

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina
Ramberg & Stefan Boere

Sammanträdesdatum
2023-12-07

FöredragningsPM
Dnr: 23RS11996

Organ
Kollektivtrafiknämnden

Trafikpliktsbeslut för regional busstrafik i trafikområde norr, Örebro län

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden beslutar

att med stöd av lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän trafikplikt för regional kollektivtrafik i norra Örebro län enligt bilaga.

Sammanfattning

Utöver skattechöjning och taxehöjning har kollektivtrafiknämnden fått i uppdrag från Region Örebro läns verksamhetsplan med budget 2024 och planering 2025-2026 att identifiera intäktshöjande och kostnadsminskade åtgärder inom verksamheter allmän kollektivtrafik och serviceresor. Målet är att nå en resultatförbättring om 50,3 miljoner kronor. I och med att trafiken utgör den största kostnaden innebär det att största delen av besparingen behöver ske genom trafikanpassningar.

Utöver ett antal utbudsförändringar är det totalt 15 linjer som utgår. Totalt har trafikanpassningar identifierats som leder till en nettobesparing på cirka 31 miljoner kronor.

Trafikeringsförslaget bedöms ha en mindre påverkan på resandet och måluppfyllelse av de i Trafikförsörjningsprogrammet uppställda målen om marknadsandel. Dock minskar tillgängligheten för en ganska omfattande grupp och därmed kommer Länstrafikens varumärke och kundnöjdhet påverkas negativt.

Omfattningen av förändringarna kräver att det fattas nya beslut om allmän trafikplikt i Örebro län. Trafikpliktsbesluten har delats upp geografiskt. Detta beslut avser trafikpliktsbeslut för norra Örebro län från december 2025. Trafikanpassningarna i de olika relationerna enligt detta beslut sker vid det

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina
Ramberg & Stefan Boere

Sammanträdesdatum
2023-12-07

FöredragningsPM
Dnr: 23RS11996

årliga tabellskiftet i december 2024 respektive dec 2025.

Ärendebeskrivning

Diverse omvärldsfaktorer (ökade drivmedelspriser, inflation, pandemi, med mera) har lett till att Region Örebro läns ekonomiska läge är besvärligt. Trots två tidigare besparingsprojekt (Budget i Balans 1.0 och 2.0) har det uppstått ett stort underskott för kollektivtrafiknämnden. I juni beslutade regionfullmäktige i Region Örebro län budgeten för 2024. Utöver en skattehöjning och en höjning av biljettpriset med tio procent innebär det krav på kostnadsreducering av 50,3 miljoner kronor till år 2024.

Ett nytt besparingsprojekt Budget i Balans 3.0 startades upp i syfte att identifiera intäktshöjande och kostnadsminskade åtgärder inom verksamheterna allmän kollektivtrafik och serviceresor med målet att nå en resultatförbättring om 50,3 miljoner kronor. I och med att trafiken utgör den största kostnaden innebär det att största delen av besparingen behöver ske genom trafikanpassningar.

En rapport har tagits fram där trafikändringar föreslås utifrån vägledande principer, tidigare utredningar och resandeunderlag. Anpassningsförslagen består av: ett nytt trafikupplägg i väst (ca. 8 miljoner kronor), anpassning av landsbygdstrafik (cirka 10 miljoner kronor) och regiontrafik (ca. 9 miljoner kronor), anpassad trafikutbud i starka stråk (cirka 2 miljoner kronor), utbudsanpassning i Örebro stadslinjenät (ca. 4 miljoner kronor) och anpassning av tågtrafik (cirka 5 miljoner kronor). Dessa anpassningar minus de merkostnaderna (cirka 7 miljoner kronor) såsom intäktsbortfall, minskad skolkortförsäljning och merkostnader för närtrafik ska leda till en nettobesparing av cirka 31 miljoner kronor.

Omfattningen av förändringarna kräver att det fattas nya beslut om allmän trafikplikt i Örebro län. Genom ett trafikpliktsbeslut om allmän trafikplikt iklär sig Region Örebro län i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet ett ansvar gentemot länets invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken. Trafikpliktsbeslutet har delats upp geografisk och består av norra Örebro län, västra Örebro län och södra Örebro län. Inriktningen är att genomföra ändringar skyndsamt för att få budget i balans så fort som möjligt, samtidigt som hänsyn tas till trafikavtal och befintlig fordonsflotta. Trafikanpassningarna i de olika relationerna enligt detta beslut sker vid det årliga tabellskiftet i december 2024 respektive dec 2025.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina
Ramberg & Stefan Boere

Sammanträdesdatum
2023-12-07

FöredragningsPM
Dnr: 23RS11996

Beredning

Trafikeringsförslaget presenterades till kollektivtrafiknämnden vid sitt sammanträde den 25 oktober 2023.

