

Till Kollektivtrafiknämnden

Vi har nu inne på tredje veckan med den nya busslinjen (7) och vill förmedla en verklighet som inte harmoniserar med den visioner som uttrycks på Region Örebro läns sida om förändringarna i kollektivtrafiken. Vi utgår i denna skrivelse från vår upplevda verklighet och ställer den mot den beskrivna verkligheten nedan. Detta genom att kommentera några citat från texten.

I december 2024 infördes ett nytt stadslinjenät i Örebro

Det nya linjenätet karakteriseras av enkelhet, få linjer med högt utbud och en rakare, snabbare linjedragning.

☒ Nytt stadslinjenät Länstrafikens webbplats

☒ Hitta din resa på Länstrafikens webbplats: tidtabeller, linjenummer och hållplatser



Stadstrafiken i Örebro kommun ska vara ett attraktivt alternativ för den som ska resa i dag samtidigt som den ska vara redo att möta de behov och önskemål som framtiden bär med sig.

Idag tillhör Örebro de städer som har långsammast stadstrafik i Sverige, vilket gör att bussen inte är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Antalet resenärer är också lågt jämfört med andra städer i samma storlek, samtidigt som befolkningstätheten i staden ökar.

- Kollektivtrafiken måste vara ett attraktivt val för invånarna i Örebro. Den behöver vara snabb, bekväm, pålitlig och miljösamt. Genom att införa Citylinjen (BRT) och samtidigt förnya vårt befintliga stadslinjenät, finns stor potential att öka det kollektiva resandet i staden och därmed minska vår gemensamma klimatpåverkan, säger kollektivtrafikchef Fredrik Eliasson.

Tillmötesgå resenärernas framtida behov

Kort sammanfattat karakteriseras det [nya linjenätet](#) av enkelhet med snabbare och tätare trafik där resandet är som störst. Det nya linjenätet kommer att bestå av totalt sju stadslinjer, varav Citylinjen (linje 1 och linje 2) blir pulsådern som binder samman befolkningstäta stadsdelar med centrum och Universitetet. Ytterligare fem linjer ingår i det nya stadslinjenätet som täcker övriga stadsdelar i Örebro och ansluter till Citylinjen.

Samtliga sju linjer har resecentrum som den centrala bytespunkten, vilket underlättar byte mellan stadstrafik, regiontrafik och tåg. Mycket av utvecklingen som skett inom Citylinjen - bättre resenärsinformation (digital klocka för nedräkning) samt smidigare biljettsystem kommer också den övriga stadsbusstrafiken till godo.

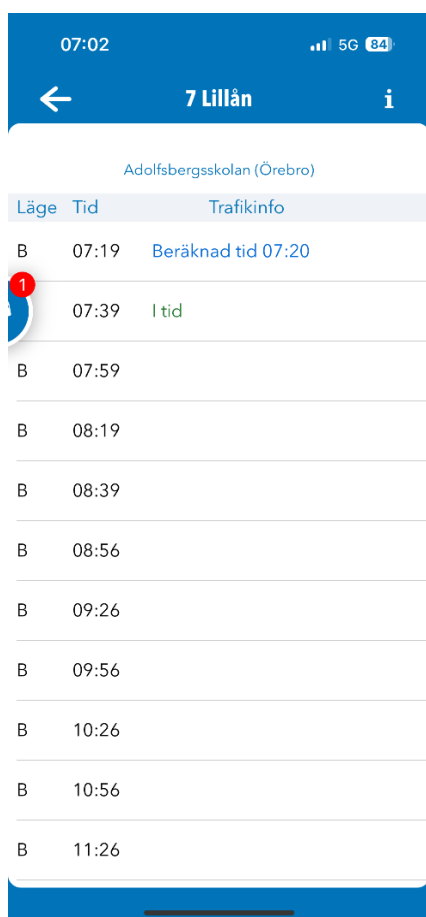
-Bedömningen är att det nya linjenätet kan leda i riktning på de uppställda målen om ökat resande som beskrivs i Trafikförbättringsprogrammet för Örebro län. Dessutom har resurserna omfördelats för att klara av dagens kapacitetsproblem, så att vi inte får fullsatta bussar i samma utsträckning som tidigare, berättar Fredrik

"Idag tillhör Örebro de städer med långsammast stadstrafik i Sverige"

"Kollektivtrafiken måste vara ett attraktivt val för invånarna i Örebro, den behöver vara snabb, bekväm, pålitlig och miljösmart"

Vår verklighet jämfört med innan den 15 december är att busstrafiken nu är långsammare, mer opålitlig, mer obekväm och med nya säkerhetsrisker än innan ändringen och konkretiserar detta med ett exempel.

