lokal-, regional- och nationell kollektivtrafik. Bussterminalen ska ha direkt access till plattformarna för tågen. Det ska även vara enkelt att gå och cykla i området. Nuvarande stationsbyggnaden är för liten och för trång under rusningstrafik. Den nya bussterminalen ska vara en integrerad del av resecentrum som länkar ihop Sigurds- och Kungsängspassagens entréer. Den ska vara lokaliserad på den norra sidan av spårområdet, precis som idag.

Framtidens kollektivtrafik i Västerås

Under 2 års tid har Region Västmanland tillsammans med Västerås Stad drivit projektet "Framtidens kollektivtrafik i Västerås" bestående av fyra deluppdrag som handlat om framkomlighet i det befintliga linjenätet, elbussar och lokalisering av ny bussdepå.

Västerås växer och väntas ha 230 000 invånare år 2050 där nya krav kommer ställas på hela trafiksystemet, ett mer effektivt och hållbart trafiksystem som gynnar även den regionala kollektivtrafiken som idag ofta har sin målpunkt i Västerås centrum.

I arbetet har Vision 2050 tagits fram, dvs. hur kollektivtrafiksystemet i Västerås kan utvecklas för att hantera de ökade resandeströmmarna för inomkommunal och regionalt resande. Vision 2050 innefattar bland annat nya linjer, ökad turtäthet och ökad framkomlighet med mera.

En åtgärdsplan för framkomlighetsprojektet är under framtagning av Västerås stad för hur arbetet ska fortlöpa. Åtgärdsplanen innefattar bland annat signalprioritering, snabbare på- och avstigning på bussarna och infrastruktur på väg och gator.

Projektet är avslutat sedan hösten 2019 och nu pågår fortsatt arbete. Frågorna ska utredas vidare och så småningom ligga till grund för politiskt beslut om vilken inriktning vi tar i framtidens kollektivtrafik.

Ny digital infrastruktur

En rad interna digitala projekt pågår på kollektivtrafikmyndigheten. Bland annat ska en ny VL-app tas fram pga. föråldrad teknik i den gamla. Syftet är att förbättra kvalitén och utbudet i en ny app, som leder till ökad kundnöjdhet. Kollektivtrafikmyndigheten tittar också på en ny hemsida för VL.se. Även den har en föråldrad teknik. Genom nya VL.se ska försäljningen öka på digitala kanaler och i sin tur leda till ökad kundnöjdhet. Ökar försäljningen på hemsidan minskar belastningen på Kundcenter och förare.

En Bättre Sits (EBS)

Inom ramen av En Bättre Sits har det under förgående systemanalys (2016) tagits fram en objektslista. Objektlistan ska stärka tillförlitligheten och robustheten i spårtrafiken, järnvägssystemet saknar idag kapacitet som ger utrymme för regelbunden, tät regionaltågstrafik med god tillgång till sittplatser. Även stationer och resecentra behöver anpassas till framtida resenärsmängder samt ombyggnationer för att klara längre tåg. Objekten prioriteras tillsammans med de andra länen som ingår i EBS. Ett exempel på vad som hittills åstadkommit är Citybanan i Stockholm.

Objekten före år 2030 innefattar prioritering av fortsatt integrering av nodstäderna i stråket in mot Stockholm samt stärkt tillgänglighet till Arlanda. Västmanlands län har en förhållandevis väl utbyggd infrastruktur och genomkorsas av såväl järnväg, europavägar och riksvägar. Utifrån ett kollektivtrafikperspektiv är den största bristen kapaciteten för järnväg där det endast är del av Mälarbanan (öster om Kolbäck) är dubbelspårig. I övrigt är järnvägen enkelspårig och därmed störningskänslig. Länet påverkas också av kapacitetsproblem på andra håll, i synnerhet i Stockholmsområdet. Utbyggnaden av fyrspar på Mälarbanan mellan Tomtebodas och Kallhäll pågår i etapper och förväntas i sin helhet vara genomförd i slutet av programperioden vilket bidrar till ökad robusthet för trafiken mellan Västerås och Stockholm.

Elektrifiering

Inom ramen för projektet Framtidens kollektivtrafik bedrevs bland annat delprojekt 3: *Förutsättningar för elbuss – utredning med syfte att se över förutsättningarna och möjligheterna för en eventuell övergång till elbussar med tillhörande laddinfrastruktur*. Projektet resulterade i rekommendation att elektrifiera busslinje 5 genom ändhållplatsladdning med trafikstart 2021.

Under arbetets gång har tekniken gått fort fram och nya möjligheter öppnats upp där bland annat långsam laddning på depån nattetid har förbättrats väsentligt. Våren 2019 togs därför beslut att den pågående elbussstudien skulle utvärdera vidare alternativet att ladda långsamt på depån nattetid mer i detalj och jämföra med det föreslagna konceptet med ändhållplatsladdning. Studien bedömer att laddkonceptet med elbussar som ska ladda långsamt på depån nattetid är mer robust samt flexibelt nog för bredd utrullning i Västerås. Räckvidden är redan nu tillräcklig för merparten av bussomlopp. Att satsa på långsam laddning på depån i stället för snabbbladdning vid ändhållplatser av stadsbusslinjer innebär att man inte elektrifierar en specifik busslinje men att man kör elbuss på bussomlopp av lämplig längd genom hela staden.

Framöver ska depåladdade elbussar upphandlas när nya stadsbussar behövs enligt utbytestakten för befintliga bussar och för utökning av stadstrafiken.

Utvecklad tågtrafik genom storregional samverkan

I samverkan med övriga ägare finns planer att utveckla tågtrafiken inom Tåg i Bergslagen respektive Mälardalstrafik.

Det första steget tas redan från 2022 då trafiken på UVEN-trafiken planeras att utökas med nästan 50 procent mellan Sala-Ransta-Västerås-Kolbäck-Kvicksund-Eskilstuna samt integreras med Upptågets trafik vilket ger möjlighet till resa utan byte Västerås-Uppsala.

Tåg i Bergslagen har tagit fram ett långsiktigt program som beskriver hur trafiken inom systemet kan utvecklas utifrån tidshorisont 2026 och 2030. För Västmanlands del planeras en utökad trafik med stabil halvtimmestrafik i rusningstid mellan Fagersta-Västerås från 2026. På sikt anger planen ytterligare insatsturer mellan Surahammar och Västerås. Det långsiktiga programmet anger också en succesiv nedtrappning av persontrafiken på Godsstråket genom Bergslagen (Örebro-Gävle via Skinnskatteberg, Fagersta C och Karbenning).

Trafiken på Mälarbanan bedrivs kommersiellt genom SJ men är en del av Mälardalstrafikens trafiksystem. Här är inriktningen att förstärka kapacitet och utveckla trafiken ytterligare med bland annat ett ökat inslag av direkttåg mellan Västerås och Stockholm för att därmed kunna reducera restiderna. Utvecklingen av trafiken är också kopplad till att fyrsparat Tomtebodavägen-Kalhäll är fullt utbyggt.



Figur 53 Trafikutbud enligt Långsiktig program Tåg i Bergslagen 2030



För mer information om rapporten och arbetet med revidering av Trafikförsörjningsprogram:

Oskar Jonsson, Utvecklingsstrateg, Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland

oskar.jonsson@regionvastmanland.se

11

Besvarande av motion från
Mats Gunnarsson (MP),
Fredrik Persson (MP) och
Monika Aune (MP) om att
stötta studenter med extra
resebehov

20RS8999

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS8999

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Besvarande av motion från Mats Gunnarsson (MP), Fredrik Persson (MP) och Monika Aune (MP) om att stötta studenter med extra resebehov

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta
att motionen ska anses vara besvarad.

Sammanfattning

Mats Gunnarsson, Fredrik Persson och Monika Aune (MP) föreslår i en motion att elever som studerar vid Campus Grythyttan bör stöttas med ett lägre biljettpris i kollektivtrafiken. Motionärerna menar att detta skulle bidra till att öka attraktionskraften för Grythyttan som studieort.

Bedömningen är att det är viktigt för den regionala utvecklingen att det finns universitetsutbildning förlagd i Grythyttan. Regionen vill dock se över vilka samlade åtgärder som är angelägna för att stärka förutsättningarna för detta. Det är oklart om biljettpriset som enskild faktor har något avgörande betydelse. Regionen är generellt positiv till att införa studentrabatt inom kollektivtrafiken, men bedömer att det inte är lämpligt i nuläget mot bakgrund av den rådande pandemin.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet innebär att man kommer att sälja biljetter till nu gällande taxa. Beslutet innebär därför inga förändrade konsekvenser avseende miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS8999

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2021-04-21

Förslag till svar på motionen.

Motionen

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:
Regionstyrelsen

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 20RS8999

Fredrik Persson, Monika Aune och Mats
Gunnarsson (MP)

Svar på motion om att stötta studenter med extra resebehov

Mats Gunnarsson, Fredrik Persson och Monika Aune (MP) föreslår i en motion att elever som studerar vid Campus Grythyttan bör stöttas med ett lägre biljettpris i kollektivtrafiken. Motionärerna menar att detta skulle bidra till att öka attraktionskraften för Grythyttan som studieort.

Följande kan anföras i frågan:

Låga biljettpriser kan ha en positiv effekt på det kollektiva resandet, även om det inte är på förhand givet i alla situationer. Det finns därtill en rad andra faktorer som har betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet.

I likhet med motionärerna anser Region Örebro län att det finns stora regionala värden att bevara restauranghögskolan i Grythyttan. Region Örebro län har för detta ändamål startat upp ett särskilt arbete, i syfte att få en samlad bild av vilka åtgärder som kan göras. Kollektivtrafiken är förstås en viktig del i att skapa goda förutsättningar att studera och bo i Grythyttan. Om vi ska nå framgång i detta är det dock avgörande att vi tar ett samlat grepp över möjliga åtgärder, och inte lyfter ut biljettpriset som en separat åtgärd. I synnerhet eftersom vi inte kan säkerställa om just biljettpriset har någon avgörande betydelse för möjligheterna att behålla universitetsutbildningen i Grythyttan.

För att det ska vara attraktivt att bo på annan plats men studera i Grythyttan alternativt bo i Grythyttan och ha möjlighet att ta sig till andra platser för fritid och rekreation, är det viktigt att det finns en väl fungerade kollektivtrafiken. De faktorer som vanligen är mest avgörande för att värdera kollektivtrafiken är restiden och kollektivtrafiken. Sedan några år tillbaka finns det en expressbuss mellan Örebro och Hällefors via Grythyttan. I december 2019 senarelades fredagarnas kvällsturer på denna busslinje.

Från och med december 2022 har också Samhällsbyggnadsnämnden beslutat att fördubbla antalet avgångar med expressbussen (6 avgång mån-tors idag).

När det gäller biljettpriser generellt, så är Region Örebro län positivt inställda till rabatter för studenter. Ett förslag att införa studentrabatt på periodbiljetter har presenterats för samhällsbyggnadsnämnden. Bedömningen var då att i den rådande pandemin är det inte lämpligt att ge prismässiga incitament till ökat resande med kollektivtrafiken, samtidigt som vi uppmanar alla resenärer att endast använda kollektivtrafiken när andra alternativ inte finns. Inriktningen är dock att införa studentrabatt i kollektivtrafiken, så snart Folkhälsomyndigheten gör lättnader i de råd och rekommendationer kring resor med kollektivtrafiken.

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta

att motionen ska anses besvarad.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i samhällsbyggnadsnämnden

Ankom
Regionkansliet
2020-09-01
20RS8999-1

miljöpartiet de gröna



TILL REGIONFULLMÄKTIGE I REGION ÖREBRO

Motion

2020-09-01

Stötta studenter med extra resebehov i Grythyttan

Örebro Universitet bedriver idag utbildningar inte bara i Örebro utan också i bl.a. Grythyttan. Där fokus ligger på gastronomi och värdskap. Utbildningens lokalisering har ifrågasatts och är inte primärt en fråga för regionens politiska organisation då universitetet är en statligt styrd organisation men den har en stor regionalpolitisk betydelse. Utbildningens läge i nära anslutning till några viktiga besöksmål inom länet och den långa traditionen av gastronomi i Grythyttan går inte att på ett enkelt sätt överföra till en annan ort. Många studenter har dock varit tveksamma till att välja Grythyttan som studieort då många vill ha tillgång till storstaden.

Hur kan då Region Örebro län bidra till att öka attraktionskraften för Grythyttan som studieort? Ett sätt är att ge studerande på Campus Grythyttan bättre resevillkor i kollektivtrafiken. Det är stor skillnad på priset för ett månadskort för de som idag studerar och bor inne i Örebro och de som pluggar på Campus Grythyttan. Ett månadskort i Stadstrafiken kostar idag 595kr medan ett länskort som i princip krävs för studier i Grythyttan kostar 1300kr. (En enkelbiljett vuxen kostar 130kr från Måltidens hus - Resecentrum i Örebro)

Miljöpartiet de gröna Region Örebro län föreslår fullmäktige besluta

att studerande på Campus Grythyttan erbjuds ett speciellt reskort..

att priset blir samma eller liknande det för tätortskort i Örebro.

att kontakter tas med universitetet och Hällefors kommun för ev medfinansiering.

Miljöpartiet de gröna Region Örebro län

Mats Gunnarsson

Fredrik Persson

Monika Aune

12

Besvarande av motion från
Mats Gunnarsson (MP) om att
stötta studenter med
resbehov

20RS2403

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS2403

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Besvarande av motion från Mats Gunnarsson (MP) om att stötta studenter med resbehov

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta

att motionen ska anses vara besvarad.

Sammanfattning

Mats Gunnarsson (MP) har i en motion föreslagit att studenter som under sin universitetsutbildning gör praktik, ska erbjudas att bli testresenärer i kollektivtrafiken vid resor till och från praktikplatsen.

Samhällsbyggnadsnämnden är positivt inställd till att införa studentrabatt i kollektivtrafiken, men vill under rådande pandemi inte införa ytterligare incitament till att resa kollektivt.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet innebär inga förändringar gällande biljettpriser och kampanjförfarande, och kommer därför inte ha några direkta konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2021-04-21

Förslag till svar på motionen.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS2403

Motionen.

Johan Ljung
Områdeschef trafik och samhällsplanering

Skickas till:
Regionstyrelsen

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 20RS2403

Mats Gunnarsson (MP)

Svar på motion från Mats Gunnarsson (MP) om att stötta studenter med resbehov till praktik med mera

Mats Gunnarsson (MP) har i en motion föreslagit att studenter som under sin universitetsutbildning gör praktik, ska erbjudas att bli testresenärer i kollektivtrafiken vid resor till och från praktikplatsen. Finansiering bör delas mellan regionen och universitetet men kommunerna bör också bjudas in för att skapa en så bra lösning som möjligt. Bakgrunden som anges är att det inte finns någon studentrabatt, samt att praktikperioder är viktiga för att vi ska klara kompetensförsörjning inom bland annat vård- och läraryrkena.

Följande kan anföras i ärendet:

Biljettpriset är en fråga som kan vara viktig för att förmå fler människor att välja kollektivtrafiken. I första hand handlar det om att ett lägre biljettpris kan få till följd att resenärer väljer att resa med kollektivtrafiken istället för andra färdmedel. I någon mån kan det också innebära att resenärer väljer att företa sig en resa som de inte hade gjort annars. Det senare bedöms dock som en mindre potential då biljettpriserna redan är kraftigt subventionerade och förhållandevis låga om man exempelvis jämför att resa med bilen.

Regionen genomför idag återkommande kampanjer. Oftast riktas kampanjerna till grupper som man bedömer ligger nära till att byta bilen mot kollektivtrafiken.

Ett förslag att införa studentrabatt i kollektivtrafiken har presenterats för samhällsbyggnadsnämnden. I den rådande pandemin är dock bedömningen att inte ge några incitament till att resa kollektivt, då den generella rekommendationen är att endast helt nödvändiga resor ska göras och att kollektivtrafiken endast ska nyttjas för de som då inte har några andra alternativ. Inriktningen är dock att studentrabatt ska införas så snart läget i pandemin medger detta. Bedömningen är då att biljettpriset inte kommer att utgöra ett mindre hinder för studenter att ta praktikplatser i hela länet.

Inte heller genomförs några kampanjer under rådande pandemi. Att ha praktiserande studenter som en målgrupp för en kampanj är dock ett intressant inspel, som tas i beaktande i det kommande arbetet.

Att ha verksamhetsamhetsförlagd praktik är en viktig och återkommande del i många utbildningar. En kampanj kan fylla ett viktigt syfte som en tillfällig punktinsats. För mer bestående lösningar för praktiserande studenter kan det dock vara lämpligt med stödinsatser från praktikanordnare eller universitet. Som exempel ersätter Region Örebro län studenter som har verksamhetsförlagd utbildning inom organisationen med reskostnad motsvarande kollektivtrafikbiljetten.

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

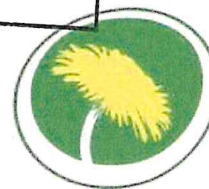
att motionen ska anses besvarad.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i samhällsbyggnadsnämnden

Ankom
Regionkansliet
2020 -03- 05
FORSÄ403-1

miljöpartiet de gröna



TILL REGIONFULLMÄKTIGE I REGION ÖREBRO

2020-03-05

MOTION

Stötta studenter med resebehov

På Örebro universitet bedrivs många olika typer av utbildningar med där praktik är en del av studierna. Dessutom bedrivs utbildning på olika Campus, helt eller delvis. I vår region har studenter ingen rabatt på länskorten för kollektivtrafik. För de som får praktik långt från bostadsorten kan det bli en rätt hög kostnad under de månader som hen gör praktik. Vissa väljer också att köra bil till och från praktikplatsen och det skapar nya utsläpp.

Vi vet att det riskerar att uppstå stor brist på kompetens inom både lärar- och vårdyrken i en relativt nära framtid. Två livsviktiga områden där både regionen och universitetet visat höga ambitioner. Att öka rekryteringen till dessa yrkesutbildningar är centralt för att lösa framtidens utmaningar.

MP föreslår att alla studenter på Örebro universitet som har någon typ av obligatorisk eller frivillig praktikperiod som en del i sin utbildning erbjuds att vara testpassagerare under sin praktikperiod. Det skulle innebära att de lämnar personuppgifter och uppgift om praktikplats/bostadsort till länstrafiken som i sin tur delar ut trafik kort och får rätten att ta kontakt med studenten under praktiktiden. Allt för att få bättre underlag om hur rese möjligheter och funktioner ser ut för olika typer av delsträckor inom länet. Finansieringen bör delas av regionen och universitetet men kommunerna kan också bjudas in i att skapa en så bra lösning som möjligt.

Lösningen skulle ge vinster i flera led:

- Lättare att få studenter att välja praktikplatser utanför Örebro tätort.
- Bättre kunskapsunderlag för länstrafiken.
- Större attraktivitet för universitetet som ofta konkurrerar med andra universitet om samma studenter.

- Få fler att upptäcka de möjligheter som faktiskt finns med kollektivtrafiken i länet, för framtida arbets eller fritidsresor. (En hel del studenter som har bostad i Örebro väljer idag att vara utan månadskort då de kan cykla eller gå till det mesta)
- Stärka de mindre kommunernas attraktionskraft som framtida arbetsgivare.

Miljöpartiets förslag att regionen upprättar ett samarbete med universitetet som skulle gynna bägge parter och stärka regionens attraktionskraft.

Miljöpartiet de gröna föreslår regionfullmäktige besluta

att ge samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att förhandla fram en lösning enligt ovanstående med Örebro universitet

För Miljöpartiet de gröna



Mats Gunnarsson, oppositionsråd

13

Besvarande av motion från
Jihad Menhem (V), Jessica
Carlqvist (V) och Kenneth
Lantz (V) om avgiftsfri
kollektivtrafik för pensionärer

20RS323

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS323

Organ
Samhällsbyggnadsnämnd

Besvarande av motion från Jihad Menhem (V), Jessica Carlqvist (V) och Kenneth Lantz (V) om avgiftsfri kollektivtrafik för pensionärer

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta att motionen ska anses vara besvarad.

Sammanfattning

Motionärerna föreslår att pensionärer över 65 år ska ges rätt att resa avgiftsfritt med kollektivtrafiken i lågtrafik samt lördagar, söndagar och helgdagar.

Idag finns en lågprisbiljett inom kollektivtrafiken, som säljs till hälften av det ordinarie biljettpriset, och gäller i lågtrafiktid, kvällar och helger. Bedömningen är att lågprisbiljetten ger ett mer rättvist erbjudande än en specifik rabatt som bara riktar sig till ålderspensionärer. Utöver pensionärer finns det också andra grupper i samhället, som är daglediga och har begränsade inkomster. Rabattnivån på lågprisbiljetten är också så pass frikostig att priset generellt inte bedöms utgöra ett hinder för pensionärer att resa med kollektivtrafiken.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet innebär ingen förändring gällande priser och biljetter jämfört med nuläget. Beslutet bedöms därmed inte ha någon direkt konsekvens för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS323

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2021-04-21.

Förslag till yttrande över motionen.

Motionen.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:
Regionstyrelsen

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 20RS323

Jihad Menhem (V), Jessica Carlqvist (V) och
Kenneth Lantz (V)

Besvarande av motion från Jihad Menhem (V), Jesscia Carlqvist (V) och Kenneth Lantz (V) om avgiftsfri kollektivtrafik för pensionärer

LÅGPRIS

Jihad Menhem, Jessica Carlqvist och Kenneth Lantz (samtliga V) föreslår att pensionärer över 65 år ska ges rätt att resa avgiftsfritt med kollektivtrafiken i lågtrafik samt lördagar, söndagar och helgdagar.

Följande har att anföras i ärendet:

Biljettpriset kan påverka benägenheten att resa med kollektivtrafiken. Det är dock inte på förhand givet att det är så. Det beror bland annat på vilken den nuvarande prisnivån är, vilken typ av kollektivtrafik som erbjuds samt vilken kategori som är målgruppen för att köra resan.

Pensionärer är, precis som motionärerna menar, en grupp som i stor utsträckning har möjlighet att resa i lågtrafik. Mycket talar också för att pensionärer är en priskänslig grupp, även om några sådana specifika utredningar inte gjorts för Örebro län. Den resvaneundersökning som Region Örebro län låtit göra visar dock dels att pensionärer är den ålderskategori som gör minst antal resor (oaktat färdmedel), dels att pensionärer är den åldersgrupp som är mest benägna att använda bilen. Det senare är en faktor som talar emot att priset skulle vara en avgörande faktor för pensionärernas resande, men ytterligare utredningar behöver göras för att klargöra detta.

Enligt det Trafikförsörjningsprogram som antagits inom Region Örebro län framgår hållningen när det gäller biljettpriser är att de ska bidra till ett ökat resande. Priserna bör således utformas som att det ger incitament till fler att resa kollektivt istället för bilen. Priserna ska heller inte utgöra en begränsning för människor att göra sitt vardagsresande med kollektivtrafiken.

Mot bakgrund av detta införde Region Örebro län för ett antal år sedan en lågprisbiljett. Denna innebär att alla som vill har möjlighet att resa till halva ordinarie biljettpriset i lågtrafik. Lågprisbiljetten säljs som periodbiljett. Lågprisbiljetten torde vara mycket användbar för pensionärer, och har ett så pass lågt pris att priset generellt inte torde utgöra ett hinder för pensionärer att nyttja kollektivtrafiken. Fördelen med lågprisbiljetten kontra en specifik pensionärsrabatt är att lågprisbiljetten även riktar sig till andra grupper i samhället, som i likhet med pensionärer har förhållandevis låga inkomster samt möjlighet att resa i lågtrafik. Det kan exempelvis handla om långtidssjukskrivna, förtidspensionärer och föräldralediga. Från och med den 15 mars kommer lågprisbiljetten att utökas så att den även gäller för resor kvällstid.

Bedömningen är att lågprisbiljetten ger ett mer rättvist erbjudande än en specifik rabatt som bara riktar sig till ålderspensionärer. Rabattnivån på lågprisbiljetten är också så pass frikostig att priset generellt inte bedöms utgöra ett hinder för pensionärer att resa med kollektivtrafiken.

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta att motionen ska avslås.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i samhällsbyggnadsnämnden



Vänsterpartiet

Motion till regionfullmäktige – Region Örebro län

Avgiftsfri kollektivtrafik för pensionärer.

Vi kan skapa större rättvisa inom persontrafiksektorn. Vissa grupper missgynnas av nuvarande ordning inom kollektivtrafiken, t ex äldre. Majoriteten inom region Örebro län har i sin budget för 2020 inte tagit kollektivtrafiken på allvar. Det slår hårt mot äldre i vårt samhälle som inte har ekonomiska marginaler, framförallt för kvinnor.

Att få fler att resa med kollektivtrafiken är ett viktigt mål för Vänsterpartiet. För att nå dit krävs att kollektivtrafiken uppfattas som lättillgänglig, attraktiv och även som prisvärd.

Vi har ett långsiktigt mål om att genomföra en avgiftsfri kollektivtrafik. Detta vill vi göra stegvis. I första hand anser vi att äldre bör vara den gruppen som vi först inför avgiftsfri kollektivtrafik för. Detta för att äldre är en grupp som ofta har små ekonomiska marginaler men där viljan och behovet av att delta i det sociala livet är nödvändigt för ett bra liv. En avgiftsbefrielse skulle därför få stor effekt på möjligheten att komma ut i samhället och fortsätta som aktiva samhällsmedborgare. Äldre har också ett resmönster där de sällan åker under de allra mest hektiska rusningstimmarna, vilket gör att det ökande resande som uppstår inte kräver en utbyggd trafik utan snarare innebär ett effektivare utnyttjande av den trafik som redan körs.

Vänsterpartiet vill därför att Region Örebro län beslutar genomföra avgiftsfri kollektivtrafik för pensionärer under lågtrafik i hela regionen. Det är en satsning som innebär mycket små kostnader då det handlar om befintlig trafik med mycket tomma platser.

Med anledning av ovanstående föreslår Vänsterpartiet att regionfullmäktige beslutar:

att personer folkbokförda i region Örebro län över 65 år ges rätt att resa avgiftsfritt med kollektivtrafiken under lågtrafik (vardagar mellan kl. 9–15, samt lördagar, söndagar och helgdagar).

För Vänsterpartiet i Region Örebro län

Jihad Menhem
Oppositionsråd

Jessica Carlqvist
ledamot i Samhälls-
byggnadsnämnden

Kenneth Lantz
ledamot i Regional
tillväxtnämnd

14

Svar på medborgarförslag om
fler bussar mellan Kävesta och
Örebro

20RS1454

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1454

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på medborgarförslag om fler bussar mellan Kävesta och Örebro

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att svara på medborgarförslaget i enlighet med föreliggande förslag.

Sammanfattning

Förslagsställaren föreslår att det bör gå två bussavgångar mellan Örebro och Kävesta per timme, i syfte att minska väntetiden.

Som det ser ut idag så går det en buss i halvtimmen i båda riktningar. Undantaget är mitt på dagen samt sent på kvällen. På grund av Region Örebro läns ekonomiska situation har det beslutats om reduceringar av busstrafiken på många håll i länet. Dock planeras det inte för några neddragningar på busslinjen mellan Örebro och Kävesta, men det finns dessvärre heller inte några förutsättningar att utöka trafiken.

Beredning

Regionfullmäktige har den 31 mars 2020 beslutat att överlåta till samhällsbyggnadsnämnden att besluta i ärendet samt överlämnat medborgarförslaget för beredning till Regional utveckling – trafik och samhällsplanering.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet innebär ingen förändring gällande trafikutbudet. Beslutet bedöms därmed inte ha några direkta konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1454

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande över medborgarförslaget.

Medborgarförslaget.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Ibraheem Jameel

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 20RS1454

Svar på medborgarförslag om fler bussavgångar till och från Kävesta

Tack för ditt medborgarförslag. I förslaget framgår att du önskar att det ska gå två bussavgångar mellan Örebro och Kävesta per timme, i syfte att minska väntetiden.

Region Örebro län har full förståelse för att alla resenärer vill ha en så liten väntetid som möjligt. Som det ser ut idag så går det en buss i halvtimmen i båda riktningar. Undantaget är mitt på dagen samt sent på kvällen. Det innebär att det finns en tät trafik vid de tider när det är flest som reser. När det normalt är färre som reser, är antalet avgångar följaktligen också färre.

Region Örebro län har en ekonomisk situation, där kostnaderna är lite för stora i förhållande till vilka medel som finns att tillgå. Det har därför beslutats om reduceringar av busstrafiken på många håll i länet. Men det planeras inte för några neddragningar på busslinjen mellan Örebro och Kävesta, men det finns dessvärre heller inte några förutsättningar att utöka trafiken.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i nämnden för samhällsbyggnad



Region Örebro län

	Datum: 30/01-20
Adress: [Redacted]	Medborgarförslag Region Örebro län Box 1613 701 16 ÖREBRO
Postadress: Lindesberg	
Tel: [Redacted]	
E-post: [Redacted]	
	Ankom Regionkansliet 2020-02-07

Medborgarförslag (kortfattat namn): (Lokal trafik)
Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt förslag och motivera varför det bör genomföras): Vår förslag handlar om lokaltrafiken. Det finns inte flera bussar som åker från/till Kävesta. Vi skulle tycka att vi får två bussar som kommer varje timme. Då skulle det bli enklare för oss som går till skolan och slipper vi vänta ute på den kalla vädret i en timme.
Region Örebro län hanterar dina personuppgifter i enlighet med EU:s dataskyddsförordning (GDPR). För att kunna fullgöra uppgiften med att handlägga ditt medborgarförslag kommer dina personuppgifter registreras och lagras i Region Örebro läns diarium. Personuppgifterna kan även förekomma i protokoll, kallelser och handlingar.
Namnunderskrift(-er): [Redacted]
Namnförtydligande: [Redacted]

15

Svar på medborgarförslag om
säkrare väg till hållplats

20RS1459

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1459

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på medborgarförslag om säkrare väg till hållplats

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att svara på medborgarförslaget i enlighet med föreliggande förslag.

Sammanfattning

Förslagsställaren har i ett medborgarförslag påtalat att det är bristande trafiksäkerhet vid hållplatsen Kävesta Västra. Detta mot bakgrund av att det är en tungt trafikerad väg.

Region Örebro län kan hålla med om att hållplatsen lämnar mer att önska gällande trafiksäkerheten, med tanke på den tunga trafiken, avsaknad av övergångsställe och vägren samt efterlevnad av hastighetsbegränsning. Trafikverket är ansvarig för den aktuella hållplatsen. Region Örebro län kommer att ta upp detta med dem i vår kontinuerliga dialog.

Beredning

Regionfullmäktige har den 31 mars 2020 beslutat att överlåta till samhällsbyggnadsnämnden att besluta i ärendet samt överlämnat medborgarförslaget för beredning till Regional utveckling – trafik och samhällsplanering.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

I den mån Trafikverket är lyhörda för Regionens synpunkter kan beslutet innebära att trafiksäkerheten förbättras. Detta har inte minst positiv betydelse för barnperspektivet.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1459

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande över medborgarförslaget.

Medborgarförslaget.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Kristina Berg

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 20RS1459

Svar på medborgarförslag om att förbättra säkerheten till och från hållplatsen

Tack för ditt medborgarförslag. Där påtalar du att det är bristande trafiksäkerhet vid hållplatsen Kävesta Västra; detta mot bakgrund av att det är en tungt trafikerad väg.

Region Örebro län kan hålla med om att hållplatsen lämnar mer att önska gällande trafiksäkerheten, med tanke på den tunga trafiken, avsaknad av övergångsställe och vägren samt efterlevnad av hastighetsbegränsning.

Det är Trafikverket som ansvarar för denna hållplats. Region Örebro län kommer att ta upp detta i vår dialog med dem. Fram till dess att eventuella åtgärder görs kan ett alternativ vara hållplatsen Kävesta Östra. Den ligger endast 200 m österut och har såväl gångpassage samt avgränsad gångyta till och från hållplatsen.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden



Region Örebro län

Ankom
Regionkansliet

2020 -02- 07

[Redacted]	Datum: 31/1 2020
A: [Redacted]	Medborgarförslag Region Örebro län Box 1613 701 16 ÖREBRO
Postadress: [Redacted] Hallisberg	
Tel: [Redacted]	
E-post: [Redacted]	

Medborgarförslag (kortfattat namn): Säkerhet för att ta sig till och från busshållplatsen.
Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt förslag och motivera varför det bör genomföras): Jag skulle vilja att säkerheten från buss hållplatsen skulle kollas över. (Käresta västra) Varför?: <ul style="list-style-type: none">• Tungt trafikerad väg, blir stående ev. får spring över vägen pga det.• Våldigt otäckt, speciellt på vintern när det är is och slask.• Kan komma att ske en allvarlig olycka.
Region Örebro län hanterar dina personuppgifter i enlighet med EU:s dataskyddsförordning (GDPR). För att kunna fullgöra uppgiften med att handlägga ditt medborgarförslag kommer dina personuppgifter registreras och lagras i Region Örebro läns diarium. Personuppgifterna kan även förekomma i protokoll, kallelser och handlingar.
Namnunderskrift(-er) [Redacted]
Namnförtydligande: [Redacted]

16

Svar på medborgarförslag om
lägre biljettpriser

20RS1455

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1455

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på medborgarförslag om lägre biljettpriser

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att svara på medborgarförslaget i enlighet med föreliggande förslag.

Sammanfattning

Förslagsställaren har lämnat in ett medborgarförslag där han förordar längre biljettpriser i kollektivtrafiken.

Det finns ingen ambition från Region Örebro läns sida att sänka biljettpriset för alla resenärer. Det finns dock en lågprisbiljett, som torde vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna. Ambitionen är också att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några begränsningar i sina rekommendationer gällande att resa med kollektivtrafiken.

Beredning

Regionfullmäktige har den 31 mars 2020 beslutat att överlåta till samhällsbyggnadsnämnden att besluta i ärendet samt överlämnat medborgarförslaget för beredning till Regional utveckling – trafik och samhällsplanering.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1455

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förslaget till beslut innebär inga förändringar gällande biljettpriser jämfört med dagens prinsnivå. Det bedöms därmed inte ha några direkta konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande över medborgarförslaget.

Medborgarförslaget.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Zebastian Nilsson

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 20RS1455

Svar på medborgarförslag om lägre biljettpriser i kollektivtrafiken

Tack för ditt förslag.

Biljettpriset kan påverka om man vill resa med kollektivtrafiken eller inte. Det kan dock även finnas andra orsaker till varför man väljer kollektivtrafiken. Det beror bland annat på vilken den nuvarande prisnivån är, vilken typ av kollektivtrafik som erbjuds samt vilken kategori som är målgrupp för att köra resan.

Enligt det Trafikförsörjningsprogram som antagits inom Region Örebro län framgår bland annat hållningen när det gäller biljettpriser är att de ska bidra till ett ökat resande. Trafikförsörjningsprogrammet är Region Örebro läns styrande dokument när det gäller mål och strategier för kollektivtrafiken. Priserna bör således utformas som att fler väljer att resa kollektivt istället för bilen. Priserna ska inte utgöra en ekonomisk begränsning för människor att göra sitt vardagsresande med kollektivtrafiken.

Ett led i att erbjuda biljettpriser som passar olika typer av resenärer är den lågprisbiljett som nu finns att köpa. Den säljs som periodbiljett för hälften av det ordinarie biljettpriset. Den gäller i lågtrafik, kvällar och helger. Den bör vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna.

För studenter har vi hittills inte erbjudit någon rabatt. Vi har resonerat mycket kring detta, och mot bakgrund av studenters inkomster och resmönster bedömer vi att en sådan rabatt skulle bidra till ett ökat kollektivtrafikresande bland studenter.

Så Region Örebro läns ambition är att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några begränsningar i sina rekommendationer gällande att resa med kollektivtrafiken.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden



[Redacted]		Datum: 31 jan 2020
Adress:	[Redacted]	Medborgarförslag Region Örebro län Box 1613 701 16 ÖREBRO
Postadress:	[Redacted] Skalltorpska	
Tel:	[Redacted]	
E-post:	[Redacted]	
[Redacted]		

Ankom
 Regionkansliet
 2020 -02- 07

Medborgarförslag (kortfattat namn):

Sänk pris på lokaltrafiken

Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt förslag och motivera varför det bör genomföras):

Med nuvarande priser så är det billigare att ta en bil istället för lokaltrafiken och andra onödigheter till att sänka priset är:

- Alltid fler tar bussen istället för att alla tar sin egen bil
- Dem som har några bilor i varingen
- Färre fordon på vägarna leder till minskat vägnuttag och färre trafikolyckor.
- Minskad trängsel i stads trafikken ökar framkalligheten för utryckningsfordon
- Högre priser leder inte till minskade kostnader om ingen vill betala, utan tar bilen i stället.

