

# Budget i Balans 3.0

## Förslag till trafikändringar inom allmän kollektivtrafik

Version: 1

## **Budget i Balans 3.0**

Förslag till trafikändringar allmän kollektivtrafik

2023-11-14

# Innehåll

1.	Bakgrund.....	4
1.1	Uppdrag & tidsplan.....	4
2.	Utgångspunkter .....	6
2.1	Resande efter Budget i Balans 2.0 och pandemin .....	6
2.2	Vägledande principer .....	8
3.	Förslag till trafikändringar .....	9
3.1	Västra länsdelen .....	9
3.2	Region- och landsbygdstrafik.....	9
3.3	Starka stråk.....	11
3.4	Stadstrafik Örebro (inkl. BRT) .....	12
3.5	Närtrafik .....	15
3.6	Tåg.....	16
4.	Konsekvensbedömning .....	18
4.1	Ekonomiska konsekvenser .....	18
4.2	Måluppfyllelse .....	18
4.3	Tillgänglighet.....	20
4.3.1	Studiependling och skolor .....	20
4.3.2	Vårdcentraler och Folk tandvården .....	21
4.4	Trafikutbud .....	21
4.5	Övriga konsekvenser .....	22
4.5.1	Utbyggd infrastruktur.....	22
4.5.2	Barn, jämställdhet och entreprenörer .....	23
5.	Genomförande .....	24
5.1	Förslag till trafikpliktsbeslutsindelning .....	24
5.2	Tidsplan till trafikstart .....	25
5.3	Fortsatt arbete efter trafikpliktsbeslut .....	25

# 1. Bakgrund

Diverse omvärldsfaktorer (ökade drivmedelspriser, inflation, pandemi, mm) har lett till att regionens 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 regionens ledning budgeten för 2024. Utöver en skatthöjning och en höjning av biljettpriiset med tio procent innebär det krav på kostnadsreducering av 50,3 miljoner kronor till år 2024.

	Aktuell ram 2023*	Justeringar inför 2024	Löne- o pris-uppräkning	Kostnadsreducering med rameffekt	Särskilda prioriteringar/skattehöjning	Ramar till nämnderna 2024	Åtgärder att vidta inom budgetram		
							Intäktsförstärknin gar	Kostnadsreducering ar	Summa åtgärder
<b>DRIFTREDOVISNING, mnkr</b>									
<b>Budgetramar till nämnderna</b>									
Regionfullmäktige	-19,0		-0,7	1,0		-18,7			0,0
Regionstyrelsen							2,1		2,1
varav									0,0
- Regionstyrelsen, regionkansliet o uppdrag	-389,1	3,5	-13,5	37,5		-361,6			0,0
- Hälsovalsenheten	-2 077,9		-74,5			-2 152,5			0,0
- Tandvårdsenheten	-261,2		-9,1			-270,3			0,0
						0,0			0,0
Hälsa- och sjukvårdsnämnd	-7 221,3	9,0	-255,7		-506,4	-7 974,5	29,6	414,0	443,6
Folkvandvårdsnämnd	0,0		0,0			0,0	14,4	10,6	25,0
Service nämnd	-51,7		-1,8	75,8		22,3	5,5		5,5
Kollektivtrafiknämnd	-677,9		-23,7		-101,6	-803,3	23,2	50,3	73,4
Regional tillväxtnämnd	-156,7		-5,5	19,5		-142,7	1,4		1,4
Kulturnämnd	-121,9		-4,3	17,8		-108,4	0,1		0,1
Gem nämnd för företagsh.o tolk	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0	2,4	2,4
<b>Summa budgetramar till nämnderna</b>	<b>-10 976,8</b>	<b>12,5</b>	<b>-388,9</b>	<b>151,5</b>	<b>-608,0</b>	<b>-11 809,6</b>	<b>76,3</b>	<b>477,2</b>	<b>551,4</b>
- Inflationbuffert	-157,8	157,8				0,0			
- Regionstyrelsens verksamhetskostnad	-217,3		-23,7			-241,0			
- Regionstyrelsens planeringsreserv	-50,0					-50,0			
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-11 401,9</b>	<b>170,3</b>	<b>-412,6</b>	<b>151,5</b>	<b>-608,0</b>	<b>-12 100,6</b>			
Regionstyrelsens finansförvaltning	11 172,6					12 110,9			
<b>Årets resultat</b>	<b>-229,3</b>	<b>170,3</b>	<b>-412,6</b>	<b>151,5</b>	<b>-608,0</b>	<b>10,3</b>			

\*) aktuell budgetfördelning per 2023 03 24

Tabell 1: regionens budget år 2024

## 1.1 Uppdrag & tidsplan

Ett nytt besparingsprojekt Budget i Balans 3.0 har startats upp vilket syftar till att hitta intäktshöjande och kostnadsminskade åtgärder inom verksamheterna allmän kollektivtrafik och serviceresor. Målet är att nå en resultatförbättring om 50,3 miljoner kronor enligt Region Örebro läns verksamhetsplan med budget 2024 och planering 2025-2026. Alla möjliga åtgärder undersöks, men i och med att trafiken utgör den största kostnaden innebär det att största delen av besparingen behöver ske genom trafikändringar. Denna utredning syftar till att ta fram förslag till trafikändringar.

För att ha genomslag år 2024 skulle trafiken behövas förändras redan vid tidtabellskiftet i december 2023. Detta är dock inte genomförbart eftersom en trafikstart måste föregås av utredning, trafikpliktsbeslut, tidtabellsplanering, tjänsteplanering och dialog/information till berörda kommuner. I kapitel 0 redovisas hur snabbt olika delar av trafikändringen kan genomföras.

I denna utredning tas stort stöd i de redan genomförda utredningarna som gjordes 2018-2023. Dessa genomfördes under mindre tidspress och förankrades på ett utförligt sätt med berörda kommuner. Något som inte kommer att hinnas med i denna omgång. Utredningarna är som följer:

- Trafikförslag Nora – Hällefors (2019, uppdaterad version 2022)
- Utvärdering & översyn nordöst (2020)
- Utvärdering & översyn syd (2020)
- Utvärdering sydöstra länsdelen (2020)
- Utvärdering & översyn Örebro Lekeberg (2021)
- Utredning nytt stadslinjenät Örebro (2021)
- Utredning nytt linjenät i västra Örebro län (2023, pågående utredning)

Sedan har statistiken för upptagningsområde (befolkning, arbetstillfälle) och resande uppdaterats. Analyserna har kompletterats med kapacitetsberäkningar där det behövdes. Stor vikt har lagt på konsekvensbedömningar av förslagna förändringar.



Figur 1: schematisk bild av utredningsunderlag

## 2. Utgångspunkter

I detta kapitel redovisas utredning av effekten av pandemin och budget i balans 2.0 på resandet samt vilka vägledande principer som tillämpats inom denna utredning av besparingsförslag.

### 2.1 Resande efter Budget i Balans 2.0 och pandemin

I en nyligen publicerad avhandling av Lund universitet<sup>1</sup> presenteras vilka planeringsavvägningar en trafikplanerare bör göra, se Figur 1. I syftet att eftersträva en så hög marknadsandel som möjligt trots minskade ekonomiska medel har Budget i Balans 2.0 framförallt inneburit följande förskjutningar som illustreras med pilar i figuren nedan:

- Färre stråk med tätare turer
- Färre långa linjer och fler byten, men tätare turer till knutpunkter
- Färre parallellgående linjer och varianter. I de fallen att tåg- och busstrafiken fanns parallellt har tågtrafiken prioriterats
- Snabbare trafik, med färre stopp
- Genare och snabbare linjer

Detta anses fortfarande vara rätt balans för att uppnå Region Örebro läns mål om ökad marknadsandel. En planeringsparameter har inte berörts så mycket i Budget i Balans 2.0 och det är utbudsfördelning över dygnet, alltså hur mycket trafik som ska finnas i rusningstid jämfört med lågtrafik. Traditionellt har det lagts störst fokus på högt turutbud i rusningstid. Avhandlingen visar dock att avgångar utanför rusningstid kan ha stor betydelse för det totala resandet (såväl i lågtrafik som i rusningstrafik), även om antalet resor på de specifika avgångarna i fråga är få. Detta beaktas därför i denna besparingsomgång.

