



Lindesbergs stadstrafik

Uppföljning efter trafikförändring
och förslag till fortsatt utveckling

Innehåll

1.	Bakgrund	3
2.	Trafikutbud.....	3
2.1	Resandeutveckling	4
2.2	Kundgrupper.....	6
3.	Jämförelse med andra linjer	7
4.	Slutsatser.....	8

1. Bakgrund

Lindesbergs stadstrafik var under 2024 drabbad av en konflikt mellan förare och elever som resulterade i skyddstopp från trafikbolagets sida till följd av hotfulla situationer. Det resulterade även i en upplevelse inom elevgruppen som rese av att vara orättvist bemötta och att de inte gavs möjlighet att komma till skolan i tid med den trafik som erbjöds.

Konflikterna resulterade i flera åtgärder och de mest omfattande bestod i att tureorna på linjer 31, som eleverna reste med på morgonen och eftermiddagen, togs bort ur tidtabellen samt att bussarna försågs med kameror. Åtgärderna syftade till att häva skyddsstoppet och säkerställa ordningen för övriga resenärer. Eleverna bor inom tätorten och är inte berättigade skolskjuts varför ingen ersättningslösning för deras resor till och från skolan har erbjudits efter att den linjelagda trafiken dragits in. Eleverna är hänvisade att i första hand gå eller cykla till och från skolan.

2. Trafikutbud

Från och med tidtabellskiftet i december 2024 finns följande trafikutbud på linjerna inom Lindesbergs stadstrafik:

Linje 31

Lindesberg Resecentrum	0610	0635	1015	1120	1220	1320	1725	1830	1925	2015	2145	2205
Norslundsvägen	0612	0637	1017	1122	1222	1322	1727	1832	1927	2017	2147	2207
Östermalm	0616	0641	1021	1126	1226	1326	1731	1836	1931	2021	2151	2211
Hagavägen, Lindesberg	0619	0644	1024	1129	1229	1329	1734	1839	1934	2024	2154	2214
Lindesberg Resecentrum	0625	0650	1030	1135	1235	1335	1740	1845	1940	2030	2200	2220

Tureorna i högtrafik, morgon och eftermiddag, som det förekom bråk på fanns tidigare insprängda i tidsintervallen vid de röda markeringarna i tabellen ovan. Avgångar och ankomster vid Lindesbergs resecentrum som finns kvar synkar med tågens ankomster och avgångar och utgör en förlängning av tågtrafiken precis som tidigare.

Linje 30

Lindesberg Resecentrum	0625	0650	0732	0745	0830	0935	1030	1135	1235	1335	1430	1535	1640	1705	1740	1810	1845	1940	2030	2200	2220
Lindesbergs lasarett	0628	0653	0735	0748	0833	0938	1033	1138	1238	1338	1433	1538	1643	1708	1743	1813	1848	1943	2033	2203	2223
Stadsskogen	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Skrinnargatan	0642	0707	0749	0802	0847	0952	1047	1152	1252	1352	1447	1552	1657	1722	1757	1827	1859	1954	2044	2214	2234