Region Örebro län hanterar dina personuppgifter i enlighet med EU:s dataskyddsförordning (GDPR). För att kunna fullgöra uppgiften med att handlägga ditt medborgarförslag kommer dina personuppgifter registreras och lagras i Region Örebro läns diarium. Personuppgifterna kan även förekomma i protokoll, kallelser och handlingar.

Namnunderskrift(-er): [Redacted]

Namnförtydligande: [Redacted]

17

Svar på medborgarförslag om
protest mot biljettpriserna

20RS1458

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1458

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på medborgarförslag om protest mot biljettpriserna

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att svara på medborgarförslaget i enlighet med föreliggande förslag.

Sammanfattning

Förslagsställaren föreslår att biljettpriset bör sänkas för alla. Detta mot bakgrund av att de som studerar, är pensionärer, etc inte har samma inkomst som de som har arbete.

Det finns ingen ambition från Region Örebro läns sida att sänka biljettpriset för alla resenärer. Det finns dock en lågprisbiljett, som torde vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna. Ambitionen är också att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några begränsningar i sina rekommendationer gällande att resa med kollektivtrafiken.

Beredning

Regionfullmäktige har den 31 mars 2020 beslutat att överlåta till samhällsbyggnadsnämnden att besluta i ärendet samt överlämnat medborgarförslaget för beredning till Regional utveckling – trafik och samhällsplanering.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1458

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förslaget till beslut innebär inga förändringar gällande biljettpriser jämfört med dagens prisnivå. Det bedöms därmed inte ha några direkta konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande över medborgarförslaget.

Medborgarförslaget.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Emma Nordlund

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 20RS1458

Svar på medborgarförslag om lägre biljettpriser i kollektivtrafiken

Tack för ditt förslag.

Biljettpriset kan påverka om man vill resa med kollektivtrafiken eller inte. Det kan dock även finnas andra orsaker till varför man väljer kollektivtrafiken. Det beror bland annat på vilken den nuvarande prisnivån är, vilken typ av kollektivtrafik som erbjuds samt vilken kategori som är målgrupp för att köra resan.

Enligt det Trafikförsörjningsprogram som antagits inom Region Örebro län framgår bland annat hållningen när det gäller biljettpriser är att de ska bidra till ett ökat resande. Trafikförsörjningsprogrammet är Region Örebro läns styrande dokument när det gäller mål och strategier för kollektivtrafiken. Priserna bör således utformas som att fler väljer att resa kollektivt istället för bilen. Priserna ska inte utgöra en ekonomisk begränsning för människor att göra sitt vardagsresande med kollektivtrafiken.

Ett led i att erbjuda biljettpriser som passar olika typer av resenärer är den lågprisbiljett som nu finns att köpa. Den säljs som periodbiljett för hälften av det ordinarie biljettpriset. Den gäller i lågtrafik, kvällar och helger. Den bör vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna.

För studenter har vi hittills inte erbjudit någon rabatt. Vi har resonerat mycket kring detta, och mot bakgrund av studenters inkomster och resmönster bedömer vi att en sådan rabatt skulle bidra till ett ökat kollektivtrafikresande bland studenter.

Så Region Örebro läns ambition är att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några begränsningar i sina rekommendationer gällande att resa med kollektivtrafiken.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden



Region Örebro län

Ankom
Regionkansliet

2020 -02- 07

[Redacted]	Datum: 31/1 2020
[Redacted]	Medborgarförslag
[Redacted]	Region Örebro län Box 1613 701 16 ÖREBRO
Tel: [Redacted]	
E-post: [Redacted]	

Medborgarförslag (kortfattat namn): Protest mot busspriserna!
Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt förslag och motivera varför det bör genomföras): Jag tycker att månadskort inom Örebro län kostar alldeles för mycket med tanke på att man får en inkomst varje månad som till exempel csn, försäkringskassan. När vi ska betala 1200kr i faktura varje månad för att kunna gå på Käresta folkhögskola. Därför borde priset sänkas på månadskort, även för pensionärer och övriga studenter som inte har så god ekonomi till skillnad från dem som har ett jobb. Därför borde månadskortets priser sänkas för <u>ALLA</u> . Oavsett om man har ett jobb, pluggar, eller är arbetslös. obs! Även <u>bussbälten</u> på <u>alla</u> bussar.
Region Örebro län hanterar dina personuppgifter i enlighet med EU:s dataskyddsförordning (GDPR). För att kunna fullgöra uppgiften med att handlägga ditt medborgarförslag kommer dina personuppgifter registreras och lagras i Region Örebro läns diarium. Personuppgifterna kan även förekomma i protokoll, kallelser och handlingar.
Namnunderskrift(-er): [Redacted]
Namnförtydligande: [Redacted]

18

Svar på medborgarförslag om
protest mot biljettpriserna

20RS1451

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1451

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på medborgarförslag om protest mot biljettpriserna

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att svara på medborgarförslaget i enlighet med föreliggande förslag.

Sammanfattning

Förslagsställaren föreslår att biljettpriset bör sänkas för alla. Detta mot bakgrund av att de som studerar, är pensionärer, etc inte har samma inkomst som de som har arbete.

Det finns ingen ambition från Region Örebro läns sida att sänka biljettpriset för alla resenärer. Det finns dock en lågprisbiljett, som torde vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna. Ambitionen är också att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några begränsningar i sina rekommendationer gällande att resa med kollektivtrafiken.

Beredning

Regionfullmäktige har den 31 mars 2020 beslutat att överlåta till samhällsbyggnadsnämnden att besluta i ärendet samt överlämnat medborgarförslaget för beredning till Regional utveckling – trafik och samhällsplanering.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1451

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förslaget till beslut innebär inga förändringar gällande biljettpriiser jämfört med dagens prinsnivå. Det bedöms därmed inte ha några direkta konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande över medborgarförslaget.

Medborgarförslaget.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Alice Sandahl

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 20RS1451

Svar på medborgarförslag om lägre biljettpriser i kollektivtrafiken

Tack för ditt förslag.

Biljettpriset kan påverka om man vill resa med kollektivtrafiken eller inte. Det kan dock även finnas andra orsaker till varför man väljer kollektivtrafiken. Det beror bland annat på vilken den nuvarande prisnivån är, vilken typ av kollektivtrafik som erbjuds samt vilken kategori som är målgrupp för att köra resan.

Enligt det Trafikförsörjningsprogram som antagits inom Region Örebro län framgår bland annat hållningen när det gäller biljettpriser är att de ska bidra till ett ökat resande. Trafikförsörjningsprogrammet är Region Örebro läns styrande dokument när det gäller mål och strategier för kollektivtrafiken. Priserna bör således utformas som att fler väljer att resa kollektivt istället för bilen. Priserna ska inte utgöra en ekonomisk begränsning för människor att göra sitt vardagsresande med kollektivtrafiken.

Ett led i att erbjuda biljettpriser som passar olika typer av resenärer är den lågprisbiljett som nu finns att köpa. Den säljs som periodbiljett för hälften av det ordinarie biljettpriset. Den gäller i lågtrafik, kvällar och helger. Den bör vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna.

För studenter har vi hittills inte erbjudit någon rabatt. Vi har resonerat mycket kring detta, och mot bakgrund av studenters inkomster och resmönster bedömer vi att en sådan rabatt skulle bidra till ett ökat kollektivtrafikresande bland studenter.

Så Region Örebro läns ambition är att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några begränsningar i sina rekommendationer gällande att resa med kollektivtrafiken.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden



Region Örebro län

Ankom
Regionkansliet
2020-02-07

[Redacted]	Datum: 31/1-2020
Adress: [Redacted]	Medborgarförslag Region Örebro län Box 1613 701 16 ÖREBRO
Postadress: [Redacted] Örebro	
Tel: [Redacted]	
E-post: [Redacted]	

Medborgarförslag (kortfattat namn):

Protest mot busspriserna

Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt förslag och motivera varför det bör genomföras):

Jag tycker att månadskort inom Örebro län kostar väldigt mycket med tanke på att man får en inkomst varje månad som t.ex csn, försäkringskassan.
När vi ska betala 1200 kr i faktura varje månad för att kunna gå på Kävesta folkhögskola. Så då borde det priset sänkas på månadskort. Även för pensionärer och övriga studenter som inte har så god ekonomi till skillnad från dem som har ett arbete. Så därför borde månadskortets priser sänkas för ALLA, oavsett om man har ett jobb, pluggar eller är arbetslös.
Och även bussbiljetter på ALLA bussar.

OBS!

Region Örebro län hanterar dina personuppgifter i enlighet med EU:s dataskyddsförordning (GDPR). För att kunna fullgöra uppgiften med att handlägga ditt medborgarförslag kommer dina personuppgifter registreras och lagras i Region Örebro läns diarium. Personuppgifterna kan även förekomma i protokoll, kallelser och handlingar.

Namnunderskrift([Redacted]

19

Svar på medborgarförslag om
lägre biljettpriser

20RS1450

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1450

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på medborgarförslag om lägre biljettpriser

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att svara på medborgarförslaget i enlighet med föreliggande förslag.

Sammanfattning

Förslagsställaren föreslår att biljettpriset bör sänkas för alla. Detta mot bakgrund av att de som studerar, är pensionärer, etc inte har samma inkomst som de som har arbete.

Det finns ingen ambition från Region Örebro läns sida att sänka biljettpriset för alla resenärer. Det finns dock en lågprisbiljett, som torde vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna. Ambitionen är också att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några rekommendationer om att i första hand välja andra färdmedel än kollektivtrafiken.

Beredning

Regionfullmäktige har den 31 mars 2020 beslutat att överlåta till samhällsbyggnadsnämnden att besluta i ärendet samt överlämnat medborgarförslaget för beredning till Regional utveckling – trafik och samhällsplanering.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1450

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förslaget till beslut innebär inga förändringar gällande biljettpriser jämfört med dagens prinsnivå. Det bedöms därmed inte ha några direkta konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande över medborgarförslaget.

Medborgarförslaget.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Sandra Nilsson

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 20RS1450

Svar på medborgarförslag om lägre biljettpriser i kollektivtrafiken

Tack för ditt förslag.

Biljettpriset kan påverka om man vill resa med kollektivtrafiken eller inte. Det kan dock även finnas andra orsaker till varför man väljer kollektivtrafiken. Det beror bland annat på vilken den nuvarande prisnivån är, vilken typ av kollektivtrafik som erbjuds samt vilken kategori som är målgrupp för att köra resan.

Enligt det Trafikförsörjningsprogram som antagits inom Region Örebro län framgår bland annat hållningen när det gäller biljettpriser är att de ska bidra till ett ökat resande. Trafikförsörjningsprogrammet är Region Örebro läns styrande dokument när det gäller mål och strategier för kollektivtrafiken. Priserna bör således utformas som att fler väljer att resa kollektivt istället för bilen. Priserna ska inte utgöra en ekonomisk begränsning för människor att göra sitt vardagsresande med kollektivtrafiken.

Ett led i att erbjuda biljettpriser som passar olika typer av resenärer är den lågprisbiljett som nu finns att köpa. Den säljs som periodbiljett för hälften av det ordinarie biljettpriset. Den gäller i lågtrafik, kvällar och helger. Den bör vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna.

För studenter har vi hittills inte erbjudit någon rabatt. Vi har resonerat mycket kring detta, och mot bakgrund av studenters inkomster och resmönster bedömer vi att en sådan rabatt skulle bidra till ett ökat kollektivtrafikresande bland studenter.

Så Region Örebro läns ambition är att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några begränsningar i sina rekommendationer gällande att resa med kollektivtrafiken.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden



Region Örebro län

Ankom
Regionkansliet

2020-02-07

	Datum: 31-01-2020
Adress:	Medborgarförslag Region Örebro län Box 1613 701 16 ÖREBRO
Postadress: Örebro	
Tel:	

Medborgarförslag (kortfattat namn):

Protest mot busspriserna!

Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt förslag och motivera varför det bör genomföras):

Jag tycker att månadskort inom Örebro län kostar alldeles för mycket med tanke på att man får en inkomst varje månad som t.ex. CSN, försäkringskassan. När vi ska betala 1200kr i faktura varje månad för att kunna gå på köresta folkhögskola. Så det borde det priset sänkas på månadskort. Även för pensionärer och övriga studenter som inte har så god ekonomi till skillnad från dem som har ett jobb. Så därför borde månadskortets priser sänkas för ALLA. Oavsett om man har ett jobb, pluggar eller är arbetslös. Och även bussbiljetter på ALLA bussarna.

Region Örebro län hanterar dina personuppgifter i enlighet med EU:s dataskyddsförordning (GDPR). För att kunna fullgöra uppgiften med att handlägga ditt medborgarförslag kommer dina personuppgifter registreras och lagras i Region Örebro läns diarium. Personuppgifterna kan även förekomma i protokoll, kallelser och handlingar.

Namnunderskrift(-er):

Namnförtydligande:

20

Svar på medborgarförslag om
lägre biljettpriser

20RS1449

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1449

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på medborgarförslag om lägre biljettpriser

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att svara på medborgarförslaget i enlighet med föreliggande förslag.

Sammanfattning

Förslagsställaren föreslår att biljettpriset bör sänkas för alla. Detta mot bakgrund av att de som studerar, är pensionärer, etc inte har samma inkomst som de som har arbete.

Det finns ingen ambition från Region Örebro läns sida att sänka biljettpriset för alla resenärer. Det finns dock en lågprisbiljett, som torde vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna. Ambitionen är också att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har

Beredning

Regionfullmäktige har den 31 mars 2020 beslutat att överlåta till samhällsbyggnadsnämnden att besluta i ärendet samt överlämnat medborgarförslaget för beredning till Regional utveckling – trafik och samhällsplanering.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förslaget till beslut innebär inga förändringar gällande biljettpriser jämfört med dagens prisnivå. Det bedöms därmed inte ha några direkta konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1449

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande över medborgarförslaget.

Medborgarförslaget.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Mohammad Mourad

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 20RS1449

Svar på medborgarförslag om lägre biljettpriser i kollektivtrafiken

Tack för ditt förslag.

Biljettpriset kan påverka om man vill resa med kollektivtrafiken eller inte. Det kan dock även finnas andra orsaker till varför man väljer kollektivtrafiken. Det beror bland annat på vilken den nuvarande prisnivån är, vilken typ av kollektivtrafik som erbjuds samt vilken kategori som är målgrupp för att köra resan.

Enligt det Trafikförsörjningsprogram som antagits inom Region Örebro län framgår bland annat hållningen när det gäller biljettpriser är att de ska bidra till ett ökat resande. Trafikförsörjningsprogrammet är Region Örebro läns styrande dokument när det gäller mål och strategier för kollektivtrafiken. Priserna bör således utformas som att fler väljer att resa kollektivt istället för bilen. Priserna ska inte utgöra en ekonomisk begränsning för människor att göra sitt vardagsresande med kollektivtrafiken.

Ett led i att erbjuda biljettpriser som passar olika typer av resenärer är den lågprisbiljett som nu finns att köpa. Den säljs som periodbiljett för hälften av det ordinarie biljettpriset. Den gäller i lågtrafik, kvällar och helger. Den bör vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna.

För studenter har vi hittills inte erbjudit någon rabatt. Vi har resonerat mycket kring detta, och mot bakgrund av studenters inkomster och resmönster bedömer vi att en sådan rabatt skulle bidra till ett ökat kollektivtrafikresande bland studenter.

Så Region Örebro läns ambition är att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några begränsningar i sina rekommendationer gällande att resa med kollektivtrafiken.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden

[Redacted]	Datum: 2020/01/31
Adress: [Redacted]	Medborgarförslag Region Örebro län Box 1613 701 16 ÖREBRO
Postadress: [Redacted] u Örebro	
Tel: [Redacted]	
E-post: [Redacted]	

Ankom Regionkansliet 2020 -02- 07

Medborgarförslag (kortfattat namn):
Kollektiv trafik är dyrt

Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt förslag och motivera varför det bör genomföras):
Kollektiv trafik har stor roll genom samhället och där med är den bra val för miljö. Priserna på reskortet stiger till ologiska priser speciellt för studenter.

När det blir att välja mellan buss och egen bil ser man ofta att egen bil är billigare än reskortet mellan min adress och Kävesta folkhögskola. Jag har körkort men väljer ändå att ta bussen fast priserna är så höga jämfört med CSN pengarna. Det kostar ungefär 1/3 av CSN pengarna vilket är så dyrt för studenter. Om priserna fortsätter så här, då kommer jag att börja och fundera på att köra egen bil istället för bussen.

Många regioner erbjuder studenterna på lägre priser jämfört med en vuxen som har fast jobb och tjänar minst 20 000 kr per månad

En vuxen som tjänar 20 000 betalar samma pris som en student som tjänar bara 3000?

Vi måste tänka på att nå målet Agenda-2030 mål nummer 13 "Bekämpa klimatförändringarna" och mitt förslag har betydelse för detta målet.

Region Örebro län hanterar dina personuppgifter i enlighet med EU:s dataskyddsförordning (GDPR). För att kunna fullgöra uppgiften med att handlägga ditt medborgarförslag kommer dina personuppgifter registreras och lagras i Region Örebro läns diarium. Personuppgifterna kan även förekomma i protokoll, kallelser och handlingar.

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

21

Svar på medborgarförslag om
lägre biljettpriser

20RS1447

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1447

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på medborgarförslag om lägre biljettpriser

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att svara på medborgarförslaget i enlighet med föreliggande förslag.

Sammanfattning

Förslagsställaren föreslår att biljettpriset bör sänkas för alla. Detta mot bakgrund av att de som studerar, är pensionärer, etc inte har samma inkomst som de som har arbete.

Det finns ingen ambition från Region Örebro läns sida att sänka biljettpriset för alla resenärer. Det finns dock en lågprisbiljett, som torde vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna. Ambitionen är också att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några begränsningar i sina rekommendationer gällande att resa med kollektivtrafiken.

Beredning

Regionfullmäktige har den 31 mars 2020 beslutat att överlåta till samhällsbyggnadsnämnden att besluta i ärendet samt överlämnat medborgarförslaget för beredning till Regional utveckling – trafik och samhällsplanering.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1447

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förslaget till beslut innebär inga förändringar gällande biljettpriser jämfört med dagens prinsnivå. Det bedöms därmed inte ha några direkta konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande över medborgarförslaget.

Medborgarförslaget.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Linnea Arnshelm Karlsson

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 20RS1447

Svar på medborgarförslag om lägre biljettpriser i kollektivtrafiken

Tack för ditt förslag.

Biljettpriset kan påverka om man vill resa med kollektivtrafiken eller inte. Det kan dock även finnas andra orsaker till varför man väljer kollektivtrafiken. Det beror bland annat på vilken den nuvarande prisnivån är, vilken typ av kollektivtrafik som erbjuds samt vilken kategori som är målgrupp för att köra resan.

Enligt det Trafikförsörjningsprogram som antagits inom Region Örebro län framgår bland annat hållningen när det gäller biljettpriser är att de ska bidra till ett ökat resande. Trafikförsörjningsprogrammet är Region Örebro läns styrande dokument när det gäller mål och strategier för kollektivtrafiken. Priserna bör således utformas som att fler väljer att resa kollektivt istället för bilen. Priserna ska inte utgöra en ekonomisk begränsning för människor att göra sitt vardagsresande med kollektivtrafiken.

Ett led i att erbjuda biljettpriser som passar olika typer av resenärer är den lågprisbiljett som nu finns att köpa. Den säljs som periodbiljett för hälften av det ordinarie biljettpriset. Den gäller i lågtrafik, kvällar och helger. Den bör vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna.

För studenter har vi hittills inte erbjudit någon rabatt. Vi har resonerat mycket kring detta, och mot bakgrund av studenters inkomster och resmönster bedömer vi att en sådan rabatt skulle bidra till ett ökat kollektivtrafikresande bland studenter.

Så Region Örebro läns ambition är att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några begränsningar i sina rekommendationer gällande att resa med kollektivtrafiken.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden



Region Örebro län

Ankom
Regionkansliet

2020-02-07

[Redacted]	Datum: 21-01-20
Adress: [Redacted]	[Redacted]
Postadress: [Redacted] Örebro	[Redacted]
Tel: [Redacted]	[Redacted]
E-post: [Redacted]	[Redacted]

Medborgarförslag (kortfattat namn):

Protest mot busspriserna!

Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt förslag och motivera varför det bör genomföras):

Jag tycker att månadskort inom Örebro län kostar alldeles för mycket med tanke på att man får en inkomst varje månad, som t.ex. CSN och försäkringskassan. När vi ska betala biljetter i faktura varje månad för att kunna gå på tåkasta förhögskola. Så då borde priset det priset sänkas på månadskort. Även för pensionärer och övriga studenter som inte har så god ekonomi till skillnad från dem som har ett jobb. Så därför borde månadskortets priser sänkas för ALLA. Oavsett om man har ett jobb, slagar, eller är arbetslös. Och även bussbiljetten på ALLA busslinjer.

Region Örebro län hanterar dina personuppgifter i enlighet med EU:s dataskyddsförordning (GDPR). För att kunna fullgöra uppgiften med att handlägga ditt medborgarförslag kommer dina personuppgifter registreras och lagras i Region Örebro läns diarium. Personuppgifterna kan även förekomma i protokoll, kallelser och handlingar.

Namnunderskrift(-er):

[Redacted signature]

22

Svar på medborgarförslag om
lägre biljettpriser

20RS1444

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1444

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på medborgarförslag om lägre biljettpriser

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att svara på medborgarförslaget i enlighet med föreliggande förslag.

Sammanfattning

Förslagsställaren föreslår att biljettpriset bör sänkas för alla. Detta mot bakgrund av att de som studerar, är pensionärer, etc inte har samma inkomst som de som har arbete.

Det finns ingen ambition från Region Örebro läns sida att sänka biljettpriset för alla resenärer. Det finns dock en lågprisbiljett, som torde vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna. Ambitionen är också att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några begränsningar i sina rekommendationer gällande att resa med kollektivtrafiken.

Beredning

Regionfullmäktige har den 31 mars 2020 beslutat att överlåta till samhällsbyggnadsnämnden att besluta i ärendet samt överlämnat medborgarförslaget för beredning till Regional utveckling – trafik och samhällsplanering.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 20RS1444

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förslaget till beslut innebär inga förändringar gällande biljettpriser jämfört med dagens prinsnivå. Det bedöms därmed inte ha några direkta konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande över medborgarförslaget.

Medborgarförslaget.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Jorrit van Dijk

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 20RS1444

Svar på medborgarförslag om lägre biljettpriser i kollektivtrafiken

Tack för ditt förslag.

Biljettpriset kan påverka om man vill resa med kollektivtrafiken eller inte. Det kan dock även finnas andra orsaker till varför man väljer kollektivtrafiken. Det beror bland annat på vilken den nuvarande prisnivån är, vilken typ av kollektivtrafik som erbjuds samt vilken kategori som är målgrupp för att köra resan.

Enligt det Trafikförsörjningsprogram som antagits inom Region Örebro län framgår bland annat hållningen när det gäller biljettpriser är att de ska bidra till ett ökat resande. Trafikförsörjningsprogrammet är Region Örebro läns styrande dokument när det gäller mål och strategier för kollektivtrafiken. Priserna bör således utformas som att fler väljer att resa kollektivt istället för bilen. Priserna ska inte utgöra en ekonomisk begränsning för människor att göra sitt vardagsresande med kollektivtrafiken.

Ett led i att erbjuda biljettpriser som passar olika typer av resenärer är den lågprisbiljett som nu finns att köpa. Den säljs som periodbiljett för hälften av det ordinarie biljettpriset. Den gäller i lågtrafik, kvällar och helger. Den bör vara mycket användbar för exempelvis pensionärer, arbetssökande eller långtidssjukskrivna.

För studenter har vi hittills inte erbjudit någon rabatt. Vi har resonerat mycket kring detta, och mot bakgrund av studenters inkomster och resmönster bedömer vi att en sådan rabatt skulle bidra till ett ökat kollektivtrafikresande bland studenter.

Så Region Örebro läns ambition är att inrätta studentrabatt i kollektivtrafiken. Region Örebro län vill dock avvakta till dess Folkhälsomyndigheten inte längre har några begränsningar i sina rekommendationer gällande att resa med kollektivtrafiken.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden



Region Örebro län

Ankom
Regionkansliet

2020 -02- 07

[Redacted]		Datum: 31/1-20
Adress: [Redacted]		Medborgarförslag
Postadress: [Redacted] Örebro		Region Örebro län
Tel: [Redacted]		Box 1613
[Redacted]		701 16 ÖREBRO

Medborgarförslag (kortfattat namn):

Studentrabatt på busskortet

Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt förslag och motivera varför det bör genomföras):

Jag är en student som pluggar på Kävesta folkhögskola och bor i Örebro som pendlar med bilen 5 dagar i veckan, (42 km, Anledningen varför jag väljer bilen framför bussen är att det är alldeles för dyrt att åka buss, som har CSN och får ut ca 10 500 kr i månaden. Ni ökar priset med 7% och minskar antalet busslinjer på vissa orter i länet samt att ni vill att fler ska åka kollektivtrafik.

Mitt förslag är att ni ger studentrabatt på ca 25%, för dem som studerar ~~med~~ med CSN så ska ni se att får fler nöjda kunder, som väljer bussen framför bilen!

Region Örebro län hanterar dina personuppgifter i enlighet med EU:s dataskyddsförordning (GDPR). För att kunna fullgöra uppgiften med att handlägga ditt medborgarförslag kommer dina personuppgifter registreras och lagras i Region Örebro läns diarium. Personuppgifterna kan även förekomma i protokoll, kallelser och handlingar.

Namnunderskrift(-er):

Namnförtydligande:

23

Remiss avseende nytt
stadslinjenät i Örebro

21RS2228

Remiss avseende nytt stadslinjenät i Örebro

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att skicka ut föreliggande förslag till nytt stadslinjenät i Örebro på remiss.

Sammanfattning

2014 infördes ett nytt linjenät i stadsbusstrafik i Örebro. En utvärdering har visat att resandet inte utvecklar sig fullt ut i enlighet med de mål som ställdes upp. 2020 har Region Örebro län och Örebro kommun fattat ett beslut om att genomföra den första etappen av Bus Rapid Transit (BRT) i Örebro. BRT förutsätter att busstrafiken i framtida BRT-stråk utvecklas, såväl som att kringliggande busslinjer och stomlinjer anpassas. Mot denna bakgrund har utformningen av linjenätet för stadsbussarna i Örebro setts över.

Ett förslag till nytt stadslinjenät har tagits fram. Detta ska nu skickas på remiss till berörda aktörer. Remissperioden kommer att pågå fram till den 5 september.

Ärendebeskrivning

Dagens linjenät har en väldig hög yttäckning där över 97 procent har närmare än 400m fågelväg till en hållplats. Samtidigt tillhör Örebro de städer som har långsammast stadstrafik i Sverige, vilket gör att bussen inte är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Generellt har områden med störst resandeunderlag också den högsta turtätheten, men det finns kraftiga kapacitetsproblem på några stråk, medan vissa andra stråk är överdimensionerade. Linjenätet består av många linjer och linjer som delar linjesträckning, vilket gör nätet relativt komplext för resenärer och är störningskänsligt. En konsekvens av ovanstående är att kostnadstäckningen är oroväckande låg.

Utifrån marknadsanalysen, utvärderingen av det befintliga linjenätet och kollektivtrafikplaneringsteori har ett förslag tagits fram för ett nytt stadslinjenät. Det nya nätet omfattas av sju linjer, varav två linjer klassas som BRT linjer, tre som stomlinjer och

två som stadslinjer med Resecentrum som den centrala bytespunkten för samtliga linjer. Det nya linjenätet karakteriseras av enkelhet och snabbare och tätare trafik där resandet är som störst. Det nya linjenätet bedöms lösa befintliga kapacitetsproblem och kan leda i riktning på de uppställda målen om ökat resande. En konsekvens av prioriteringarna som har gjorts är däremot att yttäckningen av linjenätet minskar. De flesta områden där det finns kollektivtrafik idag får även kollektivtrafik i det nya nätet, men ett antal områden får längre till en hållplats än idag. Linjenätet har fortfarande en hög yttäckning i de befolkningstätaste bostadsområdena och i områden med flest arbetsplatser, service och handel.

När ett nytt linjenät kan införas beror i största mån på när de avgörande infrastrukturåtgärderna kan vara på plats. Ambitionen är att ett nytt linjenät införs i december 2023.

Bedömning

Det bedöms att det nya linjenätet löser befintliga kapacitetsproblem och kan leda i riktning på de i Trafikförsörjningsprogrammet uppställda målen om resandet.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Miljö

Korta restider och hög turtäthet med kollektivtrafiken bedöms vara en mycket viktig åtgärd för att förmå människor att välja kollektivtrafiken framför bilen. De faktorerna ligger till grund för trafikförslaget. Ökning av kollektivtrafikens marknadsandel inom motorburen trafik bidrar till att skapa ett miljömässigt hållbart transportsystem och bidrar till att nå de klimatmål som finns uppsatta regionalt, nationellt och internationellt.

Barn

Det nya linjenätet har fortsättningsvis en hög yttäckning av gymnasier och högstudier.

Jämställdhet

Det nya linjenätet skapar bättre förutsättningar för både kvinnor och män att nå en större arbetsmarknad.

Ekonomiska konsekvenser

Innan trafiken dragits igång går det inte att förutsäga exakt hur stor effekten på trafik-ekonomin är. Produktionen ska ske inom befintlig ekonomisk ram. Bedömningen är att resandet kommer att öka, vilket ger en positiv effekt på intäkterna. Att transportera fler människor med samma trafik kostnad leder till att systemets kostnadseffektivitet ökar och subventioneringen minskar.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Stefan Boere

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 21RS2228

Uppföljning

Remissen följs upp av en remissammanställning och ett beslut i samhällsbyggnadsnämnden om trafikplikt.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2021-04-21

Missiv – Remiss avseende nytt stadslinjenät i Örebro

Utredning nytt stadslinjenät i Örebro

Johan Ljung
Områdeschef trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Örebro kommun
Ljusnarsbergs kommun
Hällefors kommun
Lindesbergs kommun
Nora kommun
Lekebergs kommun
Kumla kommun
Hallsbergs kommun
Laxå kommun
Askersunds kommun
Degerfors kommun
Karlskoga kommun
Resenärsforum
Handelskammaren
Svenskt Näringsliv
Företagarna
De Handikappades Riksförbund
Örebro universitet
Business Region Örebro
City Örebro
ÖBO
Pensionärsrådet

Nytt stadslinjenät i Örebro



Nytt stadslinjenät i Örebro

Mars 2021

Sammanfattning

2014 infördes ett nytt linjenät i stadsbusstrafik i Örebro. En utvärdering har visat att resandet inte utvecklar sig fullt ut i enlighet med de mål som ställdes upp. De senaste åren har resandet med stadsbusstrafiken i Örebro ökat, men endast i ungefär samma takt som befolkningen. I trafikförsörjningsprogrammet (Region Örebro län (2016)) finns mål om att kraftigt öka kollektivtrafikens marknadsandel och resande. För att nå dessa mål fattade Region Örebro län och Örebro kommun ett beslut i början av 2020 om att genomföra den första etappen av Bus Rapid Transit (BRT) i Örebro. Ett kapacitetsstark och högkvalitativt kollektivtrafiksystem i form av BRT förutsätter att busstrafik i framtida BRT-stråk utvecklas, såväl som att kringliggande busslinjer och stomlinjer anpassas. Därför ses utformningen av linjenätet för stadsbussarna över.

I genomsnitt genomför en Örebroare 60 resor per år med stadsbuss, vilket är relativt lite med tanke på stadens storlek. Utifrån marknadsanalysen ser man att reseefterfrågan är starkt centrumriktad för både arbets- och skolpendling, men även med tanke på handel och nöjesliv. Örebros folkmängd beräknas växa kraftigt med mellan 2 000 och 3 000 invånare per år. Befolkningsprognosen ligger till grund för i vilken takt staden byggs ut. Översiktsplanerna pekar på att utbyggnation eftersträvas via förtätning och prioritering av områden som ligger nära till centrum och längs med starka stråk. Dessutom samlas mycket service och aktiviteter i så kallade bebyggelsekärnor. Detta tankesätt kräver att man på ett tydligare sätt utpekar starka stråk i kollektivtrafikplaneringen.

De viktigaste slutsatserna av utvärderingen av befintligt linjenät är:

- Dagens linjenät har en väldigt hög yttäckning där över 97% har närmare än 400m till en hållplats. Linjenätet ger också en generellt god tillgänglighet till arbetsplatser, offentlig och kommersiell service.
- Örebro tillhör de städer som har långsammast stadstrafik i Sverige, vilket gör att bussen inte är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.
- Generellt har områden med störst resandeunderlag också den högsta turtätheten, men det finns kraftiga kapacitetsproblem på några stråk, medan vissa andra stråk är överdimensionerade.
- Linjenätet består av många linjer och linjer som delar linjesträckning, vilket gör nätet relativt komplext för resenärer och är störningskänsligt.
- En konsekvens av ovanstående är att kostnadstäckningen är oroväckande låg.

Utifrån marknadsanalysen, utvärderingen av det befintliga linjenätet och kollektivtrafikplaneringsteori har en framtida visionskiss (Figur 24) tagits fram

och ett förslag skapats för ett nytt stadslinjenät (Karta 27). Det nya nätet omfattas av sju linjer, varav två linjer klassas som BRT linjer, tre som stomlinjer och två som stadslinjer med Resecentrum som den centrala bytespunkten för samtliga linjer. Det nya linjenätet karakteriseras av enkelhet och snabbare och tätare trafik där resandet är som störst.

Resurserna har omfördelats för att klara av dagens kapacitetsproblem, så att vi inte får fullsatta bussar på samma sätt som tidigare. Dessutom bedöms att det nya linjenätet kan leda i riktning på de uppställda målen om ökat resande. En konsekvens av prioriteringarna som har gjorts är däremot att yttäckningen av linjenätet minskar. De flesta områden där det finns kollektivtrafik idag får även kollektivtrafik i det nya nätet, men ett antal områden får längre till en hållplats än idag. Linjenätet har fortfarande en hög yttäckning i de befolkningstätaste bostadsområdena och i områden med flest arbetsplatser, service och handel.

När ett nytt linjenät kan införas beror i största mån på när de avgörande infrastrukturåtgärderna kan vara på plats. Ambitionen är att ett nytt linjenät införs i december 2023.

Innehåll

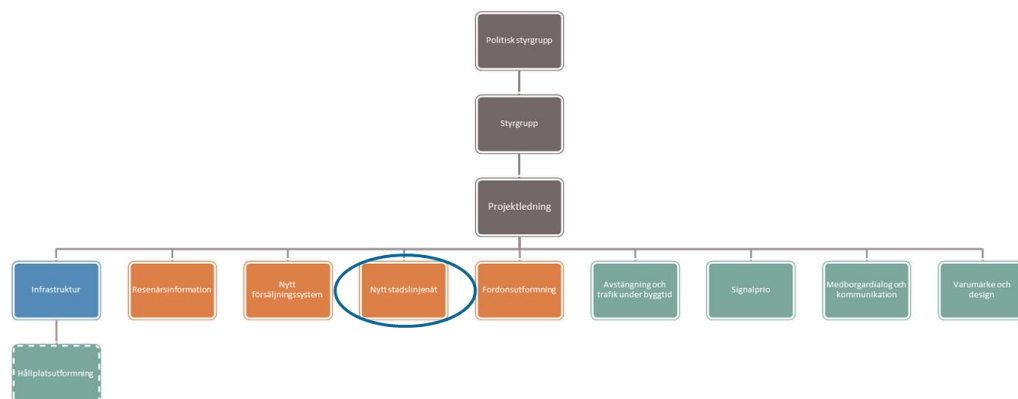
1.	Inledning	7
1.1	Syfte	8
1.2	Förutsättningar	8
1.3	Utredningsmetod & avgränsning	9
2.	Vägen till dagens linjenät	11
2.1	Tidigare stadslinjenät	11
2.2	Tidigare utvärdering av stadsbusstrafiken	11
2.3	Dagens stadslinjenät	12
3.	Marknadsanalys	13
3.1	Befolkningsstruktur	13
3.2	Arbetspendling	14
3.3	Skolpendling	15
3.4	Andra målpunkter	18
3.5	Stadens expansion	19
3.6	Resandeutveckling & marknadsandel	24
3.7	Kollektivtrafikutveckling in andra städer	26
4.	Utvärdering av befintligt linjenät	28
4.1	Kvalitéer i det befintliga stadsnätet	28
4.2	Genomgång av de olika kollektivtrafikstråken	39
4.3	Slutsatser	48
5.	Framtidens stadslinjenät	50
5.1	Utgångspunkter & planeringsprinciper	50
5.2	Vision 2040	52
5.3	Förslag till nytt stadslinjenät	55
5.4	Konsekvensbedömning	62
6.	Genomförande	66
6.1	Övergripande infrastrukturåtgärder	66
6.2	Tidsplan & uppföljning	67

1. Inledning

Under 2014 lanserades ett nytt linjenät i Örebro stadsbusstrafik. Förhoppningen var att det skulle generera ett ökat resande. Resandet med stadsbusstrafiken i Örebro har ökat, men i ungefär samma takt som befolkningen. Det har i praktiken inte tillförts några större resurser till stadsbusstrafiken sedan 2009. Under 2019 kan man notera en ökad grad av fullsatta bussar, vilket nådde sin topp i januari 2019 då 350 fullsatta avgångar rapporterades in i systemet. Detta indikerar att stadstrafiken såsom den är utformad idag börjar nå sitt kapacitetstak.