---

<sup>1</sup> Hansson, J. (2022). Regional public transport: The balancing act of service planning. Department of Technology and Society, Lund University.



Figur 2: En förenklad bild av olika typer av avvägningar som behöver balanseras i kollektivtrafikplanering, dels för linjenätet som helhet och dels för

Under första halvåret har det utvärderats hur resandeutvecklingen har påverkats av Budget i Balans 2.0 och pandemin. Rapporten<sup>2</sup> drar slutsatsen att resandet har minskat med 10 procent, där 8,4 procent kan relateras till pandemin och 1,6 procent till produktionsminskning. Dessutom har en prognos tagits fram där resandevolymen beräknas vara tillbaka till, och även överstiga, 2019 års nivå vid utgången av 2024. Detta är dock med antagandet av samma produktionsnivå exklusive de besparingsförslag som föreslås i denna utredning.

Ett annat intressant resultat är att expresslinjer är den enda trafikslag som har såväl ökat resandet totalt och ökat resande per turtimme. Detta är en fingervisning om att satsning på attraktiv trafik (kort restid, hög turtäthet) i starka stråk betalar sig i resandeökning. Resultaten åskådliggör också en trend där resandet är mer jämnt fördelat över trafikdygnet. Om denna trend håller i sig kan det innebära att kapacitetsbehovet i rusningstid blir mindre även om resandet återhämtar sig. Den nyligen presenterade forskningen och resandefördelning efter pandemin ger skäl till att se över vilket utbud som är optimalt i rusningstid och om eventuellt mer trafik behövs under lågtrafik, för att ha en så resurseffektiv produktion som möjligt.

<sup>2</sup> Region Örebro län (2023) *Resandeutveckling efter pandemi - Pandemin och budget i balans 2.0 påverkan på kollektivtrafikresandet i Örebro län.*

## 2.2 Vägledande principer

För att kunna bedöma vilken trafik som ska reduceras har ett antal vägledande principer tagits fram.

Vägledande principer	Motivering
Den trafik som är kvar ska vara attraktivt	Målet om ökad marknadsandel i Regional Trafikförsörjningsprogram (RTP) ska eftersträvas. För att kunna uppnå detta är faktorer så som konkurrenskraftig restid och hög turtäthet viktiga. Länstrafikens produkt ska fortsättningsvis kunna marknadsföras.
Trafiken ska präglas av förutsägbarhet / långsiktighet	Enligt principer i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP). Om man bor i ett i RTP utpekat starkt stråk måste man kunna lita på att det finns attraktiv kollektivtrafik nu och i framtiden.
Den trafiken som är viktigast ska behållas ('need to have' versus 'nice to have')	För att kunna uppnå mål om ökat marknadsandel. Detta innebär att utbudet koncentreras i första hand till de stora kollektivtrafikstråken i RTP.
Alla trafikslag ska ses över: stadstrafik, regiontrafik, landsbygdstrafik, tåg och närtrafik.	Det finns inte ytterligare 50mkr att spara med de principerna inom BiB 2.0 (lågt resande, servicelinjer, linjelagd skolskjuts och parallellgående trafik). Därför måste all trafik ses över.
Förslaget till trafikutbud ska innebära en balanserad nivå i hela länet	Besparingar ska ske i hela länet och hänsyn tas till potential och efterfrågan
För stadstrafik & regiontrafik/expressbusstrafik i starka stråk gäller att i regel behålla linjedragningar men att se över möjligheter att minska turutbudet, framförallt under rusningstid	Effektiva linjedragningar har tagits fram i de trafikutredningar som har gjorts (inom BiB 2.0) som det har tagits trafikpliktsbeslut om. Rusningstrafiken är fordonsdimensionerande och därmed kostnadsdrivande.
Minskat utbud ska inte direkt leda till fullsatta bussar och förstärkningsbehov	Om trafikändringar leder till fullsatta fordon krävs det förstärkningsinsatser som är i regel dyrare än trafik som var planerad i förväg. I det fallet har vi sparat tidtabellsproduktion, men de verkliga kostnaderna har inte minskat.

Tabell 2: vägledande principer för trafikändring BiB 3.0

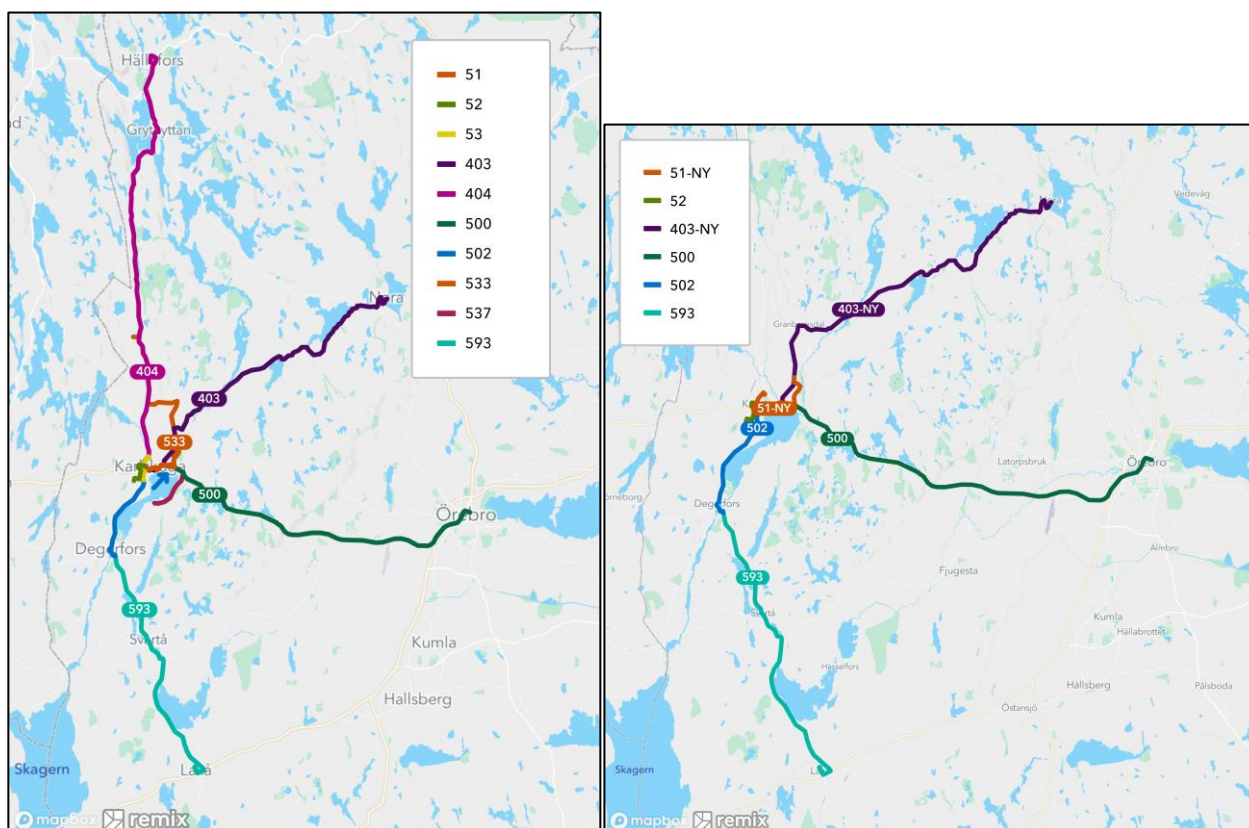


### 3. Förslag till trafikändringar

I detta kapitel redovisas de olika trafikändringar antingen på trafiktyp respektive område.