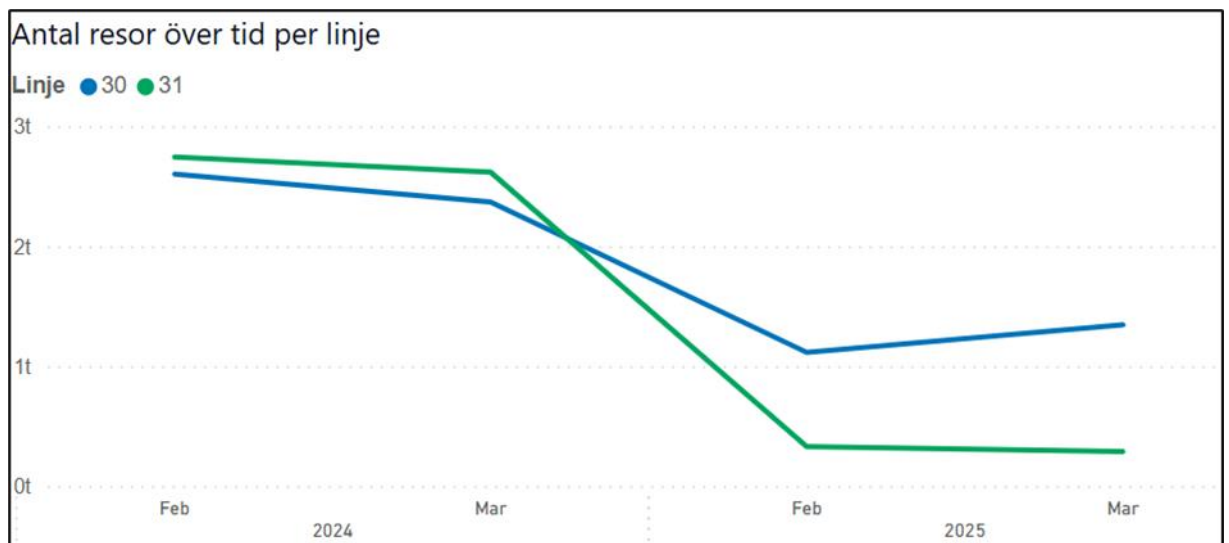
Skrinnargatan	0553	0618	0653	0728	0758	0903	0958	1103	1203	1303	1358	1458	1605	1638	1648	1708	1743	1813	1911	2001	2131	2151
Stadsskogen	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Lindesbergs lasarett	0600	0625	0703	0738	0808	0913	1005	1110	1210	1310	1405	1508	1618	1648	1658	1718	1750	1820	1918	2008	2138	2158
Lindesberg Resecentrum	0610	0635	0710	0745	0815	0920	1015	1120	1220	1320	1415	1515	1625	1655	1705	1725	1800	1830	1925	2015	2145	2205

Linje 30 har ingen förändring i antalet avgångar efter december 2024 och är fortsatt utformad som en förlängning av tågtrafiken för att underlätta för arbetspendling till lasarettet och andra verksamheter i Lindesbergs nordvästra delar. Avgångar och ankomster vid Lindesbergs resecentrum synkar med tågens ankomster och avgångar.

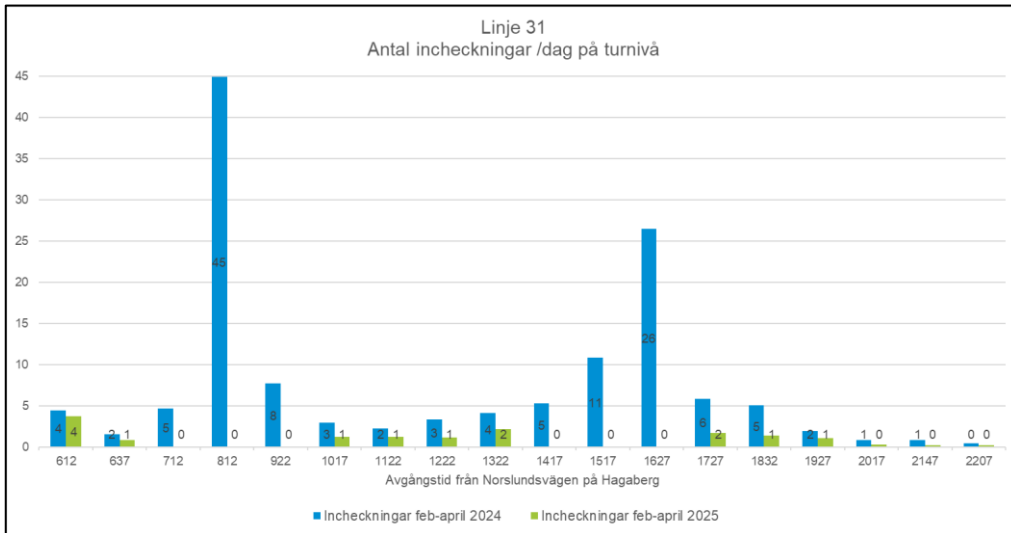
2.1 Resandeutveckling

Under januari månad kördes inte stadstrafiklinjerna i Lindesberg enligt den planerade tidtabellen på grund av ett handhavandefel på depån i Lindesberg. Resandestatistiken för den månaden har därför bortsetts från och följande analys bygger på incheckningsstatistik från månaderna februari, mars och april för åren 2024 (härefter benämmt T24) respektive 2025 (härefter benämmt T25).