Under 2017-18 har det tagits fram en genomförandeutredning för Buss Rapid Transit (BRT) i Örebro (Region Örebro län & Örebro kommun, 2018). Den visade att en satsning på BRT skulle ge absolut störst effekt på det kollektiva resandet i Örebro genom att förflytta fler människor utan att ta en större yta i anspråk. Utredningen har efterföljts av ett beslut från Region Örebro län och Örebro kommun om att genomföra den första etappen av BRT i Örebro. BRT förutsätter att busstrafiken i framtida BRT-stråk utvecklas, såväl som att kringliggande busslinjer och stomlinjer anpassas.

Mot bakgrund av dessa ovanstående punkter har utformningen av linjenätet för stadsbussarna i Örebro setts över. En första etapp av BRT planeras vara klar till 2025. Innan dess behöver ett nytt linjenät vara helt klart att implementeras i trafiken.



Figur 1: delprojekt inom BRT projektet

1.1 Syfte

Syftet med denna utredning är att ta fram ett förslag till ett nytt attraktivt och effektivt linjenät för stadstrafiken som innefattar ett BRT-system och har kapacitet att klara en framtida resandeutveckling. Trafikeringsförslaget eftersträvar att nå de uppställda målen i trafikförsörjningsprogrammet. Det innebär att utöka kollektivtrafikens marknadsandel och resande på ett kostnadseffektivt sätt.

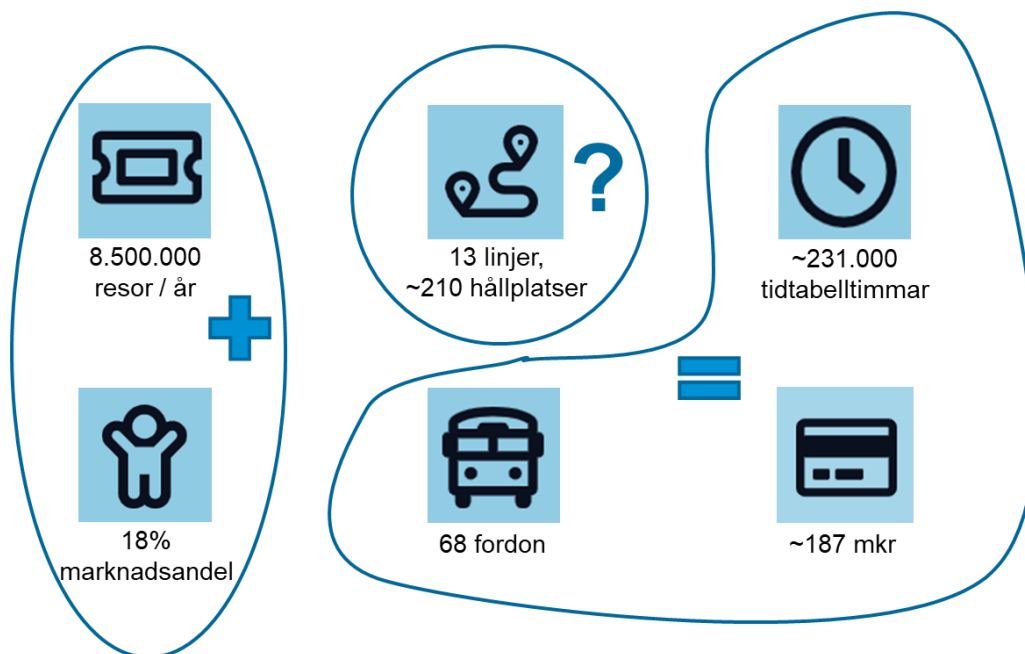
1.2 Förutsättningar

1.3.1 Strategiska mål & antagande

Kollektivtrafiken har två huvuduppdrag: 1) skapa ett effektivt transportsystem för den stora massan (masstransport), och skapa tillgänglighet för alla (social funktion). Det bör därför ske en avvägning mellan kollektivtrafikens sociala uppgift och ekonomiska effektivitet. Den nya stadstrafiken ska utgå från målen i den Regionala utvecklingsstrategin 2018 – 2030 (Region Örebro län, 2018) och Trafikförsörjningsprogrammet (Region Örebro län, 2016). De uppställda målen i trafikförsörjningsprogrammet (Region Örebro län (2016)) är att öka kollektivtrafikens marknadsandel inom motorburen trafik i Örebros stadstrafik till 25% (2018: 18%) och att öka resor med stadsbuss i Örebro till 10 500 000 resor/år (2018: 7 720 000). För att uppnå dessa mål krävs en omläggning av kollektivtrafiken i Örebro stad och ett BRT-system med hög ambitionsnivå när det gäller systemegenskaper och utformning. Genomförandeutredningen för BRT i Örebro (2018) beskriver hur ett införande av BRT-systemet ska genomföras. Ett nytt linjenät ska även beakta utbyggnationer och utpekade kollektivtrafikstråk i Örebro kommuns översiktsplan. En annan viktig förutsättning är kommunens planer för Resecentrum. Enligt antagandehandling 'Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik' (Örebro kommun, 2015) planerar kommunen att Resecentrum ska ligga kvar på befintligt ställe i framtiden.

1.3.2 Ekonomisk ram

Utformning av ny kollektivtrafik bör ske inom en viss ekonomisk ram. Det ekonomiska läget hos Region Örebro län är ansträngd. Handlingsplanen för kollektivtrafikenheten budget i balans 2.0 (Region Örebro län, 2019) ger ett inriktningsbeslut för de olika trafikstråken. Den nya stadstrafiken ska hålla sig till stadstrafikens befintliga ekonomiska ram. Figur 2 sammanfattar utredningens uppdrag, vilket är att ta fram ett nytt linjenät som leder till ett kraftigt ökat resande och en större marknadsandel inom befintlig ekonomisk ram.



Figur 2: nyckeltal befintligt stadslinjenät och schematisk bild av utredningens uppdrag

1.3.3 Tidsplan

Senast vid trafikstart av BRT etapp 1 bör ett nytt linjenät implementeras i trafiken. Med sikt på de kapacitetsutmaningar som finns idag är det förmånligt att etablera ett nytt linjenät redan innan BRT etapp 1.

1.3 Utredningsmetod & avgränsning

När en ny utredning startar med syfte att förnya och förbättra kollektivtrafik i ett givet område, är det lämpligt att först se över vilka utredningar och tidigare trafikupplägg som finns genomförda och vad dessa kom fram till. Sedan utreds vilken resandeunderlag som finns i form av pendling, olika målpunkter och hur framtida stadsutvecklingar ser ut. Örebro kommuns översiktsplan (Örebro kommun, 2018b) har varit en viktig utgångspunkt här.

Näst utvärderas det befintliga linjenätet (utgångspunkt är linjenätet som gällde från och med december 2019). Med hjälp av litteratur fastställs vilka faktorer det är som gör att människor föredrar att resa med kollektivtrafiken framför andra transportmedel. Utvärderingen inkluderar bara endogena faktorer (kollektivtrafikens inbyggda faktorer). Genom att använda statistik utvärderas i vilken grad det nuvarande linjenätet uppfyller de teoretiska utgångspunkterna och vilka brister som finns. Stadslinjenätet i sin helhet samt särskilda kollektivtrafikstråk utvärderas. Dessutom har två studiebesök gjorts till Västerås och Uppsala för att få inspiration av andra mellanstora städer.

Utifrån teoretiska planeringsprinciper (Planeringshandbok Kol-TRAST (2012) och HiTrans (2005)), resandeunderlaget och utvärdering av det befintliga linjenätet tas utgångsfaktorer fram som framtidens linjenät bör uppfylla. Näst utvecklas en vision om hur linjenätet bör se ut i framtiden. Med visionsbilden

som vägledning skapas ett förslag till nytt linjenät för BRT etapp 1 och en bedömning görs utifrån vilka konsekvenser det nya linjenätet får. Det nya linjenätet beskrivs i form av linjedragningar, definierade linjetyper och utbudsnivåer (turtäthet på olika tider). Andra faktorer såsom fordonsutformning, hållplatsutformning, biljetter och priser är utanför avgränsningen för denna rapport. Rapporten avslutas med en beskrivning av uppföljningsåtgärder och själva genomförandet, vilket bland annat omfattar en sammanställning av de övergripande infrastrukturåtgärder som föreslås samt en tidsplan.

I denna utredning har eventuella Corona effekter (pendlingsbehov, marknadsandel, ekonomi, m.m.) inte beaktats. De långsiktiga effekterna av pandemin på kollektivtrafiken bör utredas för regionen i sin helhet.

För analyserna har olika mätvärden och indikatorer samlats in. Befolkningsdata kommer från SCB (2018-12-31), resandestatistik från Qlikview (2019), och kundsynpunkter samlades in från Respons och Kollektivtrafikbarometern. Eftersom biljettavisering enbart sker vid påstigning är det svårt att bedöma bussens belägningsgrad. Därför har det införts en knapp som förare kan använda när bussen är fullsatt. Självklart är det en subjektiv bedömning av föraren och därför inte till 100% pålitlig metod, men fortfarande ger det en inblick i omfattningen av kapacitetsproblemen och på vilka sträckor det sker. Analyser genomfördes i Excel, QGIS, och GIS verktyget Remix. Därtill har jag provåkt alla stadslinjer, cyklat runt i tätorter flera gånger och samlat in olika synpunkter för att förankra analyserna med verkligheten. Hela utredningen har genomförts och förankrats med en arbetsgrupp och en styrgrupp med tjänstemän från Örebro kommun och Svealandstrafiken. Trafikförslaget har även dialogats med olika avdelningar inom regionen, Örebro kommun och trafikföretaget Svealandstrafiken.

2. Vägen till dagens linjenät

Detta kapitel består av en kort genomgång av tidigare linjenätupplägg, tidigare utredningar och en övergripande beskrivning av dagens linjenät.

2.1 Tidigare stadslinjenät

I Bilagor 1.1 – 1.3 finns kartor av tidigare stadslinjenät. Fram till år 2010 hade stadsbussarna ett radiellt linjenät där i princip alla linjer angjorde centrum. Den centrala hållplatsen var Järntorget, där samtliga bussar inväntade sin avgångstid. Vid 2010 års linjeomläggning fick de största stadsdelarna två stomlinjer in mot centrala Örebro. En bit före stadskärnan delade linjerna upp sig så att den ena gick via Våghustorget och den andra via Järntorget och Resecentrum. Det största problemet var att alla större stadsdelar trafikades av två linjer som har olika körvägar genom Örebro centrum, vilket innebar att om man skulle åka ut ur centrum, så hade man bara tillgång till halva turutbudet oavsett vilken hållplats man valde. Det upplevdes även som besvärligt att byta buss, och ovana resenärer hade svårt att hitta rätt hållplats eftersom alla linjer hade olika körvägar genom centrumområdet. Det nya linjenätet som infördes 2014 kan i viss mån sägas vara en återgång till det linjenät som var rådande fram till 2010. Det nya linjenätet fick åter en gemensam knutpunkt vid Järntorget och de flesta linjerna gick i ett gemensamt stråk genom centrum. I likhet med 2010 års linjenät har de större stadsdelarna alltså dubbla stomlinjer. En stor förändring är dock att samtliga linjer har en gemensam bytespunkt i centrum, vilket gör att stråken får en avsevärt högre turtäthet. Alla större stadsdelar fick 10 minuters turtäthet. En slutsats man kan dra är att en gemensam bytespunkt i centrum och samma körvägar är viktiga förutsättningar för ett nytt linjenät.

2.2 Tidigare utvärdering av stadsbusstrafiken

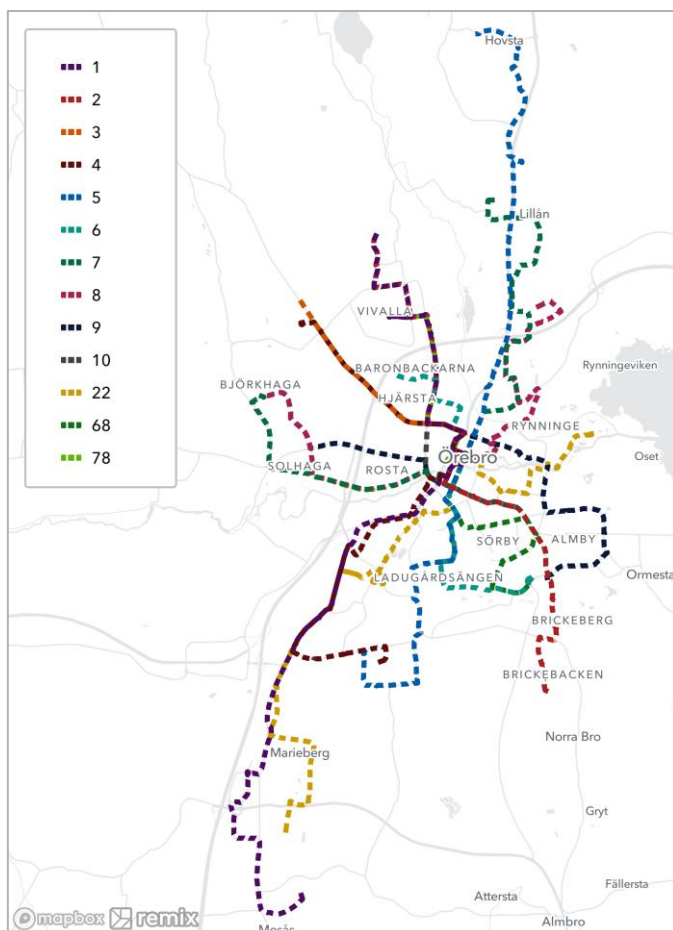
2016 utvärderades stadsbusstrafiken (Region Örebro län (2016)). Utredningen påpekar att den främsta orsaken till kollektivtrafikens förhållandevis svaga resandeutveckling är långa restider. Den genomförda kartläggningen visar att linjenätet har en väldig god yttäckning. I de flesta fall är turtätheten högst där resandunderlaget är störst. Det finns emellertid indikationer på att linjenätet i vissa delar av staden har en för omfattande trafikering i förhållande till efterfrågan och resandepotential. En konsekvens av detta är att kostnadstäckningen är oroväckande låg.

En slutsats av denna utvärdering är att det nya linjenätet inte har förmått att attrahera nya resenärer i den omfattning att det ska vara möjligt att nå de mål som finns uppställda. Det finns således anledning att se över hur stadsbusstrafiken kan utvecklas för att leda i riktning mot målen. Utredningen

uppmuntrar att se över om det går att minska produktionen i de delar av linjenätet där potentialen för resande är som minst, samt se över prioriteringar mellan ytterområden och centrumnära områden när det gäller kollektivtrafikens tillgänglighet och att försöka åstadkomma kortare restider. Denna utredning bygger vidare på den genomförda utvärderingen.

2.3 Dagens stadslinjenät

I Karta 1 och Bilaga 1.4 visas en geografisk karta respektive en schematisk karta över dagens stadslinjenät. Linjenätet består av 13 genomgående linjer. Linje 1 – 9 kan ses som stomlinjer och trafikerar alla med 20 minuters trafik i högtrafik, förutom linje 5 vilken har 10 minuters trafik. I likhet med tidigare linjenät har de större stadsdelarna dubbla stomlinjer, vilket leder till en sammanlagd turtäthet på 10 minuter. Linje 22 är en stadslinje med 30 minuters trafik i högtrafik. Linje 10 och linje 78 är förstärkningslinjer vilka bara är i trafik på vardagar och under en del av trafikdygnet. Linje 68 är en lågtrafiklinje som körs enbart under lågtrafik mitt på dagen. De flesta (men inte alla) linjer har en gemensam knutpunkt vid Slottet, där samtrafiken tillämpas, vilket innebär att bussar har 3 minuters väntetid vid Slottet för att möjliggöra byte till andra linjer.



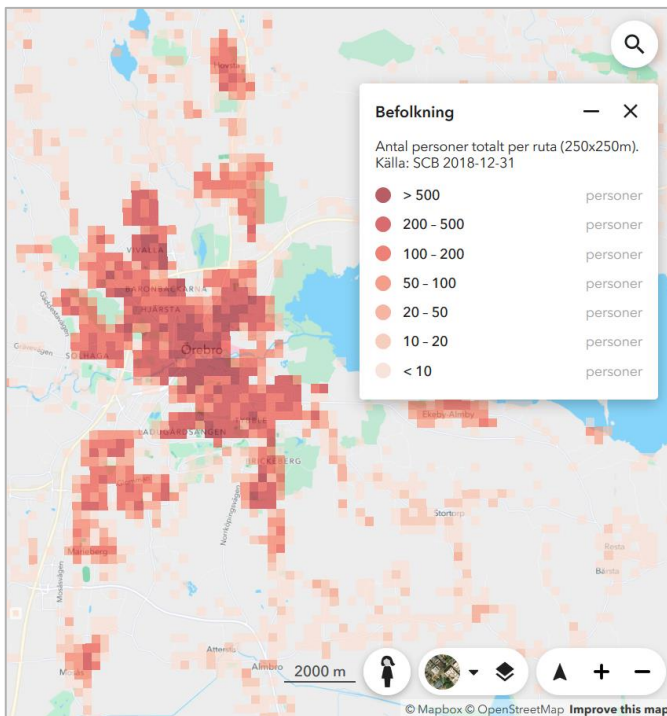
Karta 1: befintligt stadslinjenät (2020)

3. Marknadsanalys

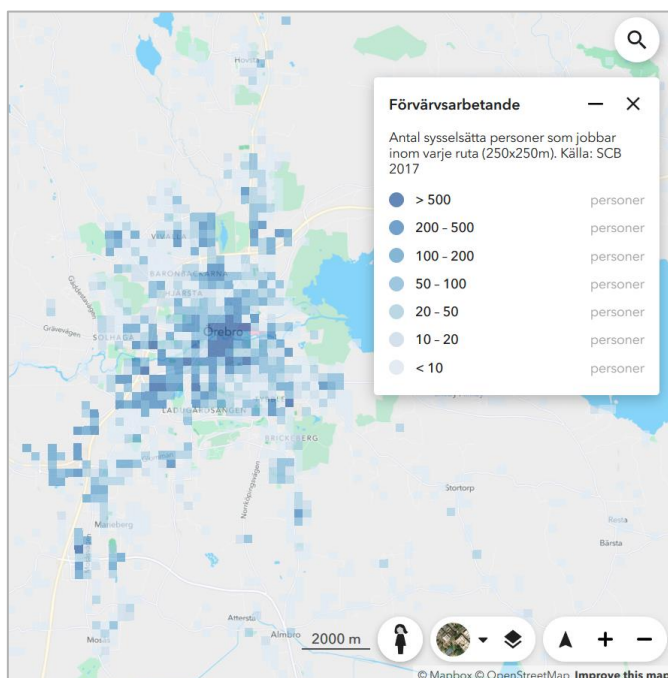
I detta kapitel undersöks hur kollektivtrafikmarknaden i Örebro stad ser ut. Genom att titta på befolkningsstruktur, pendlingsflöde, målpunkter och stadens expansion bedöms underlag för hur kollektivtrafiken ser ut i dagsläget och i framtiden. Sedan beskrivs hur resandet och marknadsandelen utvecklats och hur den förhåller sig till andra städer.

3.1 Befolkningsstruktur

Karta 2 visar befolkningstätheten i Örebro tätort. Förutom centrum är de mest tätbefolkade bostadsområdena Vivalla, Baronbackarna, Varberga, Oxhagen, Brickebacken, Ladugårdsängen, Sörbyängen och Tybble. En del av de tätbefolkade områdena är resurssvaga, där är man ofta mer beroende av kollektivtrafik. En annan del är nya områden med huvudsakligen (relativt kostsamma) lägenheter i höghus. Som Karta 2 och Karta 3 visar fördelar sig de stora boendekoncentrationerna sig längs en nordväst-sydöstlig axel medan koncentrationerna av sysselsättning istället följer en sydvästlig-nordvästlig axel i staden.



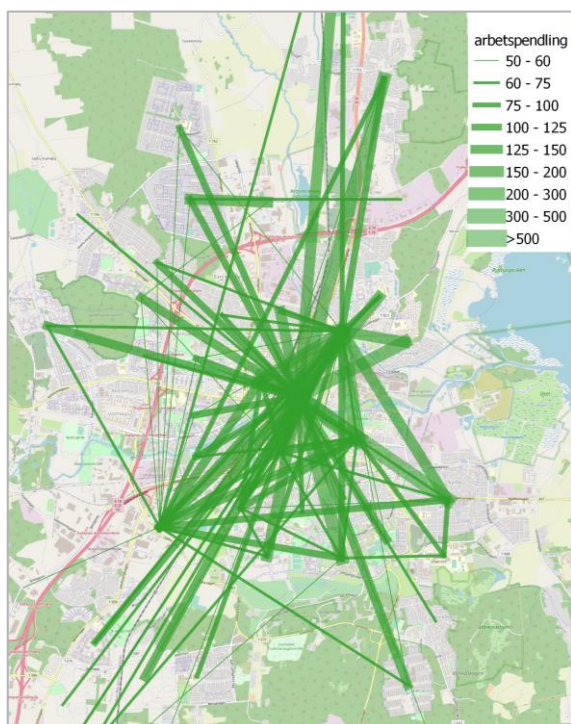
Karta 2: Befolkningstäthet i Örebro tätort



Karta 3: sysselsättningstäthet i Örebro tätort

3.2 Arbetspendling

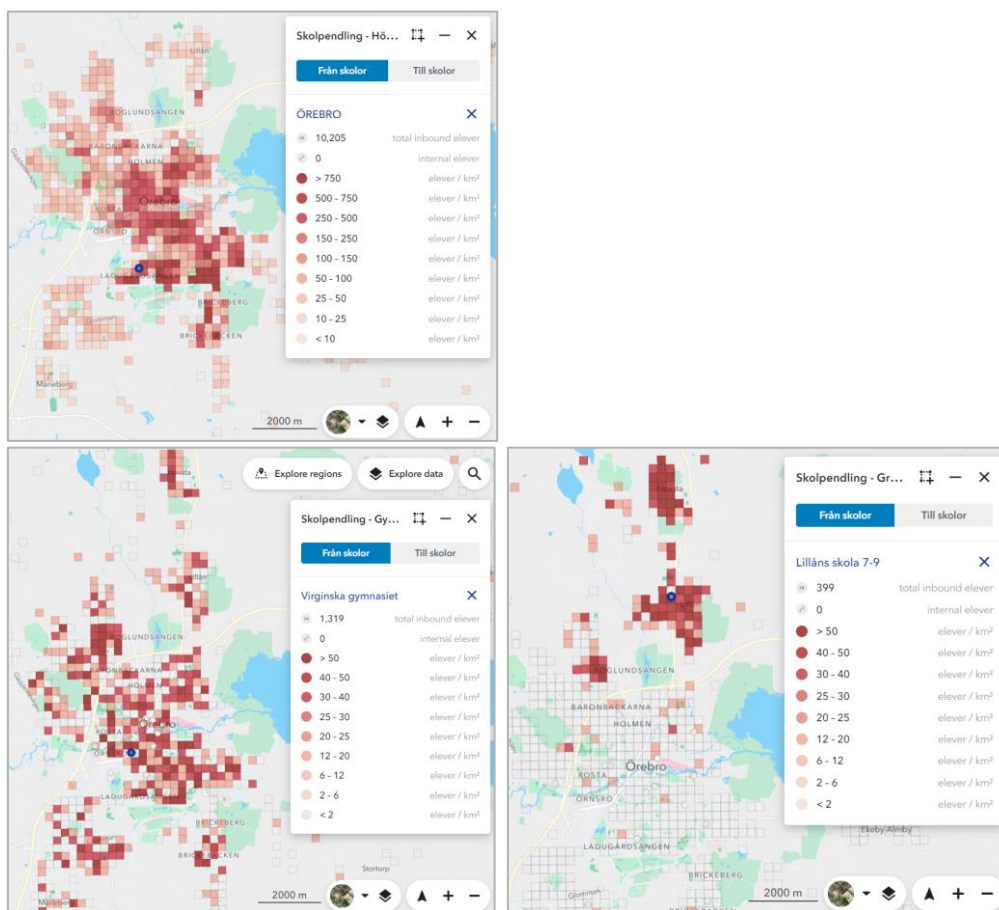
I Trafikförsörjningsprogrammet definieras arbetspendlare och skolpendlare som huvudmålgrupper för kollektivtrafiken. Arbetspendlingsanalysen (Karta 4) tyder på att störst efterfrågan gäller arbetsresor till centrum. Därefter är det framförallt USÖ och industriområdena Aspholmen och Gustavsvik som många pendlar till. Utöver dessa finns det knappast särskilda pendlingsrelationer inom tätorten som sticker ut, alltså mellan särskilda arbetsplatsområden och bostadsområden. Några undantag är att universitetet har en starkare koppling till de näraliggande områdena Ladugårdsängen, Tybble, Almby och Vivalla som även har en relativt stark koppling till Boglundsängen och Bettorp.



Karta 4: arbetspendling (relationer med >50 personer) inom Örebro tätort

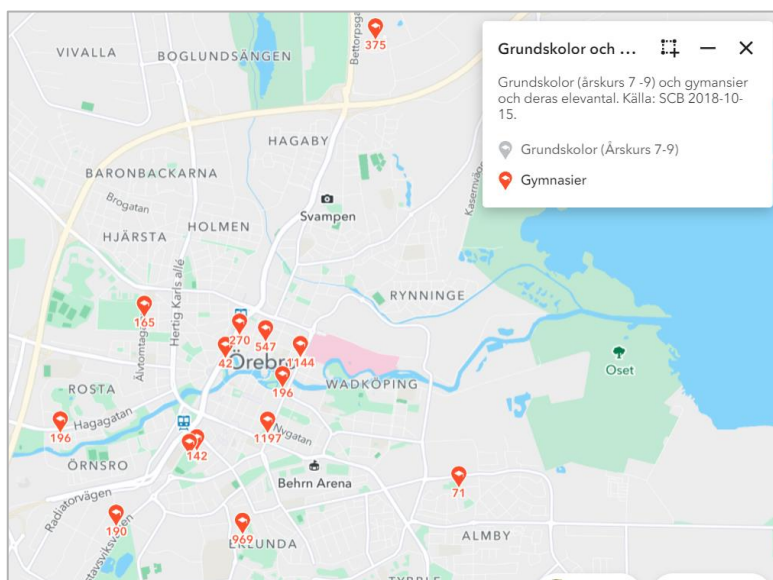
3.3 Skolpendling

Hur skolpendlingsflödet ser ut beror helt på om det är högskole-, gymnasie- eller grundskolependling som avses, vilket Karta 5 visar. När det gäller både anställda och studenter på universitet bor de i större utsträckning i centrum eller i närheten av universitetet, t.ex. i stadsdelarna Ladugårdsängen, Tybble och Almby. Bilden av Virginska gymnasiet är representativ för de flesta gymnasier i stan. Örebro kommunens strategi är att lokalisera gymnasieskolor centralt i staden, vilket verka stämma överens med verkligheten. Gymnasier i Örebro har upptagningsområde i hela stan, utan att det finns starka kopplingar mellan särskilda bostadsområden. Det verkar som att det finns andra kriterier än närhet som är mer avgörande för skolval. Undantagsvis har Praktiska, Proffs och Yrkesgymnasiet starkare kopplingar med bostadsområdena Vivalla, Varberga, Oxhagen, Baronbackarna, Markbacken och Brickebacken.



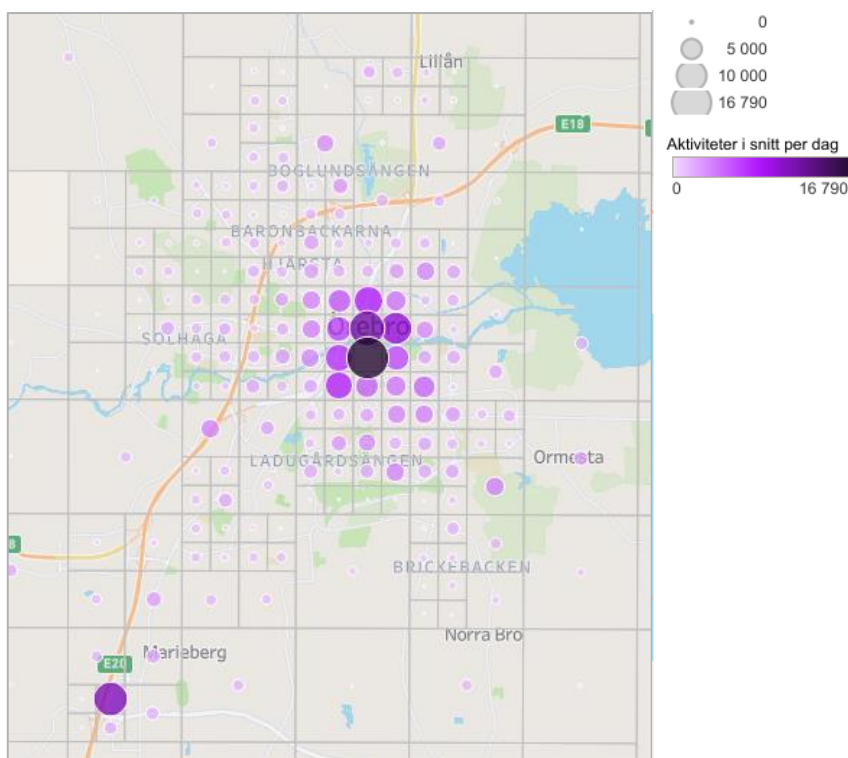
Karta 5: skolpendling från bostad (röda rutar) till skola (blå cirkel), Örebro universitetet (överst, OBS ligger på fel koordinat), Virginska gymnasiet (vänster) och Lillåns skola ÅK 7-9 (höger).

Bilden för grundskolor ser helt annorlunda ut. Där är upptagningsområdet mycket mer lokalt och skolan ligger inom gång- eller cykelavstånd för störst andel av eleverna. Det visar sig också i statistiken för resandet där gymnasieresor görs ungefär sju gånger oftare än grundskoleresor. Karta 6 klargör att de största gymnasieskolorna ligger i eller nära centrala Örebro där även tyngdpunkten med avseende på sysselsättning är placerad. Vuxenutbildningen är samlad vid Risbergsskolan i Haga.



Karta 6: gymnasieskolor med elevantal

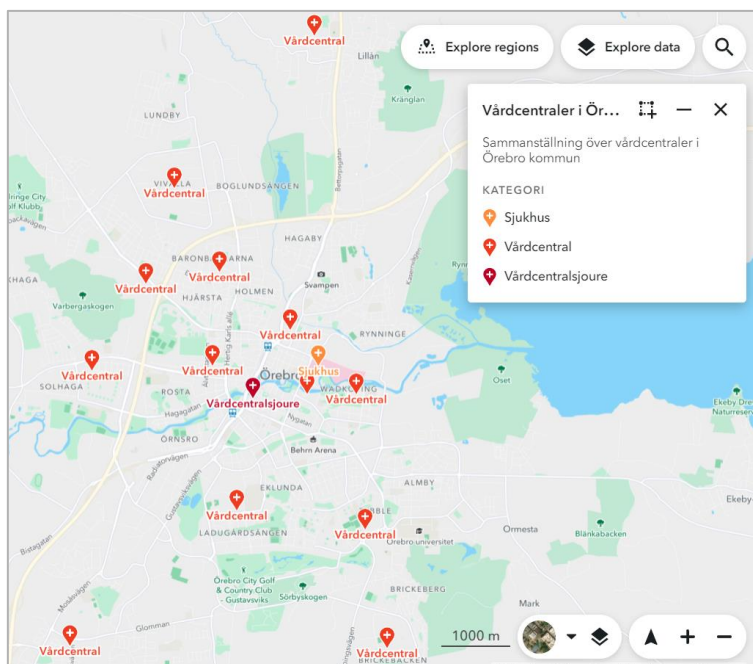
Sammanfattningsvis kan man se, att det är i största omfattning centrum som är den punkt som drar till sig arbets- och skolpendlare. En kartläggning av antal personer som befinner sig i ett visst område baserat på mobiltelefonssignaler understryker denna bild (Karta 7). Förutom centrum är det framförallt Marieberg köpcentrum som sticker ut.



Karta 7: antal aktiviteter (minst 20 min i samma zon) enligt Telia Crowd Insights

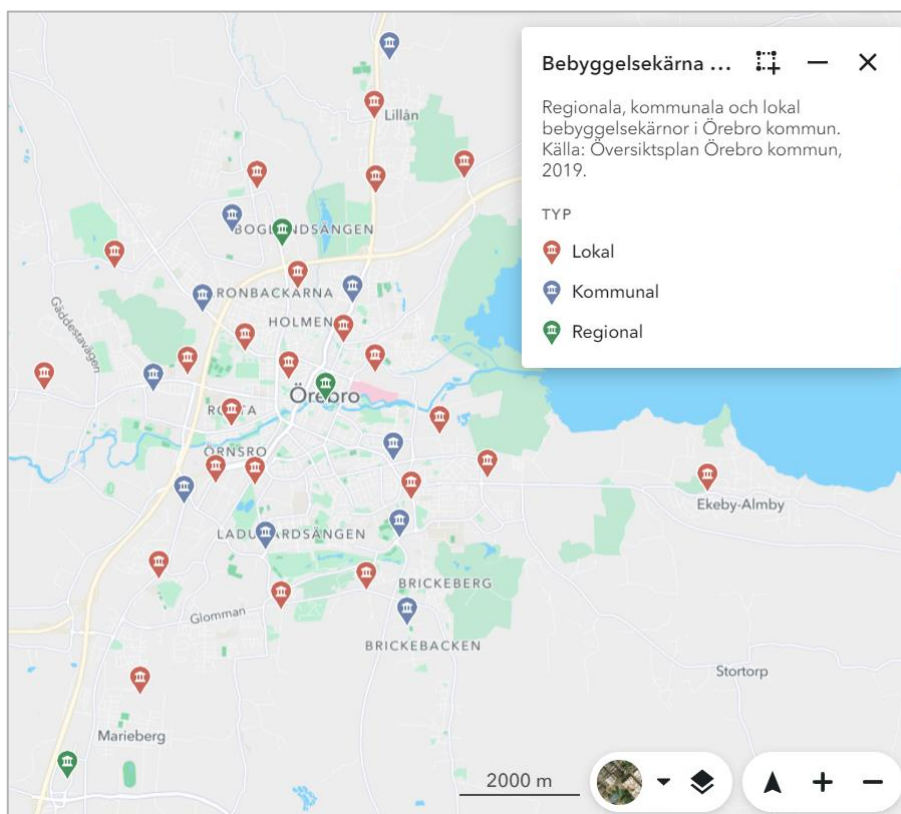
3.4 Andra målpunkter

Förutom arbetsplatser och skolor finns såklart även andra målpunkter i Örebro, såsom vård, service och handel. Universitetssjukhuset (USÖ) är utöver arbetsplats även en viktig målpunkt för patienter och anhöriga. Utöver USÖ finns också 14 vårdcentraler som visas i Karta 8.



Karta 8: Vårdcentraler i Örebro tätort

Offentlig och kommersiell service, handel och till en viss del även vårdcentraler sammanfaller i hög grad med det som Örebro kommun kallar bebyggelsekärnor i översiktsplaner. I Karta 9 skapas en bild av befintliga och framtida bebyggelsekärnor. I första hand är det framförallt regionala och kommunala bebyggelsekärnor med stora upptagningsområden som är målpunkter för kollektivtrafiken. Lokala kärnor är mindre stadsdelcentrum som är lättillgängliga för närboende. En målpunkt i form av en bytespunkt är Resecentrum där man kan byta till och från anslutningsresor med tåg och regiontrafik.