#### 3.1 Västra länsdelen

De senaste åren har det genomförts några effektiviseringar i trafiken i Karlskoga och mellan Karlskoga och Degerfors för att uppnå de nödvändiga besparingarna till Budget i Balans 2.0. Det saknades dock en genomgång av hela västra länsdelen. I och med att det befintliga trafikavtalet med BIVAB (underentreprenör Connect Bus) löper ut december 2025 har det gjorts en trafikutredning under våren 2023. Karta 3 sammanfattar trafikeringsförslaget. Bortsett från några mindre satsningar (extra turer) handlar trafikeringsförslaget om nedläggning av linje 404 (Karlskoga – Hällefors), 533 (Karlskoga – Kedjeåsen) och 537 (Karlskoga – Östervik) och en sammanslagning av stadslinjerna 51 (Bråten – Busstation) och 53 (Löten – Busstation – Lasarettet) till en linje. Den totala kostnadsbesparingen i väst beräknas till 8 miljoner kronor.



Karta 1: dagens trafikupplägg (vänster) och trafikeringsförslag enligt trafikutredning (höger)

#### 3.2 Region- och landsbygdstrafik

Inom ramen för de trafikutredningar som genomförts som en del av BiB 2.0 finns det ett antal landsbygds- och regionlinjer som bibehölls tack vare att de fyllde en

yttäckande funktion och spelade en avgörande roll för ett mindre antal gymnasieelevers möjligheter att resa till/från sin utbildning. Detta trots att det ur andra perspektiv kunde ifrågasättas om linjerna var motiverade.

När nu ett ytterligare behov av anpassning av trafik finns så är det naturligt att se över dessa prioriteringar igen. Detta gör att slutsatserna från de omfattande trafikutredningarna tas tillvara. Det är i stor utsträckning samma linjer som diskuterades i utredningarna som nu plockas upp till förslag att reducera i denna utredning. Detaljer kring linjernas upptagningsområde och resande finns i Bilaga 1.

Utöver de förslag som finns inom utredningen för Väst som presenterats ovan finns det, nedbrutet på linjetyper, 6 landsbygdslinjer som identifierats som aktuella att reducera. Ett av de tyngsta argumenten till att de ifrågasatts har varit att de är de linjer som minst antal invånare nyttjar sett till samtliga busslinjer i länet.

Linjerna är följande, här presenterat tillsammans med linjer från västutredningen för att visa förslaget i sin helhet:

Linjenr.	Destination	Utbud (båda riktningar)
750	Askersund-Nydalen	9 turer vardagar
762	Laxå-Hasselfors	10 turer vardagar
537	Karlskoga-Östervik	22 turer vardagar
521	Örebro-Närkes Kil	10 turer vardagar
751	Askersund-Olshammar	4 turer vardagar
743	Kumla-Åbytorp-Götabro	10 turer vardagar
533	Karlskoga-Kedjeåsen	7 turer vardagar
421	Hällefors-Hjulsjö	4 turer vardagar

Tabell 3: Landsbygdslinjer som föreslås utgå

Nedbrutet på linjetyper finns det 5 regionlinjer som identifierats som aktuella att reducera. De har varit uppe för diskussion i tidigare trafikutredningar men bibehållits och plockas nu upp igen för analys. Ett av de tyngsta argumenten till att de ifrågasatts har varit att de är de linjer som minst antal invånare nyttjar sett till samtliga busslinjer i länet.

Linjerna är, här presenterat tillsammans med linjen från västutredningen för att visa förslaget i sin helhet:

Linjenr.	Destination	Utbud (båda riktningar)
760	Laxå-Röfors	6 turer vardagar
824	Örebro-Norrbyås	9 turer vardagar
404	Hällefors-Karlskoga	14 turer vardagar
828	Pålsboda-Hjortkvarn	12 turer vardagar
353	Storå-Ramsberg	16 turer vardagar
822	Odensbacken-Hampetorp	8 turer vardagar

Tabell 4: Regionlinjer som föreslås utgå



kostsamma förstärkningsåtgärder. Genom att reducera linje 600 med 6 dubbelturer och en dubbeltur på linje 630 sparas ett fordon. I stråken mellan Örebro och Glanshammar respektive Nora på linjerna 200 och 400 visar kapacitetsberäkningar också att det saknas hög risk för fullsatta fordon. Dock utgörs tiden då trafiken är tät (peak) inte en så lång period att anpassningar skulle leda till besparing av fordon. En ändring av trafiken skulle även snabbt resultera i att linjen förlorar koppling till sina viktiga målpunkter. Därför föreslås inga ändringar i dessa stråk.

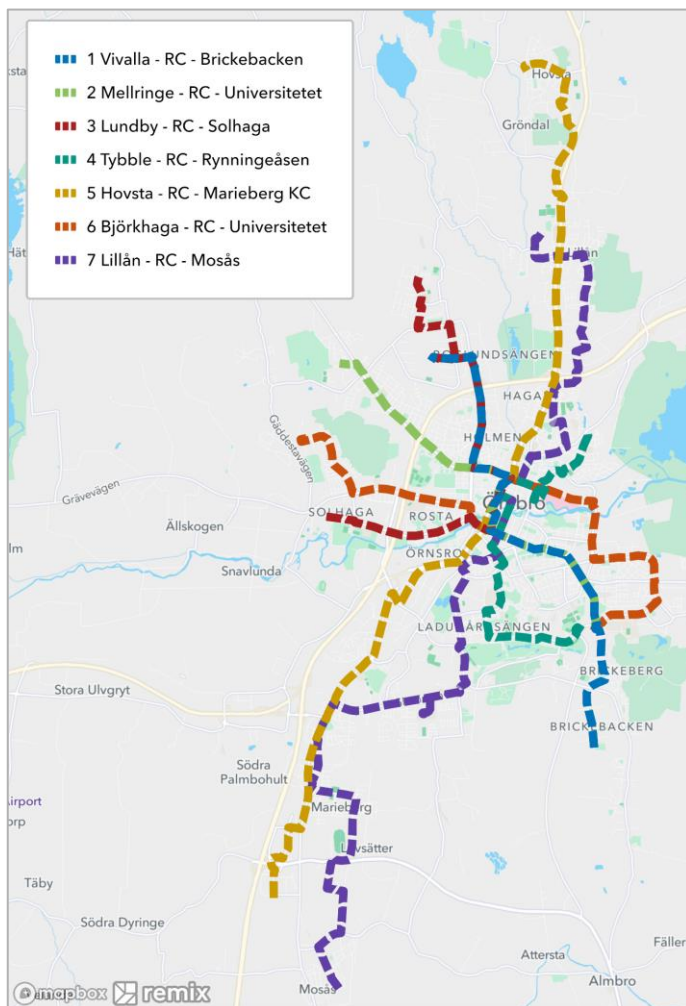
Sedan tidigare har det även, från entreprenörens sida, påtalats att trafiken på linje 831 (Hallsberg – Pålshoda) varit något överdimensionerad. Förslaget är att reducera linjen med ca 5 dubbelturer.

