

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum
2023-02-15

FöredragningsPM
Dnr: 22RS10895

Organ
Kollektivtrafiknämnden

Besvarande av motion från Jessica Carlquist (V) och Kenth Lantz (V) om att utveckla dynamisk kollektivtrafik

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta

att motionen anses besvarad eftersom Region Örebro län redan bedriver dynamisk kollektivtrafik i form av Närtrafik som utvecklas allt eftersom ekonomin tillåter.

Sammanfattning

Jessica Carlqvist och Kenneth Lantz från Vänsterpartiet har i en motion föreslagit regionfullmäktige besluta om att kollektivtrafiknämnden ska påbörja ett pilotprojekt med dynamisk kollektivtrafik.

Förslaget är i grunden bra som skulle lyfta möjligheterna att resa kollektivt. Det är viktigt att följa utvecklingen om anropsstyrd trafik och ta lärdom av andra. Närtrafiken infördes i hela länet i januari 2022 och regionen håller på att kontinuerligt utveckla närtrafiken med ökad servicenivå och översyn om möjligheten att införa flextrafik i tätorter.

Ett högre serviceutbud än vad regionen erbjuder idag skulle påverka produktiviteten och skapa höga kostnader då befolkningstätheten är lägre än i tätorter som Säffle, som motionärerna hänvisar som exempel på dynamisk kollektivtrafik.

Hälften av alla försök av anropsstyrd kollektivtrafik har visats sig inte vara hållbara utan har lagts ner. För att möjliggöra en hållbar trafik är det av central betydelse att kostnaderna inom anropsstyrd trafik begränsas och att utbudet inte är för generöst. Det finns därför en stor risk att kostnaden blir väldigt hög med generöst öppethållande.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum
2023-02-15

FöredragningsPM
Dnr: 22RS10895

Det stora problemet är brist av förare som omöjliggör i det närmaste ett ökat trafikutbud med dagens servicereseavtal.

Motionen anses besvarad eftersom Region Örebro län redan bedriver dynamisk kollektivtrafik i form av Närtrafik som utvecklas allt eftersom ekonomin tillåter.

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet föreslår att Länstrafiken och Samhällsbyggnadsnämnden/kollektivtrafiknämnden utvecklar konceptet "Dynamisk kollektivtrafik". Deras uppfattning är att den anropsstyrda närtrafiken inte är tillräcklig med sin begränsning - vardagar, vissa tider, vilket utesluter arbetspendling och gymnasieresor.

I januari 2022 lanserade Region Örebro län Närtrafik i hela länet som en förlängning av befintligt linjenät för kollektivtrafiken i regionen. Närtrafik är en form av dynamisk kollektivtrafik som är anropsstyrd. Närtrafiken är inte linje- eller tidtabellagd utan körs endast när någon vill resa. Syftet är att kunna erbjuda invånarna som saknar kollektivtrafik möjlighet att utföra ärenden. Trafiken utförs av serviceresors fordon, dvs fordon som kör sjuk- och färdtjänstresor.

Närtrafiken finns tillgänglig under vardagar mellan klockan 9.00-14.30 och kvällar måndagar-torsdagar klockan 17.30-21.30. Bokning av resa sker via Länstrafikens beställningscentral under vardagar mellan klockan 8-16.30.

Närtrafiken utvecklas kontinuerligt inom gällande budgetram. Under 2023 planeras att införa helgtrafik under lördagar och söndagar med start i början av 2023. Ett arbete ska påbörjas under 2023 att utreda möjligheten att beställa en närtrafikresa digitalt vilket ligger i linje med motionärernas förslag. Idag finns enbart möjligheten att ringa till Beställningscentralen och beställa en resa. Det har startats upp en utredning om hur man kan införa när- och flextrafik i större tätorter som påminner en del av Linje X och Karlstadsbuss Nära som motionärerna hänvisar som exempel på dynamisk kollektivtrafik. Syfte med denna utredning är att utreda om och hur anropsstyrd trafik i tätorter kan genomföras på ett attraktiv och ekonomisk hållbart sätt.

Det finns ett antal utmaningar som medför att ett utökat serviceutbud idag är i det närmaste ogenomförbart. I grunden är förslaget att tillåta arbetspendling och gymnasieresor bra. I en studie av Pettersson (2019) granskas olika

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum
2023-02-15

FöredragningsPM
Dnr: 22RS10895

internationella fall av anropstyrd trafik. Det visar sig att produktiviteten av många system är låg och kostnader ganska höga vilket medför en risk att systemet inte är ekonomisk hållbart. Viktigt att det är liknande start-, mål och tidpunkt med så få fordon och fordonstimmar som möjligt för att få det hållbart. I landsbygdsförhållandena blir detta problematiskt med längre avstånd och låg befolkningstäthet.

I en internationell sammanställning (2020) har 114 olika anropstyrda system mellan perioden 1970–2019 studerats. Resultatet visade att hälften av all uppstartad närtrafik mellan 1970–2019 har avslutats inom en sju års period efter uppstart. För att möjliggöra en mer hållbar trafik är det av central betydelse att kostnader inom anropstyrd trafik begränsas och att utbudet av trafikformen inte är för generöst.

Ett grovt räkneexempel på länsnivå visar att det skulle vara kostbart. Om Närtrafikens nuvarande områdesregler gäller men tidsfönstret öppnas för att tillåta arbetspendling och resa till skolor under högtrafik perioderna skulle kostnaden grovt uppgå till 340 miljoner kronor per år.

Det stora problemet är tillgång till förare. Det skulle krävas ytterligare några hundra förare i länet för att kunna erbjuda närtrafik från kl 06-21. Här finns en stor utmaning att hitta lösningar på utbildning av förare för att täcka behovet som finns redan idag.

Beredning

Regionstyrelsen föreslog vid sitt sammanträde 2022-11-29 att regionfullmäktige besluta att remittera motionen till samhällsbyggnadsnämnden för beredning.

Regionfullmäktige beslutade vid sitt sammanträde 2022-12-07 att remittera motionen till samhällsbyggnadsnämnden för beredning.

Bedömning

Regionen har redan idag genom Närtrafikens har infört ett dynamiskt trafikslag, och anser att motionen är besvarad. Närtrafikens utvecklas kontinuerligt utifrån ekonomiska och praktiska förutsättningar.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet innebär inga konsekvenser för miljö-, barn och jämställdhetsperspektiven.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum
2023-02-15

FöredragningsPM
Dnr: 22RS10895

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet innebär inga ekonomiska konsekvenser.

Uppföljning

Detta beslut medför ingen anledning till uppföljning.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM Kollektivtrafiknämnd 2023-02-15, Svar på motion att utveckla dynamisk kollektivtrafik
Motion – Utveckla dynamisk kollektivtrafik

Johan Ljung
Områdeschef trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Regionstyrelsen