Efter bussomläggningen får vi gå en längre sträcka, det är den del av den nya logistiken som gör att den promenaden anpassas till busstiden och att man då förväntar sig att den går i tid. Buss 7 från Adolfsbergsskolan har sällan gått i tid utan är systematiskt försenad, men idag var den inte bara försenad, den kom inte alls och detta helt utan någon information i mobilappen. Bussen skulle avgått **06:59** Så när jag 07:02 kollade i mobilappen stod det att en annan buss skulle komma 07:19. Den bussen kom **07:28**.



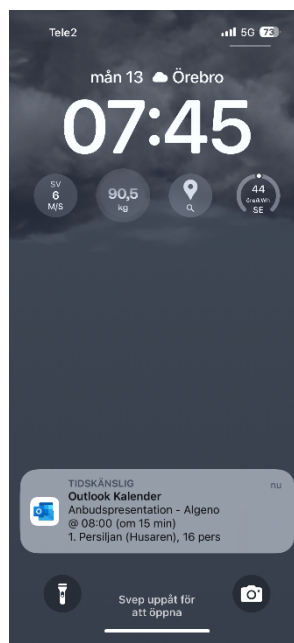
Information i appen 07:02



Bussen som kom 07:28



Vy bakåt i bussen



Mötespåminnelse i en sen buss

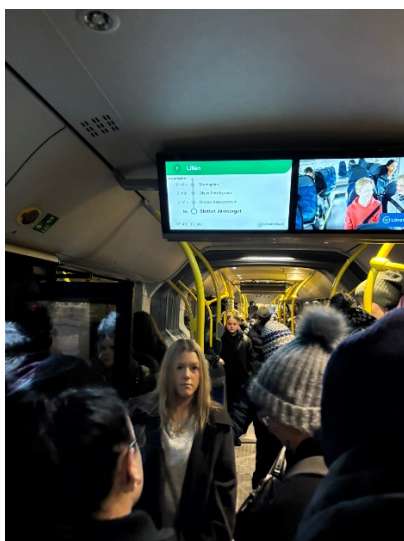
"Kollektivtrafiken måste vara ett attraktivt val för invånarna i Örebro, den behöver vara snabb, bekväm, pålitlig och miljösmart"

Snabb: Bussarna är systematiskt försenade på ett sätt som är ohållbart.

Bekväm : Att åka med överfulla bussar utan att få sittplats är inte bekvämt och här finns en säkerhetsrisk både för passagerare och chaufför. När det som idag är fullt hela vägen från bussens främre del till den allra bakersta. Det kan inte vara ok och en felplanering att ha det så här

Pålitlig : Bussar som uteblir utan information är inte pålitligt.

Då bussen idag inte bara var sen, utan uteblev. Så fick den buss som till slut kom hantera mängder med passagerare, idag så många att några inte kom av bussen vid Klerkgatan trots att flera i bussen ropade till busschauffören.



07:48 Buss stannar vid slottet, 12 minuter till möte.



Högt tempo på halt underlag för hinna till möte.

Läge	Tid	Trafikinfo
A	16:11	Beräknad tid 16:18
A	16:31	Beräknad tid 16:38
A	16:51	I tid
A	17:11	
A	17:31	
A	17:51	
A	18:11	
A	18:41	
A	19:11	
A	19:41	
A	20:11	

Läge	Tid	Trafikinfo
A	17:11	Beräknad tid 17:20
A	17:31	Beräknad tid 17:35
A	17:51	
A	18:11	
A	18:41	
A	19:11	
A	19:41	
A	20:11	
A	20:41	
A	21:11	
A	21:41	

Ytterligare visualiseringar av en ny verklighet

Våra huvudsakliga invändningar är följande:

1. Säkerheten

Genom den nya linjesträckning är bussarna fulla för att samma buss ska transportera både passagerare från Mosås **samt** passagerare från Adolfsberg! Vid inställda bussar blir då den efterkommande bussen överfull på ett sätt som inte är förenligt med att framföra kollektivtrafik säkert.

2. Pålitligheten

Det går med erfarenhet från trafiken i januari påstå att bussarna är pålitliga, det är tvärtom och det väldigt frustrerande att gå långt i och komma i tid för att konstatera att bussen är försenad. Det har hänt om och om igen.

Vi ber er därför:

Att ta till er av verkligheten och återgå till att använda två busslinjer, en från Mosås och en från Adolfsberg, så vi kan åka buss säkert och bekvämt. I vintertid är oplogade cykel-och gångbanor förödande och mycket otillgängligt för de som vill använda kollektivtrafiken. Återinföra bussförbindelsen vid Bondsättersvägen, vilken idag är indragen.

Med vänlig hälsning

Jonas och Mirja Tannerstad
Erikshultsvägen 8
702 29 Örebro