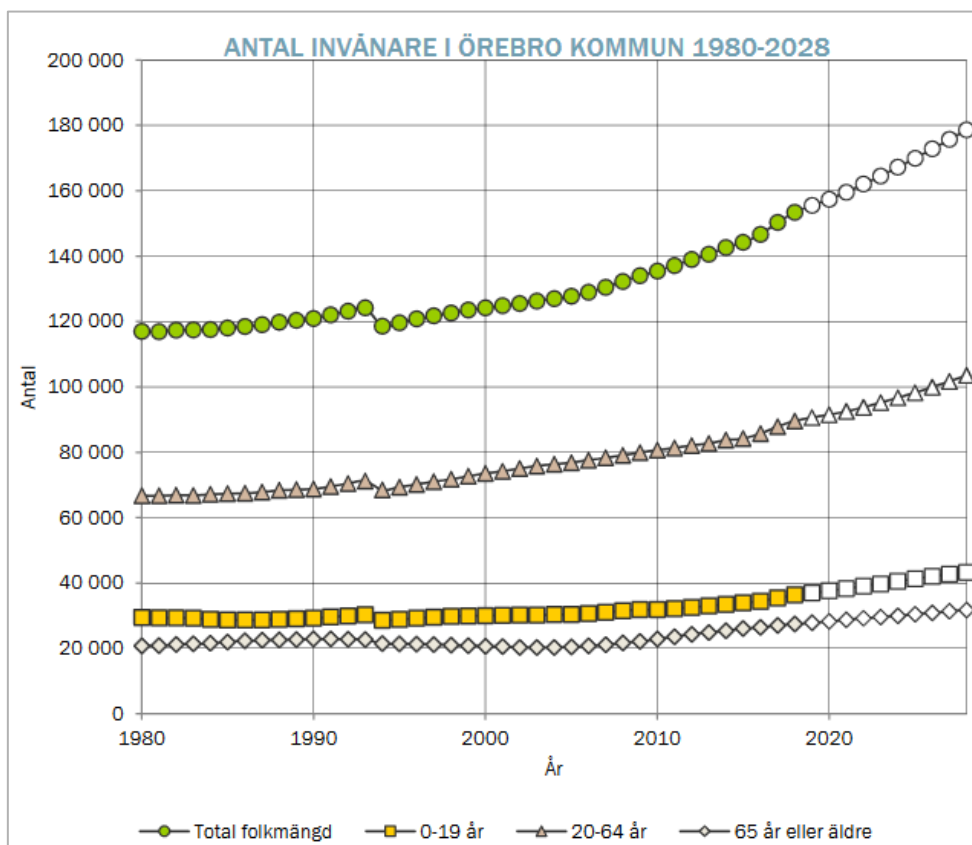


Karta 9: bebyggelsekärnor i Örebro (Översiktsplan)

Utöver målpunkter som har en mer praktisk funktion finns det fritidsmålpunkter. Nöjeslivet koncentrerar sig framförallt i centrum. Dessutom finns tre badhus (Gustavsvik, Haga och Eyra) och friluft- och idrottsmålpunkter, såsom Behrn Arena, Tybblelundshallen, Karlslundsspåren, Rynningeviken / Naturens hus) m.m. Det finns en viss svårighet i samband med fritidsmålpunkter. Detta för att efterfrågan ofta är mycket mer splittrad geografiskt och tidsmässigt, vilket gör det svårt att skapa tillräckligt med resandeunderlag för linjelagd kollektivtrafik.

3.5 Stadens expansion

Sedan 2009 har Örebro kommuns befolkning ökat med 22 000 personer. Örebros folkmängd beräknas fortsätta växa kraftigt med mellan 2 000 och 3 000 invånare per år (Örebro kommun (2018), Figur 3). Om vi blickar framåt kommer Örebro kommun redan 2040 ha över 200 000 invånare. Fram till oktober 2020 låg Örebro kommuns befolkningsökning på 700 personer, vilket är lägre än de senaste åren. Två möjliga orsaker är minskad utrikesrelaterad migration samt minskat antal studenter som flyttar till Örebro med anledning av pandemianpassningarna. Utvecklingen bör följas noggrant för att säkerställa om det är en tillfällig inbromsning av befolkningstillväxt eller början av en ny trend.



Figur 3: Befolkningsprognos 2019-2028 (Örebro kommun (2018))

Befolkningsökningen förväntas ske till största delen i Örebro tätort. Den kraftiga befolkningsökningen har sin påverkan på trafikflödet i tätorten. I Karta 10 framgår att fordonsmängderna på praktiskt alla (större) trafikleder kommer att öka kraftigt om inga förändringar sker vad gäller infrastruktur och färdmedel. Redan idag är framkomligheten besvärlig på vissa leder och tidpunkter. Det understryker att satsningar på kapacitetsstarka och hållbara transporter behövs i ett växande Örebro. Med ett ökat antal bussresenärer, frigörs utrymme i gaturummet för de resenärer som behöver använda bilen och det finns mer yta till bostäder, verksamheter, rekreation och grönområden som bidrar till en levande stad.

Förändring av resor i Örebro, jämfört mot nuläget.
Ökning av resor i rött, minskning i grönt.



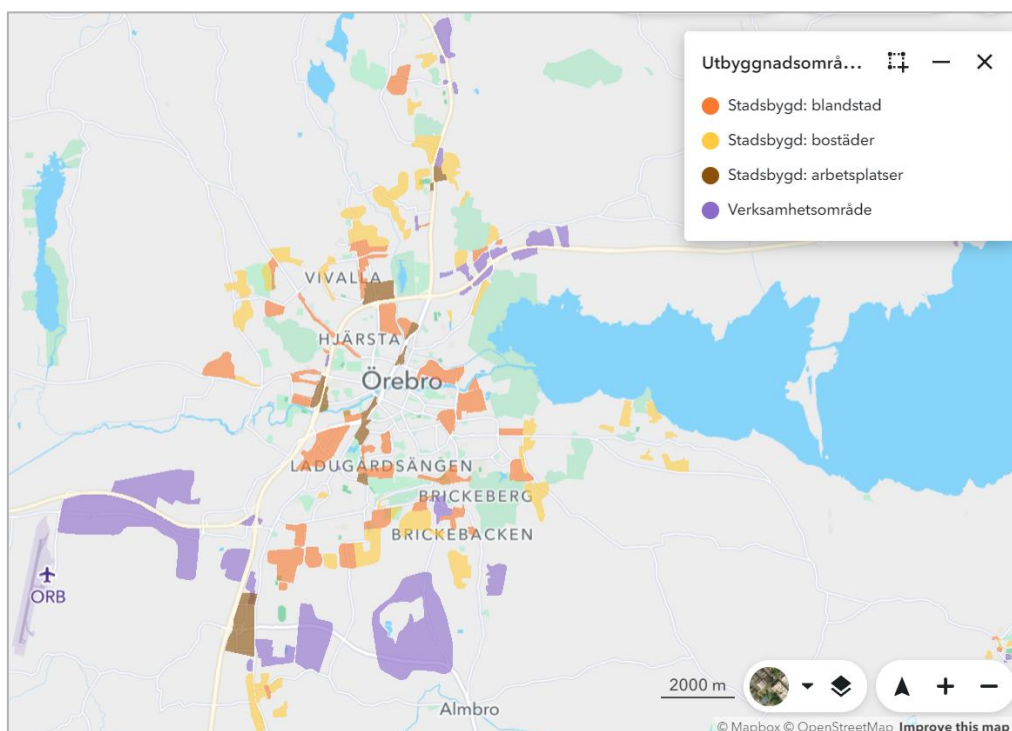
Karta 10: Fordonsflöde biltrafik 2040 Visum modell nollalternativ utan förändring i infrastruktur och färdmedel (Örebro kommun)

Befolkningsprognosen ligger också till grund för i vilken takt staden byggs ut. Den gällande översiktsplanen togs fram 2018. Några ställningstaganden i ÖP:n som är viktiga för kollektivtrafikplanering är:

- Geografiskt bör Örebro tätorts utbredning vara av sådan storlek att större delen av staden går att nå till fots eller med cykel.
- De flesta av de utpekade utbyggnadsområdena är lokaliserade i lägen med god kollektivtrafik eller där det är naturligt att förlänga de starka kollektivtrafikstråken. Övriga nya områden måste planeras med sådan befolkningsstorlek och -täthet att kollektivtrafik kan byggas ut.
- Nybyggnation längre från centrum ska främst lokaliseras till redan etablerade stadsdelar och orter samt längs starka stråk för busstrafiken eller där pendeltågstrafik är möjlig.
- Kollektivtrafik och bebyggelseplanering bör stödja varandra genom en förtätning av staden längs befintliga kollektivtrafikstråk. På så vis ökar befolkningsunderlaget längs stråken vilket möjliggör mer effektiv kollektivtrafik.
- Nya större områden som inte är lokaliserade i bra kollektivtrafiklägen måste planeras med sådan befolkningsstorlek och -täthet att kollektivtrafik kan byggas ut.

- Mötesplatser och fungerande vardagsliv i stadsdelarna skapas genom att tillkommande dagligvaruhandel, offentlig service, kultur- och fritidsaktiviteter etc., i stor utsträckning lokaliseras till vissa stråk och befintliga eller nya lokala centrum (utpekade kärnor).
- Vårdcentraler/enheter för närsjukvård lokaliseras med fördel i kommunala eller lokala kärnor.

Sammanfattningsvis kan man säga att utbyggnation eftersträvas via förtätning och prioritering av områden som ligger nära centrum och längs med starka stråk. Dessutom samlas mycket service och aktiviteter i bebyggelsekärnor. Detta tankesätt kräver att man även på ett tydligare sätt utpekar starka stråk i kollektivtrafikplaneringen. Karta 11 visar de utpekade utbyggnationsområden fram till 2040 enligt ÖP:n. Man skiljer mellan bostadsområde, arbetsplatser, blandstad (både bostäder och arbetsplatser) och verksamhetsområden (verksamheter som inte får blandas med bostäder).



Karta 11: utbyggnationsområde i Örebro kommuns översiktsplan 2040

Nedan följer en beskrivning av de viktigaste utbyggnationsområdena för bostäder i olika delar av staden på kort och lång sikt.

Sydvästra staden

Just nu pågår utbyggnation av Södra Ladugårdsängen. Kommande år kommer många nya bostäder byggas till, framförallt i form av flerbostadshus. I nära framtid förtätas även Örnros med runtomkring 500 bostäder. Dessutom finns

förslag att bygga respektive 1200 och 400 bostäder i både Marieberg och Mosås. I framtiden finns också planer på att utveckla ett nytt område öster och söder om Adolfsberg som heter Södra Ladugårdskogen. När området är helt utbyggt kommer uppskattningsvis 2000 - 2500 bostäder finnas i de nya delarna. Aspholmen är i dagsläget ett industriområde, men kommer gradvis under åren fram till år 2040 omvandlas till en stadsdel med både bostäder och arbetsplatser. Totalt möjliggörs uppskattningsvis för cirka 800-1400 nya lägenheter fördelat på Nasta och Aspholmen.

Sydöstra staden

Tamarinden är ett område som i närtid kommer att etableras med ungefär 600 nya lägenheter. Utöver detta planeras för 800 – 1000 lägenheter i en ny stadsdel med namnet Tybbleängen, söder om universitetet. Det finns även olika utbyggnadsområden i Ormesta. Det största området ligger söder om Tybblelundsvägen. Detaljplanen har upphävts, men om området skulle byggas ut i framtiden kan det bli aktuellt med runt 800 bostäder. Ett planprogram är också under framtagande för Brickebacken, där stadsdelen föreslås göras om och även expandera söderut för att knyta an till Norra Bro. I framtiden kan det även bli aktuellt med en utveckling av en ny stadsdel vid Glomman mellan Adolfsberg och Brickebacken. Området är strategisk viktigt för Örebro kommun för att knyta ihop stan och kan bli ganska omfattande, möjligen med ungefär 1000 bostäder.

Östra innerstaden

Österplan är ett område där förtätning är på gång med ungefär 1000 bostäder. Två stora nya stadsnära stadsdelar är CV-området och Pappersbruket. Båda områdena kan rymma många bostäder och arbetsplatser, men utvecklingen kommer att ske gradvis under en lång tidsperiod, bl.a. utifrån möjliga markföreningar. Fullt utbyggda kan dessa nya stadsdelar möjligen vara om 20 år.

Norra staden

Nyligen har det skett en hel del utveckling längs Kornellvägen och i framtiden kommer området Bettorp även utbreddas österut. I första hand i direkt anslutning till Kornellvägen, men på längre sikt kan det även bli aktuellt längre österut vid Munkatorp. Örebro kommun har planer på att Lillån Center ska bli en (kommunal) bebyggelsekärna och att det kommer att finnas nya bostadsområden i anslutning till denna kärna (det finns flera mindre utbyggnadsområden i ÖP:n). Hur omfattande utvecklingen i Hovsta blir beror till stor del på om en tågstation etableras där i framtiden eller inte. Det är väldigt osäkert, men förmodligen inte aktuellt innan 2040. Det som gäller för CV-

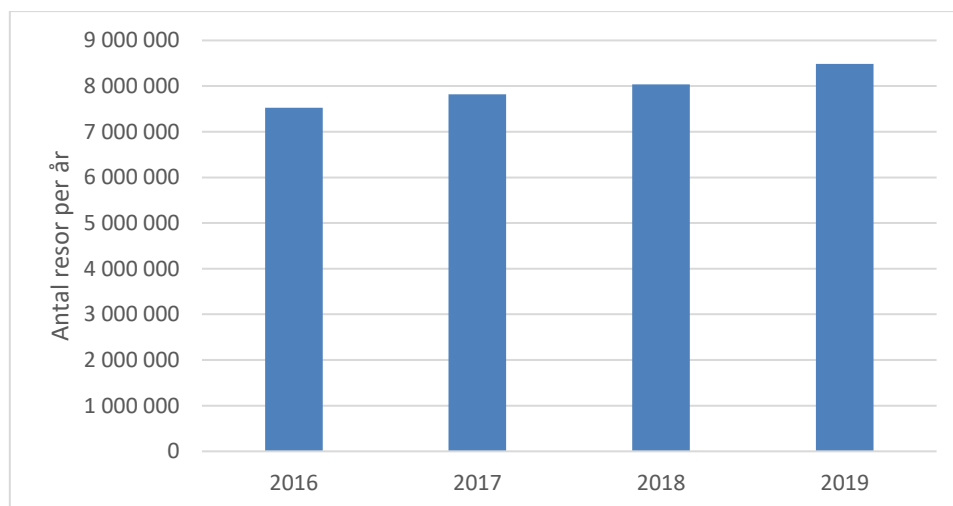
området och Pappersbruket gäller även för Holmen. Nyligen var planprogrammen på remiss, men bullriga verksamheter och splittrat markägande kan göra att det tar väldigt lång tid innan planer förverkligas. Mellan Vivalla/Lundby och Lillån finns planer på en ny större stadsdel som ska komplettera närområdet med ny bebyggelse och länka samman dessa områden med varandra.

Västra staden

Ett nytt område som är aktuellt i närtid är Heden mellan Björkhaga och Mellringe. Detaljplanen är antagen och det planeras för runt 500 bostäder. Även väster och norr om Mellringe finns utvecklingsplaner för ytterligare 600 bostäder på längre sikt. En ny stadsdel planeras strax norr om Björkhaga och kan få mellan 200-350 nya bostäder. Det finns också planer på större utbyggnad av Västra Runnaby med cirka 200 nya bostäder. Ett möjligt nytt stort område är väster om Karlslundskogen, beroende på hur tätt bebyggelsen planeras kan det bli mellan 400 – 1600 nya bostäder där. Området ligger längs med landsvägen mot Latorp och Garphyttan.

3.6 Resandeutveckling & marknadsandel

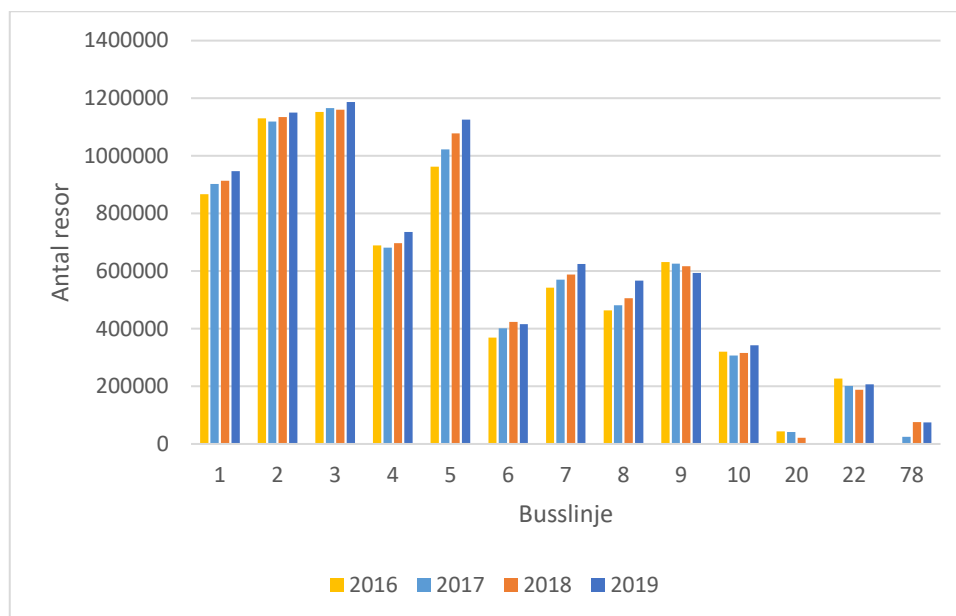
Det har skett en stadig ökning av resandet de sista åren (Figur 4). Samtidigt är Örebro en växande stad, varvid ett ökat resande är en naturlig konsekvens av befolkningsutvecklingen. Vid en jämförelse mellan befolknings- och resandeutveckling kan noteras att kollektivtrafikresandet ökar i ungefär samma takt som befolkningen.



Figur 4: Resandeutveckling per år med stadslinjenät i Örebro

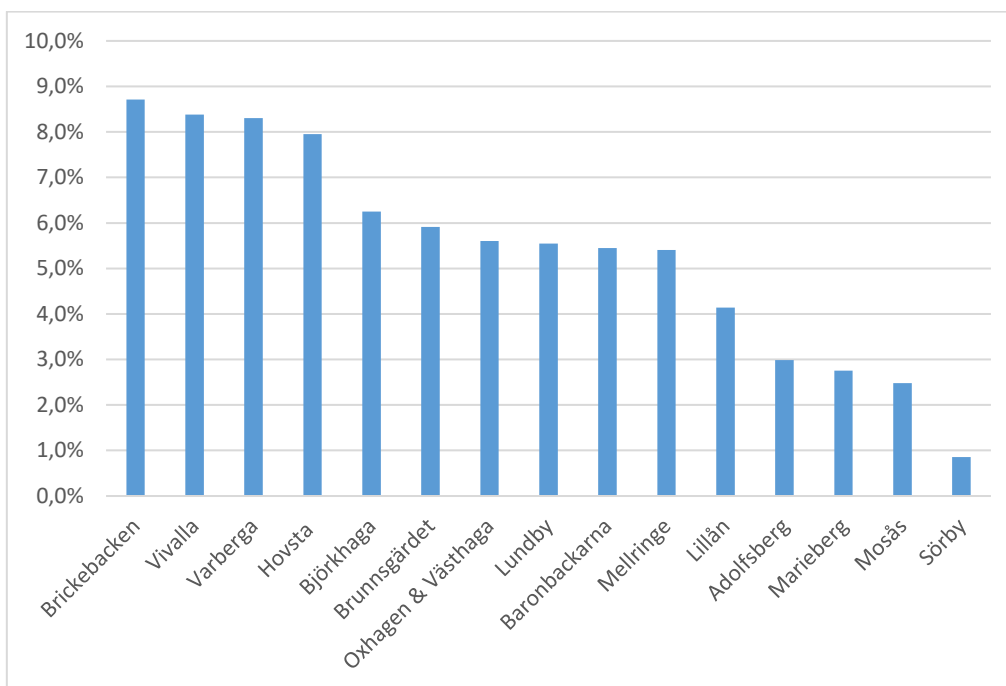
Det finns reella skillnader mellan resandet på olika linjer. Även då de flesta 'stomlinjer' 1 till 9 har samma turutbud sticker resandet ut på linje 2, 3 och 5. Linje 2 och 3 trafikerar det stråket där BRT etapp 1 är tänkt. Linje 5 har

utvecklats mycket, bland annat på grund av ökat turtäthet och utbyggnation av ett nytt bostadsområde, Södra Ladugårdsängen. Linje 20 som var en direktlinje mellan Resecentrum och universitetet togs bort 2018 som en besparingsåtgärd.



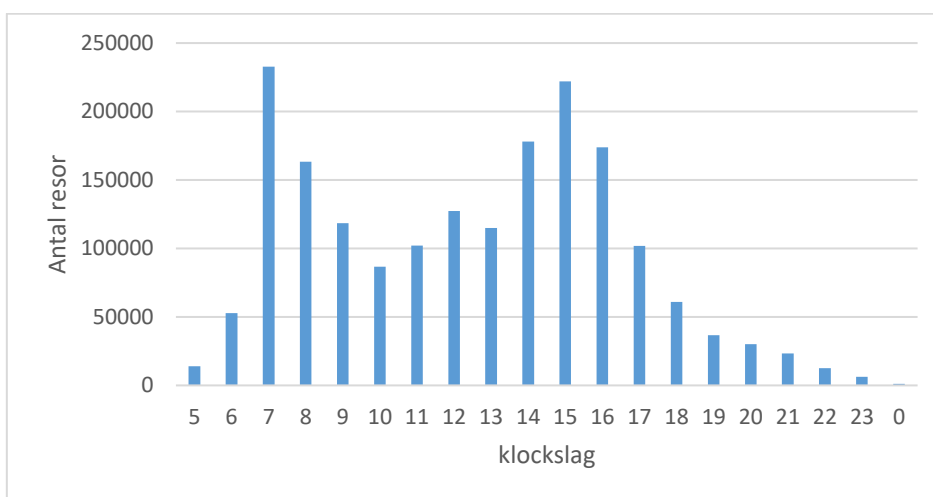
Figur 5: Resandeutveckling per linje

I genomsnitt genomför en Örebroare 60 resor per år med stadsbuss, vilket är relativt lågt för stadens storlek (Svensk kollektivtrafik, 2017), jämfört med t.ex. Linköping (90), Uppsala (133), Karlstad (95) och Jönköping (103). Det finns även stora skillnader mellan marknadsandelen i olika bostadsområden (Figur 6). Områdena Brickebacken, Vivalla och Varberga, som alla ligger i framtidens BRT system utgör områden med högst marknadsandel. Hovsta har en förvånade hög marknadsandel med tanke på att det är ett resursstarkt område, men det kan vara en konsekvens av högt turutbud. Lägst marknadsandel har (resursstarka) villaområden såsom Sörby, Mosås, Marieberg och Adolfsberg.



Figur 6: Marknadsandel i procent (vuxna resenärer (20 - 64 år) med stadsbuss vardagar kl. 06-09)

Av Figur 7 kan det noteras att det finns fem högtrafiktimmor under trafikdygnet, som i hög grad är dimensionerade för produktionen. Arbetspendling och skolpendling ligger till grund för högtrafiktimmor.

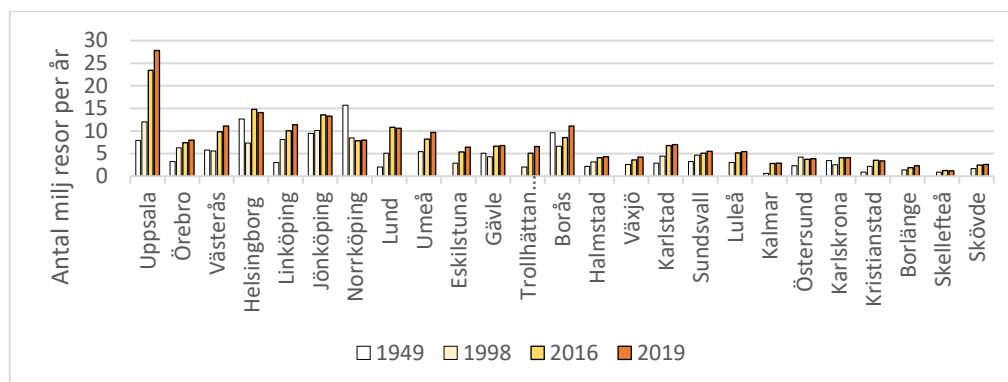


Figur 7: Antal resor fördelat över trafikdygnet, sep - nov 2019.

3.7 Kollektivtrafikutveckling in andra städer

Örebro är inte det enda län som eftersträvar att öka andelen resande med kollektivtrafiken. Forskningsinstitut K2 (Khan, Petterson & Hrelja (2019)) har sammanställt hur andra regioner i Sverige jobbar för att öka kollektivtrafikresandet. En sak man kommit fram till är att satsningar på starka stråk dominerar och att man har omorganiserat kollektivtrafiken med färre, rakare och snabbare linjer och att det i stort sett följer principerna för vad

transportforskningen anser är en effektiv kollektivtrafik. Ett dilemma som uppstår är hur man skapar en konkurrenskraftig och effektiv kollektivtrafik och tillgodoser behovet av god tillgänglighet i stråk med litet reseunderlag.



Figur 8: antal miljon resor per år i mellanstora städer (50 000–150 000 invånare), uttryckt i miljoner

Jämför man Örebro med andra mellanstora städer ligger resandet på en relativt låg nivå och den resandeutveckling som har skett de senaste 20 år är relativt liten (Figur 8).

Fram till 2017 hade Uppsala en stadstrafik som var otydlig och oattraktiv för resenärer med 22 linjer, många krokiga linjedragningar, tät hållplatsstruktur och låg framkomlighet. 2017 etablerades ett enkelt linjenät med snabbare linjer och fler bytespunkter. Linjenätet bestod av 5 stomlinjer, 6 kompletterande linjer (varav en ringlinje) och 3 mjuka (service)linjer. Förändringarna bidrog till en resandeökning på 14% det första året.

I Västerås infördes ett projekt som kallades SmartKoll 2013 för att skapa en modern och attraktiv kollektivtrafik för ett hållbart resande. Målet var att öka resandet med 40% till 2015 jämfört med 2009 års nivå. Projektet ledde till en utveckling från ett komplext linjenät med många linjer och varianter, till ett enkelt linjenät med 7 linjer och ett högt turutbud (7,5 – 10 minuters trafik) och tre kompletterande linjer. Det resulterade i en kraftig resandeökning och 2019 reste 11,1 miljon resenärer med stadstrafiken i Västerås. Därmed är den betydligt större än Örebros stadstrafik (8,5 miljon) med ungefär samma produktion.

Det verkar som om att en övergång till ett enkelt nätverk med snabba, raka linjer och ett högt turutbud inte bara fungerar i teorin, utan har lett till en kraftig resandeökning i praktiken.

4. Utvärdering av befintligt linjenät

Vad som bedöms som ett bra stadsnät bör ses i relation till vilka mål och prioriteringar som definierats. De uppställda målen för ökade marknadsandelar och ett ökat resande med kollektivtrafik innebär att kollektivtrafiksystemet måste kunna konkurrera med bil. Dickinson & Wretstrand (2015) har sammanställt och grupperat faktorer som bedöms relevanta för att främja ett ökat kollektivtrafikresande och bidrar till en ökad kollektivtrafikandel. De föreslår en sammanfattande kategorisering av de identifierade faktorerna som är: restid, avgångstider (turtäthet), komfort, enkelhet, pålitlighet, kunskap, pris, och omvärldsfaktorer. Utöver dessa egenskaper måste man som potentiell resenär såklart ha tillgång till kollektivtrafik. Inom avgränsningen av denna rapport utvärderas alla faktorer som har att göra med linjenätutformning. I detta kapitel utvärderas det befintliga linjenätet först på en övergripande nivå innan vi går in i detalj på respektive stråk.

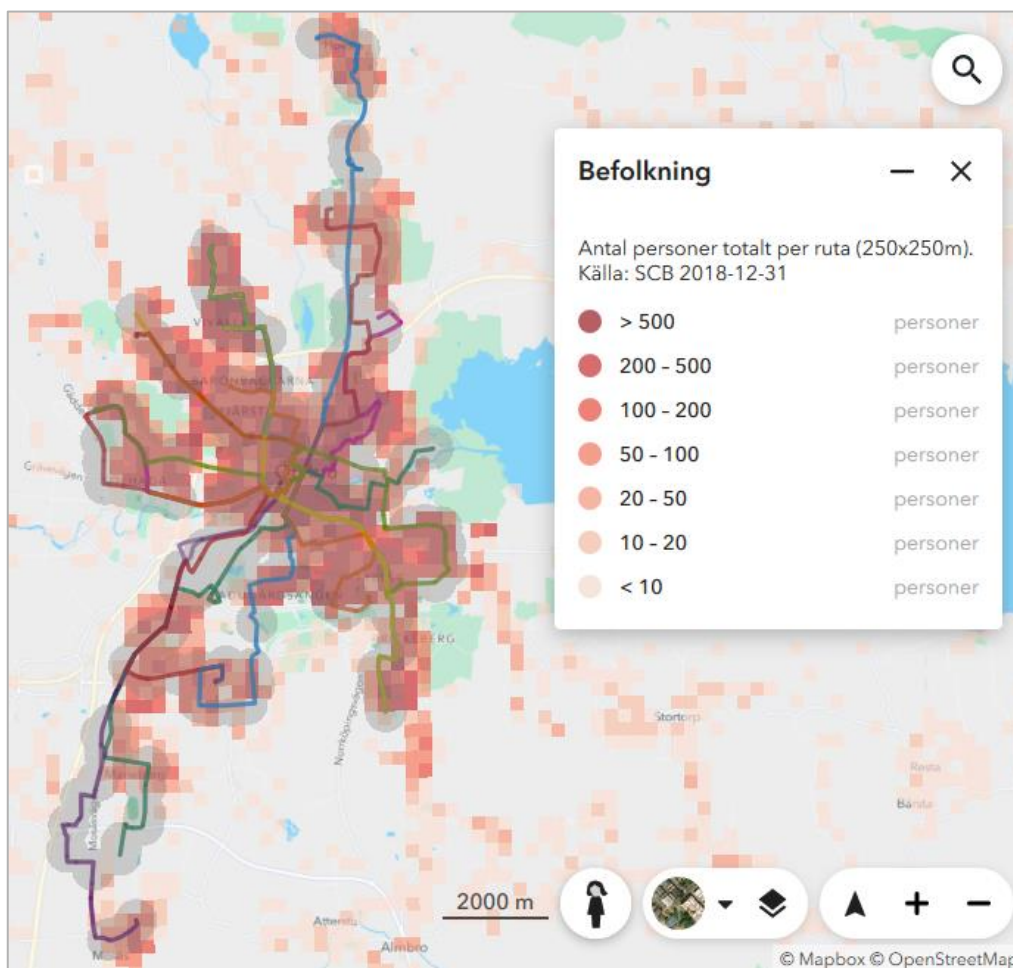
4.1 Kvalitéer i det befintliga stadsnätet

De faktorer som utvärderas är tillgänglighet, restider, pålitlighet, turtäthet, kapacitet, enkelhet och kostnadseffektivitet. Sedan följer en översikt av kundsynpunkter.

4.1.1 Tillgänglighet

Tillgängligheten påverkas i första hand av linjedragningen. Det är kanske kollektivtrafikens viktigaste planeringsförutsättning att busslinjerna går där det finns så stort resandeunderlag som möjligt, samt att linjerna går dit de flesta människor vill resa. Vidare är hållplatsernas placering och avståndet mellan dem avgörande för hur många människor kollektivtrafiken når. Man kan se att benägenheten att gå eller cykla till hållplatserna faller snabbt efter cirka 10 minuters gång- eller cykeltid (Bjerkemo, S-A, 2011).

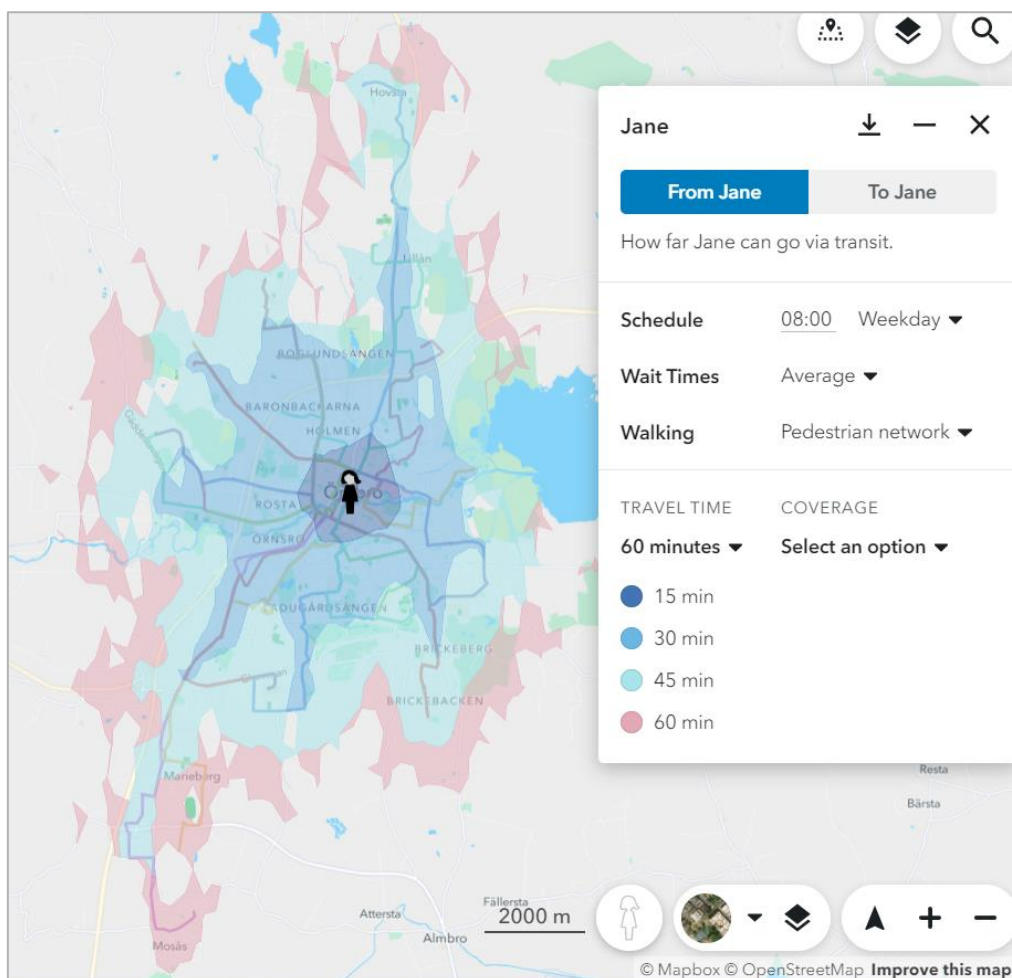
Fast det inte finns tydliga mått om tillgänglighet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (Region Örebro län, 2016), kan man fastställa att dagens linjenät har en väldigt hög tillgänglighet till bostadsområden, jobb, offentlig och kommersiell service. Karta 12 visar att 97,4% av befolkningen bor <400m (fågelvägen) från en stadsbusshållplats i Örebro och Hovsta. Vid en fågelväg av <600m från en stadsbusshållplats täcks 99,6% av invånare in. Täta hållplatsavstånd gör att många människor har kort avstånd till kollektivtrafiken, men innebär också att bussen måste stanna ofta vilket påverkar restiden negativt.