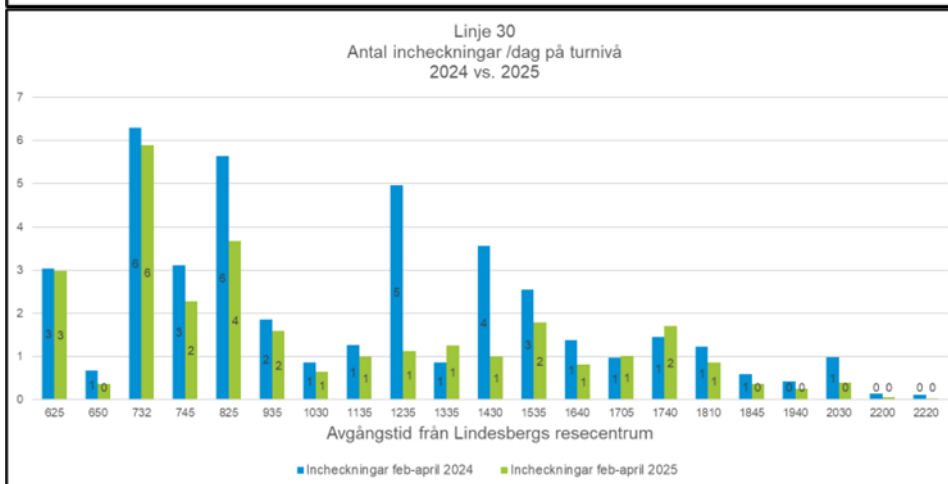
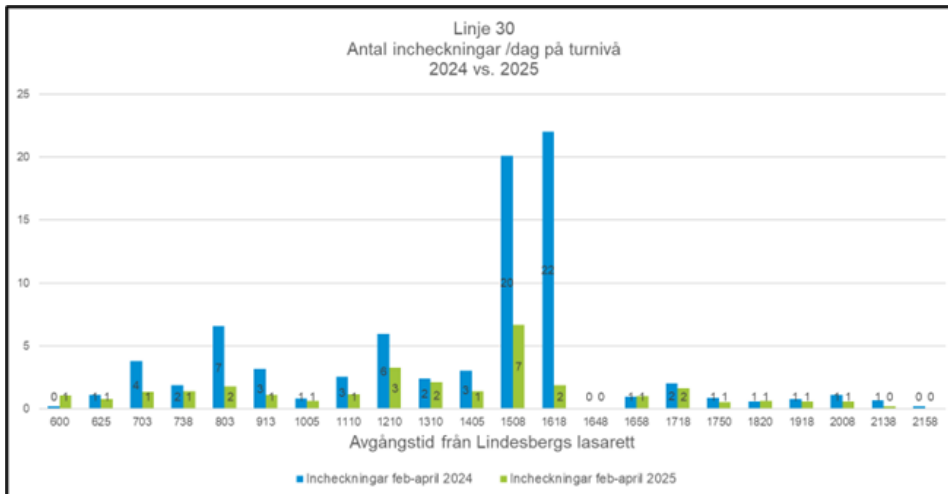
Det finns ett känt bortfall i incheckningar som beror på att linjerna körs med samma fordon som byter linjenummer vid resecentrum. Resenärer som checkat in på linje 31 i riktning mot resecentrum går sannolikt inte fram i bussen och checkar in igen på resecentrum där bussen skyltar om och blir linje 30 och fortsätter upp mot lasarettet och Lindbackaskolan. Incheckningsbortfallet var påtagligt innan utbudsändringen men bedöms efter analys inte påverka slutsatserna av linjerna från och med T25 eftersom resmönstret ändrats kraftigt.



Grafen ovan visar att antalet incheckningar har halverats mellan T24 och T25. Det är resandet på linje 31 som har minskat mest vilket är väntat i och med att detta är linjen som fått minskat antal turer där många tidigare reste.



En detaljerad analys av linje 31 visar att tureorna med mest resande inte finns kvar i tidtabellen och resandet inte har flyttat över till andra turer. Resandet på övriga turer har också minskat över lag.