Utöver det föreslås sammanslå linje 825 (Örebro – Almbro) och linje 807 (Örebro - Pålshoda). Det handlar delvis om en besparing men också en förflyttning av kapacitet till den kompletterande linjen 807. I dagsläget kör linje 807 raka vägen in till centrala Örebro via Norrköpingsvägen medan linje 825 tar vägen via Gryt och Norra bro. Linjernas vidare körväg mellan Universitetsplatsen och Örebro Resecentrum är den samma. En sammanslagning av linjerna skulle innebära att linjetrafiken inte längre kan angöra hållplatsen vid Almbro skola och då är den inte längre användbar för grundskoleelever eftersom de då måste korsa väg 51. Analys av resandestatistik och dialog med Örebro kommuns planering för grundskoleskjuts visar att det är ca 30 elever som beviljats grundskoleskjuts med linjen på morgonen, från Norra bro till Almbro skola. Hem reser de med en kommunal grundskoleskjuts.

Åtgärderna som föreslås innebär sammanlagt en besparing på cirka 2 miljoner kronor.

### **3.4 Stadstrafik Örebro (inkl. BRT)**

Under 2020 - 2021 har det tagits fram ett förslag till nytt stadslinjenät i Örebro (Karta 3), vilket blev beslutat 2021. Det nya nätet omfattar sju linjer, varav två linjer klassas som BRT linjer, tre som stomlinjer och två som stadslinjer. Det nya linjenätet karakteriseras av enkelhet och snabbare och tätare trafik där resandet är som störst. Det bedöms att det nya linjenätet kan leda i riktning mot de uppställda målet om ökad marknadsandel.



Karta 3: Nytt stadslinjenät från och med december 2024

I nuläget pågår detaljplaneringen av det nya stadslinjenätet och utifrån besparingskraven har turtätheten setts över. För att inte leda till fullsatta bussar och förstärkningsbehov (den sista vägledande principen från Tabell 2) är den enbart mindre utbudsändringar som bedöms möjliga. Nedanstående utbudsändringar föreslås:

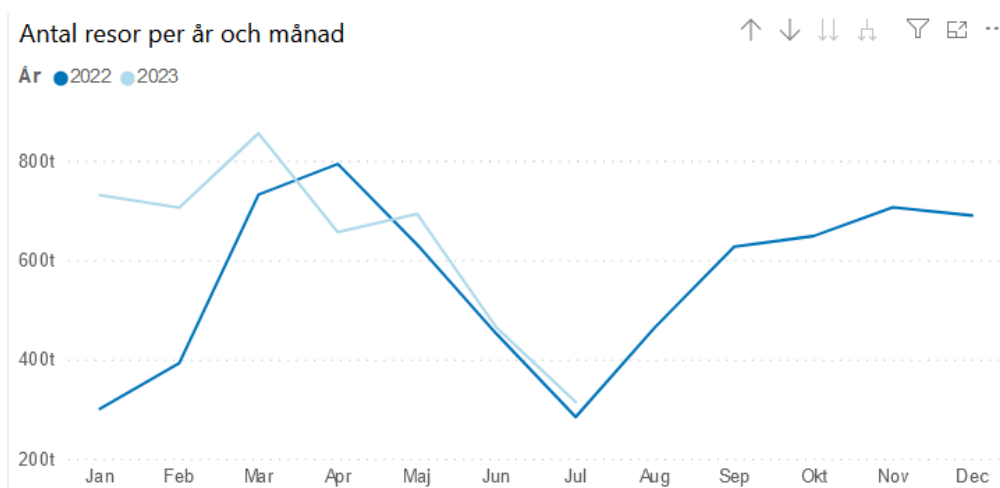
- BRT linje 1 (Vivalla – Resecentrum – Brickebacken), BRT linje 2 (Mellringe – Resecentrum – Universitetet) och linje 3 (Lundby – Resecentrum – Solhaga) går ner från 8 min till 10 min under rusningstider. Detta innebär då en sammanlagd turtäthet av 5 min istället för 4 min mellan Vivalla – Resecentrum och Resecentrum – universitetet.
- Linje 4 (Grenadjärstaden - Resecentrum - Marieberg KC) minskar turtäthet under rusningstrafik från 10 till 15 min.
- Linje 6 (Björkhaga – Resecentrum – Universitetet) trafikeras med en turtäthet av 20 min trafik under dagtid istället för 15min.
- Linje 7 (Lillån – Resecentrum – Mosås) ändras utbudet från 20 min trafik till 30 min trafik under dagtid.



Det bedöms att de ändrade turtätheterna klarar kapacitetsbehovet. Största risk för fullsatta bussar uppskattats på sträckan Mellinge - Resecentrum och Brickebacken – universitetet, där många fullsatta bussar inrapporterades 2019. Under januari – september 2023 har rapporterats in ett begränsat antal fullsatta bussar, dvs. 10 fullsatta bussar Mellringe – Resecentrum och 19 fullsatta bussar Brickebacken – universitetet. Därmed bedöms att det föreslagna turutbudet på dessa sträckor räcker vid trafikstart. Men det behövs utvärdera när tätare trafik behövs, eftersom resandet med BRT lär öka över tid.

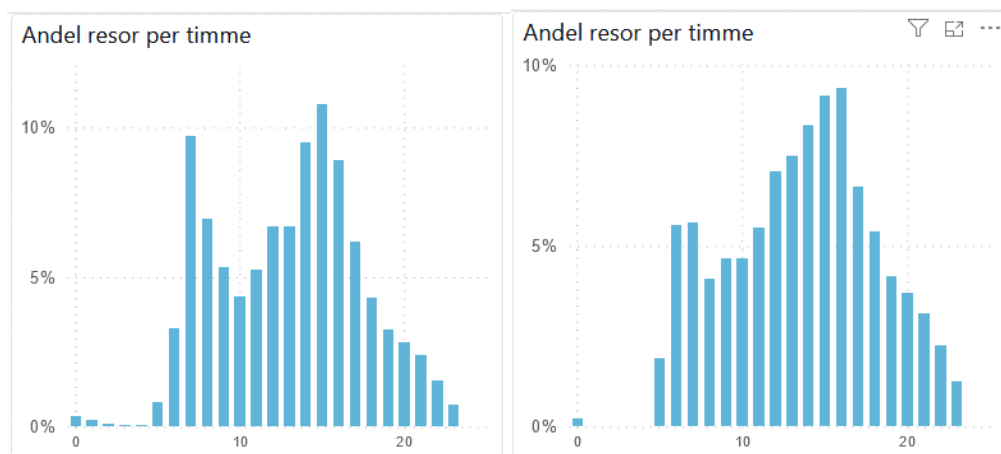
Ovanstående avser turtäthet under vår- och vintertidtabeller. Men även sommartrafiken har setts över. I nuläget tas förstärkningslinjer 10 och 78 bort och resterande linjer går från 20min trafik till 30min trafik. På en sommardag är tidtabellsproduktionen cirka 64% av produktionen av en vinterdag.

Figur 3 visar att resandet per månad under sommaren är ungefär en tredjedel av resandet under vår och vinter.



Figur 3: : antal resor med stadstrafiken per månad år 2022-2023

Figur 4 visar vidare att resandet har en annan fördelning över dygnet under sommaren jämfört med vinter/vår. Under sommaren saknas en stark morgonpeak och rusningstrafiken på eftermiddagar är något tillplattad.



Figur 4: antal resor per timme på vardagar. Vänster: jan - maj 2023, Höger: juli 2023.

