

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Datum
2022-06-107-14

Beteckning
22RS5808

Er beteckning

Församlingsrådet i Långbro församling

Svar angående kollektivtrafik Långbro församling

Tack för ert brev. Såsom situation nu är har Samhällsbyggnadsnämnden inom Region Örebro län beslutat om ett kommande upplägg för stadstrafiken i Örebro. Den nya trafiken kommer att dra igång i december 2024. Det stämmer att den trafik som idag angör Karlslund och Björkhaga via Gäddestavägen då kommer att vända i Solhaga.

Vi hade förstås gärna sett en situation där vi kan tillgodose de behov och utmaningar som har uppstått och samtidigt inte behöva ta bort någon av den trafik och de förmåner som resenärerna kan dra nytta av. Så ser det dessvärre inte ut nu. Det är främst två skäl som ligger bakom detta beslut.

Dels är Örebro både en växande och föränderlig stad. Nya resmönster och behov uppstår. Vi behöver anpassa kollektivtrafiken efter detta.

Dels genererar kollektivtrafiken idag ett stort ekonomiskt underskott. Det är en utmaning att förhålla sig till när trafiken planeras. Kollektivtrafiken finansieras med en del intäkter från biljettförsäljning och med en del regionskatt. Om kostnaderna år efter år överstiger detta behöver åtgärder vidtas. När vi för cirka tre år sedan analyserade läget så kom vi fram till att underskottet inom kollektivtrafiken skulle komma att uppgå till 80 miljoner kr, om inga åtgärder vidtogs. Med anledning av detta fattades det beslut om en handlingsplan för att få en ekonomi i balans. Denna plan innebär stora omställningar för regiontrafiken. Bland annat innebär det att ca 10 procent av produktionskostnaderna ska bort, med nedläggning av ett relativt stort antal busslinjer som följd. I huvudsak sker reduceringen på landsbygden.

I sammanhanget är stadsbusstrafiken tämligen väl förskonad. Det har genom åren

skett en betydande ökning av antalet resenärer inom stadsbusstrafiken. Konsekvensen av detta har blivit en allt mer påtaglig trängsel på bussarna. På de linjer där flest åker har vi idag nästan 2000 fullsatta avgångar per år. Det är förstås en situation som inte är acceptabel under någon längre tid. I stadsbusstrafiken har vi gjort bedömningen att det inte är rimligt att göra motsvarande reducering som på landsbygden. Det kommer därför att köras lika mycket busstrafik i det kommande stadslinjenätet som det gör idag. Dock kommer det att göras en omfördelning av resurser; det kommer här att fördelas mer trafik till de linjer där vi idag inte kan möta efterfrågan. På motsvarande sätt kommer utbudet att minskas på de platser där det är få som reser. Vi hållplats Nya Kyrkogården är det normalt endast någon enstaka person per dag som reser. Nästan samtliga som ska till kyrkan och seniorboendet förefaller ta sig dit på annat sätt än med bussen; gång, cykel eller bil. Hade det varit många som valt bussen, så är det inte osannolikt att vår bedömning hade blivit en annan.

I det nya linjenätet kommer det att vara ca 450 meters gångväg från hållplats Domherrevägen till Långbro kyrka. Det kommer att vara ca 500 meters promenad från Stödjevägen (Solhaga) till ridhuset respektive motionscentralen.

Region Örebro län har dock framfört en önskan till Örebro kommun om att iordningställa en vändplats för buss, antingen i anslutning till ridhuset eller nära motionscentralen, i syfte att få en bättre kollektivtrafik till dessa två platser. Här har vi fått besked från kommunen att det i nuläget inte finns någon tillgänglig mark för det ändamålet. Region Örebro län och Örebro kommun kommer dock parallellt att jobba mot Trafikverket för att få till en hållplats vid korsningen Grävevägen-Gäddestavägen, som skulle kunna innebära att motionscentralen och ridanläggningen trafikförsörjs med Garphyttbussen.

Borttagandet av tretimmarsregeln har också skett med beaktande av de ekonomiska utmaningarna, men också för att Region Örebro län behöver ta hänsyn till den del i Kommunallagen som heter "likabehandlingsprincipen". Tretimmarsregeln är något som bara funnits inom stadsbusstrafiken. För all annan busstrafik är och har giltigheten varit 1 timme. Region Örebro län har helt enkelt inte rätt att ge invånare i en kommun förmåner som invånare i andra kommuner inte kommer i närheten av. Biljetter som gäller i en timma jämfört med tre timmar i stadstrafiken motsvarar ungefär 11 miljoner i intäkter under ett år. När det finns ett behov att spara ca 80 mkr är det trots att rimligare att ta bort tretimmarsregeln i Örebro istället för att utöka regeln till att omfatta hela länet. Med rådande budgetramar hade det inneburit ytterligare reducering av trafik, vilket inte vore av godo. Man ska heller inte förglömma att Region Örebro län istället för tretimmarsbiljetten har infört lågtrafikbiljett, studentrabatt och seniorrabatt, vilket ger möjligheter för resenärer i hela länet att resa till rabatterade priser och inte bara geografiskt avgränsat till Örebro.

Reduceringen av kollektivtrafik längs Gäddestavägen har inget att göra med att skapa en snabbare kollektivtrafik. Förvisso är det sant att benägenheten att gå till hållplatsen avtar om avståndet är längre. Men, om nästan ingen reser från hållplatsen så har den ju heller inte så stor betydelse för vårt samhälle. I det nya linjenätet är den endast någon enstaka hållplats som tas bort för att skapa kortare restider. Då är det i syfte att den stora massan resenärer inte ska behöva uppleva det som mindre attraktivt när bussen stannar vid hållplatser för enstaka resenärer. Samtidigt kommer det på vissa hålls adderas hållplatser för att minska gångavståndet.

Med vänlig hälsning

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden