

Förslag till trafiksatsningar utifrån kommunernas inspel

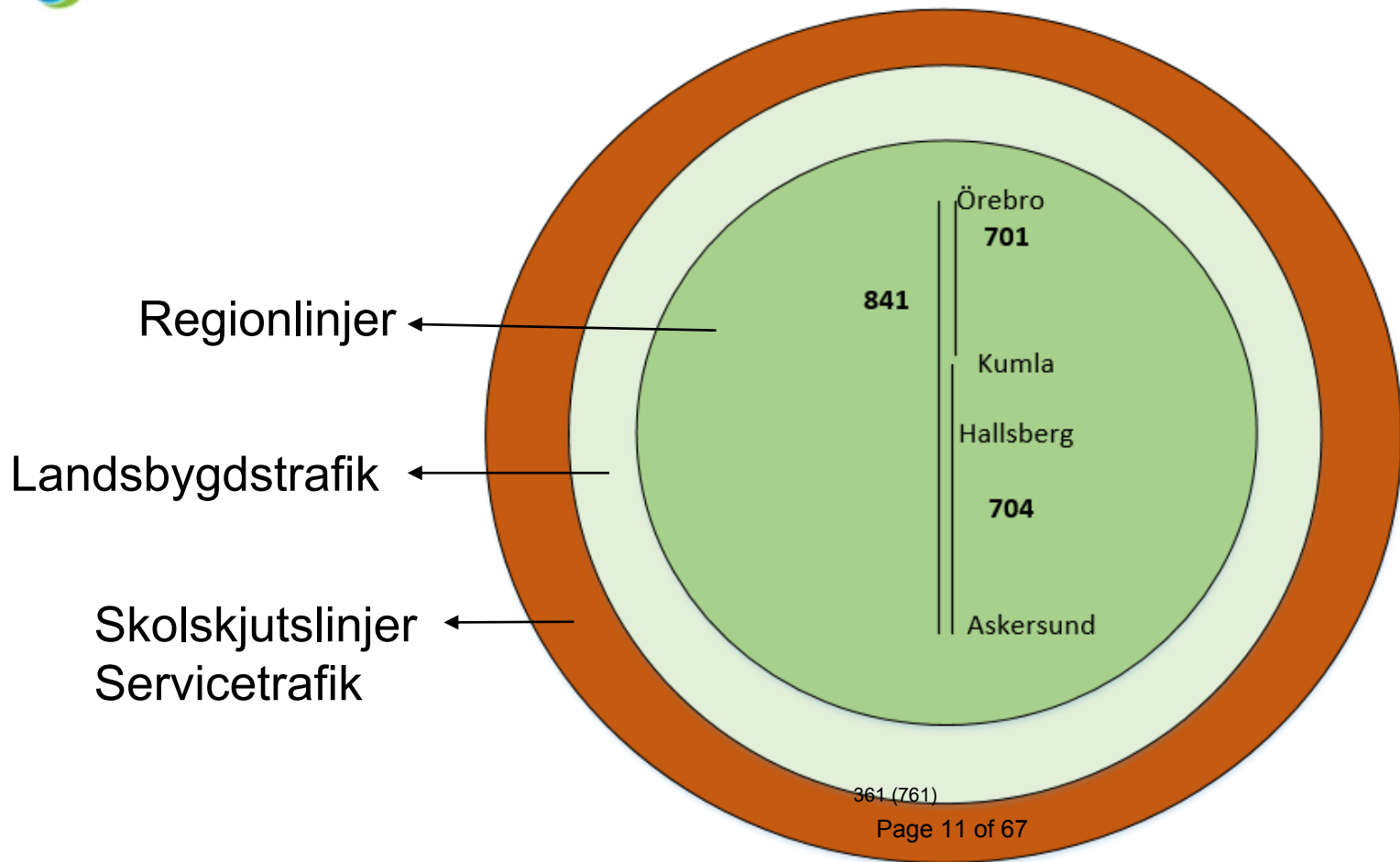
Jämn rytm av tågtrafik mellan Hallsberg och Örebro