Utifrån denna analys föreslås att sommartrafiken ska vara cirka 54% av utbudet på vintern och ha en jämn turtäthet under dagtid. Detta är en minskning av cirka 15%. Totalt beräknas besparingen inom Örebro stad till 4 miljoner kronor. I samband med denna analys har även sommartrafiken i resten av länet sets över. Karlskoga stadstrafik halveras redan och på region och landsbygdstrafik har inga besparingsmöjligheter hittats.

### 3.5 Närtrafik

Närtrafikens syfte är att utgöra en förlängning av det linjenät av allmän kollektivtrafik som erbjuds inom Örebro län. Anpassningen av linjelagd trafik utredningen föreslår innebär att 8 linjer med 10 eller fler avgångar per vardag försvinner. Boende i områden längs dessa linjer blir då berättigade att beställa Närtrafik vilket de inte varit medan dessa linjer körts. Bedömningen är att antalet beställda närtrafikresor kommer att öka i områden kring dessa linjer.

Linjenr.	Destination	Utbud (båda riktningar)
825	Örebro-Almbro	28 turer vardagar
762	Laxå-Hasselfors	10 turer vardagar
537	Karlskoga-Östervik	22 turer vardagar
521	Örebro-Närkes Kil	10 turer vardagar
404	Hällefors-Karlskoga	14 turer vardagar
828	Pålsboda-Hjortkvarn	12 turer vardagar
743	Kumla-Åbytorp-Götabro	10 turer vardagar
353	Storå-Ramsberg	16 turer vardagar

Tabell 5: linjer med fler än tio avgångar som föreslås utgå.

Resandet med dessa linjer under de tidsspänn när Närtrafiken är beställningsbar är mellan 3 och 10 personer per dag vilket är relativt begränsat antal. Vi har dock sett att antalet närtrafikresor kan öka kraftigt i områden som får reducerat utbud av linjetrafik

till följd av att kunskapen om denna trafikform ökar. Bedömningen är att kostnaderna ökar med ca 1 miljon per år.

Det har även utretts vad det skulle innebära i besparing att dra in Närtrafiken på helg. Denna helgtrafik lanserades i mars 2023 och resandet är ca 20 beställda resor per helg. Detta skulle innebära en besparing om 300 000 sek per år. Utredning av vilka som använder närtrafiken på helg visar att det är få personer som drabbas om helgtrafiken skulle dras in. Det är 80 % av de unika resenärerna under helg reser även på vardagar. De bör alltså ha goda förutsättningar att utföra sina ärenden under vardagar istället om helgtrafiken utgår. Det finns även andra sätt att spara kostnader (t.ex. genom ändrat regelverk) eller öka intäkter för närtrafik (t.ex. genom prisökningen). Detta krävs en mer utförlig utredning.

### **3.6 Tåg**

Tågtrafiken i länet är svårare att utvärdera och att spara på kort sikt än busstrafiken. Delvis beror det på bristen på tillgänglig resandestatistik. Det finns även begränsningar i möjligheten att identifiera på vilka delsträckor längs linjerna som resande vi har dokumenterat sker. Dessutom bedrivs tågtrafiken i samverkan med andra län, vilket innebär att ändringar i utbudet inom Örebro län kan påverka andra län.

Det går dock att göra vissa analyser och två slutsatser har dragit som kan reducera kostnaderna för tågtrafiken med upp emot 5 miljoner kronor.

På Värmladsbanan bidrar Region Örebro län med finansiering av tre avgångar i vardera riktningen som förbinder Degerfors med Kristinehamn och Karlstad. Det är Värmlandstrafik som kör dessa turer och det är i endast i snitt tre personer som använder resmöjligheten per avgång. Förslaget är att avsluta finansieringen av denna trafik och dra in den. Detta innebär en besparing på 264 000 kronor per år.

Region Örebro län bedömer även att det finns anledning att se över utbudet inom trafiksystemet som erbjuds inom Mälardalstrafik. Det finns inget färdigt förslag om hur trafiken bör reduceras utan en utredning är påbörjad tillsammans med de andra delägarlänerna. En besparing på upp emot 5 miljoner kronor bedöms kunna uppnås som ett resultat av utredning.



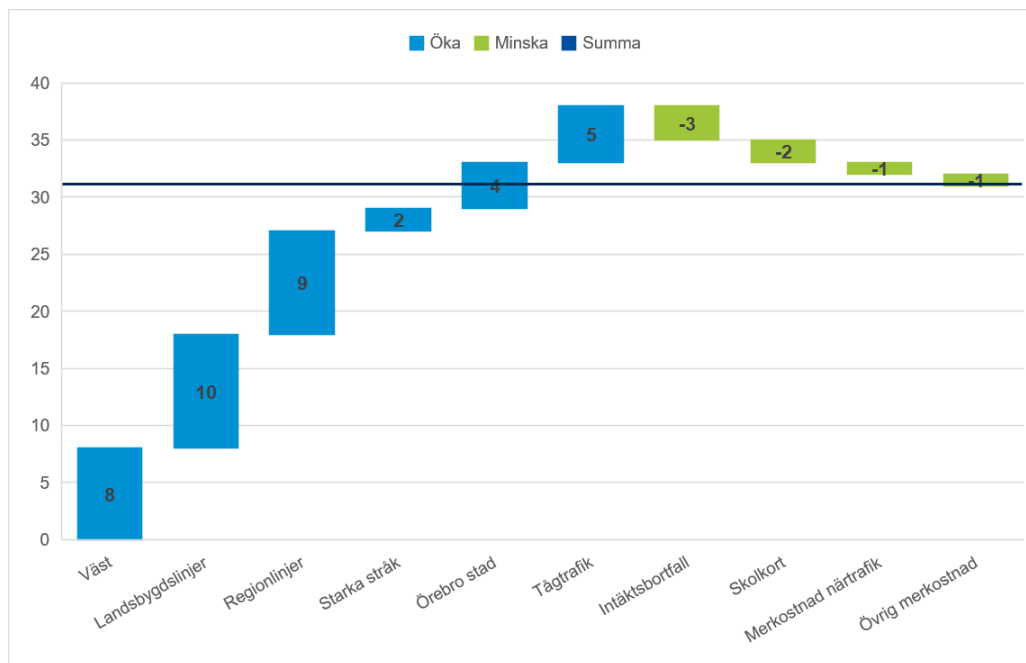


Karta 4: järnväg och tågtrafik i Örebro län

## 4. Konsekvensbedömning

### 4.1 Ekonomiska konsekvenser

Figur 5 sammanfattar de ekonomiska effekter av de förslagna besparingarna uppdelat per område eller linjetyp. Observera att beräkningarna har en viss osäkerhet. I kapitel 0 redovisas när de olika trafikändringar har trafikstart och därmed när de olika besparingarna inträffar. Regionen har mandat att besluta själv om trafikändringar av busstrafiken, däremot utförs tågtrafiken i samverkan med andra län. Därför är det i nuläget oklart om tågbesparingarna kan genomföras.



Figur 5: Vattenfallsgraf visar kostnadseffekt per område eller linjetyp.

Besparingarna medför ett antal merkostnader att beakta, såsom intäktsbortfall av resande på de linjerna som tas bort och minskad försäljning av grundskolekort till kommunerna. I och med att yttäckningen av linjenätet minskar är det fler boende som blir berättiga till närtrafik, vilket är en extra kostnad. Netto beräknas trafikanpassning spara drygt 31 miljoner kronor. Det är också viktigt att beakta att det är dyrare att lägga tillbaka trafiken i efterhand.

