

## Svar på motion om att utveckla dynamisk kollektivtrafik

Jessica Carlquist och Kenneth Lantz från Vänsterpartiet har i en motion föreslagit att regionfullmäktige ska besluta om att kollektivtrafiknämnden ger Länstrafiken i uppdrag

- att påbörja ett pilotprojekt med Dynamiska kollektivtrafik
- pilotprojektet utvärderas och att målsättningen är att permanenta eller fortsatt utveckla projekten till att bli en del av det ordinarie utbudet av kollektivtrafiken i Örebro län

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.

Det finns ett kollektivtrafikstråk definierat utifrån det linjenät som har fler än 10 avgångar i vardera riktningen. Bor man utanför kollektivtrafikstråket kan man resa från sin bostad till närmaste närtrafikhållplats. Bor man innanför detta kollektivtrafikstråk får man ta sig själv till den närtrafikhållplats som ligger närmast måladressen.

Det går även att använda Närtrafiken för att besöka besöksmål i länet som har en adress. Det finns även ett antal utpekade besöksmål som saknar adresser som Närtrafiken kan användas resa till.

Närtrafiken finns tillgänglig under vardagar mellan kl. 09.00-14.30 och kvällar måndagar-torsdagar kl. 17.30-21.30.

Närtrafiken utvecklas kontinuerligt utifrån trafik- och kostnadsutvecklingen.

- Under 2023 planeras helgtrafik att införas under lördagar och söndagar

med start i början av året.

- Ett arbete ska påbörjas under 2023 att utreda möjligheten att beställa en närtrafikresa digitalt. Idag beställs en närtrafikresa via telefon till BC..
- Det har startats upp en utredning om hur man kan införa när-/flextrafik i större tätorter som påminner en del av Linje X och Karlstadsbuss Nära. Arbetet genomförs inför upphandlingen av nytt servicereseavtal 2025 som då eventuellt kan inkludera någon form av tätortsnära anropsstyrd trafik.

Att möjliggöra för invånare som saknar kollektivtrafik att få möjlighet att arbetspendla och ta sig till skolan är i grunden ett bra förslag. Dynamisk kollektivtrafik skulle kunna vara en lösning. Det finns ett antal utmaningar som gör det svårt att genomföra en dynamisk trafiklösning på sikt.

Problemet är att det är väldigt kostbart. Linje X i Säffle baseras på ett mindre geografiskt omland. Det innebär att resorna inte blir långa och fler invånare per kvadrat km vilket bidrar starkt till en hög produktivitet. I en studie av Pettersson (2019)<sup>1</sup> granskas olika internationella fall av anropstyrd trafik. Det visar sig att produktiviteten av många system är låg och kostnader ganska höga och det finns en risk att systemet inte är ekonomisk hållbart. Viktigt att serva passagerarresor med 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)<sup>2</sup> 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. Anledningen är att kostnaderna för trafiken stiger. 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.

Även om motionen handlar om ett pilotförsök med en geografisk avgränsning är tanken att det på sikt ska införas i hela länet. Ett grovt räkneexempel på länsnivå visar att det skulle vara kostbart. I räkneexemplet förutsätts att Närtrafikens nuvarande områdesregler gäller men tidsfönstret öppnas för att tillåta arbetspendling. Det bor cirka 50000 invånare utanför

<sup>1</sup> Pettersson, F (2019). An International Review of Experiences from On-demand Public Transport Services, K2 Working Paper 2019:5

<sup>2</sup> Currie, G. & Fournier, N. (2020). Why most DRT/Micro-Transits fail – What the survivors tell us about progress, Research in Transportation Economics Volume 83

kollektivtrafikzonen (minst 10 dubbelturer/dygn). Om 15% (marknadsandel för allmän kollektivtrafik) av dem skulle utnyttja möjligheten att arbetspendla och resa till skolor under högtrafik perioderna skulle kostnaden grovt uppgå till 340 miljoner kronor per år. Det är baserat på 250 dygn per år, snittkostnad för en närtrafikresa och att 4 resenärer reser med i samma fordon (godtyckligt antagande). Till viss del kan det finansieras med att eventuellt några linjer kan ersättas pga. parallellgående trafik.

Ett ytterligare problem är tillgången till förare. Det är en nationell brist på förare. Under 2021 uppmärksammade Svenska Taxiförbundet regeringen på den allvarliga bristen på taxiförare som råder i Sverige idag. Bristen riskerar drabba samhällstjänster. För att branschen ska kunna garantera tillgänglighet till nödvändiga samhällsfunktioner som taxi, skolskjuts, sjuktransport och färdtjänst måste företagen ha möjlighet att rekrytera 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.

Kollektivtrafiknämnden föreslår Regionstyrelsen föreslå Regionfullmäktige att besluta

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

För Region Örebro län

Nina Höjer  
Kollektivtrafiknämndens ordförande

Johan Ljung  
Områdeschef Trafik och samhälls-  
planering