Mer helgtrafik mellan Askersund och Örebro

Trafikmöjligheter för gymnasieelever i stora delar av södra länet

Kriterier

- Trafikförsörjningsprogrammet
- Resande
- Resande med skolbiljetter
- Resande med gymnasiebiljetter
- Yttäckning



961 (761)

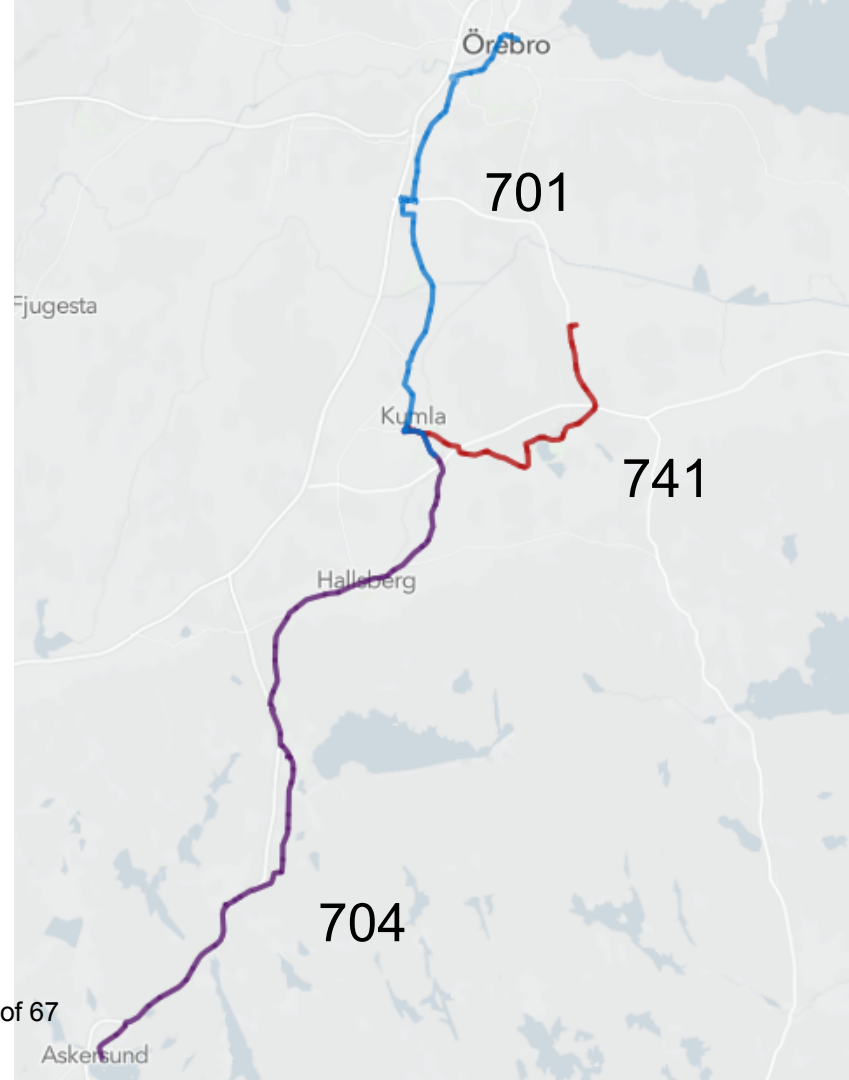
Tågtrafik

- Halvtimmestrafik Örebro- Hallsberg med TiB och SJ
- Laxå- sista turen tidigarelagd från Örebro
- Nytt tåg med Västtrafik