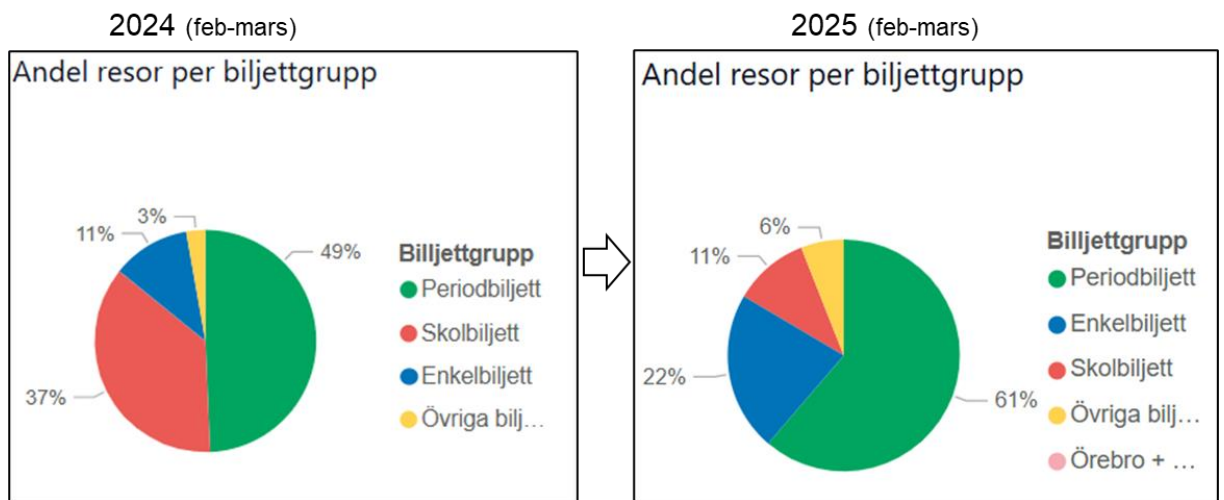


Motsvarande detaljerade analys av linje 30 visar att den stora resandeströmmen som fanns i peak är borta till T25 och resandet på övriga turer har minskat över lag.

Med anledning av incheckningsproblematiken som beskrivits ovan syns inte de många eleverna som reste på morgonen i de blå staplarna i riktning från resecentrum. De återfinns bara i incheckning i riktning från lasarettet. I analysen av resandet från T25 är det eventuella bortfallet av incheckningar endast enstaka resor.

