

Sammanträdesdatum
2022-02-15Beteckning
Dnr: 21RS11608

Mats Gunnarsson (MP)

Svar på interpellation från Mats Gunnarsson (MP) om borttagande av trafik till Mariebergsköpcentrum

Mats Gunnarsson (MP) har inkommit med en interpellation med anledning av de neddragningar i kollektivtrafiken som bland annat nu påverkar Marieberg köpcenter och trafiken mellan Örebro och Kumla. Han ställer frågor till samhällsbyggnadsnämndens ordförande om länstrafikens förmåga att attrahera:

- De som har Marieberg som sin arbetsplats och bor i Kumla med omnejd.
- De som vill besöka Marieberg och kommer söderifrån där hållplatser flyttas bort.
- Potentiella kollektivtrafikresenärer mellan Kumla – Örebro som hört talas om inställda tåg men har sett bussarna som en bra livlina.
- Boende i norra delarna av Kumla (som växer befolkningsmässigt) och nu får försämrat utbud.

I den av samhällsbyggnadsnämnden antagna planen ”Budget i Balans 2.0” identifierades fyra trafikslag för att vägleda vilken trafik som skulle reduceras för att uppnå besparingskraven i samtliga kollektivtrafikstråk. Trafikslagen var servicelinjer, linjer med lågt resande, skolskjutslinjer samt parallellgående trafik.

I trafikutredningen av den södra länsdelen framgick det att Linje 701, som gick parallellt med tåget, hade ett koncentrerat resande mellan Örebro C/S och Kumla RC. Mellan Kumla och Örebro går det tågtrafik med halvtimmetrafik under högtrafik och timmetrafik som basutbud. Därmed gjordes bedömning att kunna reducera L 701 turutbud, och att tågen kvarstår som Kumlaborna kollektivtrafikslag till och från Örebro. Linjen 701 fick en ny körsträckning

och angör idag Aspholmen och Gustavsvikområdet istället för att åka via södra infarten. Genom att göra denna förändring når linjen nya arbetsplatser och får en mer yttäckande körväg i Örebro och når ut till nya arbetsmarknader. För att väga upp för den nya körvägen angörs inte längre Marieberg galleria, detta betyder dock inte att pendlingsmöjligheten till Marieberg är borttagen. Hållplats Marieberg handelscentrum angörs fortfarande. Från hållplatsen är det cirka 500 meter till den södra entrén på gallerian. Det finns fortfarande goda möjligheter att arbetspendla till och från Marieberg. Att angöra samtliga hållplatser och arbetsplatser i Mariebergsområdet bedömdes riskera attraktiviteten på L701 med en ökad körtid. I takt med att Mariebergs galleria och dess kringliggande verksamheter fortsätter växa kommer även arbets- och servicependlandet växa.

L702 mellan Kumla och Örebro togs bort i december 2021. En analys av linjen visade att resandekopplingen mellan Kumla och Pilängen saknades. Grupper av resenärer använde istället linjen för att resa mellan Örebro och Pilängen, eller mellan Kumla och Örebro. De hållplatser som tagits bort i Kumla tätort är enbart på linje 702 och påverkar inte resandet mellan Kumla och Marieberg. Vad som dock har hänt som en konsekvens av trafikneddragningen är att Kumla tätort har fått en sämre yttäckning med kollektivtrafik. Detta får ingen direkt konsekvens på pendlandet och attraktionskraften för L701 och Mariebergs galleria då trafiken aldrig angjort de utpekade områdena. Vidare så tillkom även L711 Kumla Industrivarv som kör 6 turer om dagen runt industriområdet vid Vissbergagatan. Linjen är upplagd för arbetspendling till industriområdet samt för vidareresor vid Kumla resecentrum. Trots de hållplatser som plockats bort i södra delarna av Kumla går det att argumentera för att det fortfarande finns goda resandealternativ för många resenärer boende/arbetande i södra Kumla.

Mellan Kumla och Örebro är det i huvudsak Tåg i Bergslagen som trafikerar sträckan. Den kombinerade regionala tågtrafiken går under peak – trafik med kvartstrafik, vilket förser resenärer i Kumla tätort goda resmöjligheter till och från Örebro. Sedan Tåg i Bergslagen börjat trafikera Örebro län har avgångarna haft en avgångspunktlighet ungefär 92 procent och en regularitet på strax över 90 procent. Tågtrafiken i Örebro län är under dessa förutsättningar väl fungerande, dock är viktigt att bemöta oroade kunder vid händelsen av inställelse av tågavgångar. I nutid har tågtrafiken drabbats hårt av pandemin. Merparten av de avgångar som ställts in sedan i november -21, fram tills idag beror på operatören SJ:s haveri av sitt nya planeringssystem samt sjukskrivningar. Lyckligtvis går utvecklingen i rätt riktning och när pandemin avtar väntas även antalet inställda turer minska. Det är också viktigt att påpeka att som delägare av tågbolaget Tåg i Bergslagen ställer vi krav på

att den trafik SJ kör åt bolaget håller våra mål och inriktningar. Inställda avgångar inom tågtrafiken är dessvärre omöjligt att undvika, inte minst under dessa omständigheter. Därmed är det oerhört viktigt att vi som kollektivtrafikmyndighet kan förse tågresenärer med en väl fungerade ersättningstrafik vid inställelser av tågavgångar. SJ som tidigare haft problem med dess ersättningstrafik i dessa stråk men har under senare tid förbättrat sin effektivitet och med de krav vi ställer på vår trafik kommer de fortsätta att förbättras. Detta innebär också att den linjelagda busstrafiken mellan Kumla och Örebro inte ska användas som ersättningstrafik för inställda tåg. Att resa med tåg ska vara den smidigaste resan för de allra flesta resenärer. Den kvarvarande busstrafiken ska användas för att komplettera dit tågtrafiken inte når.

Vidare så är samhällsbyggnadsnämnden medvetna om den befolkningsökning Kumla kommun har och de planerade planprogrammen för de norra delarna av Kumla. Länstrafiken planerar idag trafiken efter potentiella nya resenärer och bevakar den fortsatta etableringen i Kumla. Men det är viktigt att försöka matcha utbudet av kollektivtrafik med den efterfrågan som finns idag. Boende i de norra delarna av Kumla har idag tillgång till goda pendlingsmöjligheter med L701 som har en avgång varje halvtimme in mot Örebro. Detta bedömer vi vara ett rimligt utbud utifrån nuvarande resande och etablering i Kumla och som går i linje med vårt förslag till Trafikförsörjningsprogram. Men genom att hänvisa fler resenärer till tågtrafiken kan vi generera en kollektivtrafik som är bättre anpassad efter det faktiska behovet. Som tidigare nämnts kan då busstrafiken i första hand användas av resenärer som ska till och från mellanmarknaden, medans den stora massan använder tågtrafiken som sitt förstahandsval.

Jag anser mig härmed har besvarat interpellationen

Nina Höijer

Regionråd och ordförande samhällsbyggnadsnämnd