



Yrkande

Ärende: Remissvar - Nytt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2026-2035

Ärendenummer: 4

Diarienummer: 24RS1619

Datum: 2025-11-20

Yrkande: Nytt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2026-2035

Trafikförsörjningsprogrammet är ett av de mest styrande dokumenten för kollektivtrafiken i länet. Det lägger ramen för beslut om allmän trafikplikt, ekonomiska prioriteringar, framtida trafikplanering samt inriktning för både allmän kollektivtrafik och serviceresor.

Vi delar uppfattningen att det krävs ett långsiktigt program, men vi anser att det föreliggande förslaget i alltför hög grad präglas av abstrakta och svårsmåbara formuleringar om "positiv samhällsutveckling", "social hållbarhet" och olika socioekonomiska kluster, samtidigt som det konkreta basuppdraget – att erbjuda fungerande, trygg och ekonomiskt rimlig kollektivtrafik i hela länet – ges för svag tyngd.

Huvudmålet om att "kollektivtrafiken ska bidra till positiv samhällsutveckling genom att vara en självklar och växande del i transportsystemet" är otydligt, svårt att följa upp och riskerar att öppna för kostnadsdrivande sidospår som inte har direkt bäring på kärnverksamheten. Detta förstärks av att ett eget styrtal knyts till antalet utredningar med socioekonomisk analys, snarare än till konkreta förbättringar i trafiken.

Vi menar att ett trafikförsörjningsprogram i första hand ska beskriva vilken trafik som ska finnas, var, när, för vilka grupper och inom vilka ekonomiska ramar – inte fungera som ett allmänt policydokument för social ingenjörskonst.

Ekonomi och prioriteringar

I föredragningspromemorian framhålls att programmet ska vara realistiskt och genomförbart inom rimliga ekonomiska ramar. Samtidigt innehåller programmet långtgående ambitionshöjningar om ökade marknadsandelar, fossilfrihet, utbyggd tillgänglighet och omfattande uppföljning, utan att det tydligt redovisas vad detta innebär i form av ökade kostnader, prioriteringar och avvägningar.

I vårt budgetförslag för 2026 betonar Sverigedemokraterna behovet av återhållsamhet med investeringar, fokus på "need to have" framför "nice to have" samt att nya satsningar ska kopplas till konkret och mätbar nytta för regionens invånare. Det föreliggande programmet är inte tillräckligt tydligt med hur de föreslagna målen ska rymmas inom de ekonomiska ramar som följer av en ansvarsfull budgetpolitik.

Landsbygdsperspektivet

Programmet konstaterar att den geografiska tillgängligheten till kollektivtrafik har försämrats i flera kommuner, särskilt på landsbygden, där en betydande andel invånare – inklusive barn och äldre – har mer än 1000 meter till närmaste hållplats. Trots detta dras inga tillräckligt tydliga konsekvenser i fråga om prioriteringar.



I Sverigedemokraternas budgetförslag tillför vi 20 miljoner kronor specifikt för utveckling av landsbygdstrafiken samt ytterligare 10 miljoner kronor i generell ramförstärkning till kollektivtrafiken, med inriktning på att förbättra tillgängligheten genom flexiblare lösningar såsom anropsstyrd trafik/närtrafik.

Vi anser att dessa prioriteringar måste återspeglas i själva trafikförsörjningsprogrammet. Fokus ska vara att upprätthålla eller återställa grundläggande tillgång till kollektivtrafik i hela länet, inte att främst driva upp marknadsandelar i redan starka stråk eller koncentrera resurser till prestigelösningar.

Vi motsätter oss också att programmet indirekt bygger vidare på BRT-konceptet genom särskilda BRT-hållplatsnivåer när vi samtidigt, av ekonomiska och framkomlighetsskäl, vill stoppa kostnadsdrivande BRT-satsningar i Örebro.

Trygghet, ordning och arbetsmiljö

Tryggheten i kollektivtrafiken är en central fråga för oss. I vårt budgetförslag lyfter vi behovet av skärpt kontrollverksamhet, riktade insatser där problemen är som störst, utökad kamerabevakning samt möjlighet att använda civilklädda kontrollanter för att motverka hot, våld och fuskåkning.

Det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet berör trygghet endast översiktligt och utan tydlig koppling till konkreta åtgärder. Vi anser att trygghet, ordning och en god arbetsmiljö för förare och annan personal måste lyftas in som bärande delar av programmets målstruktur och strategier, inte reduceras till en bisats under breda rubriker om "social hållbarhet".

Teknik och framtidens trafik

I vårt budgetförslag ges kollektivtrafiknämnden i uppdrag att utreda förutsättningarna för autonoma transportsystem, särskilt som ett sätt att förbättra tillgängligheten på landsbygden och komplettera befintlig linjetrafik.

Det föreslagna trafikförsörjningsprogrammet nämner teknikutveckling generellt men saknar tydlig inriktning mot denna typ av lösningar, trots att de kan bidra till både bättre service och ökad kostnadseffektivitet på sikt. Vi menar att programmet bör uppdateras så att det explicit öppnar för och uppmuntrar innovativa trafiklösningar, under förutsättning att nyttan är tydligt visad och ekonomin hållbar.

Klimat- och fossilfrihetsmål

Programmet slår fast att fordonsflottan ska vara fossilfri 2035 (med delmål redan 2032 för serviceresor) och att kollektivtrafiken ska drivas i linje med nationella miljömål. Vi är inte emot teknisk utveckling eller minskad miljöpåverkan, men klimatmål får inte utformas på ett sätt som tränger undan grundläggande trafikutbud, särskilt på landsbygden, eller leder till orimliga kostnadsökningar som drabbar skattebetalare och resenärer.

Vi vill att klimat- och drivmedelsmålen i programmet tydligare underordnas kraven på driftssäkerhet, totalekonomi och tillgång till fungerande trafik i hela länet.



Med hänvisning till ovanstående yrkar vi:

- Att förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2026-2035 revideras med ovanstående i beaktande.

Om yrkandet faller gäller ovanstående som reservation.

För Sverigedemokraterna i kollektivtrafiknämnden

Greger Person (SD)
Ledamot

Peter Reinholdsson (SD)
Ledamot