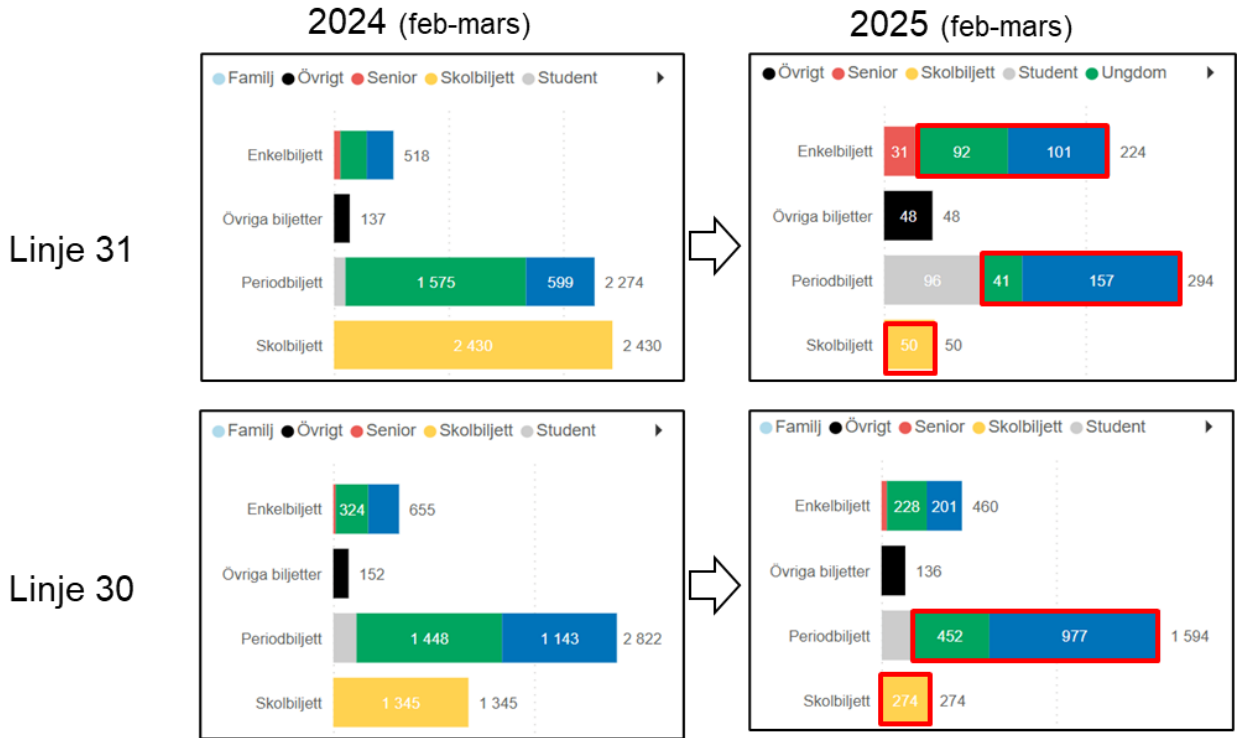
2.2 Kundgrupper

En analys av vilka biljettyper som resenärer använder har gjorts för att ta reda på hur efterfrågan har ändrats efter trafikförändringen. En analys av andelar visar att skolbiljetter, enkelbiljetter och övriga biljetter har minskat i användning och periodbiljetter utgör i stället en större del av färdbevisen. Se diagram nedan.



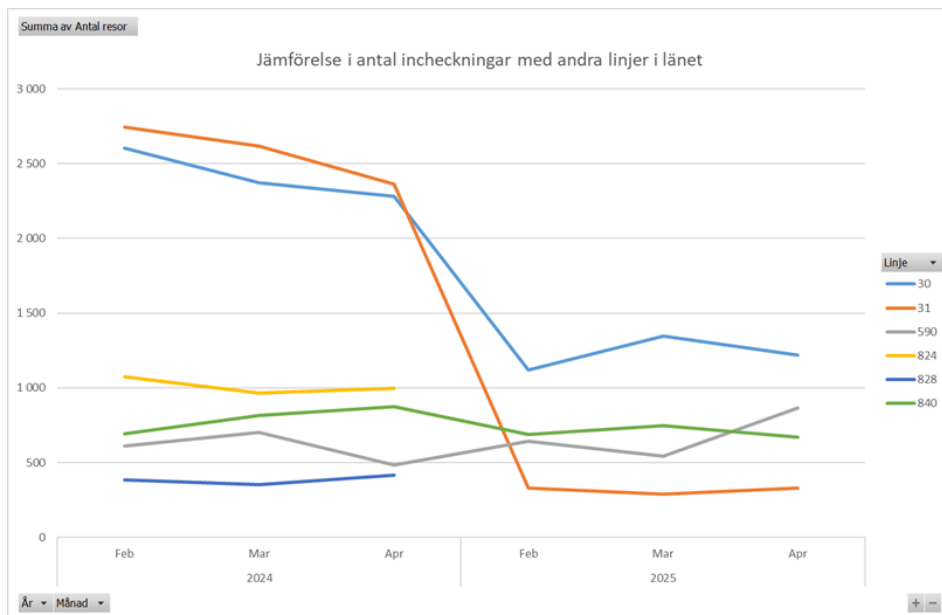
I diagrammen nedan analyseras antalet skolbiljetter (av kommunen utdelade gymnasiekort) som används och dessa har minskat drastiskt (gul stapel). Motsvarande minskning går att se i köpta periodbiljetter för ungdom (grön stapel). Detta indikerar att gruppen elever som tidigare rest inte gör det längre.

Vi ser även en minskning i viserade periodbiljetter som vuxna köpt (blå stapel). Det indikerar att det finns resenärer utöver den grupp som varit i konflikt med förarna som slutat åka till följd av utbudsförändringarna och kan även betyda att det är elever slutat resa till fler målpunkter än skolan där skolbiljetten inte gått att använda och de varit tvungna att köpa en enkelbiljett.



3. Jämförelse med andra linjer

I jämförelse av antal incheckningar på linjer som har lågt resande alternativt nyligen har dragits in i besparingssyfte så ligger linje 31 på jämförbara nivåer. Linje 30 har en efterfrågan som är något större i jämförelse. Se grafen nedan.