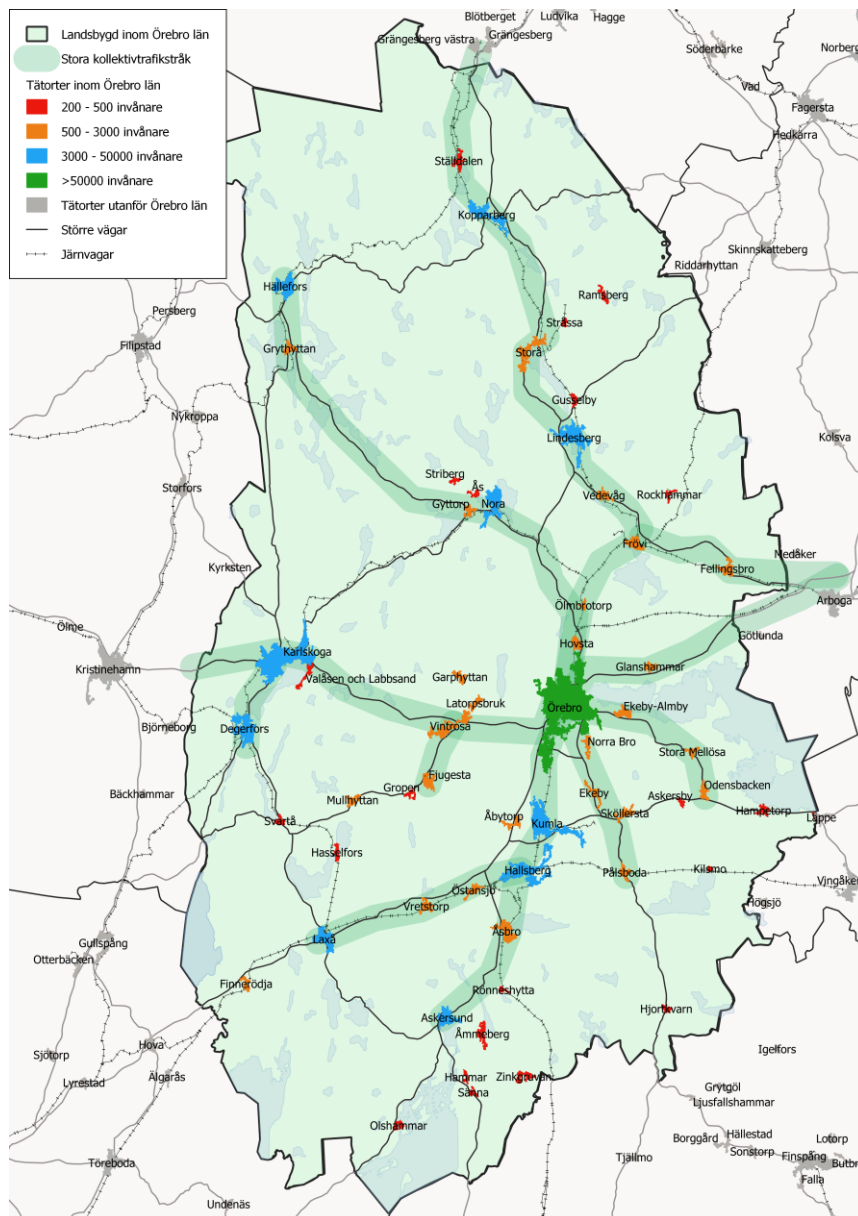
Dessa besparingar kan även leda till merkostnader för serviceresor, men det har inte varit möjligt att uppskatta dessa kostnader. Sedan finns de eventuella ytterligare risker för intäktstapp.

### 4.2 Måluppfyllelse

Geografiskt sett håller trafikeringsförslaget sig helt till de i RUS utpekade starka stråken, där man ska kunna leva utan bil (Karta 5). Detsamma gäller för RTPs

utbudstabell som anger minimum av trafikutbud kopplat till tätorters storlek. Ett undantag är Åbytorp som enligt TFP skulle ha linjelagt trafik, men som nu blir utan.

De trafikanpassningar som föreslås bedöms ha en mindre påverkan på resandeutveckling och därmed marknadsandel. Om både prisökningen och trafikändringarna tas i beaktande så uppskattas resandet under 2024 att vara 3,5% lägre än under 2019. Trafikförsörjningsprogrammet har som övergripande mål att öka marknadsandel inom motoriserade resor till 18% till 2025 och till 20% 2030. Under 2023 januari till september var marknadsandelen 16,7%. Därmed bedöms dessa mål fortfarande som realistiska att uppnå.



Karta 5: Visualiseringen av de stora kollektivtrafikstråken (RTP)

Ett mål som uppskattas påverkas mer negativt än resandet är kundnöjdheten och varumärket Länstrafiken. De senaste åren har många besparingar genomförts och risken finns att man landar i en negativ spiral, där kunder vänder ryggen mot Länstrafiken, vilket leder till minskat resande, minskade intäkter och därmed ytterligare besparingar. Det kan finnas en viss 'tipping point' (kritisk brytpunkt) som kan leda till stora ej omvändbara ändringar.

### 4.3 Tillgänglighet

De 15 linjer som föreslås lägga ner berör nio av länets tolv kommuner (tio om man även beaktar tågtrafiken Degerfors – Kristinehamn). Linjerna har mellan 4 och 22 avgångar, men de flesta mellan 7 och 15.

Det är cirka 8600 personer som bor längs (inom 1500m) av dessa linjer och inte har en annan linje som alternativ. Dessutom finns det cirka 2000 arbetstillfällen längs linjerna (inom 1500m). Trots att det är många invånare som berör är resandet med dessa linjer begränsat, cirka 100.000 totalt per år. Detta ska ställas mot de drygt 13 miljoner resor som årligen görs inom Länstrafiken. Det finns goda skäl till att anta att det är en relativt liten andel som används dessa linjer idag. Snitt resande är relativt lågt med cirka 4-5 per tur, dock kan det finnas vissa turer med mycket resande, oftast många grundskoleelever.

#### 4.3.1 Studiependling och skolor

Cirka 60 gymnasieelever reser idag med de linjerna som utgår. Det finns ingen annan allmän kollektivtrafik som kan ersätta resmöjligheten som utgår för dessa elever. Det finns ett kommunalt initiativ som kan vara ett alternativ för att underlätta för resenärgruppen att ta sig till sin utbildning. Det är Lindesberg kommun som valt att skapa en uppsättning avståndsregler för gymnasieelever utöver de som finns i skolskjutsreglementet avsedda för elever i grundskolan. Enligt dessa regler beviljas gymnasieelever att åka med i systemet av grundskoleskjutsar.

Följande grundskolor ligger i geografi som påverkas direkt av förslagen till trafikändring. Flest ligger inom Örebro kommun men även skolor i Kumla och Askersunds kommuner ligger i anslutning till busslinjer som förviner enligt förslaget. Det är relativt få eller inga grundskoleelever som använder linjerna som grundskoleskjuts men det går inte att utesluta att det finns lärare som använder linjerna för att ta sig till jobbet på dessa skolor.

Askersunds kommun

- Hammars skola F-3

Örebro kommun:

- Fridhems skola F-5 (Friskola)
- Almbro skola F-6
- Närkes Kils skola F-6

- Hampetorps skola F-6

Kumla kommun:

- Stene skola i Åbytorp F-6
- (Hardemo skola F-6)

När det gäller barn och ungas fritidsresande finns Närtrafiken kvar som ett alternativ.

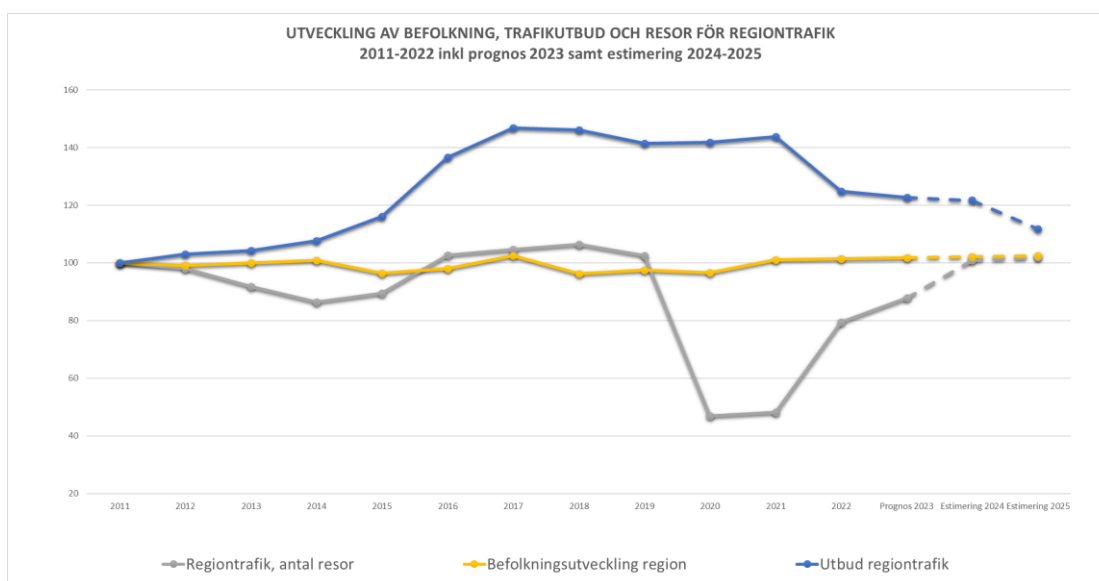
### 4.3.2 Vårdcentraler och Folk tandvården

De föreslagna trafikändringarna innebär inte att någon ort med vårdcentral blir utan allmän kollektivtrafik med buss eller tåg. Vårdcentraler och folk tandvård är redan koncentrerade till de huvudstråk för boende och resor som framgår av strukturbilderna i RUS och utbudskartan i Trafikförsörjningsprogrammet. Däremot innebär ändringarna att tillgängligheten till dessa orter minskar från orternas omland.

## 4.4 Trafikutbud

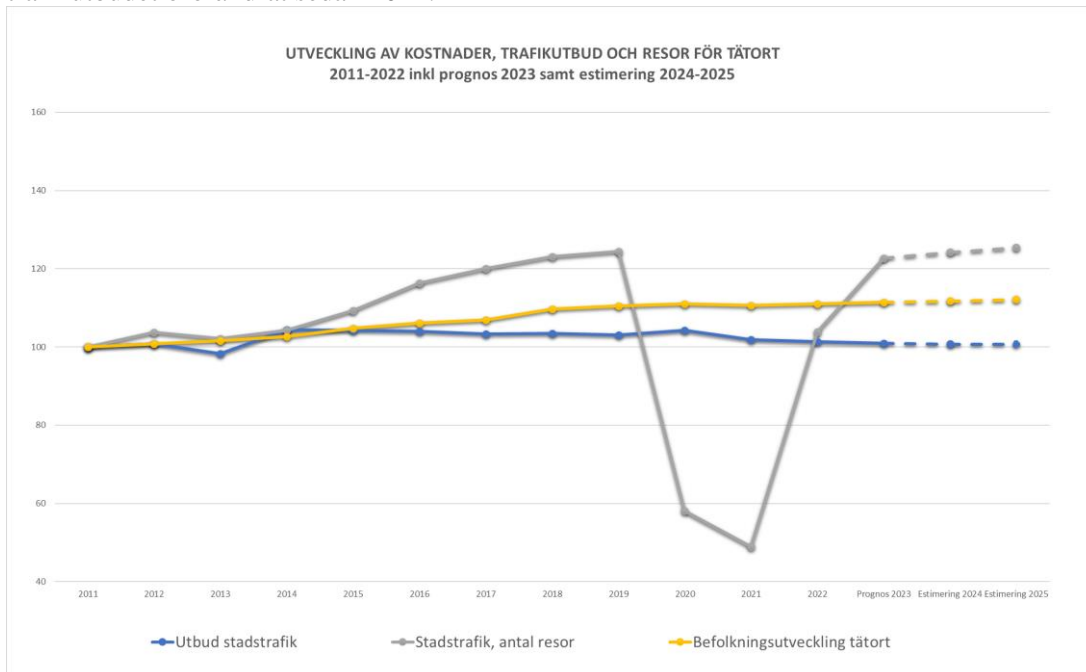
Figur 6 och Figur 7 redovisar hur befolkning, resandet och trafikutbud (tidtabellstimmar) har utvecklats sedan 2011 i tätorter där vi har stadstrafik (Örebro, Karlskoga, Lindsberg) och övriga länet.

Utanför tätorterna har befolkningen legat på ungefär samma nivå sedan 2011. Mellan 2015 och 2018 har det gjorts stora satsningar på region och landsbygdstrafik i projektet Merköll. Grundtanken var att linjelägga de skolskjutslinjer och öppna upp dem för övriga resenärer så att man kunde pendla till arbete eller göra andra ärenden. Detta har haft en begränsad effekt på resande, men har gjort att kostnader har ökat markant. Efter Budget i Balans 2.0 och 3.0 bedöms utbudet ligga cirka 10% över 2011 årsnivå.



Figur 6. Historisk och prognostiserad utveckling av befolkningsutveckling (utanför tätorter med stadstrafik), utbudet (tidtabellstimmar) av regiontrafik och resandet med regiontrafik. Indexerade värden och utgångsåret är 2011 innan omfattande trafikförändringar gjordes. Streckade linjer är prognos.

I tätorterna där stadstrafiken finns har befolkningen ökat med cirka 10% (främst i Örebro). Trots denna befolkningsökning och kraftig resandeutveckling är trafikutbudet oförändrat sedan 2011.



Figur 7. Historisk och prognostiserad utveckling av befolkningsutveckling (inom tätorter med stadstrafik), utbudet av stadstrafik och resandet. Indexerade värden och utgångsåret är 2011. Streckade linjer är prognos.

## 4.5 Övriga konsekvenser

### 4.5.1 Utbyggd infrastruktur

Det är 245 hållplatser (490 lägen) som utgår om de 15 linjerna läggs ner enligt utredningsförslaget. Majoriteten av dessa är utrustade med hållplatsstolpe och toptavla på vardera sidan vägen. Ett antal har väderskydd eller har en tillgänglighetsanpassad plattform och behöver avrustas/återställas till en icke beräknad kostnad. Trafikverket och kommuner står för åtgärder på marken och Region Örebro län står för hantering och transporter av hållplatsmaterial i detta arbete.

De föreslagna linjeändringarna innebär att följande hållplatser som nyligen byggts om och tillgänglighetsanpassats.

- Hasselfors skola (2023)
- Rölfors (2023)
- Blästervägen (2023)

#### **4.5.2 Barn, jämställdhet och entreprenörer**

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.

Cirka 60 gymnasieelever använder en av de linjer som föreslås utgå. Dessa elever behöver ta sig till skolan på ett annat sätt framöver.

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 förslagna trafikändringar kan ha en negativ påverkan på jämställdhet i de områden som blir utan kollektivtrafik.