Karta 12: Befolkningstäthet och 400m radie kring hållplatser i stadsbusslinjenätet

4.1.2 Restider

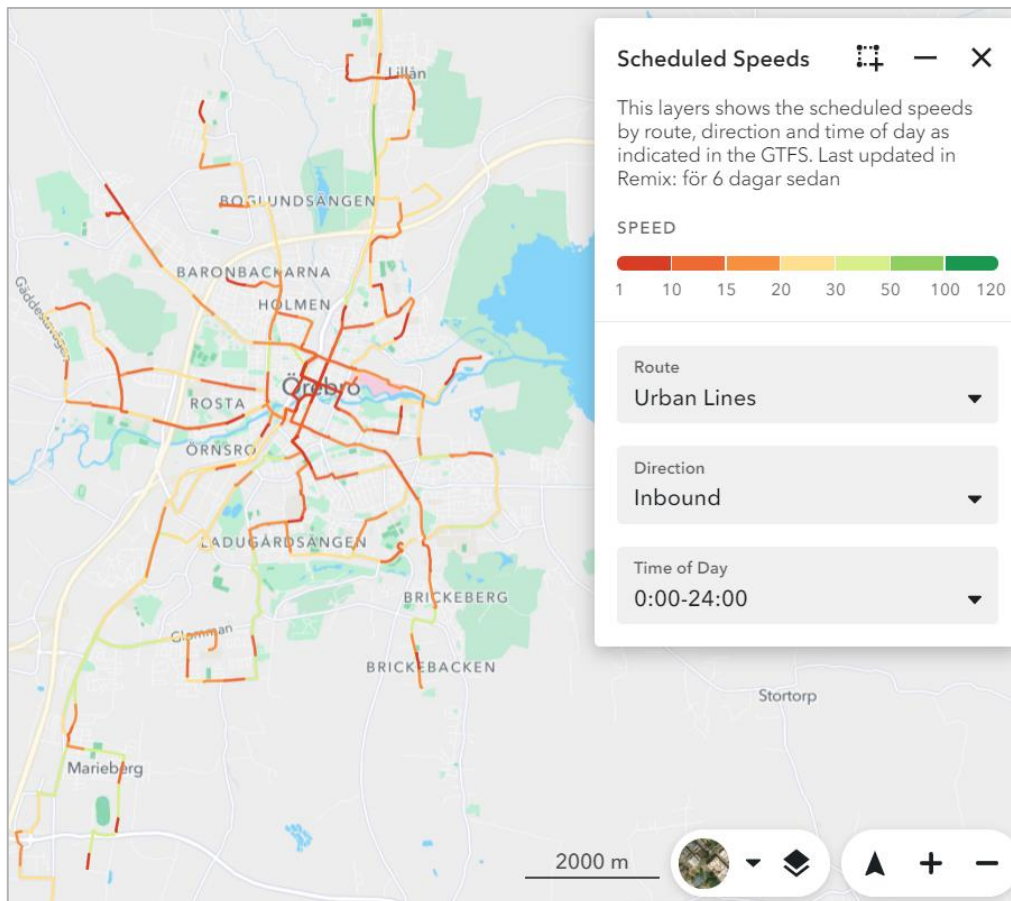
För att en kollektivtrafikresa ska vara riktigt konkurrenskraftig i jämförelse med en bilresa krävs ofta att restiden med kollektivtrafik är kortare. Detta för att bland annat kompensera för den tid resenärer får lägga på anslutningsresor och väntetid. Det finns tydliga samband mellan en god restidskvot (restid med kollektivtrafik dividerat med restiden för bil) och kollektivtrafikens marknadsandel i olika reserelationer (Sveriges kommuner och landsting, Trafikverket, 2010). Benägenheten att välja kollektivtrafik har halverats redan när restidskvoten uppgår till 1,5. I Trafikförsörjningsprogrammet är målkvoten för stadsbuss 1,5 och för stombussar i stadstrafiken 1,3. I verkligheten är det mer en regel än ett undantag att körtidskvoten överstiger 1,3. Karta 13 är en isokron som visualiserar hur lång tid det tar att resa med stadsbuss till den centrala bytespunkten Örebro slott kl. 8. Restiden innefattar ett snitt av väntetid av halva turintervallen (tiden mellan två avgångar). Visualiseringen indikerar att kollektivtrafiken har en icke-konkurrenskraftig restid, eftersom det ofta krävs en halv timme att resa med kollektivtrafiken till Slottet, jämfört med bil där man når samtliga områden i Örebro inom 15 minuter.



Karta 13: Restidsvisualisering av resa med stadsbuss till Slottet kl.8 med snitt väntetid (halva turintervall)

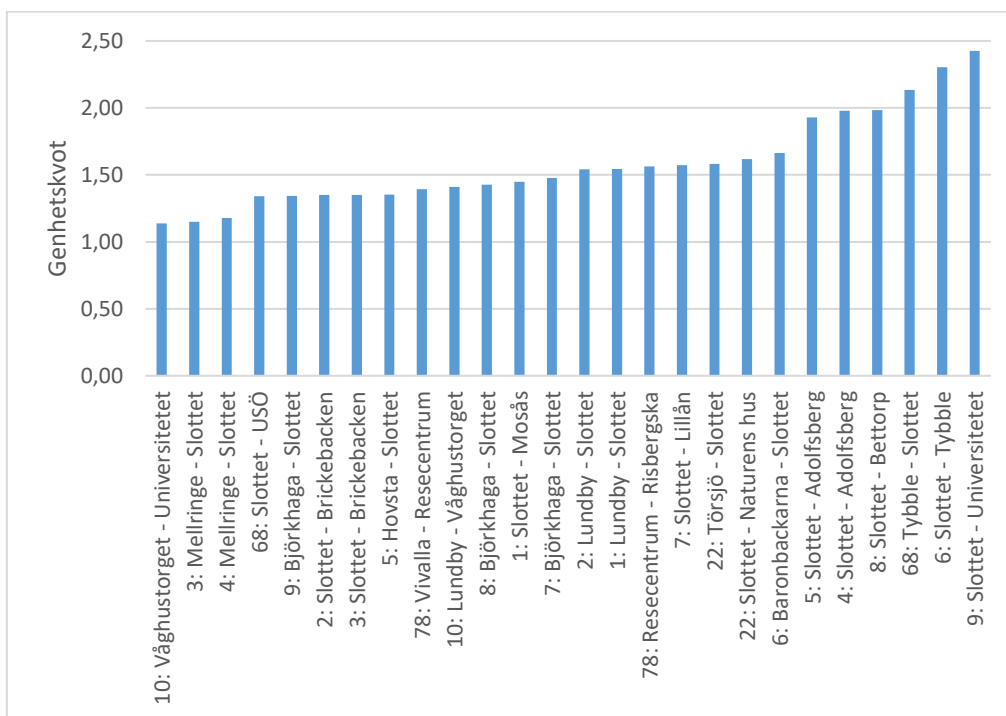
Ett mer omfattande sätt att beräkna kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bil, är med hjälp av Generella Kostnader (GK). GK beräknas utifrån resans olika delmoment, gång-/ vänte-/ombord-/bytes tid m.m. som omvandlas till en kostnad för individen, utifrån dennes värdering av tid för resans olika delmoment. Ett konkurrens-index (KI) mellan kollektivtrafik och bil fås genom att dividera kollektivtrafikens GK med bilens GK. Ju lägre indexen är desto konkurrenskraftigare är kollektivtrafiken. Det finns ett tydligt samband mellan högre konkurrenskraft gentemot bil och andelen kollektivtrafikresande. I ett tidigare arbete har konsultföretaget Urbanet Analys (2018) studerat konkurrenssituationen med hjälp av GK. Resultatet presenteras i Bilaga 2. Slutsatsen är att dagens linjenät inte är konkurrenskraftigt gentemot bil i de flesta reserelationer. I snitt är KI 1,93, vilket tyder på att kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilen. Dessutom är det väldigt svårt att attrahera potentiella resenärer som generellt sett har en högre tidsvärdering än befintliga resenärer. I dagens linjenät är det endast ett område som har en stark konkurrenssituation för buss i förhållande till bil, vilket är resor in till

centrumzonen. Detta beror bl.a. på en parkeringsavgift i centrum som ger bilresor ett högre GK. På några av de längre resorna utan byte är det en ganska bra konkurrenssituation för bussen. På alla andra relationer är bussen inte konkurrenskraftig.

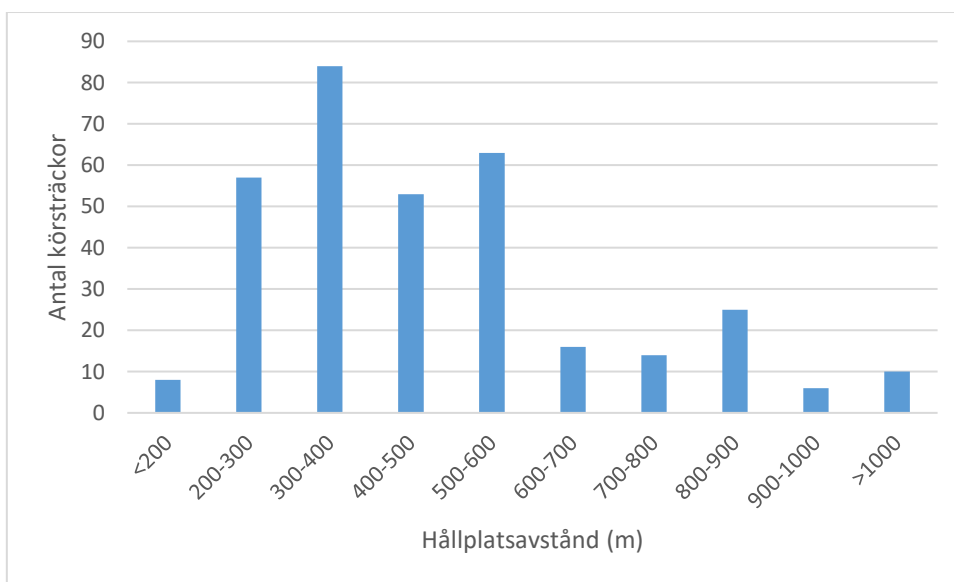


Karta 14: Planerade snitt hastighet av stadslinjerna

En faktor som påverkar dålig konkurrenskraft är låg medelhastighet (Karta 14). Medelhastigheten i stadslinjenätet är 17,3 km/h. Därmed ligger Örebro bland städerna med långsammast stadstrafik i Sverige, om man jämför med undersökta städer i Stadstrafikkompassen (Svensk Kollektivtrafik, 2017). Det finns flera faktorer som ligger till grund för låg snitthastighet, bl.a. krångliga linjedragningar (Figur 9), korta hållplatsavstånd (Figur 10), få bussgator och ingen signalprioritering. Snittet på hållplatsavstånd är 492m vilket är ganska rimligt. Däremot är 44% av alla körsträckor under 400m.



Figur 9: genhetskvot (= körväg / fjälgväg) av olika delsträckor



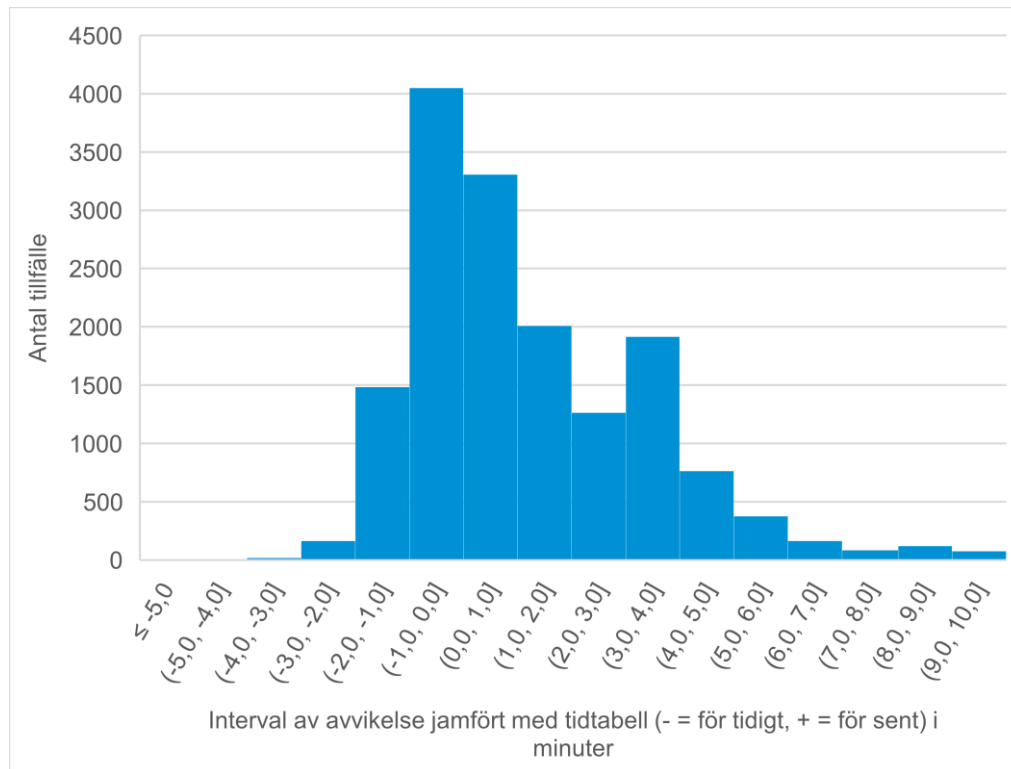
Figur 10: antal körsträckor inom en hållplatsavståndsintervall (OBS: om en körsträcka trafikeras av två linjer har det räknats två gånger)

4.1.3 Pålitlighet

Väntetid som är påtvingad till följd av förseningar är mer irriterande än den planlagda. En viktig faktor vid förseningar är osäkerheten om hur lång tid resan tar. Frekventa förseningar får som konsekvens att resenärer måste räkna in en extra marginal. ASEK (2016) beskriver att en minuts försening upplevs som 3,5 minut.

Kollektivtrafikbarometern (Svensk Kollektivtrafik, 2018) anger drygt hälften av respondenterna att de kan lita på att de kommer fram i tid om de reser med

Länstrafiken. Det ger en signal om att pålitligheten i det nuvarande linjenätet inte är tillräckligt. En analys av realtidsdata (Figur 11) understryker denna ledtråd. Var femte tur är mer än tre minuter försenad till Slottet. Vid Slottet sker samtrafikering där resenärer har tre minuters bytestid till en annan linje, men i praktiken verkar det inte alltid fungera.



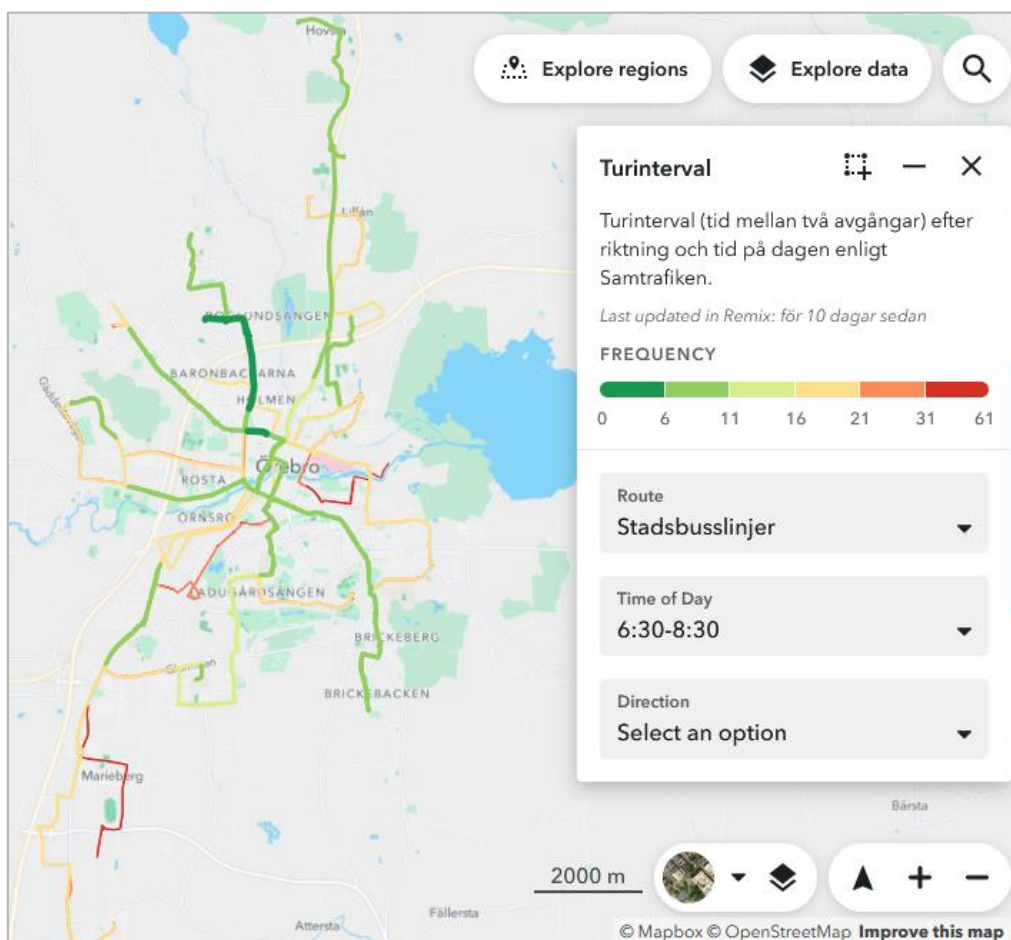
Figur 11: avvikelse jämfört med tidtabell i minuter vid Slottet (- innebär för tidigt och + innebär försening) november 2019 - januari 2020

En orsak till förseningar är dagens linjenätupplägg där flera områden trafikeras av flera direktlinjer. Störningar som uppstår i ett stråk sprider sig snabbt till hela nätverket i sådant linjenätupplägg.

4.1.4 Turtäthet

Turtätheten är, tillsammans med den totala restiden, en av de faktorer som har starkast samband med benägenheten att resa kollektivt. Jarret Walker beskriver varför turtäthet är så viktigt: *If you live in a single family house with a driveway and usually get around by car, imagine that there were an automated gate at the end of your driveway that only opened once an hour, on the hour. When it is closed, you cannot get your car in or out. That is how low frequency feels to a potential transit customer.* En ökad turtäthet innebär i många fall att det passar flera människors aktivitetsmönster och även ger en kortare väntetid. Dessutom innebär en ökad turtäthet att dold väntetid minskar, vilket är en missanpassning mellan när bussen går och när resenärerna verkligen vill åka. Dessutom

underlättar turtätheten byte till andra linjer och kan underlätta vid störningar (när ett fordon går sönder, kommer nästa snart). Planeringshandbok KolTRAST (2012) rekommenderar en turtäthet under dagen på 6 - 10 gånger per timme för medelstora städer. Vid 10-minuters trafik uppstår en nätverkseffekt, då användare inte behöver komma ihåg tidtabellerna.

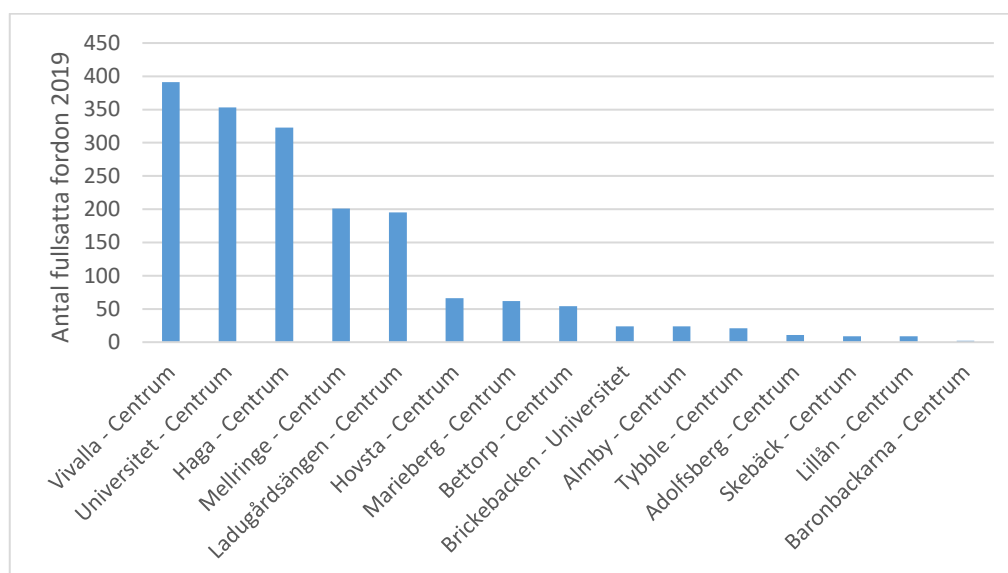


Karta 15: Turtäthet i stadslinjenätet. Antal tur per riktning kl. 6.30-8.30 vardagar

Karta 15 ger en bild av turtäthet i högttrafik per område. Man kan fastställa att områden med störst resandeunderlag generellt också har den högsta turtätheten, vilket är positivt. Effekten av att fler linjer trafikerar samma område är att vissa områden eller delsträckor har för mycket trafik medan andra skulle behöva fler turer. Några områden som man kan betrakta som underdimensionerade är Oxhagen (20 minuters trafik) och Gustavsvik (30 minuters trafik), där bland annat Örebros största privatföretag Epiroc är etablerat. Möjliga överdimensioneringar är Björkhaga (10 minuters trafik), Mosås (20 minuters trafik), Adolfsberg (2 linjer, 10 minuters trafik), Holmen och Lundby (samma turtäthet som Vivalla).

4.1.5 Kapacitet

Förutom att ett fullsatt fordon kan innebära att någon som vill resa måste vänta till nästa avgång, upplever många resenärer en resa med trängsel som mer belastande än en resa utan trängsel oavsett om man får sitta eller stå (Wardman, 2014). Under 2019 har 1745 fullsatta fordon rapporteras in. Rapportering är en subjektiv bedömning och knapptryckningen sker inte alltid korrekt, men fortfarande är det en bra indikation på omfattningen av kapacitetsproblemen och på vilka sträckor det sker. Figur 12 pekar ut fem stråk där det förekommer flera gånger per vecka och tre stråk där det är riktigt problematiskt. De flesta fall sammanfaller med högtrafiktimmor på morgonen och eftermiddagen, men sker även mitt på dagen.



Figur 12: Antal rapporterade fullsatta bussar per stråk jan - nov 2019

Från Vivalla, universitetet och Mellringe in till centrum är resandeströmmarna de allra största och det är där BRT kommer att införas. Fullsatta fordon mellan Haga och centrum verkar vara kopplat i stor grad till start- och sluttider av vuxenutbildningar (bl.a. SFI) på Risbergska skolan. I denna relation är andel fullsatta bussar mitt på dagen överrepresenterad. Tullängsgymnasiet, som är ett av de större gymnasierna i Örebro, bidrar till fullsatta bussar från Ladugårdsängen in till centrum. Därtill byggs en hel del nya bostäder i Södra Ladugårdsängen. Från och med slutet av september har 12 korta vagnar ersatts med ledvagnar. Från tidtabellskiftet i december 2019 har några förstärkningar införts, men problemet verkade fortsätta första kvartalet av 2020. Efter covid-19 pandemin kan trängsel bli en än viktigare faktor att beakta.

4.1.6 Bytesmöjligheter

Dagens stadstrafik är ett radiellt nätverk vilket leder till att bytespunkterna ligger i centrum. I dagsläget är Slottet den centrala bytespunkten som angörs av

samtliga stadslinjer förutom (förstärknings) linje 10 och 78. Vid Slottet sker samtrafik där bussar har 3 minuters reglertid i tidtabellen för att möjliggöra byte till andra linjer som ankommer samtidigt. Det är en service till dem som vill byta, men kan upplevas som extra restid för dem som sitter på bussen och vill vidare med samma linje.

Förutom Slottet är Resecentrum, Konserthus och Våghustorget de viktigaste bytespunkterna. Resecentrum angörs av sju stadslinjer, vilket innebär att man kan bli tvungen att gå från Slottet till Resecentrum om man reser med andra linjer och vill byta till tåg eller regionbuss. Ett annat bekymmer med Slottet är att infrastrukturen inte lämpar sig för snabb och säker kollektivtrafik och att kapaciteten inte räcker till. Det är relativt trånga gator med kullersten och en blandning av flera trafikslag på samma gata. Ett känt problem är att cyklister måst köra mellan uppställda bussar vilket ofta leder till farliga trafiksituationer. Det kan ifrågasättas om Slottet är den mest lämpliga centrala knytpunkten för stadstrafiken.



Figur 13:cyklister mellan bussarna vid Slottet

4.1.7 Enkelhet

Enkelhet är den gyllene regeln man vill uppnå för ett attraktivt linjenät som är lätt att förstå för användaren och enkelt att trafikera för operatören. Systemet ska vara så intuitivt som möjligt vilket innebär att tidtabeller och linjekartor inte bör utgöra en barriär för användning av kollektivtrafiken (Kol-TRAST (2012)). Enkelhet är även en förutsättning att attrahera nya resenärer till kollektivtrafiksystemet. Sådana barriärer kan minskas med tydlig resenärsinformation, men i första hand är en förenkling av trafikutbudet nyckeln till att öka känslan av att behärska resesituationen. Att göra ett kollektivt trafiksystem som är enkelt och lätt att förstå är en aspekt som ofta förbises (HiTrans, 2005).

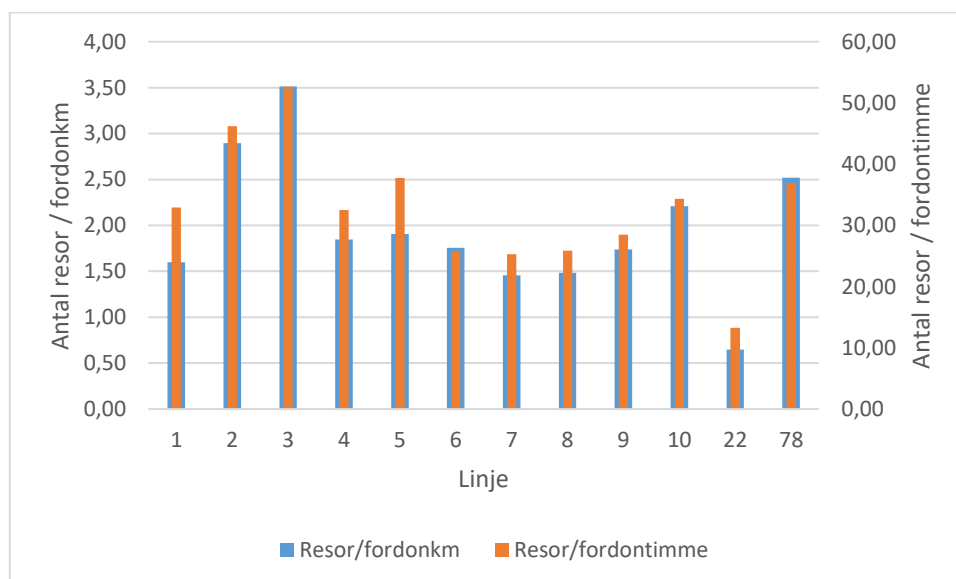
Det finns inget enkelt mått som fångar begreppet enkelhet. Det som kan betraktas som enkelt i det befintliga linjenätet är att det finns en central bytespunkt (Slottet) som angörs av de flesta linjerna. Det finns även reella möjligheter till en bytesfri resa, eftersom många områden trafikeras av fler än

en linje och tidtabellen är styv (avgång på samma klockslag) och samordnad i den centrala bytespunkten. Linjerna har alltid samma linjenummer och namn samt är fasta (det finns få körvägvarianter och fotnoter i tidtabellen).

Däremot har linjenätet ett antal egenskaper som kan upplevas som komplex eller en barriär. Det finns relativt många linjer eftersom fler linjer trafikerar samma område. Inte alla linjer angör den centrala bytespunkten. Några linjer angör RC, några Slottet och några både, vilket kan kräva en gångsträcka för att kunna byta. Vissa hållplatser trafikerar bara i en riktning. Tidtabellen är inte styv vid utkanten av linjenätet. Även tätare avgångar skulle göra det enklare för resenärer, så de slipper att behöva lära sig tidtabellen.

4.1.8 Kostnadseffektivitet

Man kan beräkna kostnadseffektivitet på många olika sätt. Ett mått är kostnad per resa som ligger på 23,52 kr. Med en snittintäkt på en stadsbussresa på drygt 10 kr är kostnadstäckningsgraden låg, ungefär 43%.



Figur 14: Antal resor per fordonkm och fordontimme per linje

Två andra indikatorer är resor per fordonskilometer och fordontimme. Det finns reella skillnader mellan olika linjer (Figur 14). Figuren ger en hänvisning till vilka linjer som möjligtvis är underdimensionerade (t.ex. linje 2 och 3) och vilka som är överdimensionerade (t.ex. linje 22). Det behöver man studera närmare på varje stråk.

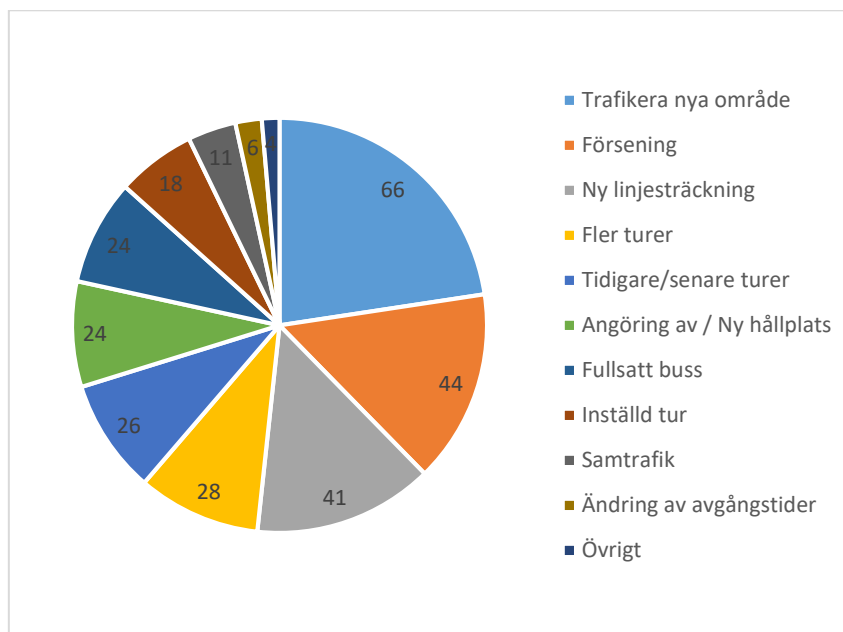
4.1.9 Kundensynpunkter

Kundsynpunkter samlas in löpande via kundservice (Figur 16) och via årliga undersökningar som till exempel Kollektivtrafikbarometern (Svensk Kollektivtrafik, 2018, Figur 15). Det är viktigt att betrakta hur kunder tycker och tänker, även då antal respondenter i Kollektivtrafikbarometern är begränsad

och det är svårt att skilja mellan stads- och regiontrafik. Det är också viktigt att förstå att kundsynpunkter som kommer in till kundservice inte representerar en gemensam uppfattning av alla (befintliga och potentiella) resenärer.



Figur 15: Instämmandegrad i frågor om förutsättningar för resa med kollektivtrafik i Örebro län enligt Kollektivtrafikbarometern (Svensk Kollektivtrafik, 2018)



Figur 16: Kundärende i Respons som handlar om stadstrafik i Örebro från januari 2017 tom september 2019

Kollektivtrafikbarometern förstärker bilden från förgående analyser. Det går för långsamt att förflytta sig kollektivt och det är inte tillräckligt pålitligt. Ärenden från Respons understryker slutsatserna att förseningar förekommer regelbundet och att man borde se över linjedragningar, turtätheten och avgångstider. En

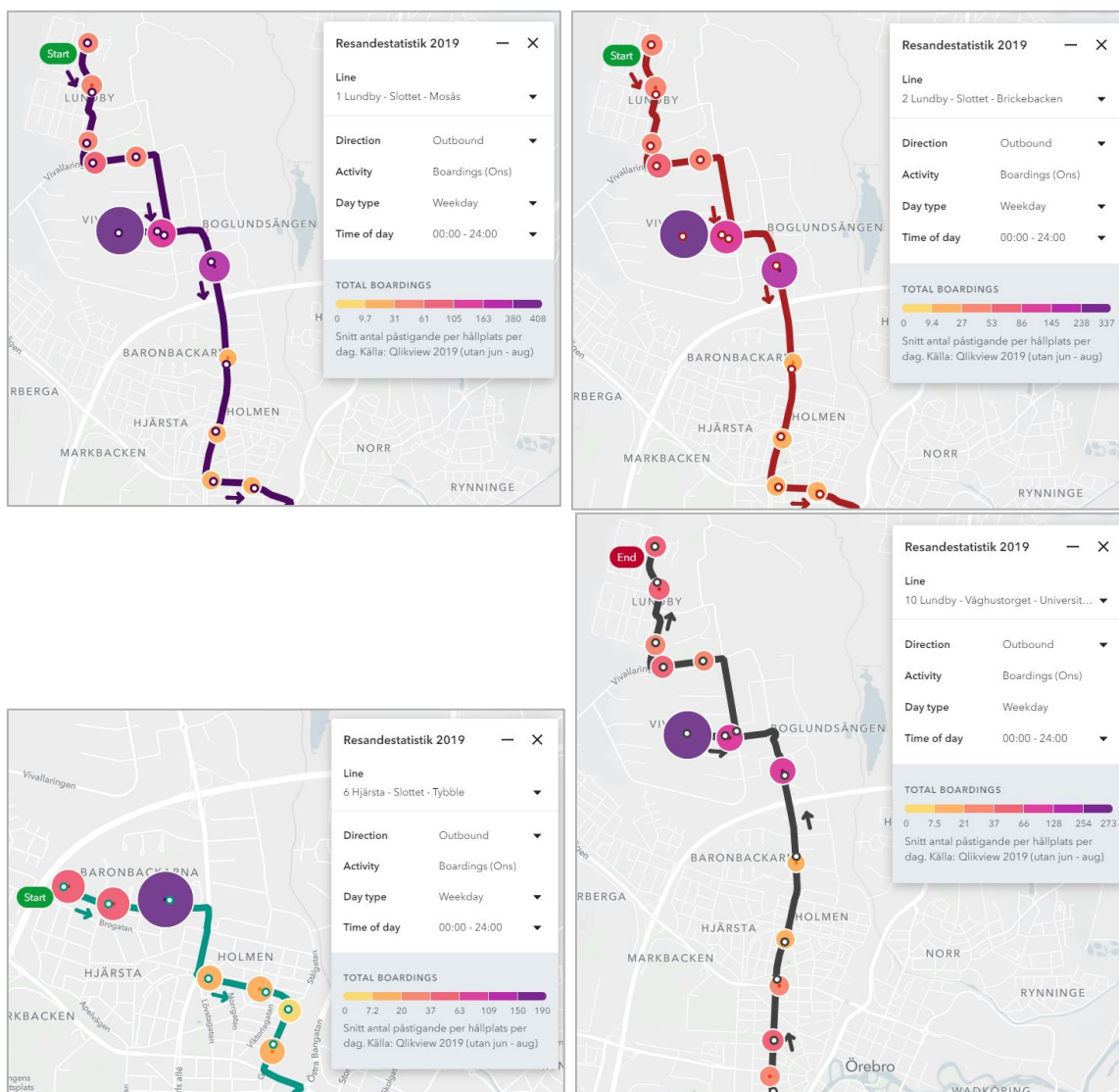
samordning av synpunkter i området Runnaby förvränger bilden till en vis del, men hur som helst är trafikering av nya områden en viktig kategori. De nya områden som det hänvisas till är Kornellvägen, Södra Lindhult, Runnaby och Pilängen industriområde.

4.2 Genomgång av de olika kollektivtrafikstråken

I detta kapitel görs en detaljerad genomgång av respektive stråk. Det finns 11 stråk, vilka trafikeras av en eller flera linjer. De analyseras utifrån resandeunderlag, trafikering och hur resandet ser ut. Observera att skalan som anger antal påstigande i bilder varierar.