4. Slutsatser

Datat och analysen visar att gruppen elever som var i konflikt med förarna inte reser längre till och från skolan med stadstrafiken i Lindesberg. Det är en avsedd effekt med trafikförändringen som gjorts. Resandet på en majoritet av övriga turer har minskat till följd av trafikförändringen och det är inte en oväntad, men icke önskvärd effekt.

Förslag till utveckling

Datat visar att det är en begränsad efterfrågan på resor i detta trafiksystem. Linje 31 som trafikerar Lindesbergs östra delar ligger på nivåer av resande som de linjer Region Örebro län tidigare lagt ner eller beslutat att lägga ner till följd av lågt resande. Slutsatsen är att linje 30 har en funktion lokalt men att linje 31 bör övervägas att tas bort till förmån för att kunna utöka trafikutbudet i relationer där behovet av att resa är större.

Några förslag på omfördelning av kapaciteten som med fördel kan påbörjas med hjälp av den frigjorda kapaciteten är utökat utbud i lågtrafik på linje 351 mellan Lindesberg och Arboga samt 406 mellan Nora och Lindesberg samt efterfrågan på en sen kvällstur på linje 300 från Örebro till Lindesberg. Detaljerat förslag till nyttjande av den frigjorda kapaciteten överläts till Svealandstrafiken att återkomma med. En första beräkning visar att kapaciteten att omfördela räcker till ungefär en avgång tur-och-retur på någon av de ovan nämnda regionlinjerna.

Konsekvensbeskrivning

Om linje 31 skulle läggas ner helt enligt förslag i denna utredning påverkar det resenärer som reser med linjen idag. Enligt incheckningsstatistiken är det ca 16 resor per dag som görs med linjen och i snitt 2,5 personer som checkar in per tur som blir av med möjligheten att resa med busslinjen. Dessa får utföras med annat trafikslag eller avstås beroende på syfte och tillgång till alternativa transportmedel. Det är sannolikt även ett antal boende inom Lindesbergs tätort som kommer att uppleva utbudsförändringen som en negativ utveckling även om de själva inte använder den för att resa.

Målgruppsmässigt så har det varit den redan genomförda trafikförändringen med ett minskat antal turer på linje 31 som haft störst påverkan på barn och ungas resmöjligheter till skolan och andra aktiviteter. En nedläggning av linjen i sin helhet har effekten att barn och ungas resmöjligheter till /från fritidsaktiviteter på vardagar minskar.

54 procent (58 stycken) av enkelbiljetterna som det rests med på linje 31 under 2025 var seniorbiljetter. En nedläggning av linjen kan därmed konstateras ha en viss

negativ påverkan på äldres resmöjligheter. Effekten är dock liten då det är färre än en senior som rest med linjen per dag under perioden.

En utökning av antalet avgångar på någon av de föreslagna regionlinjerna skulle i sin tur innebära förbättrad tillgänglighet och ökad attraktivitet och beräknas leda till ökat hållbart resande i stråket i fråga.

Det nu gällande trafikpliktsbeslutet innehåller följande skrivningar:

Stadstrafiklinjerna i stråket har som huvudsakligt syfte att erbjuda resmöjligheter inom Lindesbergs tätort och vara en koppling till och från den angörande tågtrafiken. Kundgrupperna i fokus är både arbets- och studiependlare men även annat så som fritidsaktiviteter och serviceärenden. På dessa linjer är utgångspunkten att trafik erbjuds under vardagar.

Och...

Orten trafikeras av en eller två stadstrafiklinjer.

Utbudet är i grunden en tur varje halvtimme i högtrafik och där emellan en tur varje timme på vardagar. Syftet är att tillsammans med regiontrafiken vara en matarfunktion till och från de ankommande och avgående tågen vid Lindesbergs RC. Linjen eller linjernas körväg är översiktligt: Lindesbergs RC – Lindesbergs lasarett – Skrinnargatan – Stafettgatan och Lindesbergs RC - Hagavägen – Östermalm – Ugglegård – Norslundsvägen. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Bedömningen är att det krävs en justering av trafikpliktsbeslutets formulering för att trafikförändringen ska kunna genomföras. Lämplig trafikstart bedöms vara december 2026 (T27) med hänsyn till att förändringen ska hinna förankras med Lindesbergs kommun under hösten 2025 och nytt trafikpliktsbeslut ska hinna fattas under sista kvartalet 2025.