Trafikändring innebär att det är färre förare (och övrig personal) som behövs för att utföra trafiken. Detta kan innebära att personal kan bli utan jobb som konsekvens av dessa förändringar.

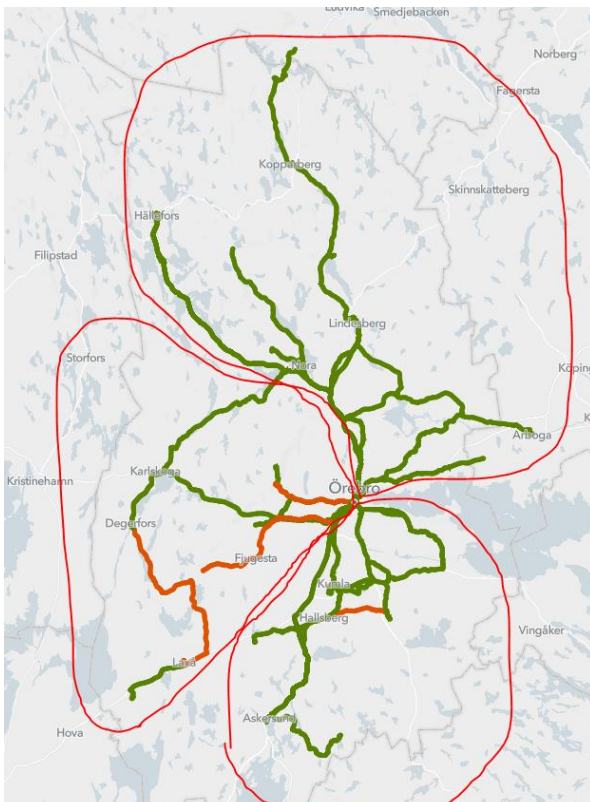
## 5. Genomförande

### 5.1 Förslag till trafikpliktsbeslutsindelning

Trafikpliktsbesluten kopplat till denna utredning kommer att utformas så att de motsvarar trafikala avgränsningar men även den regionala fokusgruppindelningen. Det är i dessa fokusgrupper som strategiska dialoger med kommunerna förs. I praktiken innebär det beslut som omfattar följande fyra geografiska områden som även visas i kartan nedan.

- Norr (inkl. Lindesberg stad)
- Väst (inkl. Karlskoga stad)
- Syd

Örebro stad är en separat trafikplikt, dock bedöms att ändringar ryms inom gällande trafikpliktsbeslut.



Karta 6: Uppdelning av trafikpliktsbeslut



## 5.2 Tidsplan till trafikstart

Inriktningen är att genomföra ändringar skyndsamt för att få budget i balans så fort som möjligt. Åt andra sida finns det avtal och en fordonsflotta att förhålla sig till.

Förändringar som genomförs december 2024:

- Utbudsändringar i Örebro stadstrafik (inkl. sommartrafik)
- Avsluta RÖLs medfinansiering av tågtrafik på Värmlandsbanan
- Ändringar i starka stråk
  - o Linje 825, Örebro – Norra Bro – Almbro slås ihop med linje 807 Örebro - Pålsboda
  - o Ändrat utbud på Linje 600 Örebro - Fjugesta och anslutning till linje 630 till/från Mullhyttan
- Regionlinjer och landsbygdslinjer som utgår
  - o Linje 751, Askersund – Olshammar – Askersund
  - o Linje 822, Odensbacken – Hampetorp
  - o Linje 353, Storå – Ramsberg
  - o Linje 521, Örebro – Närkes Kil – Klockhammar
  - o Linje 743, Kumla – Åbytorp – Götabro
  - o Linje 824, Örebro – Norrbyås
  - o Linje 828, Pålsboda – Hjortkvarn

Förändringar som genomförs december 2025:

- Ändringar i väst:
  - o Linje 533, Karlskoga – Kedjeåsen utgår
  - o Linje 537, Östervik – Karlskoga utgår
  - o Linje 404, Hällefors – Loka – Karlskoga utgår
  - o Sammanslagning av stadslinjer linje 51 och 53
- Regionlinjer och landsbygdslinjer som utgår
  - o Linje 750, Askersund – Nydalen
  - o Linje 760, Laxå – Rölfors – Laxå
  - o Linje 762, Laxå – Hasselfors
  - o Linje 421, Hjulsjö - Hällefors

Övrig tågtrafik och närtrafik ska utredas mer.

## 5.3 Fortsatt arbete efter trafikpliktsbeslut

Utredningen avslutas efter kollektivtrafiknämnden har fattat trafikpliktsbeslut december 2023. Trafikpliktsbeslutet kommer att förmedlas till berörda parter. Svealandstrafiken ansvarar sedan för detaljplanering. Avdelning Kommunikation ansvarar för kommunikationsplan för att informera kunder och medborgare.

Samhällsutveckling, såsom befolkningsökning och ökat hållbart resande, och omvärldsfaktorer kräver att trafikutveckling sker i framtiden. Strateger behöver ta fram förslag till framtida trafiksatsningar och skapa underlag för budget 2025 och framåt.

# Bilaga 1: Resandeunderlag för landsbygdslinjer och regionlinjer som föreslås ta bort

Linje				Potential / unikt upptagningsområde				Befintligt resande			
Linje	Sträcka	Linjetyp	Kommun	~Antal boende 1500m	~Antal arbetstillfällen 1500m	Vårdcentral som blir utan trafik?	Skola som blir utan trafik?	Antal resor jan - jul 20	Resor per tur riktning	Resor per tur riktning 1	Uppskattad antal gymnasieelever som använder linjen
825	Örebro - Almbro	Regionlinje	Örebro				Almbro skola F-6	33 709			32
760	Laxå - Rölfors	Regionlinje	Laxå	500	100			7 806	12,6	Endast riktning 0	14
750	Askersund - Nydalen	Landsbygdslinje	Askersund	1100	200	N	Hammars skola F-3	6 211	5,3	12,7	5
762	Laxå - Hasselfors	Landsbygdslinje	Laxå	400	100	N		6 009	6,4	10,2	3
824	Örebro - Norrblys	Regionlinje	Örebro	1000	200	N	Fridhems skola F-5 (Friskola)	5 900	6,2	6,1	8
537	Karlskoga - Östervik	Landsbygdslinje	Karlskoga	400	<100	N		4 553	2,8	2,5	
521	Örebro - Närkes Kil	Landsbygdslinje	Örebro	900	100	N	Närkes Kils skola F-6	4 428	4,5	4,8	4
751	Askersund - Olshammar	Landsbygdslinje	Askersund	400	200	N		3 280	6,9	Endast riktning 1	2
828	Pålsboda - Hjortkvarn	Regionlinje	Halsberg	700	100	N		2 522	2,6	3,1	7
743	Kumla - Åbytorp - Götabro	Landsbygdslinje	Kumla	200	200	N	Stene skola i Åbytorp F-6 & (Hardemo skola F-6)	2 417	2,7	3,7	4
533	Karlskoga - Kedjeåsen	Landsbygdslinje	Karlskoga	300	<100	N		2 407	3,1	4,6	2
353	Storå - Ramsberg	Regionlinje	Lindesberg	600	<100	N		2 003	2,5	3	3
822	Odensbacken - Hampetorp	Regionlinje	Örebro	600	<100	N	Hampetorps skola F-6	1 423	1,8	3,1	4
404	Hällefors - Karlskoga	Regionlinje	Karlskoga & Hällefors	200	200	N		1 133	3,4	2,9	4
421	Hällefors - Hjulsjö	Landsbygdslinje	Hällefors	300	<100	N		80	saknas incheckningar	1,7	1