4.2.1 Lundby/Vivalla/Baronbackarna – Centrum

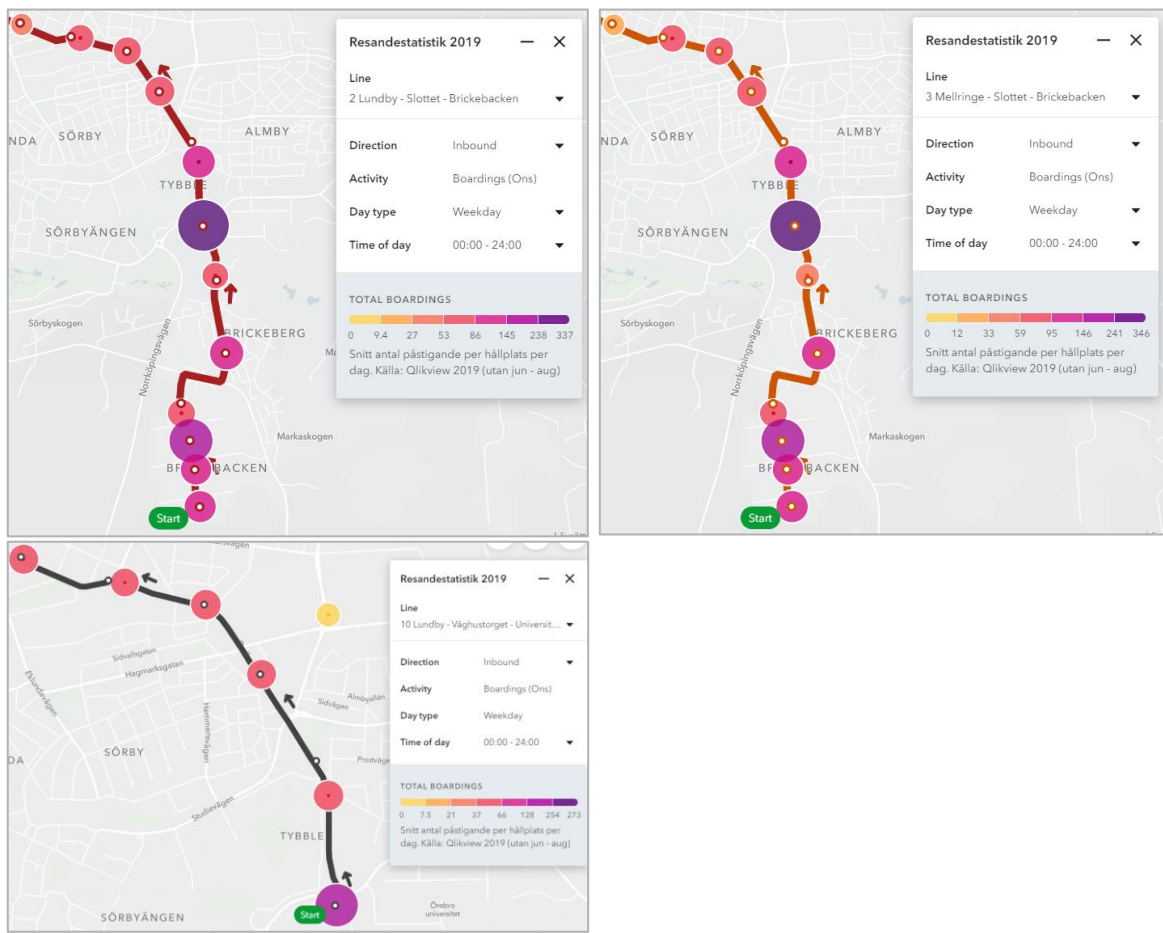
Lundby och Vivalla trafikeras idag av linje 1, 2, 10. Linje 1 och 2 går via Slottet medan linje 10 inte angör Slottet, men går via Våghustorget. Baronbackarna och Holmen trafikeras av linje 6. Effektiviteten av att ha så många linjer i stråket kan ifrågasättas. Det största resandeunderlaget i stråket finns från Vivalla. Det är också där de flesta fullsatta fordon uppstår. I tidtabellskiftet i december 2019 har turutbudet på linje 2 och 10 ökat och linje 78 har förlängts till Vivalla för att underlätta kapaciteten. Fast Lundby har mindre potential och lägre marknadsandel har stadsdelen samma turutbud (förutom linje 78) som Vivalla, vilket bör ifrågasättas. Befintlig infrastruktur gör det svårt att köra mellan Vivalla och Lundby på ett effektivt sätt, utan man kör in till Vivalla, vänder och kör ut igen innan man kör vidare till Lundby. Det krävs infrastrukturåtgärder (större vändyta och uppställningsplatser, rastlokal och toalett) om man vill skapa möjlighet att ha Vivalla Centrum som sluthållplats. Det finns även många påstigande vid Boglundsängen som är ett stort arbetsområde och ett handelscentrum. Även Baronbackarna har ett relativt högt resande. Däremot är resandet från Holmen väldigt lågt. Holmen ligger väldigt nära Resecentrum och Hertig Karls Allé och har på det sättet kort gång- och cykelavstånd till centrum och tillgång till ett bra utbud av kollektivtrafik.



Karta 16: Resandestatistik linje 1, 2, 6, 10 (riktning centrum)

4.2.2 Brickebacken/Universitetet – Centrum

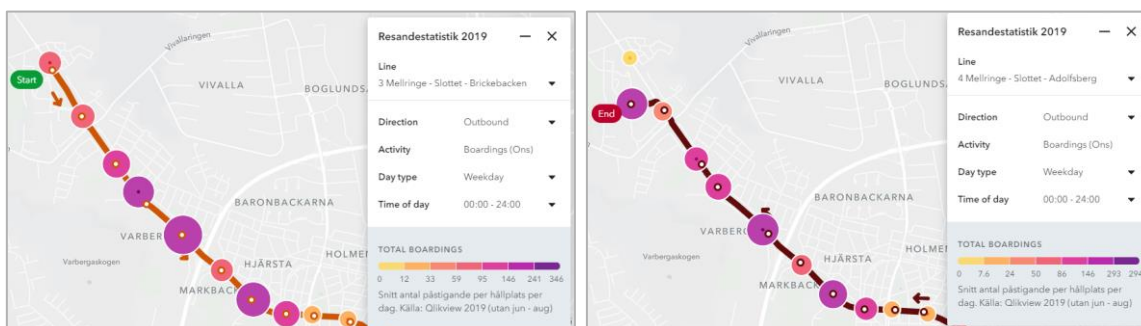
Stråket Brickebacken – Centrum trafikeras av linje 2, 3 och 10. Linje 2 och 3 fortsätter till Brickebacken medan linje 10 kör till Universitetet. Detta är det mest trafikerade stråket i stadslinjenätet och det finns resandeunderlag längs hela linjen. Under peaktider är bussarnas framkomlighet besvärlig på grund av blandtrafik. Det planeras för fler bostäder vid Österplan i och söder om Brickebacken. Det finns ett begränsat resandeunderlag från villaområdet Brickeberg. Resandet är högt på hela linjen och det blir många fullsatta fordon i stråket. Tidigare fanns även linje 20 som var en direktlinje mellan Resecentrum och universitetet, vilken togs bort 2018 som en besparingsåtgärd i kombination med lågt resande.



Karta 17: Resandestatistik linje 2, 3 och 10 (riktning centrum)

4.2.3 Mellringe/Varberga/Hjärsta – Centrum

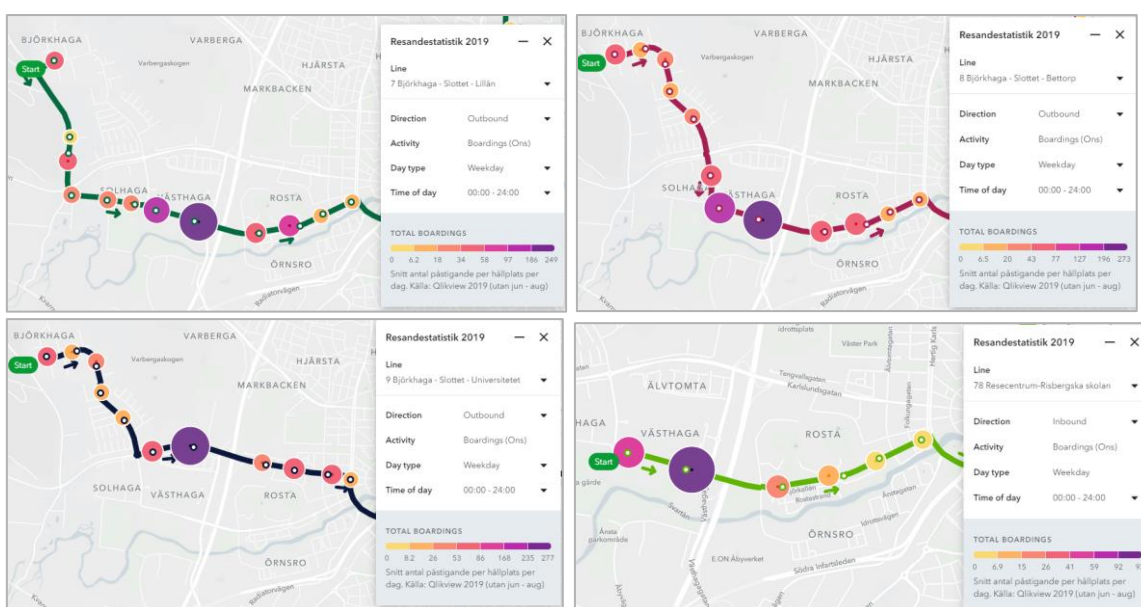
Stråket trafikeras av linje 3 och 4 som har samma linjedragning förutom vid sista hållplatsen (Nyponlunden respektive Mellringestaden). Största resandeunderlaget finns från Varberga och Markbacken och från Mellringeskolan. Ett nytt bostadsområde Heden planeras sydväst om Mellringe. Resandet längs hela linjen är högt. De största hållplatserna är Varberga torg, Varberga västra, Markbacken centrum och Mellringestaden. Nyponlunden har i snitt bara 1 påstigande per tur och därmed är nyttan för två olika linjedragningar tveksam. Förutom Mellringestaden har linje 3 mer resande än linje 4, vilket man kan tolka som att det upplevs mer attraktivt att ta sig till Vågustorget och universitetet än till Adolfsberg.



Karta 18: Resandestistik linje 3 och 4 (riktning centrum)

4.2.4 Björkhaga/Haga – Centrum

Det är linje 7, 8, 9 och 78 som trafikerar Haga och Björkhaga. Det är tveksamt om 4 linjer behövs. Det största resandeunderlaget finns från Oxhagen till Risbergska. Det finns många fullsatta fordon i stråket kopplade till start- och sluttider av vuxenutbildningar (bl.a. SFI) på Risbergska skolan. De största hållplatserna är Oxhagen, Risbergska och Haga centrum. Förutom motionsspåret och seniorboendet Nya Kyrkogården ligger inga målpunkter på Gäddestavägen, där linje 7 körs. Utbudet verkar vara underdimensionerat i Oxhagen med 20 min trafik, medan det är överdimensionerat i Björkhaga med 10 min trafik. Konsekvensen av att linje 78 körs på samma sträcka som linje 7 och 8 är att det uppstår ett ojämnt turutbud och ökar risken för kolonnkörning.

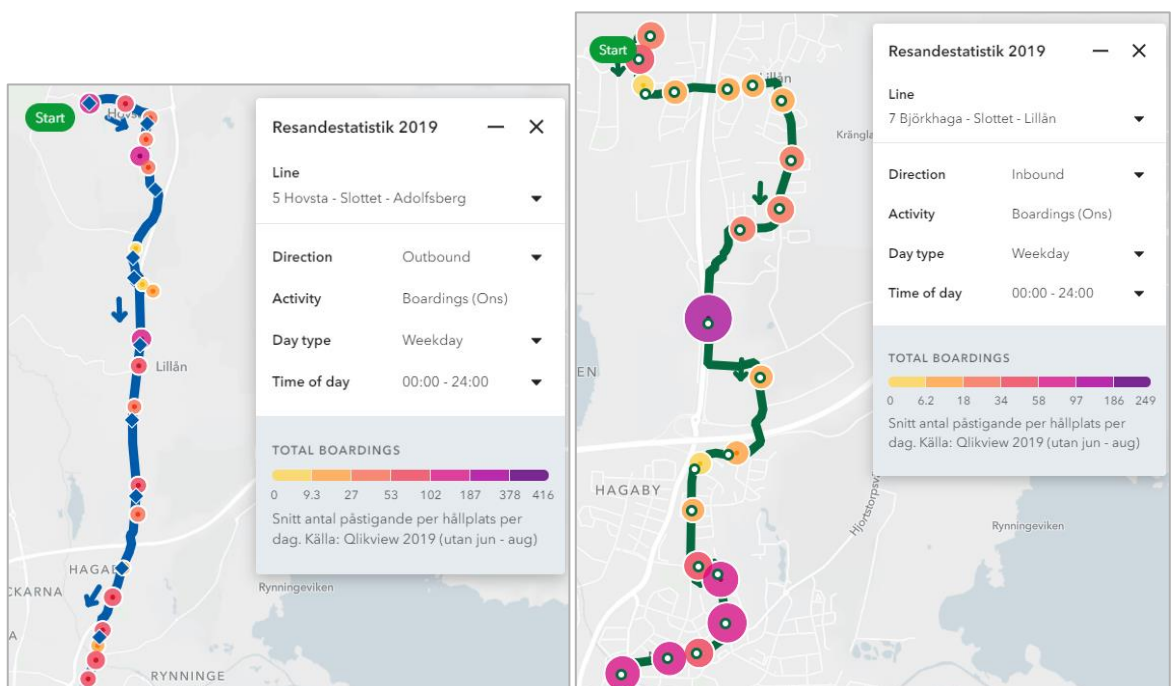


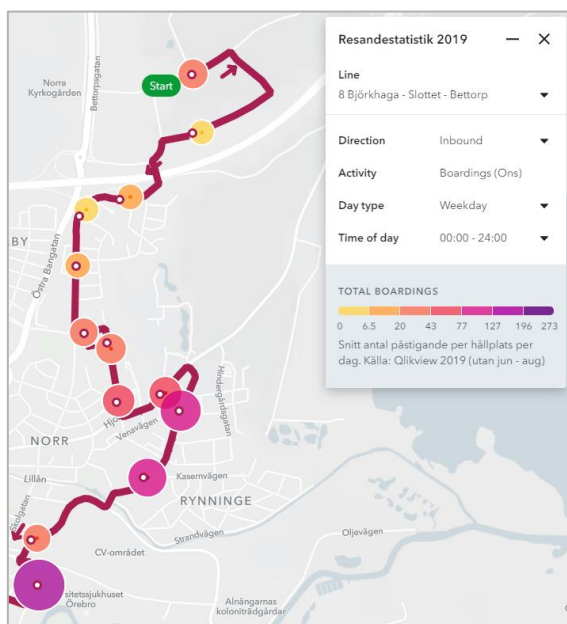
Karta 19: Resandestistik linje 7, 8, 9 och 78 (riktning centrum)

4.2.5 Hovsta/Lillån/Norr – Centrum

Stråket trafikeras av linje 5 (till Hovsta), 7 (till Lillån) och 8 (Bettorp). Linje 8 angör även universitetssjukhuset (USÖ). USÖ har en stor potential med många anställda, patienter och anhöriga, men en låg marknadsandel idag. Hovsta och Lillån är stora resursstarka bostadsområden. På grund av att Hovsta ligger 10

km från centrum är bussen ett relativt viktigt färdmedel för att kunna konkurrera med bil jämfört med mer centrala delar. En konsekvens är att det skapas relativt många fordonskilometer för att förse Hovsta med kollektivtrafik. I dagsläget är resandet från Hovsta relativt högt och detsamma gäller längs hela linje 5, som antagligen är en effekt av ökad turtäthet (10 minuters trafik i peak). Däremot är resandet från Lillån väldigt lågt. Förutom Krematoriet, som även angörs av linje 5, har bara Lillån VC ett signifikant resande. Lillåns geografi gör det svårt att skapa en rak och snabb linje som ger närhet till kollektivtrafik. Vid Kornellvägen har ett nytt bostadsområde etablerats som idag inte försörjs och mer infrastrukturåtgärder för Kornellvägen har inletts under utredningens gång. Området Pettersberg är tätbefolkat och har ett högt resande idag. Längre fram kommer CV industriområde omvandlas till en levande stadsdel, som måste ha kollektivtrafik. Linje 7 och 8 kör en del samma sträckor och det kan ifrågasättas om det behövs. Idag tar det lång tid in till centrum med båda linjerna. En stor potential ligger i att snabba upp linjerna. Man skulle kunna spara restid på linje 5 om den skulle fortsätta på Östra Bangatan till Resecentrum istället för via Storgatan. Även angöring av Lillåns center behövs se över, eftersom resandet är väldigt lågt idag.

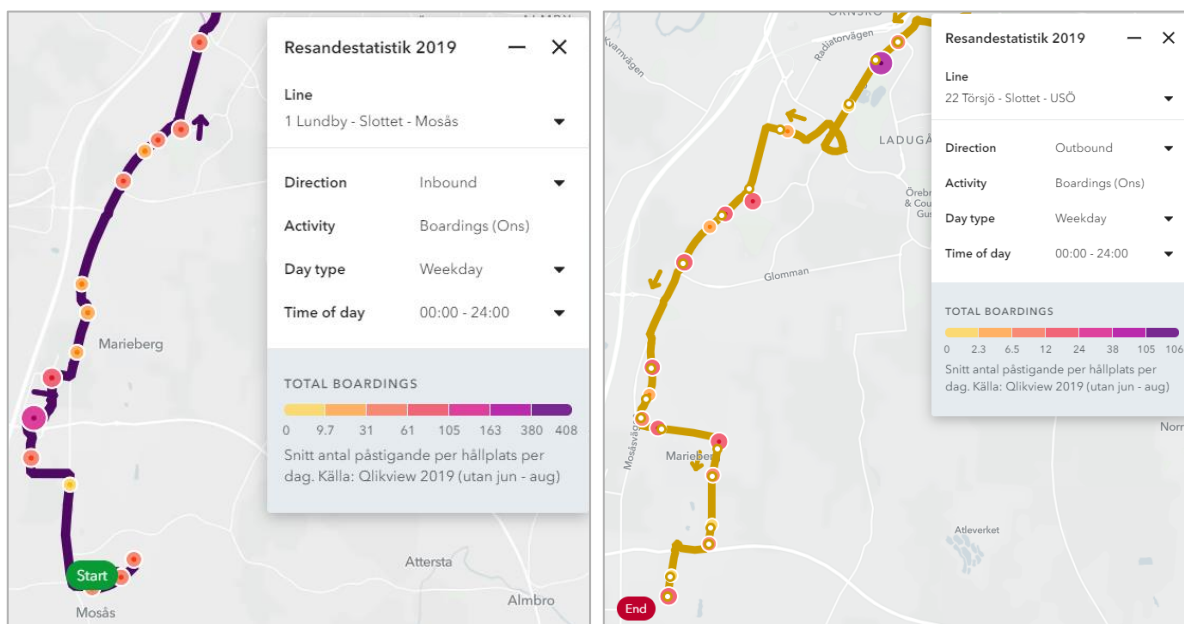




Karta 20: Resandestatistik linje 5, 7 och 8 (riktning centrum)

4.2.6 Mosås/Marieberg – Centrum

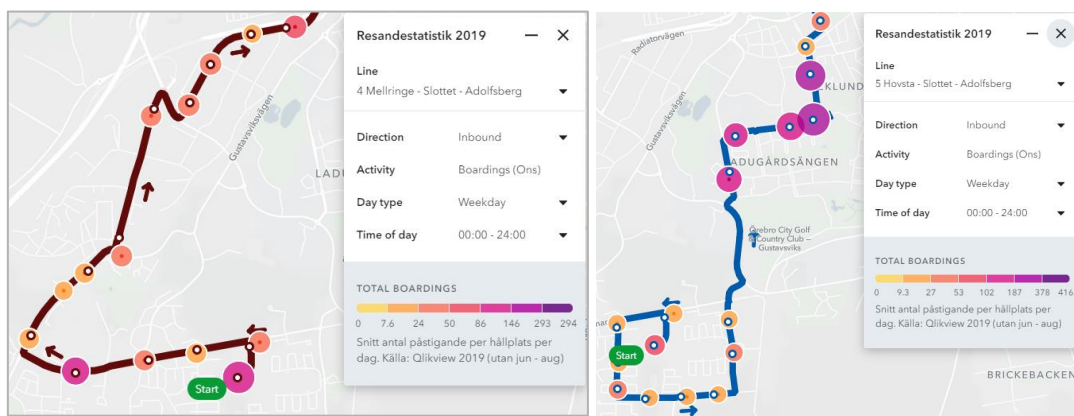
Linje 1 körs från Mosås via Marieberg köpcentrum och linje 22 kör från Mariebergs bostadsområde. Det finns begränsat resandeunderlag i Mosås och i bostadsområdet Marieberg, men utbyggnation planeras norr om Marieberg och i Mosås. Med det fintliga resandeunderlaget kan man påstå att trafiken till Mosås är överdimensionerad. På linje 22 är Returgatan (DHL) den största hållplatsen, men med 25 påstigande per dag är resandet svagt. Det nya höghusområdet Södra Lindhult har potential, men går inte att försörja tills en ny väg har byggts mellan Södra Lindhult och Marieberg. Marieberg köpcenter har en regional funktion, men på grund av att det ligger utanför staden, nära motorvägen och med stora parkeringsytor är det svårt att konkurrera med bilen. Ändå är Marieberg galleria den största hållplatsen på linje 1 i detta stråk. På grund av mycket biltrafik uppstår det ibland framkomlighetsproblem för bussar och man borde se över om man kan angöra Marieberg köpcentrum på ett bättre sätt. Aspholmen är det industriområde som har flest anställda i Örebro, men har en låg marknadsandel idag. Det finns planer att omvandla Aspholmen till blandstad (både bostäder och arbetsplatser) som skulle öka marknadspotentialen. Man borde se över om det behövs tre linjer (1, 4 och 22) på Mosåsvägen norr om Glomman.



Karta 21: Resandestatistik linje 1 och 22 (riktning centrum)

4.2.7 Adolfsberg/Ladugårdsängen – Centrum

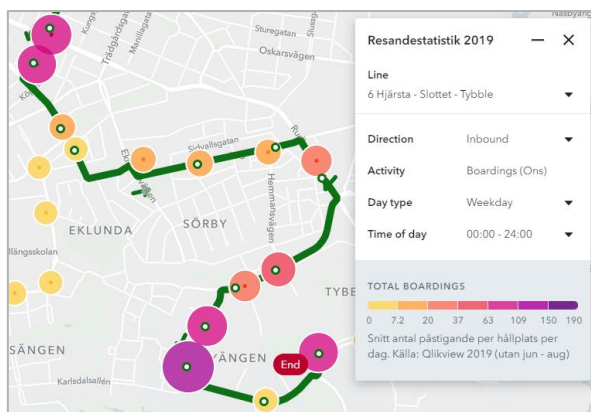
Till och med 2019 har linje 4 och 5 försörjt Adolfsberg. Linje 4 körs via Aspholmen och linje 5 via Ladugårdsängen. Resandeunderlaget från villaområdet Adolfsberg är relativt lågt. Områdets geografiska utformning gör det svårt att angöra Aspholmen med en rak linje in till centrum och samtidigt begränsa gångavstånd till hållplatserna. Det är anledningen till att linje 4 först går i motsatt riktning till centrum och att linje 5 slingrar runt östra delen av Aspholmen, vilket skapar många extra kilometer körväg. I Adolfsberg är det framförallt hållplatser nära skolor (Adolfbergsskolan och Ekeskolan) som genererar resandet, vilket är en indikation att det framförallt är skolelever som reser med kollektivtrafik här. I (östra) Adolfsberg på linje 5 utgör andelen skolelever mer än hälften. Resandeunderlaget från höghusområdet Ladugårdsängen är mycket större och ökar på grund av att Ladugårdsängen är området som växer snabbast i Örebro. Det har lett till många fullsatta fordon mellan Ladugårdsängen och centrum. Därför har man lagt om körvägen på linje 6 från december 2019 så att den också försörjer en ny del av Ladugårdsängen. Hållplatserna nära Tullängsgymnasiet och bostadsområdet Ladugårdsängen (Loftbodsgatan, Tullängsskolan, Fatburgsgatan och Backahallen) har högst resande. Hållplatser nära Epiroc, det största privata företaget i Örebro, har väldigt lågt resande. Frågan är om en mindre omläggning av linjen så att företaget har en hållplats framför dörren, skulle generera fler resenärer.



Karta 22: Resandestatistik linje 4 och 5 (riktning centrum)

4.2.8 Tybble/Sörbyängan – Centrum

Området försörjs av linje 6, vilket blev linje 68 från och med decemberskiftet 2019. Största resandeunderlaget finns i höghusområdet Sörbyängan, där också störst resande sker (största hållplatser Merjamvägen, Sörby centrum, Tybble VC). Resandet från och marknadsandelen i villaområdet Sörby är väldigt lågt. Detta område ligger väldigt nära centrum. Infrastrukturen i Sörby och mellan Sörby och Sörbyängan ligger till grund för den krångliga linjedragningen, vilket försvagar linjens attraktivitet.

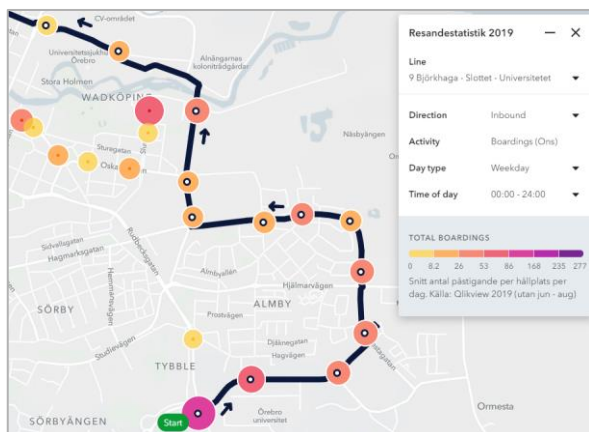


Karta 23: Resandestatistik linje 6 (riktning centrum)

4.2.9 Almby – Centrum

Det är linje 9 som går till Almby via USÖ. Almby är ett stort område som är resursstarkt, vilket kan ligga till grund för den låga marknadsandelen. Universitetet är en stor målpunkt på linjen. Där finns även de största hållplatserna Universitetsplatsen och Fakultetsgatan. Universitetsplatsen angörs även av linje 2, 3 och 10 som ger en betydlig snabbare förbindelse med centrum. I framtiden kommer BRT att angöra Universitetsplatsen och då kan man ifrågasätta om linje 9 behöver angöra samma hållplats. En annan relativt stor hållplats är Wadköpingsvägen, som ligger i närheten av Engelbrektskolan. USÖ

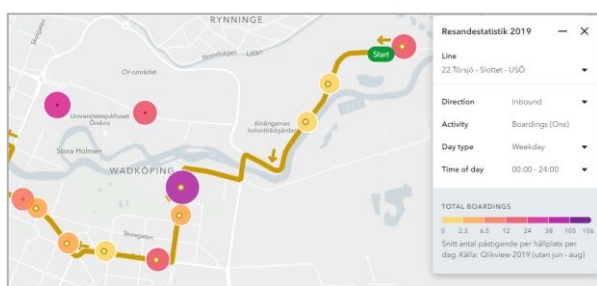
är en stor målpunkt längs linjen, men som tidigare fastställts är dagens marknadsandel låg. Linjen angör olika utbyggnadsområden (enligt Örebro kommuns översiktsplan), såsom CV området, Pappersbruket och Ormesta, som kan leda till ökat resande i framtiden.



Karta 24: Resandestatistik linje 9 (riktning centrum)

4.2.10 Naturens hus – Centrum

Linje 22 körs genom östra delen av centrum, genom Skebäck till Naturens hus. Det finns bra med resandeunderlag i östra delen av centrum, men man kan undra över linjens mervärde i ett område som ligger nära centrum och Rudbecksgatan med så mycket kollektivtrafik. Skebäcks vårdcentral är den absoluta största målpunkten och även den största hållplatsen på linjen med drygt 100 påstigande per dag. Naturens hus har bara kring 20 påstigande per dag, troligtvis kopplat till Naturskolan verksamhet. Under helger är antal påstigande kring 5 resenärer per dag. En fundering kan vara att hitta en mer ekonomisk lösning än linjetrafik till Naturens hus.

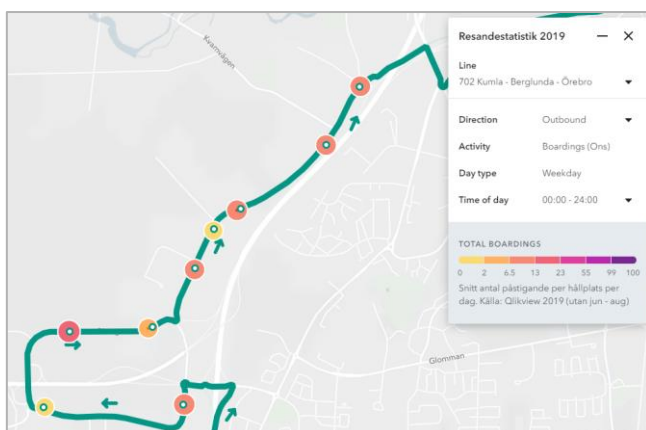


Karta 25: Resandestatistik linje 22 (riktning centrum)

4.2.11 Pilängen – Centrum

I dagsläget har industriområdena Pilängen, Berglunda och Bista ingen stadstrafik, men försörjs med regiontrafik. Linje 702 som kommer från Hallsberg och Kumla svänger av från motorvägen och körs via industriområdena till Örebro centrum. Även linje 513 (kvällstid) och 514 (dagtid) kör genom Berglunda. Linje 702 läggs ner från och med december 2021

och då måste kollektivtrafikansvariga fundera om och hur områden ska försörjas. Om man beaktar att över 2000 Örebroboende jobbar på Berglunda, Pilängen, Bista och Skråmsta är resandet lågt med <50 påstigande per dag, som är i snitt 2 påstigande per tur. Det har skett en del expanderings med stora lager (Lidl, XXL, Postnord, Närkefrakt) i västra delen av Pilängen som vi inte når idag som kanske kan utgöra en viss marknad. Man bör dock beakta att det är svårt att försörja ett industriområde med kollektivtrafik p.g.a. skifttider, stora anläggningar och bilvänlig utformning. Det är tvivelaktigt om det finns tillräcklig potential för konventionell stadslinjetrafik eller om man måste fundera på alternativa lösningar.



Karta 26: Resandestatistik linje 702 (riktning centrum)

4.3 Slutsatser

Syfte med detta kapitel var att utvärdera huruvida nuvarande linjenät i stadsbusstrafik i Örebro är utformat så att det kan leda utvecklingen i riktning mot målen ökad marknadsandel och ökat resande, samt klargöra vilka brister det finns i nuvarande linjenät. Slutsatserna är:

- Dagens linjenät har en väldigt hög yttäckning där >97% har närmare än 400m till en hållplats. Linjenätet ger också en generellt god tillgänglighet till arbetsplatser, offentlig och kommersiell service.
- Örebro ligger med bland de städer som har långsammast stadstrafik i Sverige, vilket gör att bussen inte är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.
- Generellt har områden med störst resandeunderlag också den högsta turtätheten, men det finns också kraftiga kapacitetsproblem på några stråk, medan vissa andra stråk är överdimensionerade.
- Linjenätet består av många linjer och linjer som delar linjesträckning, vilket gör det relativt komplext för resenärer och är störningskänsligt.
- En konsekvens av ovanstående är att kostnadstäckningen är oroväckande låg.

Det krävs en kraftig omställning av stadslinjenätet för att kunna nå målen om ökad marknadsandel och ökad resande. Framtidens kollektivtrafik i Örebro stad borde vara enklare, snabbare, mer frekvent och mer tillförlitlig.

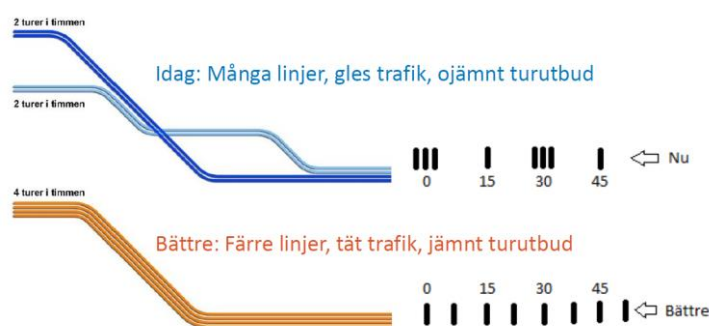
5. Framtidens stadslinjenät

Utifrån marknadsanalysen, utvärderingen av det befintliga linjenätet och kollektivtrafikplaneringsteori tas här fram utgångspunkter för ett nytt linjenät. Sedan skissas en vision för framtiden och därefter skapas ett förslag till ett nytt stadslinjenät som bör införas inför BRT etapp 1. Därefter redogörs för konsekvenserna.

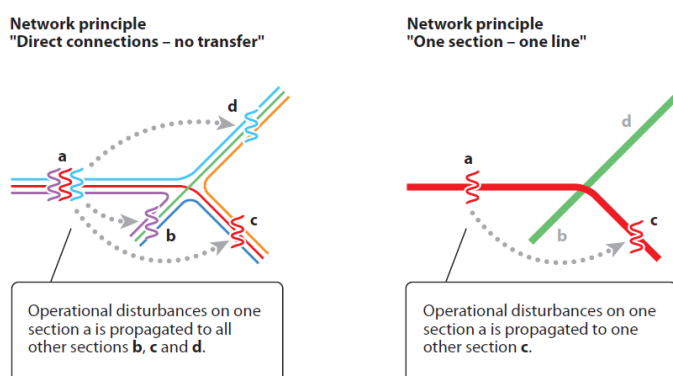
5.1 Utgångspunkter & planeringsprinciper

Framtidens linjenät har utformats med nedanstående ställningstaganden och planeringsprinciper i beaktande:

- Baslinjenätet bör vara samma nät som trafikeras hela tiden men med olika turtäthet i låg- och högtrafik. Körvarianter undviks i störst möjliga mån. Inriktningen är färre linjer med högre och jämnare turtäthet (Figur 17). Principen 'one section – one line' kommer att användas i största möjliga grad, vilket minskar effekten av störningar (Figur 18).

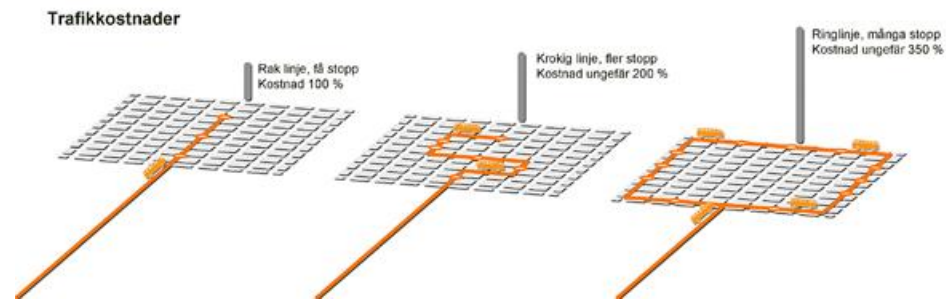


Figur 17: effekt av antal linjer på turutbud (HiTrans, 2005)

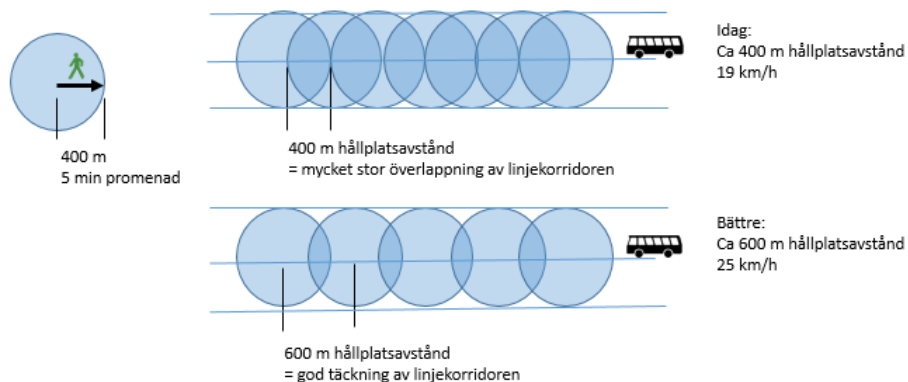


Figur 18: effekt av förstörningar vid olika nätverksupplägg (HiTrans, 2005)

- Restiden bör vara bättre än idag för att leda till resandeökning. Det innebär så raka linjedragningar som möjligt (Figur 19). Dessutom bör hållplatsavståndet bli längre (Figur 20).

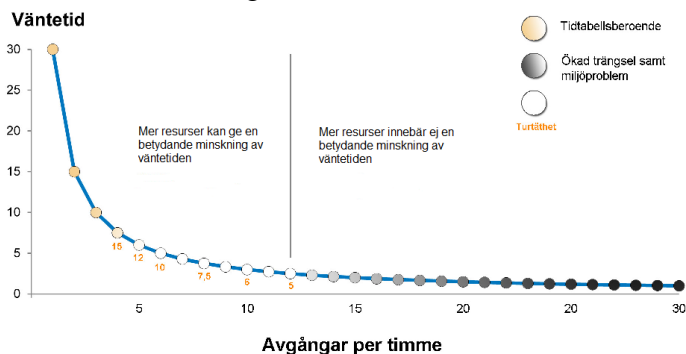


Figur 19: effekt av linjedragning på kostnader (Kol-TRAST, 2012)



Figur 20: effekt av hållplatsavstånd på yttäckning och hastighet (HiTrans, 2005)

- Samtrafiken vid den centrala bytespunkten tas bort vilket förbättrar restiden. Högre turtäthet på linjer leder till smidiga byten med kort väntetid (Figur 21)



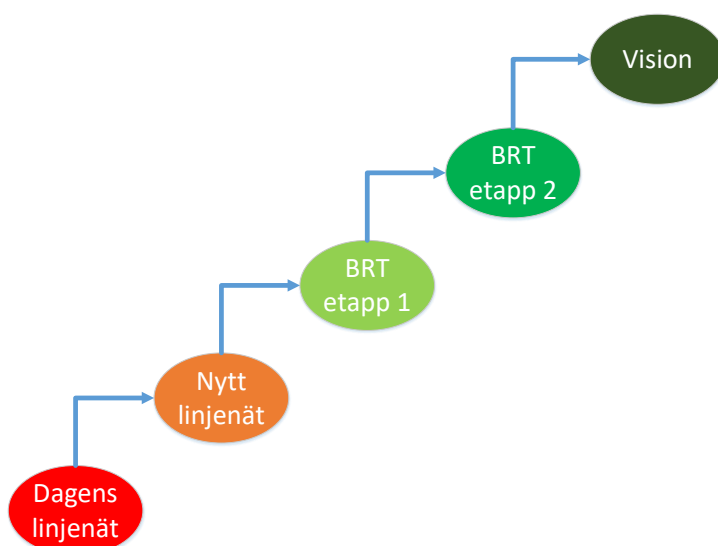
Figur 21: Förhållandet mellan turtäthet och genomsnittlig väntetid vid hållplats, samt nätverkseffekt (HiTrans, 2005)

- Linjenätet bör åtgärda dagens kapacitetsproblem. Det innebär att utbudet behöver öka på sträckor där det idag finns många fullsatta fordon.
- Linjenätet ska bestå av centrumriktade genomgående linjer.
- Linjenätet ska beakta framtida utbyggnadsområden, så att det kan vara stabilt över tid eller med mindre förändringar försörja de viktigaste nya (bostads)områdena i framtiden.
- Den centrala bytespunkten blir Resecentrum, vilket bör angöras av alla stadslinjer. Det möjliggör byte mellan alla stadslinjer och till/från

regiontrafik och tåg. Dessutom skapar det en mer trafiksäker och snabbare kollektivtrafik och avlastar Järntorget.