Bedömning

Geografiskt sett håller trafikeringsförslaget sig helt till de i den Regionala Utvecklingsstrategi utpekade starka stråken, där man ska kunna leva utan bil. Detsamma gäller för Trafikförsörjningsprogrammets utbudstabell som anger minimum av trafikutbud kopplat till tätorters storlek. Ett undantag är Åbytorp som enligt Trafikförsörjningsprogrammet skulle ha linjelagt trafik, men som nu blir utan.

Totalt resandet med de linjer som utgår är cirka 100 000 per år, i snitt 4-5 personer per tur. Detta ska ställas mot de drygt 13 miljoner resor som årligen görs inom Länstrafiken. De trafikändringar som föreslås bedöms ha en mindre påverkan på resandeutveckling och därmed marknadsandel.

Trots att förslagna trafikändringar har en begränsad effekt på resandet minskar tillgängligheten. Det är cirka 8 600 boende, 2 000 arbetstillfälle och sex grundskolor (inom en 1500m radie) längs de linjerna som utgår. Utifrån resmängderna bedöms det vara 2-4 procent av dessa som nyttjar kollektivtrafiken i sitt dagliga resande. I och med att det är relativt många personer som påverkas och att dessa trafikanpassningar föregås av andra trafikanpassningar kommer kundnöjdheten och Länstrafikens varumärke påverkas negativt.

Det finns inget som tyder på att busstrafik motsvarande den omfattning som föreslås skulle komma till stånd enbart genom kommersiella aktörers försorg, utan finansiering från Region Örebro län. Mot den bakgrunden rekommenderas Region Örebro län besluta om allmän trafikplikt.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Yttäckningen av kollektivtrafikens linjenät minskar vilket gör att fler medborgare blir beroende av andra färdmedel, i regel oftast bilen, vilket har negativa konsekvenser för miljön. På grund av att resandet med de linjerna som utgår var lågt är de negativa miljökonsekvenserna försumbara. Det krävs en viss mängd resenärer för att bussen ska ge ett mindre miljöavtryck jämfört med om resenärerna åkte bil. Den anpassning av linjenätet som nu föreligger har således främst påverkan på tillgängligheten snarare än på miljön.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina
Ramberg & Stefan Boere

Sammanträdesdatum
2023-12-07

FöredragningsPM
Dnr: 23RS11996

Det befintliga linjenätet har haft ett utbud av trafik som inneburit att ett antal grundskoleelever kunnat resa med den allmänna kollektivtrafiken mellan hemmet och skolan när de beviljats skolskjuts. De förändringar som nu genomförs betyder att antalet barn i grundskolan som kommer att resa med skolskjuts tillhandahållen av kommunen kommer att öka. Utöver grundskoleelever är det totalt cirka 60 gymnasieelever som använder de linjer som föreslås utgå. Dessa elever behöver ta sig till skolan på ett annat sätt framöver. När det gäller barn och ungas fritidsresande finns alltså Närtrafiken kvar som ett alternativ.

En väl utbyggd kollektivtrafik innebär att pendlingsresorna blir mer flexibla. Det innebär att det skapas bättre förutsättningar för att kombinera förvärvsarbete med ansvar för hushåll. Detta är viktigt för båda mäns och kvinnors vardag. Färre kvinnor och utsatta grupper har tillgång till bil och är mer beroende av kollektivtrafiken. Detta innebär att de föreslagna trafikändringar kan ha en negativ påverkan på jämställdhet i de områden som blir utan kollektivtrafik.

Ekonomiska konsekvenser

Netto beräknas trafikpassningarna i hela Örebro län spara cirka 31 miljoner kronor.

Uppföljning

Efter trafikpliktsbeslut ansvarar Svealandstrafiken för detaljplanering (av busstrafiken). Allmän kollektivtrafikens avdelning Kommunikation ansvarar för kommunikationsplan för att informera kunder och medborgare. Trafiken kommer årligen att följas upp och löpande revideras inom ramen för detta beslut. När behovet av större förändringar åter igen uppstår i takt med att efterfrågan utvecklas eller när de ekonomiska förutsättningarna ändras kommer ett nytt förslag till beslut om allmän trafikplikt att läggas fram.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM kollektivtrafiknämnd 2023-12-07, Trafikpliktsbeslut för regional busstrafik i trafikområde norr, Örebro län
Rapport Budget i Balans 3.0 Förslag till trafikändringar inom allmän kollektivtrafik
Trafikpliktsbeslut för regionbusstrafik norra länsdelen + stadstrafik i Lindesberg

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina
Ramberg & Stefan Boere

Sammanträdesdatum
2023-12-07

FöredragningsPM
Dnr: 23RS11996

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Svealandstrafiken AB
Ljusnarsbergs kommun
Hällefors kommun
Lindesbergs kommun
Nora kommun
Karlskoga kommun
Degerfors kommun
Örebro kommun
Lekeberg kommun
Laxå kommun
Kumla kommun
Hallsberg kommun
Askersunds kommun