5.2 Vision 2040

Förutsägbarhet och stabilitet är viktigt för resenärer. Därför är det viktigt att säkerställa att ett nytt stadslinjenät är ett steg i riktning mot visionen som eftersträvas i framtiden. Införandet av BRT sker i två etapper, etapp 1 mellan Tegnérlunden och Brickebacken och etapp 2 mellan Vivalla – Tegnérlunden och Mellringe – Tegnérlunden. Innan dess bör ett nytt linjenät vara på plats.



Figur 22: stegvis förbättring i riktning mot vision

I dagsläget är kollektivtrafiken ett färdssätt som i stor grad används när man inte har något annat val, antagligen på grund av att man inte har en bil och ett körkort. I framtiden bör kollektivtrafiken vara det självklara valet (om man inte väljer att gå eller cykla). Istället för att hantera en marknadsstyrd modell där utbud anpassas efter efterfrågan, bör vi skifta till en utbudsorienterad modell, där utbud skapar efterfrågan. Det framförs krav på ett stabilt baslinjenät med god turtäthet. Det krävs även trafikering större delen av dygnet och på helger. Att köra kvälls- och helgtrafik med relativt låg beläggning kan uppfattas som olönsamt, men kollektivtrafiken bör ses som ett helhetssystem. Om man inte har möjlighet att komma hem sent med kollektivtrafiken, tar man inte heller bussen på morgonen. En annan viktig utveckling som ska eftersträvas när Örebro har vuxit från en större liten stad, till en liten storstad är att inte bara fokusera på centrumresor utan att göra det möjligt att resa i olika relationer och nå den så kallade nätverkseffekten, där det finns tvärförbindelser och där alla eller de flesta linjerna har en hög turtäthet och resenären lätt kan byta till andra linjer och därmed påverka resandet på andra linjer (Figur 23).



High frequency network: Network effect

When all or many of the lines or sections have high frequency, the network effect is created. The network can be used by the public transport passengers in a similar manner to motorists' use of the road network. You may travel everywhere in the network, almost at the time of your own choice. Instead of being barriers to travel, transfers open up a large number of new travel opportunities. All lines and all modes of transport "feed" each other with traffic and increase each other's market share.

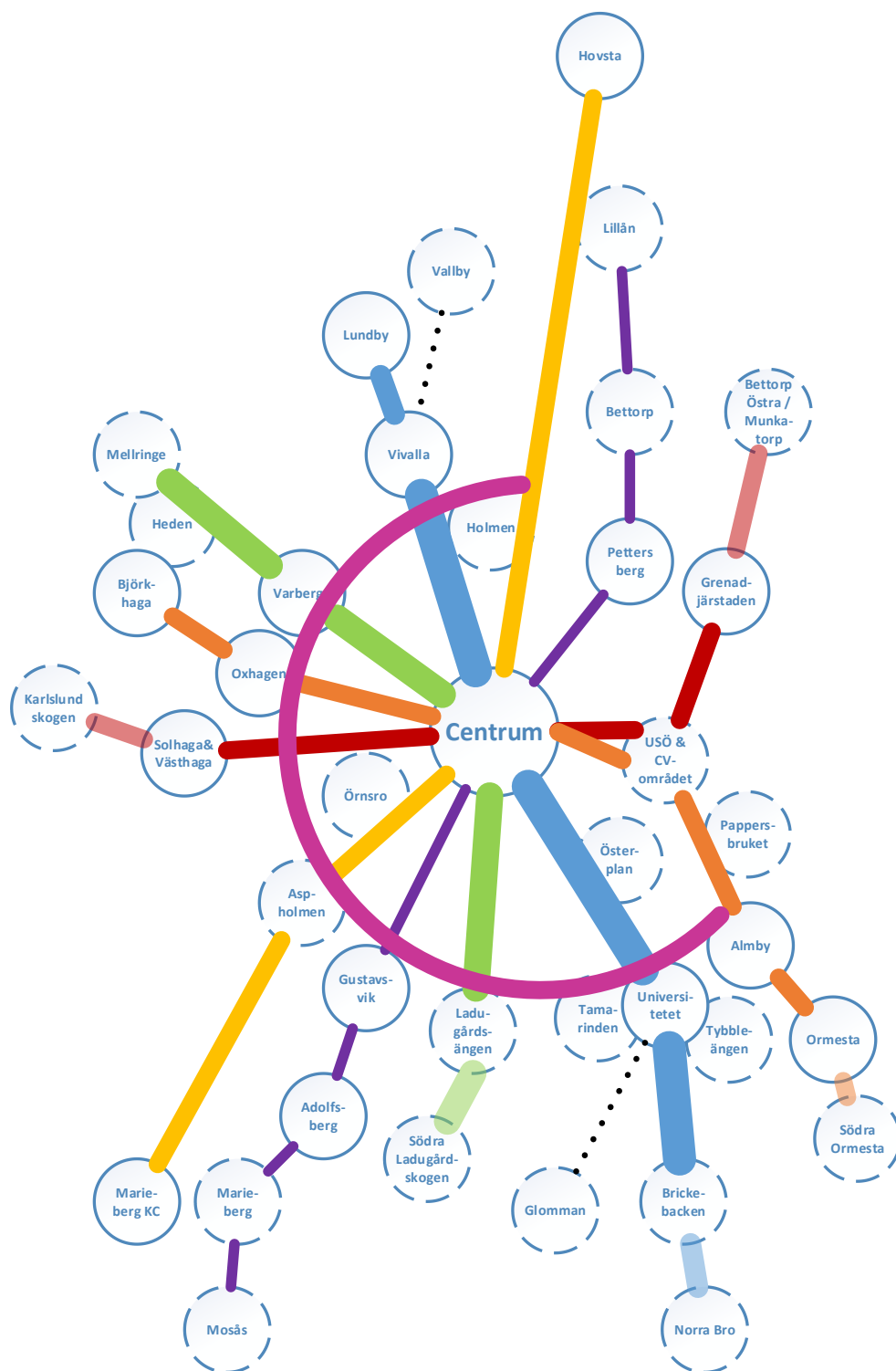
Figur 23: visualisering av nätverkseffekten (HiTrans, 2005)

Med tanke på målsättningar, stadens utveckling och ovanstående planeringsprinciper togs visionskissen fram i Figur 24. Cirklar representerar de viktigaste (bostads)områdena och utbyggnadsområdena (streckade cirklar) och linjerna representerar kollektivtrafiklinjer eller -stråk. Ju tjockare linje, desto tyngre är stråket. Eventuella framtida förlängningar av stråk är transparenta och eventuella framtida matarlinjer streckade.

Den blå linjen mellan Vivalla (och Lundby) och Brickebacken är den tyngsta linjen i nätet. Linjen kommer även nära utbyggnadsområdet Holmen och angör den regionala bebyggelsekärnan Boglundsängen. Beroende på storlek på utbyggnation söder om Brickebacken och i Norra Bro, skulle det kunna bli aktuellt med en framtida förlängning av linjen. Det nya området Glomman skulle kunna matas in till universitetet, där ett byte till den blå linjen skulle kunna ske. Om området Vallby bli tillräckligt stort skulle även det kunna motivera för en matarlinje till Vivalla.

Nästa kapacitetsstarka linje (grön linje) är mellan Mellringe via Varberga och Centrum till Ladugårdsängen. Det är önskvärt att denna linje kan komma nära det nya området Heden, vilket bör beaktas i planering av BRT etapp 2. Med en eventuell förlängning av denna linje söderut kan möjligtvis attraktiviteten och tätheten av utbyggnadsområdet Södra Ladugårdskogen påverkas.

Den gula linjen går mellan Hovsta till Centrum och vidare till Marieberg köpcentrum (regional bebyggelsekärna) via den framtida blandstadsdelen Aspholmen.



Figur 24: visionskiss för framtidens stadslinjenät i Örebro mellan olika områden (streckade cirklar är utbyggnadsområde, ju tjockare linje desto tyngre är stråket, transparenta linjer ange möjliga framtida förlängningar)

Solhaga – Centrum – CV området – Grenadjärstaden trafikeras av den röda linjen. Om området Karlslundskogen skulle bli ett bostadsområde av avsevärd storlek kan en förlängning av denna linje övervägas. Dessutom skulle linjen kunna förlängas norrut riktning Bettorp / Munkatorp, men det skulle krävas fler

utbyggnationer längs Hjortstorpsvägen för att ha tillräckligt med marknad längs hela vägen. I det befintliga ÖP:n finns dessa planer inte med.

Den orange linjen ligger i stråket Björkhaga – Oxhagen – Centrum – CV området – Pappersbruket – Almby – Ormesta. Omvandling av CV-området och Pappersbruket till nya stadsdelar ligger längre fram i tiden, men bör beaktas när det är aktuellt. En förlängning till Ekeby-Almby har inte föreslagits på grund av att man inte planerar för nya bostäder mellan Ormesta och Ekeby-Almby och därmed finns ingen mellanliggande marknad. Om man skulle föreslå stadstrafik till Ekeby-Almby kan en konsekvens vara att turutbudet blir betydligt lägre än med dagens utbud av regionbussar, vilket inte är en förbättring för området. Däremot skulle linjen kunna förlängas till södra Ormesta om detaljplanen skulle antas. En förlängning i riktning Runnaby finns inte med i skissen, eftersom bedömningen är att området är för gles bebyggt för att ha tillräckligt resandeunderlag.

Den minsta linjen trafikeras Lillån – Bettorp – Pettersberg – Centrum – Gustavsvik – Adolfsberg – Marieberg – Mosås.

Utöver centrumriktade linjer finns det en halv ringlinje som knyter ihop olika områden och bebyggelsekärnor och som möjliggör att resa över tvären utan att resa via centrum. Detta kan bli aktuellt när fler utbyggnationer har skett, alla/de flesta linjer har högre turtäthet och när det finns infrastruktur som skulle lämpa sig för en ringlinje.

5.3 Förslag till nytt stadslinjenät

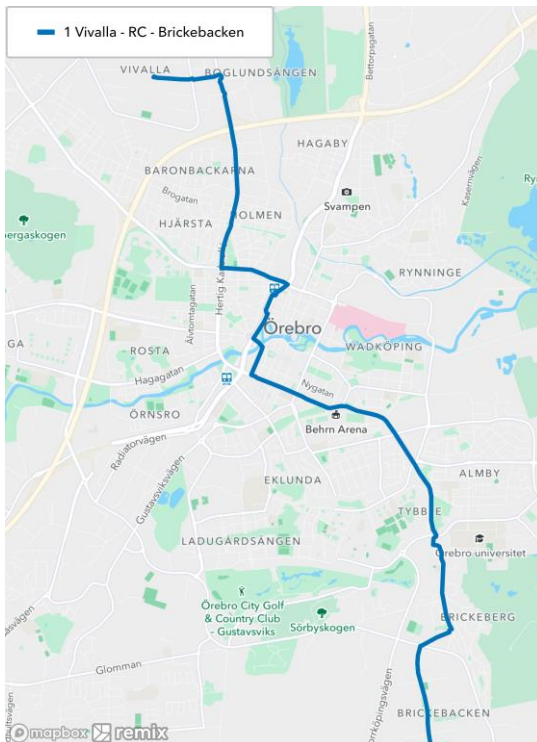
Karta 27 visar förslaget till ett nytt linjenät. Det bygger på tidigare nämnda utgångspunkter och planeringsprinciper, marknadsanalysen, utvärderingen av befintligt linjenät, visionskissen och dialog med olika parter.

Linjenätet omfattas av sju linjer, vilket är en reell reduktion från dagens tretton linjer. Däremot är turtätheten betydligt högre på de sju linjerna. De flesta områden där det finns kollektivtrafik idag får även kollektivtrafik i det nya nätet. Skillnaden är att områdena i största grad trafikeras av en linje. Två linjer klassas som BRT linjer, tre som stomlinjer och två som stadslinjer. BRT linjen innebär till stor del särskilda busskörfält, speciella BRT fordon, glesare hållplatsstruktur och signalprioritering. Även stomlinjer trafikeras med hög turtäthet, men har inte i samma grad anpassad infrastruktur och särskilda fordon som BRT. Resecentrum blir den centrala bytespunkten för samtliga linjer, vilket underlättar bytet mellan alla stadslinjer och bytet till/från regiontrafik och tåg. De bidrar även till kortare restid och en avlastning på Järntorget.

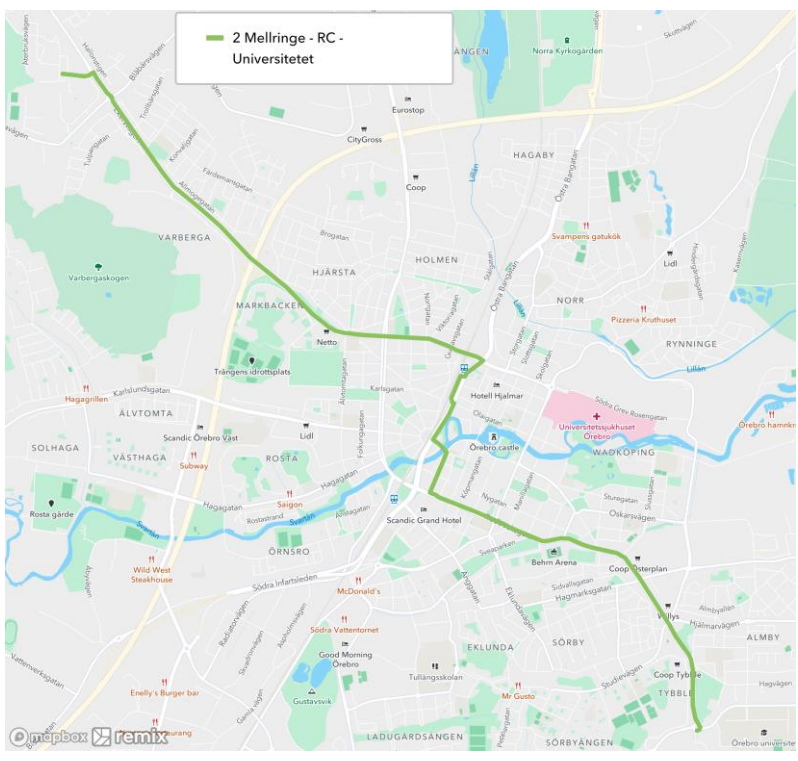


Karta 27: förslag till nytt stadslinjenät i Örebro

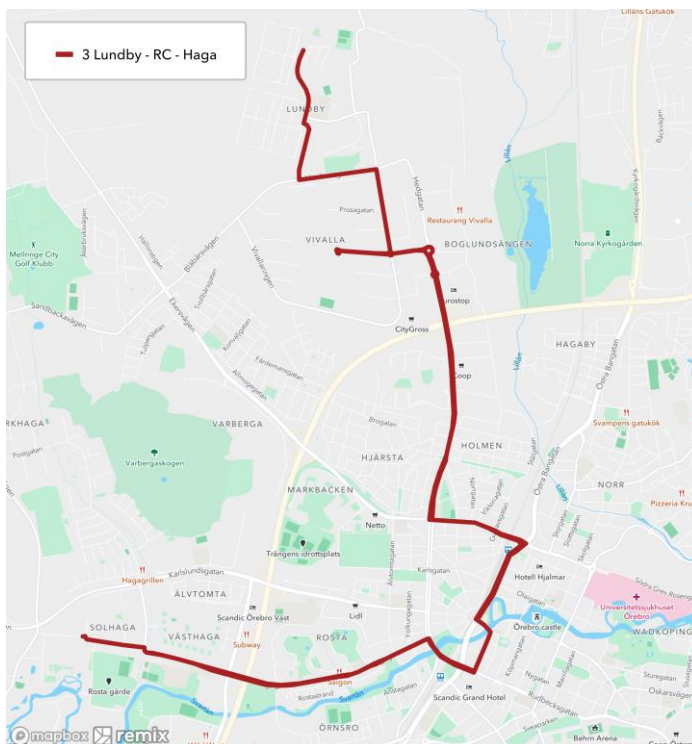
Nedan följer linjebeskrivningar. Högrafik är trafik på vardagar mellan kl. 06:00-09:00 samt 15:00-18:00. Lågrafik är trafik under vardagar mellan 09:00-15:00 samt efter kl.18.00 till trafikdygnets slut. Trafik under lördagar och söndagar samt övriga helgdagar kommer att vara mer begränsat än vardagsutbudet. Detta utbud är en inriktning vid trafikstarten. Inom ramen för trafikplikten kan utbudet justeras i mindre omfattning, beroende på behov och efterfrågan. Mindre justeringar i linjedragningar ryms också inom trafikpliktsbeslutet. Om behovet uppstår prioriteras i första hand trafikutbudet på BRT- och stomlinjerna.



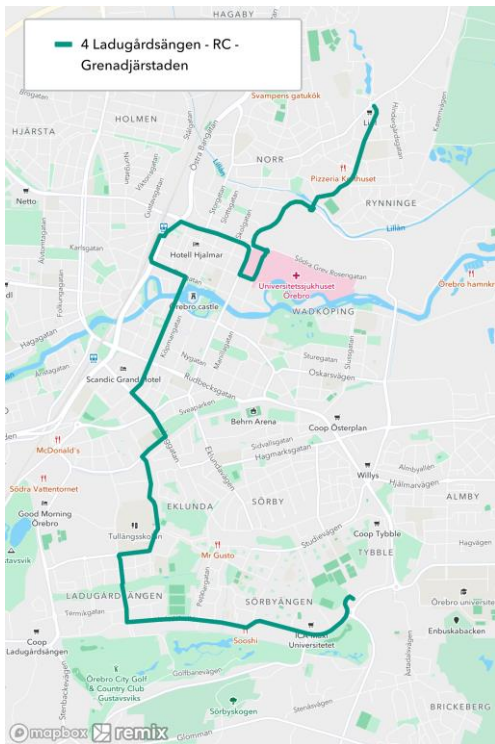
Linje 1		Vivalla – RC – Universitetet – Brickebacken	
Linjetyp		BRT	
Inriktning turintervall högtrafik		7,5 min	
Inriktning turintervall lågtrafik		10 min, glesare på kvällen och tidig morgon	
Kommentarer		Linje 1 vänder vid Vivalla Centrum.	



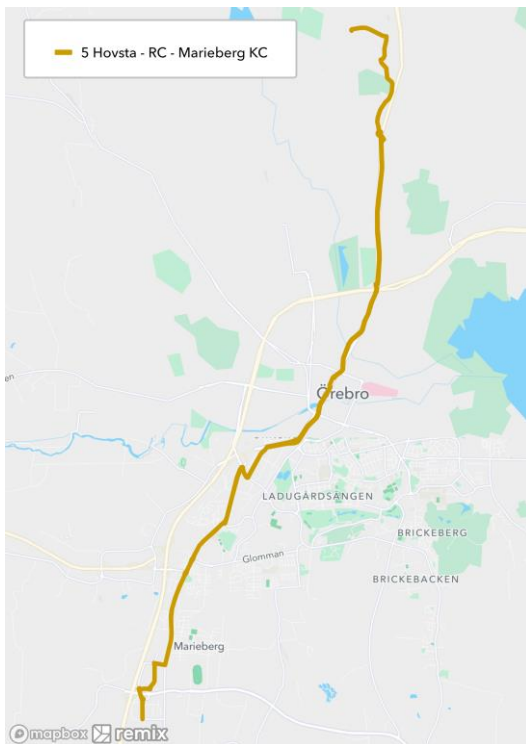
Linje 2 Mellringe – RC – Universitetet	
Linjetyp	BRT
Inriktning turintervall högtrafik	7,5 min
Inriktning turintervall lågtrafik	10 min, glesare på kvällen och tidig morgon
Kommentarer	Linje 2 vänder vid universitetet, där linje 1 kör vidare till Brickebacken.



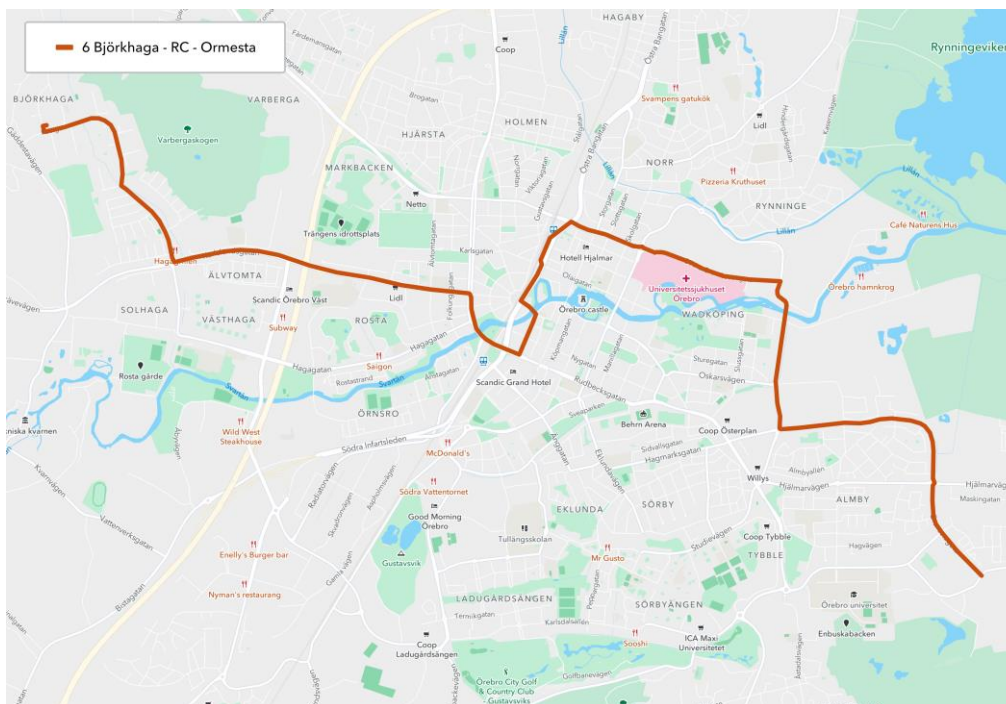
Linje 3 Lundby – Vivalla – RC – Solhaga	
Linjetyp	Stomlinje
Inriktning turintervall högtrafik	7,5 min
Inriktning turintervall lågtrafik	10 min, glesare på kvällen och tidig morgon
Kommentarer	Linje 3 behövs för att förstärka BRT linjen mellan Vivalla och Centrum och för att försörja Lundby. I dagsläget saknas lämpligt infrastruktur för en rak linjedragning mellan Vivalla Centrum och Lundby. Dessutom skapas en koppling mellan Vivalla och vuxenutbildning Risbergska.



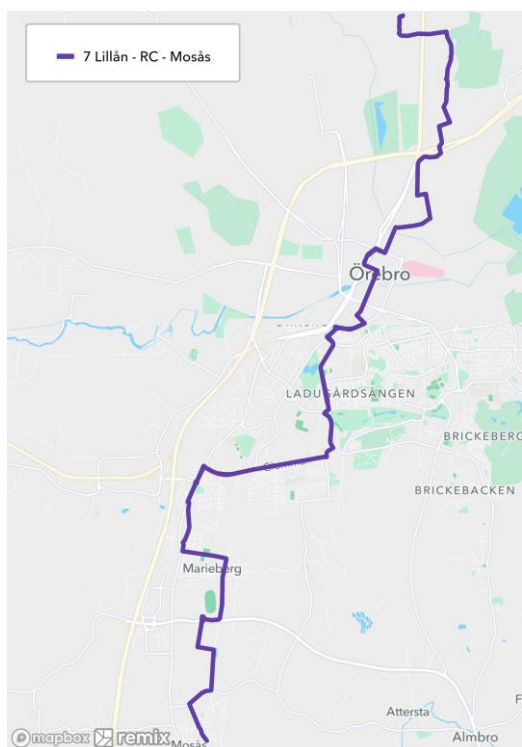
Linje 4		Tybble – RC – Grenadjärstaden	
Linjetyp		Stomlinje	
Inriktning turintervall högtrafik		10 min	
Inriktning turintervall lågtrafik		15 min, glesare på kvällen och tidig morgon	
Kommentarer		Linje 4 angör Resecentrum och Slottet.	



Linje 5 Hovsta – RC – Marieberg KC	
Linjetyp	Stomlinje
Inriktning turinterval högtrafik	10 min
Inriktning turinterval lågtrafik	20 min, glesare på kvällen och tidig morgon
Kommentarer	Linje 5 körs via Östra Bangatan, inte via Storgatan och via Södra Infarten, inte Svartå Bangatan. Lillån Köpcenter angörs inte.



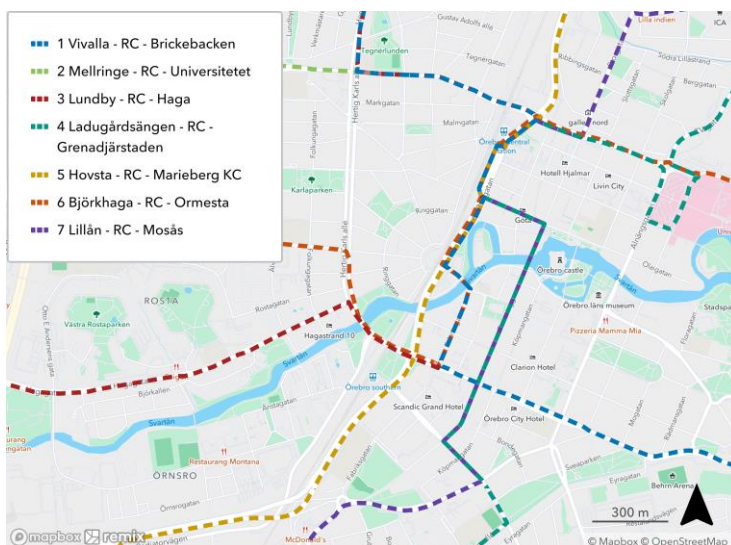
Linje 6 Björkhaga – RC – Ormesta	
Linjetyp	Stadslinje
Inriktning turinterval högtrafik	15 min
Inriktning turinterval lågtrafik	15 min, glesare på kvällen och tidig morgon
Kommentarer	Linje 6 fortsätter söderut till Ormesta istället för att angöra universitetet.



Linje 7	Lillån – RC – Marieberg - Mosås
Linjetyp	Stadslinje
Inriktning turintervall högtrafik	20 min
Inriktning turintervall lågtrafik	30 min, glesare på kvällen och tidig morgon
Kommentarer	Linje 7 angörs Resecentrum och Slottet. Linjen körs på Glomman, krånglar inte runt Adolfsberg och kommer i närheten av Epiroc. I Bettorp körs linje på Kornellvägen.

Karta 28: linjedragningar och inriktning av trafikutbud per linje

Utöver resecentrum som central knutpunkt för samtliga linjer trafikeras även andra centrala knutpunkter av flera linjer (Karta 29). Det är viktigt för att kunna ta sig till andra delar av centrum och för att ha bytesmöjligheter på olika ställe. Kulturkvarteret angörs av linje 1, 2, 3 och 6, Våghustorget av linje 1, 2, 4 och 7 och Slottet av linje 4 och 7. Linje 5 trafikerar Södra station.



Karta 29: linjedragningar i centrum

5.4 Konsekvensbedömning

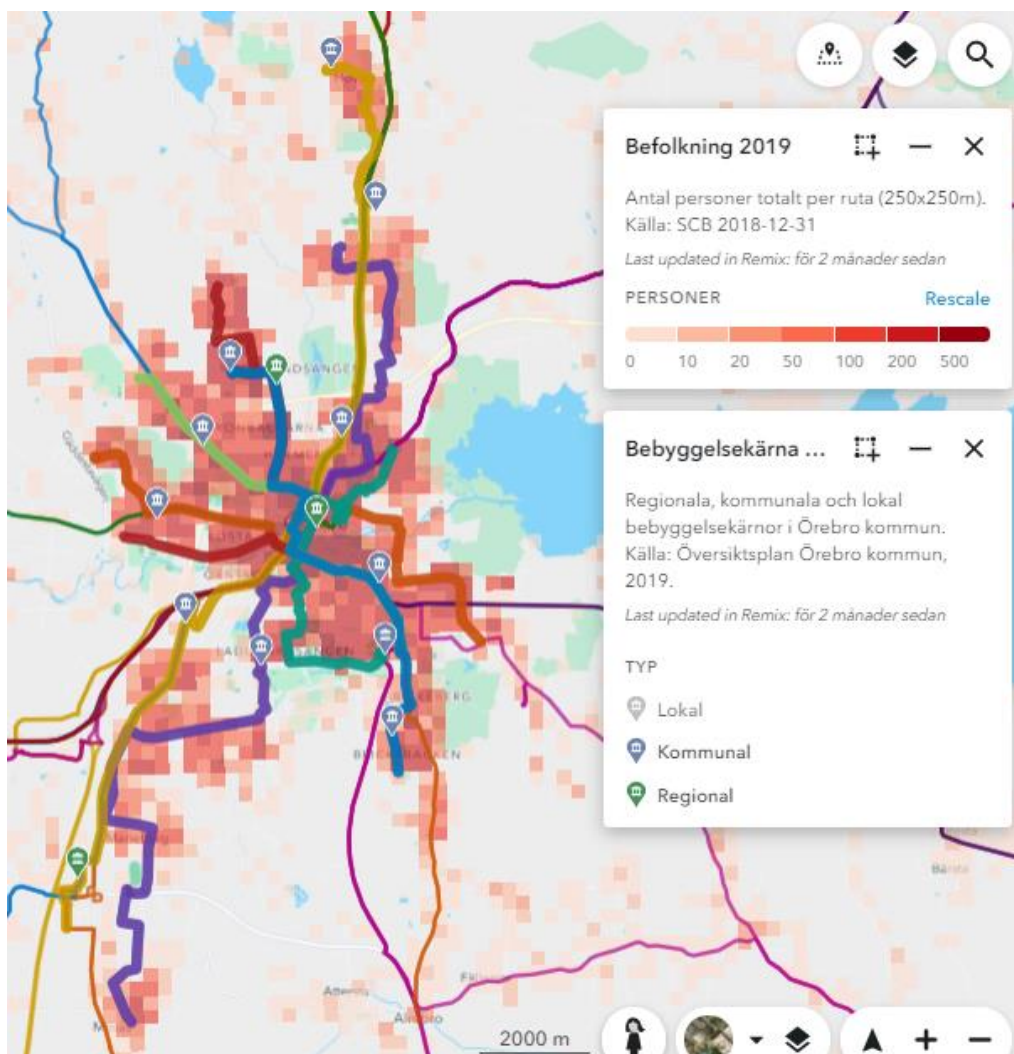
Bra prioriteringar kännetecknar lyckade satsningar på kollektivtrafik. Det nya linjenätet karakteriseras av enkelhet och snabbare och tätare trafik där resandet är som störst. Resurserna har omfördelats för att klara av dagens kapacitetsproblem, så att vi inte får fullsatta bussar på samma sätt som tidigare. Dessutom bedöms att det nya linjenätet kan leda i riktning på de uppställda målen om ökat resande.

Korta restider och hög turtäthet med kollektivtrafiken bedöms vara en mycket viktig åtgärd för att förmå människor att välja kollektivtrafiken framför bilen. Detta är avgörande för om det ska vara möjligt att nå de klimatmål som finns uppsatta regionalt, nationellt och internationellt. Förändringar har gjorts i utbudet av trafik med målet att attrahera mer resande och därmed transportera fler personer på ett effektivare sätt i stråket. Linjenätets enkelhet medför att det nya linjenätet är lättare att förstå och använda för (potentiella) resenärer, enklare att marknadsföra och driftsätta. Med rena linjedragningar blir linjenätet dessutom mer pålitligt. En konsekvens är att det kan krävas fler byten, men på grund av hög turtäthet på de flesta linjer innebär det korta väntetider. En tillkommande fördel av rena linjedragningar är att man på ett enklare sätt kan tilldela långa fordon (ledvagnar) med högre kapacitet till de tunga linjerna.

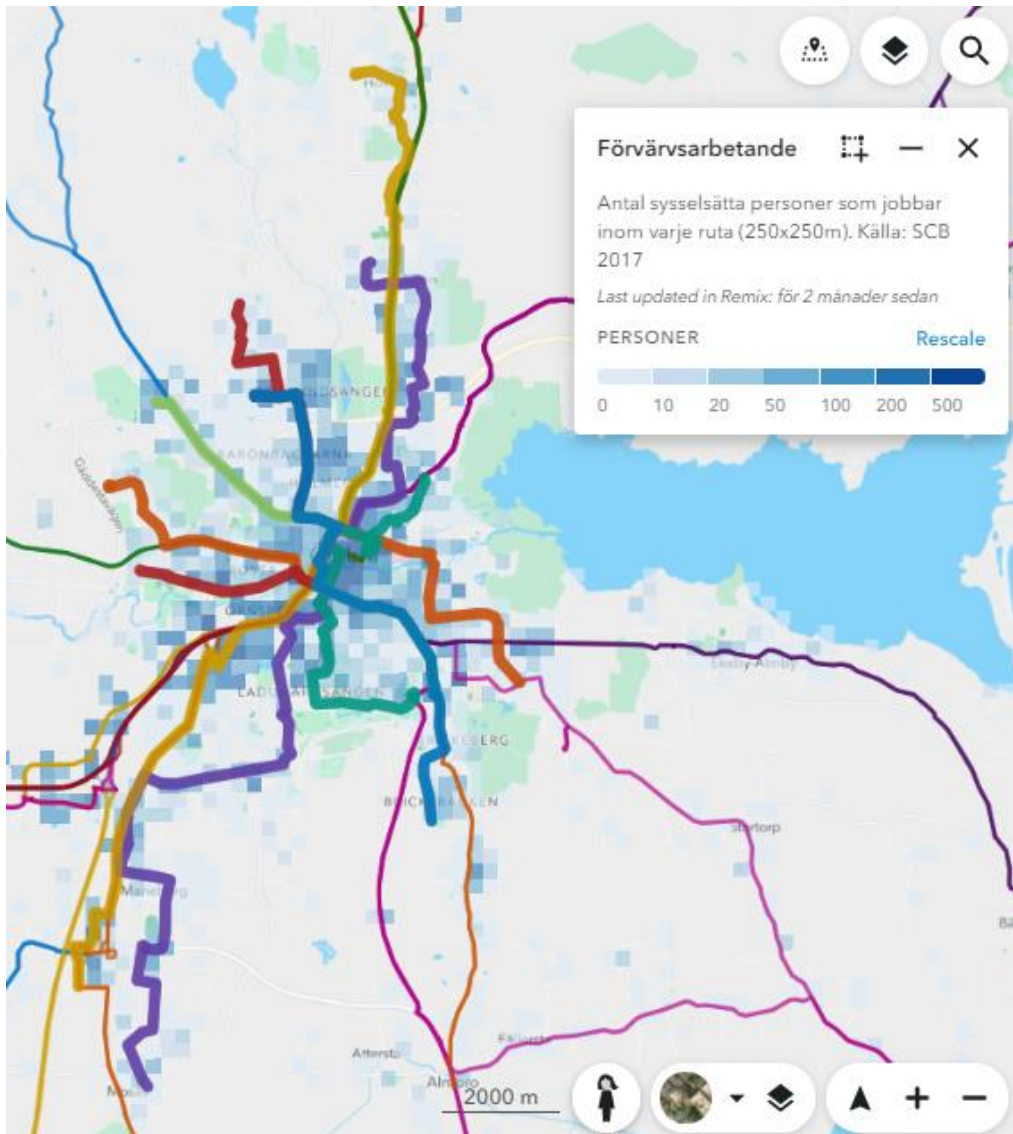
Sammanlagt skapar linje 1, 2 och 3 ett system där Vivalla – Centrum och Universitet – Centrum har 3,75 minuters trafik och Mellringe – Centrum, Haga – Centrum, Brickebacken – Centrum och Lundby – Centrum 7,5 minuters trafik. Det är ett högre utbud än i dagens linjenät på dessa sträckor där de största kapacitetsproblemen finns idag. Dessutom genereras en mer taktfast tidtabell mellan Vivalla – Centrum och Haga – Centrum, vilket i sin tur skapar både mer

kapacitet samt är enklare för resenärerna. Även Marieberg köpcentrum får ett bättre trafikutbud. Därtill får Örebro:s största privatföretag Epiroc närmare till en busshållplats och detsamma gäller för utbyggnadsområdet Bettorp längs med Kornellvägen. Dessutom är linjenätet framtidsbeständigt, det tydliggörs vilka som är starka stråk inom stadstrafiken och förutsättningar skapas för trafikering av framtida utbyggnadsområden.

En konsekvens av prioriteringarna som gjorts är att yttäckningen av linjenätet minskar. Linjenätet har fortfarande en hög yttäckning i de befolkningstäta bostadsområdena och områdena med flest arbetsplatser, service och handel (Karta 30 och Karta 31).



Karta 30: det nya linjenätet (tjocka linjer är nya stadslinjer, tunnare linjer är befintliga regionlinjer) och befolkningstäthet, samt kommunala och regionala bebyggelsekärnor



Karta 31: det nya linjenätet (tjocka linjer är nya stadslinjer, tunnare linjer är befintliga regionlinjer) och täthet av arbetsplatser

Ett antal områden får längre till en hållplats än idag. Linjen genom Baronbackarna försvinner, men hela området ligger inom 600m av en framtida BRT hållplats och har därmed tillgång till kapacitetsstark och högkvalitativ kollektivtrafik. Adolfsberg trafikeras med kollektivtrafik på Glomman, vilket skapar längre gångavstånd än idag för dem som bor längst söder i villaområdet (östra) Adolfsberg. Här består resenärgruppen i hög andel av skolelever. Hertig Karls Allé får ingen trafik mellan Västra Nobelgatan och Karlslundsgatan. Resenärer från Nyponlunden hänvisas till Mellringestaden, vilket betraktas som ett rimligt gångavstånd. Linjen som kör till Marieberg köpcentrum föreslås köra via södra infarten och inte via Svårta Bangata på grund av kortare restid och för att kunna angöra Södra station. Därmed trafikeras Svartå Bangata inte längre. Besökare till Skebäcks vårdcentral hänvisas till hållplatsen Wadköpingsvägen på Universitetsallén i det nya nätet, vilket ligger inom 400m gångavstånd. I det

nya linjenätet ingår ingen linje genom Sörby för att det är ett av de områden som ligger närmast centrum och har lägst marknadsandel, men området gränser an till Rudbecksgatan som trafikeras av två BRT linjer. Linjenätet på Gäddestavägen via Karlslunds herrgård tas bort. Som alternativ kan en ny hållplats längs Grävevägen på linje 523 övervägas för besökare till Karlslundsspåret och ridskolan. På grund av väldigt lågt resande (< 25 per vardag, <10 per helgdag) kommer inte Naturens hus att trafikeras. Almby täcks in av den nya linje 6, men det körs även regiontrafik genom området som förbättrar yttäckningen. Även då det finns många arbetsplatser på industriområdena Pilängen och Bista, är bedömningen att det är svårt att uppnå en tillräckligt hög marknadsandel för att kunna prioritera områdena i stadslinjenätet. Däremot täcks områdena in av regiontrafik.

Innan trafiken dragits igång går det inte att förutsäga exakt hur stor effekten på trafikekonomin är. Produktionen ska ske inom befintlig ekonomisk ram. Bedömningen är att resandet kommer att öka, vilket ger en positiv effekt på intäkterna. Att transportera fler människor med samma trafikkostnad leder till att systemets kostnadseffektivitet ökar och subventioneringen minskar.

6. Genomförande

Först listas de övergripande infrastrukturåtgärderna som behövs eller rekommenderas och därefter beskrivs tidsplanen till ett nytt linjenät och den uppföljning som bör ske.

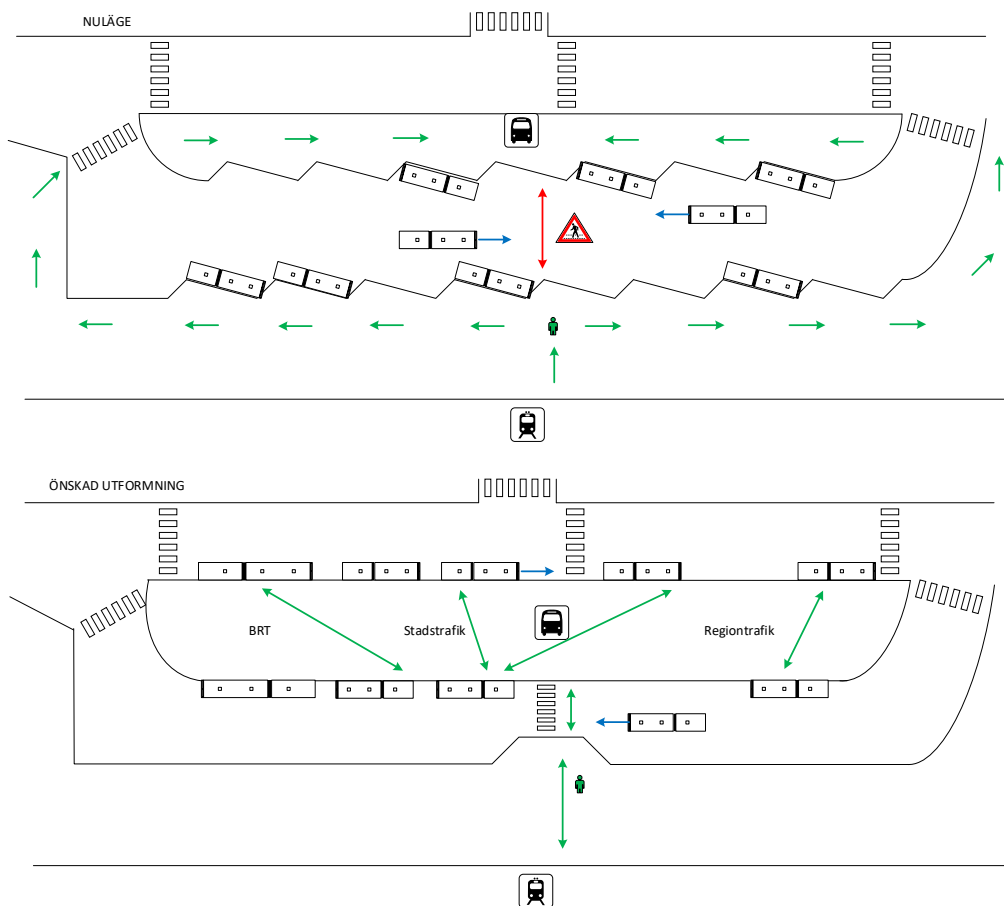
6.1 Övergripande infrastrukturåtgärder

För att kunna trafikera enligt trafikeringförslaget (Kapitel 5.3) krävs det ett antal infrastrukturändringar. En del av åtgärderna är avgörande för trafikering, t.ex. nya vändpunkter i södra Mosås, södra delen av Marieberg handelsområde, Ormesta och Grenadjärstaden. Även utformning av de befintliga vändpunkterna (och pausplatser) bör ses över. Utöver finns det andra åtgärder som är starkt rekommenderade för att linjenätet ska ha full effekt och sedan finns det ett antal önskvärda infrastrukturåtgärder, som gör linjenätet ännu bättre. En större åtgärd som är starkt rekommenderade är en rondell (inkl. hållplatser i anslutning till rondellen) på Södra infarten för att säkerställa korta restider och yttäckning av områdena norra Aspholmen och Örnsro.

För att locka fler resenärer till kollektivtrafiken krävs att de miljöer resenärerna ska vistas i har en funktionell och vacker utformning med hög kvalitet. Med en bra utformning blir tiden på bytespunkten en positiv upplevelse och kollektivtrafikresan ett attraktivare alternativ. Hänsyn måste tas till resenärernas krav på trafiksäkerhet och bekvämlighet vid byte, på- och avstigning (KolTRAST, 2012). I det nya linjenätet är Resecentrum den centrala bytespunkten mellan stadslinjer, men också från / till tåg, regionlinjer och kommersiella busslinjer. I översiktsplanen står det att Resecentrum som centralstation och regional nod ska utvecklas så att dess kapacitet, tillgänglighet och attraktivitet ökar.

Dagens Resecentrum är utformat som en bred bussgata med sågtand och dubbelriktad trafik. Det kan vara en yteffektiv lösning vid ett fåtal busslinjer, men nackdelen är att resenärer måste gå runt om de vill byta till en annan linje eller trafikslag. Det som sker i praktiken är att resenärer springer över den svåröverskådliga bussgatan, vilket medför en reell säkerhetsrisk. Därför rekommenderas att se över och förbättra resecentrums utformning. En möjlig alternativ utformning är runt en central plattform (ö-terminal) med bytet planskilt så att inga resenärer behöver korsa trafikytorna (Figur 25). På så sätt kan byte ske säkert och bekvämt. Dessutom behövs det en permanent rastlokal till förarna när Resecentrum blir den centrala bytespunkten.

En mer detaljerade översyn av samtliga infrastrukturåtgärder bör göras efter den här utredningen.

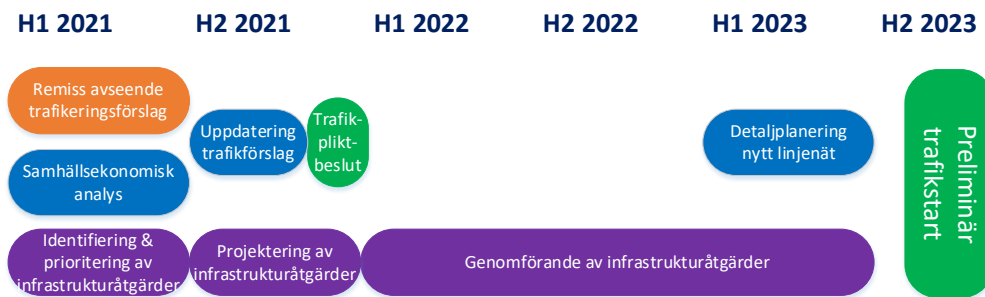


Figur 25: skiss över befintlig (ovan) och möjlig alternativ utformning (nedan) på Resecentrum

6.2 Tidsplan & uppföljning

Det nästa steget är att skicka trafikeringsförslaget på remiss till berörda parter. Detta planeras för från april till september 2021. Parallellt sker eventuella kompletterade analyser, såsom en samhällsekonomisk analys. Efter uppdatering av trafikeringsförslaget hösten 2021 kan trafikpliktsbeslut fattas slutet av 2021.

När ett nytt linjenät kan införas beror i största mån på när de avgörande infrastrukturåtgärderna kan vara på plats. Därför behövs en identifiering, prioritering och planering av infrastrukturåtgärder. Ambitionen är att ett nytt linjenät införs december 2023. På det sättet tacklas kapacitetsproblemen på relativt kort sikt. Dessutom kan det nya linjenätet etablera sig väl innan BRT:s trafikstart 2025. Vid BRT:s trafikstart görs linje 1 och 2 om från stomlinjer till BRT linjer. Detaljplanering av det nya linjenätet bör ske våren 2023. Figur 26 sammanfattar tidsplanen till införandet av ett nytt linjenät.



Figur 26: preliminär tidsplan till införandet av ett nytt linjenät

Referenser

ASEK (2016) Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn. Trafikverket.

Bjerkemo, S-A. (2011) Nya vägar för kollektivtrafiken. En kunskapsöversikt. KTH.

Dickinson & Wretstrand (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel En kunskapsöversikt. K2 RESEARCH 2015:2

HiTrans (2005) Best practice guide 2: Public transport – Planning the networks.

Khan, Petterson & Hrelja (2019) Fler resenärer i kollektivtrafiken. Erfarenheter från att arbeta för en ökad andel kollektivtrafik. K2 outreach 2019:2.

Kol-TRAST (2012) Planeringshandbok för attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Trafikverket och SKL

Region Örebro län (2016) Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2016 – 2025 (antagen av Regionfullmäktige november 2016).

Region Örebro län (2016) Utvärdering av stadsbusstrafiken i Örebro. Författare: Fredrik Eliasson, Emily Folkö & Maria Segelberg. 2016-10-25.

Region Örebro län (2018) Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län, Regional utvecklingsstrategi 2018 – 2030.

Region Örebro län & Örebro kommun (2018) Genomförandeutredning för BRT I Örebro (slutrapport).

Region Örebro län (2019) Projekt mål 3 Handlingsplan Kollektivtrafikenheten budget i balans, 2019-08-12.

Svensk kollektivtrafik (2017) Stadstrafikkompassen 2010 – 2015.

Svensk Kollektivtrafik (2018) Kollektivtrafikbarometern 2018.

Sveriges kommuner och landsting, Trafikverket (2010). Hållbart resande i praktiken

Urbanet Analys (2018) Analys av BRT & stadsbussar i Örebro tätort – Kompletterande analys för att säkerställa marknadspotential och belysa möjligheter och svagheter.

Wardman (2014) Valuing Convenience in Public Transport. Discussion Paper 2104.02. International Transport Forum, OECD.

Örebro kommun (2015), Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, 2015-03-25.

Örebro kommun (2018), Befolkningsprognos 2019-2028

Örebro kommun (2018b), Översiktsplan 2018, <https://extra.orebro.se/oversiktsplan>

Bilagor

1. Tidigare linjenät

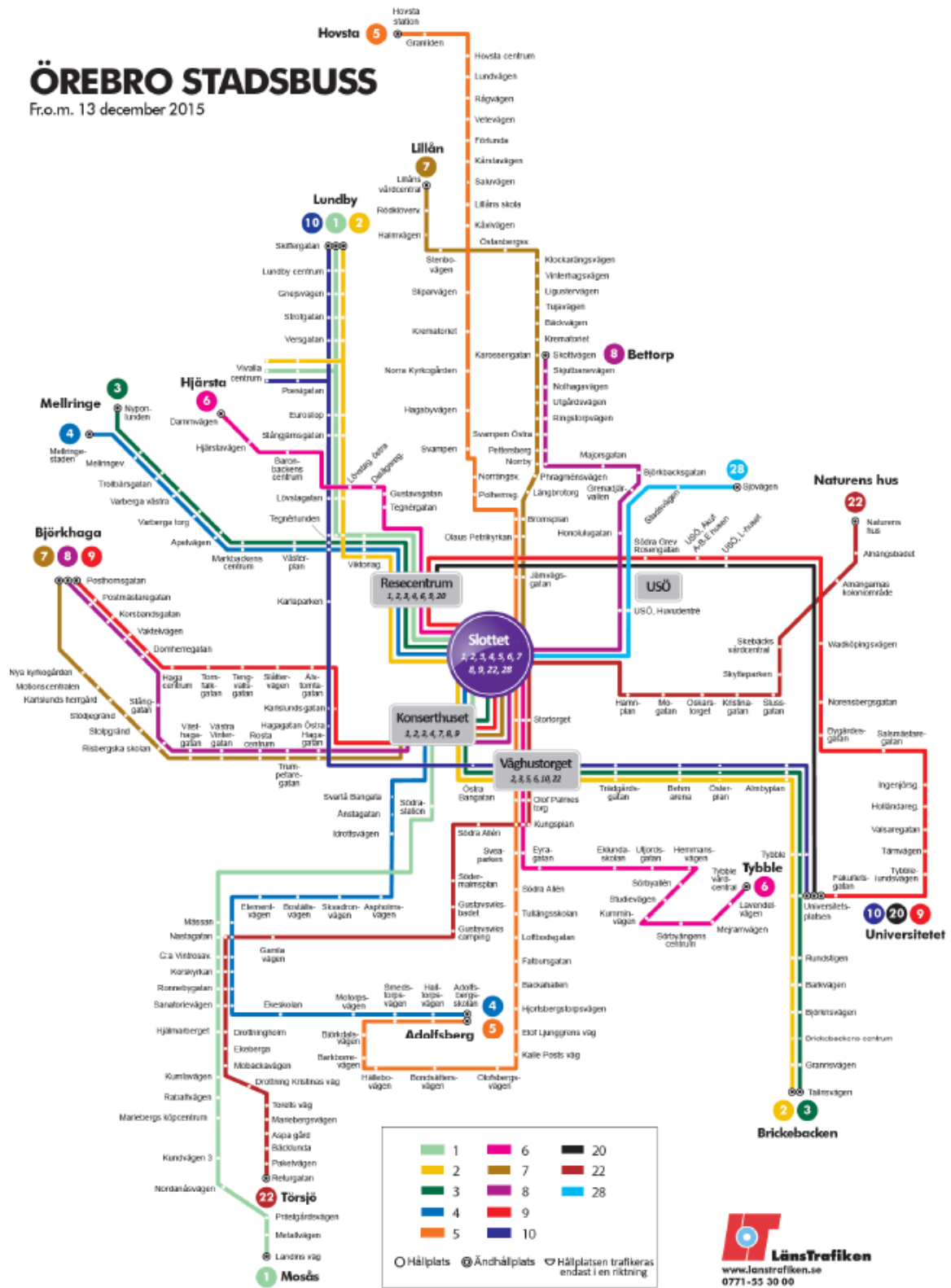
1.1 Stadslinjenätet före 2010



1.3 Stadslinjenätet efter 2014

ÖREBRO STADSBUSS

Fr.o.m. 13 december 2015



2 Generaliserade reskostnader (GK) kalkyler Urbanet Analys (2018)

Urbanet har analyserat stadsbussarna i Örebros konkurrenskraft gentemot biltrafik. Analyserna har gjorts genom att beräkna individens *Generella kostnad* (GK) utifrån hur restiden värderas.

Beräkningar har gjorts på dels befintliga kunders värdering av tid, dels s.k. sällankunders värdering av tid, som generellt sett är cirka 50 % högre jämfört med dagens frekventa kunder.

Resultatet redovisas genom att individens s.k. generella kostnad (GK) beräknas utifrån resans olika delmoment, gång-/ vänte-/ombord-/bytes tid m.m. som omvandlas till en kostnad för individen, utifrån dennes värdering av tid för resans olika delmoment.

Som beräkningsgrund har Urbanet använt de nationella tidsvärdena, som Trafikverket ansvarar för, ASEK 6,0. Det som beräknas kan också beskrivas som stadsbussarnas konkurrenskraft gentemot bilen. Är positionen på marknaden (stark/ svag) och vad krävs t.ex. i minskade restider, frekvens för att bussen skall stärka konkurrenskraften mot bilen. Beräkningarna sker genom att använda och beräkna individens kostnad (uppoffring) av att resa, genom att använda s.k. tidsvärden för hela resan d v s hur individen har värdesatt sin tid och olika moment som gång-/vänte-/ och bytes-tider m.m.

Ett konkurrens-Index (KI) mellan kollektivtrafik och bil fås genom att divideras GK koll. med GK bil.

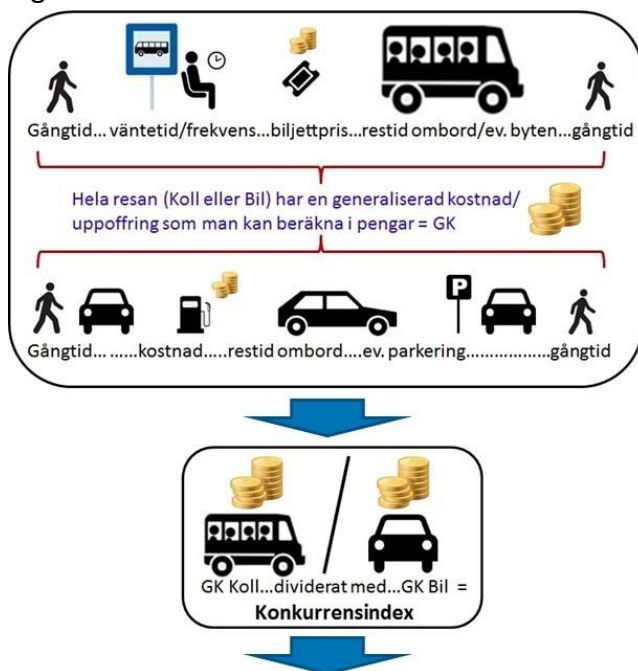
Beräkning av GK och KI i UA-modellen:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">- GK bil = Reskostnad + (resetid*värde) + eventuellt andra faktorer, som t ex parkeringsavgift- GK buss = Resekostnad + (gångtid*värde) + (frekvens*värde) + (resetid*värde) + (byten*värde) + eventuellt annat, t ex förseningar och/eller trängsel (låg /hög) beroende på tillgänglig data- KI koll/bil = GK koll/GK bil |
|--|

Förutsättningar:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Reskostnad för bil: här använder vi värdet 1,84 kr/kilometer.- Restid- och kostnader för bil baseras på data som individen uppgivit under intervjun- Gångtid till/från hållplats – 5 kilometer/timme d v s drygt 80 meter/ minut- Pris för kollektivresan = Beräknat på enkelprisbiljett med 25 procent rabatt för respektive reserelation. |
|--|

Figur 1.1. Konkurrenssituation Buss & Bil



	Index	Förklaring
	0-1	Bättre eller lika bra som bilen (mörkgrönt)
	1,1 – 1,25	Ngt sämre än bilen – dock fortfarande bra (ljusgrön)
	1,26 – 1,5	Tveksamt konkurrensförmågan, utvecklingsbar
	1,6 – 2,0	Svårt att konkurrera – krävs tydlig utveckling
	2,1 -	Mycket dålig konkurrensförmåga – endast social service

Bilen är huvudkonkurrent och bilens värde = 1. Om stadsbussarnas värde är lägre än 1 innebär det att kollektivtrafiken är (konkurrens)starkare än bilen. Om, å andra sidan $KI = 1,4$ (gul färg) innebär det att bilen är 40 % bättre.

Genom att beräkna GK per färdmedel för ett specifikt område och sedan jämföra dem mot varandra får man ett Konkurrensindex (KI). Teorin är att man väljer den resan som har lägst kostnad/lägst GK.

Beräkningar av konkurrensindex och prognoser har genomförts i UA-modellen. Studien visar resultat från beräkningar genomförda i UA-modellen under december 2017 och januari 2018.

I nedan 19x19 matriser visas KI för varje reserelation.

I dagens linjenät (tabell 3.1) är det endast ett område som har en stark konkurrenssituation för buss, vilket är resor in till centrumzonen, detta beror bl.a. på en hög parkeringsavgift i centrum som ger bilresor ett högre GK. På några av de längre resorna utan byte är det en ganska bra konkurrenssituation för bussen (ljusgrön färg)

Tabell 3.1 Konkursindex för frekventa resenärer

Snitt KI för alla reserelationer = 1,93 Zoner för de planerade BRT-stråken

	1 Centrum	2 Norr (Markb.)	3 Vivalla	4 Lundby	5 Sydöst	6 Tybble/Almby/Univ.	7 Brickebacken	8 Varberga/Hjärsta	9 Mellringe	10 Väst (Älvtomta/Rosta)	11 Väst-Väst (Solhaga)	12 Syd (Ladug-/Sörbyväg)	13 Adolfsberg	14 Marieberg	15 Öst (USÖ)	16 Öst-Öst	17 Nordöst (Bettorp)	18 Lillån	19 Hovsta
1 Centrum	1,08	1,52	1,59	1,54	1,83	1,75	1,51	1,68	1,58	1,65	1,40	1,51	1,40	1,57	1,71	2,04	1,72	1,43	1,17
2 Norr (Markb.)	0,92	2,90	2,03	1,83	1,45	1,46	1,41	1,90	1,71	1,73	2,00	1,48	1,91	1,57	1,79	1,57	2,83	2,26	1,89
3 Vivalla	1,01	1,81	4,09	2,45	1,34	1,35	1,53	3,47	2,52	2,09	2,24	1,96	2,14	1,78	2,00	2,05	3,38	2,76	2,25
4 Lundby	1,05	1,68	2,45	4,09	1,36	1,38	1,50	2,91	2,93	1,72	2,22	1,81	1,99	1,60	1,83	1,89	2,88	2,76	2,45
5 Sydöst	1,08	1,45	1,42	1,43	3,27	1,89	1,49	1,68	1,54	1,65	1,43	1,90	1,53	1,49	2,49	2,13	1,93	1,60	1,45
6 Tybble/Almby/Univ.	1,07	1,38	1,35	1,38	1,70	4,09	1,98	1,31	1,26	1,57	1,35	1,98	2,38	1,68	1,55	1,20	1,63	1,43	1,33
7 Brickebacken	1,03	1,35	1,53	1,50	1,39	1,98	4,09	1,87	1,72	2,10	1,87	2,66	3,08	2,00	1,58	1,31	1,84	1,55	1,38
8 Varberga/Hjärsta	1,05	1,71	3,47	2,91	1,57	1,31	1,87	4,09	2,12	3,18	2,83	2,06	1,89	2,13	1,54	1,88	2,54	2,00	2,00
9 Mellringe	1,07	1,58	2,52	2,93	1,46	1,26	1,72	2,12	4,09	2,24	3,05	1,73	1,73	2,00	1,47	1,51	2,02	1,65	1,73
10 Väst (Älvtomta/Rosta)	1,03	1,85	2,39	1,91	1,71	1,73	2,29	3,70	2,48	3,42	1,84	2,17	2,62	2,22	1,27	1,36	1,63	1,38	1,54
11 Väst-Väst (Solhaga)	0,95	1,95	2,30	2,26	1,39	1,38	1,91	2,90	3,11	1,66	4,28	1,84	2,29	2,11	1,22	1,38	1,66	1,43	1,54
12 Syd (Ladug-/Sörbyväg)	0,98	1,53	2,15	1,95	1,48	2,23	2,94	2,26	1,86	2,17	1,96	3,42	1,84	1,37	1,77	1,28	1,71	1,43	1,30
13 Adolfsberg	0,94	1,84	2,18	2,03	1,48	2,43	3,14	1,94	1,77	2,42	2,29	1,66	4,28	2,25	1,56	1,35	1,48	1,39	1,24
14 Marieberg	1,12	1,59	1,88	1,68	1,50	1,77	2,09	2,23	2,09	2,16	2,17	1,35	2,38	4,56	1,49	1,31	1,91	1,63	1,50
15 Öst (USÖ)	1,07	1,95	2,27	2,04	2,67	1,82	1,76	1,77	1,66	1,33	1,35	1,84	1,71	1,55	3,64	1,96	1,65	1,36	1,22
16 Öst-Öst	1,32	1,93	2,50	2,27	2,48	1,63	1,63	2,39	1,87	1,64	1,71	1,55	1,67	1,53	2,31	5,97	2,48	2,13	1,83
17 Nordöst (Bettorp)	1,09	2,63	3,46	2,94	1,86	1,67	1,88	2,61	2,07	1,52	1,66	1,61	1,48	1,86	1,43	1,98	4,28	2,10	1,56
18 Lillån	0,99	2,15	2,82	2,81	1,56	1,46	1,58	2,05	1,69	1,30	1,43	1,36	1,39	1,59	1,21	1,73	2,10	4,28	2,10
19 Hovsta	0,87	1,83	2,29	2,49	1,42	1,35	1,41	2,04	1,76	1,47	1,54	1,25	1,24	1,46	1,11	1,54	1,56	2,10	4,28

Tabell 3.2: Konkursindex för potentiella resenärer

Snitt KI för alla reserelationer = 2,87 Zoner för de planerade BRT-stråken

	1 Centrum	2 Norr (Markb.)	3 Vivalla	4 Lundby	5 Sydöst	6 Tybble/Almby/Univ.	7 Brickebacken	8 Varberga/Hjärsta	9 Mellringe	10 Väst (Älvtomta/Rosta)	11 Väst-Väst (Solhaga)	12 Syd (Ladug-/Sörbyväg)	13 Adolfsberg	14 Marieberg	15 Öst (USÖ)	16 Öst-Öst	17 Nordöst (Bettorp)	18 Lillån	19 Hovsta
1 Centrum	1,53	2,19	2,34	2,29	2,66	2,57	2,25	2,48	2,35	2,41	2,07	2,21	2,07	2,34	2,51	3,04	2,54	2,12	1,74
2 Norr (Markb.)	1,33	4,16	2,95	2,69	2,13	2,17	2,11	2,77	2,51	2,52	2,99	2,17	2,86	2,35	2,64	2,34	4,22	3,38	2,84
3 Vivalla	1,49	2,64	5,93	3,56	2,00	2,02	2,29	5,17	3,77	3,07	3,36	2,94	3,22	2,67	2,99	3,08	5,08	4,16	3,39
4 Lundby	1,55	2,48	3,56	5,93	2,03	2,08	2,26	4,36	4,41	2,56	3,33	2,72	3,01	2,41	2,75	2,85	4,34	4,17	3,70
5 Sydöst	1,57	2,13	2,11	2,13	4,73	2,74	2,20	2,50	2,30	2,43	2,12	2,79	2,27	2,22	3,72	3,19	2,89	2,39	2,19
6 Tybble/Almby/Univ.	1,58	2,05	2,02	2,08	2,47	5,93	2,89	1,95	1,88	2,34	2,01	2,93	3,57	2,54	2,28	1,77	2,44	2,15	2,00
7 Brickebacken	1,54	2,01	2,29	2,26	2,05	2,89	5,93	2,80	2,59	3,16	2,83	3,99	4,64	3,02	2,36	1,96	2,76	2,34	2,09
8 Varberga/Hjärsta	1,54	2,49	5,17	4,36	2,34	1,95	2,80	5,93	3,08	4,75	4,24	3,09	2,82	3,21	2,28	2,81	3,77	2,98	3,02
9 Mellringe	1,58	2,33	3,77	4,41	2,18	1,88	2,59	3,08	5,93	3,36	4,58	2,60	2,59	3,03	2,19	2,26	3,01	2,48	2,61
10 Väst (Älvtomta/Rosta)	1,51	2,70	3,53	2,84	2,52	2,58	3,44	5,53	3,72	4,97	2,68	3,24	3,93	3,35	1,86	2,01	2,41	2,04	2,31
11 Väst-Väst (Solhaga)	1,40	2,91	3,45	3,41	2,07	2,07	2,89	4,34	4,69	2,43	6,22	2,76	3,45	3,19	1,82	2,06	2,47	2,13	2,32
12 Syd (Ladug-/Sörbyväg)	1,42	2,25	3,22	2,94	2,90	3,30	4,43	3,39	2,79	3,24	2,93	4,97	2,68	2,01	2,63	1,89	2,55	2,14	1,95
13 Adolfsberg	1,38	2,76	3,29	3,07	2,20	3,65	4,74	2,89	2,65	3,62	3,45	2,43	6,22	3,29	2,34	2,01	2,20	2,07	1,86
14 Marieberg	1,67	2,38	2,83	2,54	2,25	2,67	3,16	3,37	3,17	3,25	3,28	2,00	3,50	6,66	2,24	1,96	2,89	2,47	2,27
15 Öst (USÖ)	1,56	2,89	3,41	3,08	3,99	2,70	2,65	2,63	2,48	1,97	2,01	2,75	2,56	2,34	5,32	2,87	2,42	2,01	1,81
16 Öst-Öst	1,96	2,90	3,79	3,44	3,74	2,43	2,46	3,60	2,83	2,45	2,58	2,33	2,51	2,31	3,43	8,85	3,73	3,21	2,77
17 Nordöst (Bettorp)	1,61	3,92	5,20	4,44	2,78	2,50	2,82	3,88	3,09	2,24	2,47	2,40	2,20	2,81	2,08	2,94	6,22	3,06	2,29
18 Lillån	1,46	3,23	4,25	4,25	2,34	2,20	2,39	3,07	2,54	1,94	2,13	2,04	2,07	2,40	1,79	2,59	3,06	6,22	3,05
19 Hovsta	1,29	2,74	3,46	3,77	2,15	2,04	2,13	3,08	2,66	2,21	2,32	1,88	1,86	2,21	1,64	2,30	2,29	3,05	6,22

Bland bilisterna i tabell 3.2 är bussens konkurrens-situationen inte bra i någon reserelation.

24

Svar på ledamotsinitiativ från
Helan Bosved (MP)

21RS3300

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2021-04-21

FöredragningsPM
Dnr: 21RS3300

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Svar på ledamotsinitiativ från Helan Bosved (MP)

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta ledamotsinitiativet till protokollet, samt

att gofkänna svaret på ledamotsinitiativet.

Sammanfattning

Helena Bosved (MP) har inkommit med ledamotsinitiativ kopplat till händelse på en av Länstrafikens bussar.

Samhällsbyggnadsnämnden har att besluta om svar på Helena Bosveds (MP) ledamotidsinitiativ.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM Ledamotisinitiativ
Ledamotsinitiativ från Helana Bosved (MP)
Svar på ledamotsinitiativ

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-04-21 Dnr: 21RS3300RS

Helena Bosved (MP)

Svar på ledamotsinitiativ om rullstol på buss

Den situation som hände i höstas föranledde oss att se över vad det var som var orsaken till att en elrullstolsburn person blivit nekat att kliva ombord på bussen. Vi kom då fram till att orsaken snarast var att bussförare och bussvärdar förlitat sig på gamla sanningar. Det kan i sin tur bero på att vi varit dåliga på att informera om förändringar. Vi bedömde inte att det var någon form av systematisk diskriminering som låg bakom händelsen. Det hindrar dock inte att den nu drabbade resenären och andra resenärer kan uppleva sig diskriminerade. Konsekvensen blev därför att vi fokuserade på att förtydliga information och regler samt att informera förare och bussvärdar. Följande åtgärder vidtogs under hösten:

- Förtydligande av resevillkor gällande hjälpmedel. Dessa uppdaterade resevillkor har nu beslutats av samhällsbyggnadsnämnden.
- Särskild information till förare och bussvärdar om dessa punkter i resevillkoren.
- Framtagande av broschyr (tillsammans med Hjälpmedelscentralen) som visuellt visar hur godkända modeller av elrullstolar vanligen ser ut. Denna broschyr har gått ut till bussförarna.
- Initierat ett projekt med DHR, som går ut på att rullstolsburna ska teståka buss och återrapporterna till Region Örebro län. Ett annat syfte med detta är att bussförare helt enkelt ska få fler tillfällen att träffa elrullstolsburna i sitt yrkesutövande. DHR ska också besöka bussdepåer för att svara på frågor. Projektet är pausat i avvaktan på att pandemin ska lätta.
- Beslut om att samtliga bussförare ska bli certifierade enligt den modell som tagits fram av branschorganisationen Svensk kollektivtrafik. En central del i certifieringen handlar just om kundbemötande.

Bedömningen är att åtgärderna ovan ska ge effekt såväl på kort sikt, samt lägga grund för att liknande situationer inte ska behöva uppstå igen. När nu situationen har återupprepats, vilket jag verkligen beklagar, så har Länstrafiken självklart uppföljt upp den och jag kommer när vi träffar Svealandstrafiken försäkra mig om att de fortsätter med de åtgärder som vi kommit överens om och även diskutera den nya händelsen .

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden

Till Samhällsbyggnadsnämnden, 21 april 2021

Ledamotsinitiativ: Redovisning av åtgärder som vidtagits för att underlätta för rullstolsburna resenärer att färdas med Länstrafiken

När det gäller möjligheten att åka med länstrafikens bussar för rullstolsburna personer verkar informationen till Länstrafikens förare fortfarande bristfällig.

Onsdag 25 mars nekades återigen en resenär att resa med sin elrullstol från Studentgatan i Örebro in till Resecentrum. Enligt resenären själv handlade det om att föraren begärde att se intyg på permobilens vikt, något resenären försökte uppvisa samt förklara att stolen understeg viktgränsen för hur mycket en elrullstol får väga på bussarna i Örebro. Trots detta nekade föraren resenären ombordstigning med motivering att hen inte kunde ta ansvar om något skulle hända.

Jag ställer därför följande frågor:

- Hur har information spridits till de som jobbar inom kollektivtrafiken om möjligheter för personer med till exempel elrullstol att resa med oss sedan förra gången detta inträffade?
- Vilka åtgärder vidtas nu för att det inte ska ske ytterligare en gång?
- Vilka krav ställer regionen vid avtalstecknande med de åkerier som ska utföra trafik åt Region Örebro län?

För Miljöpartiet de gröna,

Helena Bosved

Ledamot i Samhällsbyggnadsnämnden