Kumla ny trafik

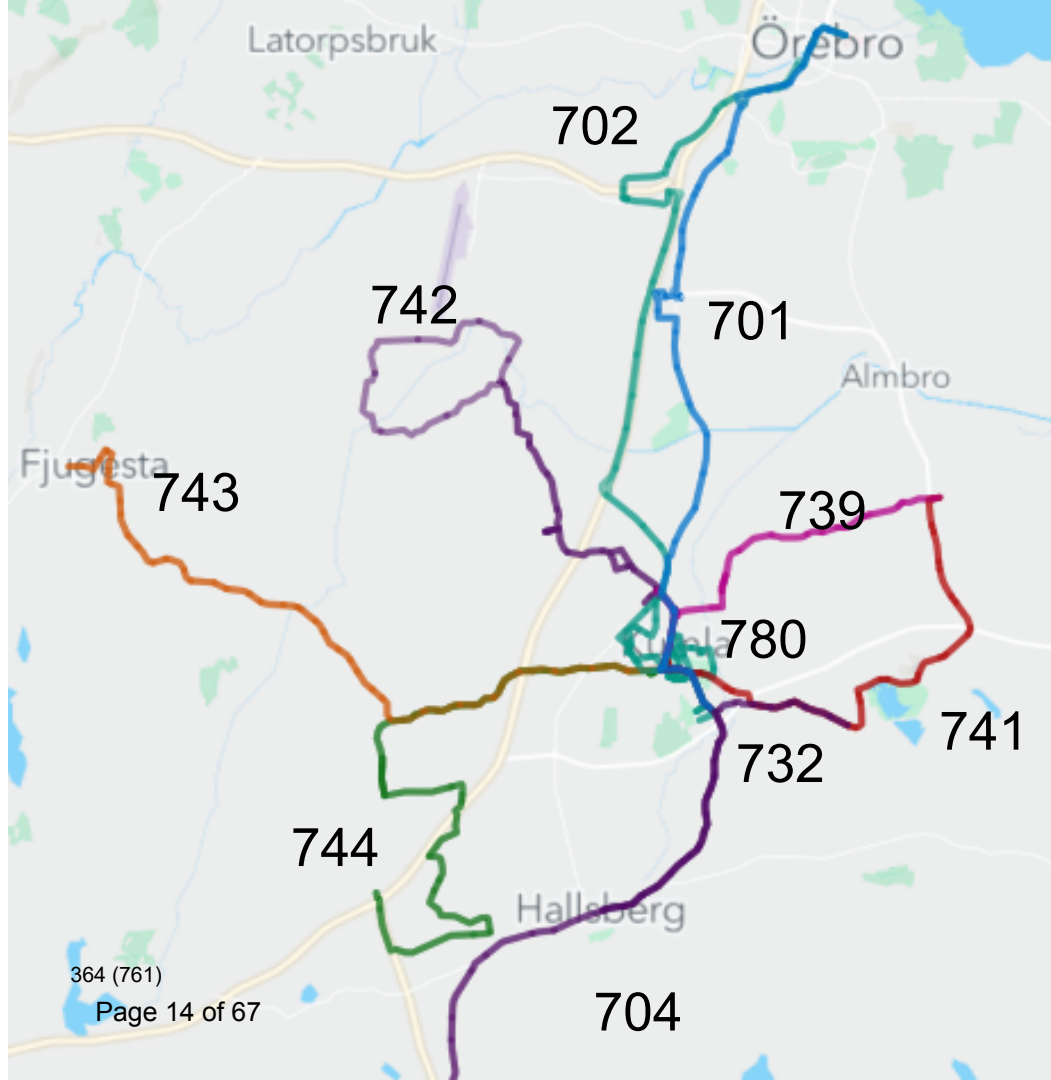
- 701 Kumla- Örebro
- 704 Askersund- Kumla
- 741 Kumla- Ekeby via Hällabrottet

* Linje 740 mellan Odensbacken och Kumla via Sköllersta berörs inte av utredningen



Kumla nuvarande trafik

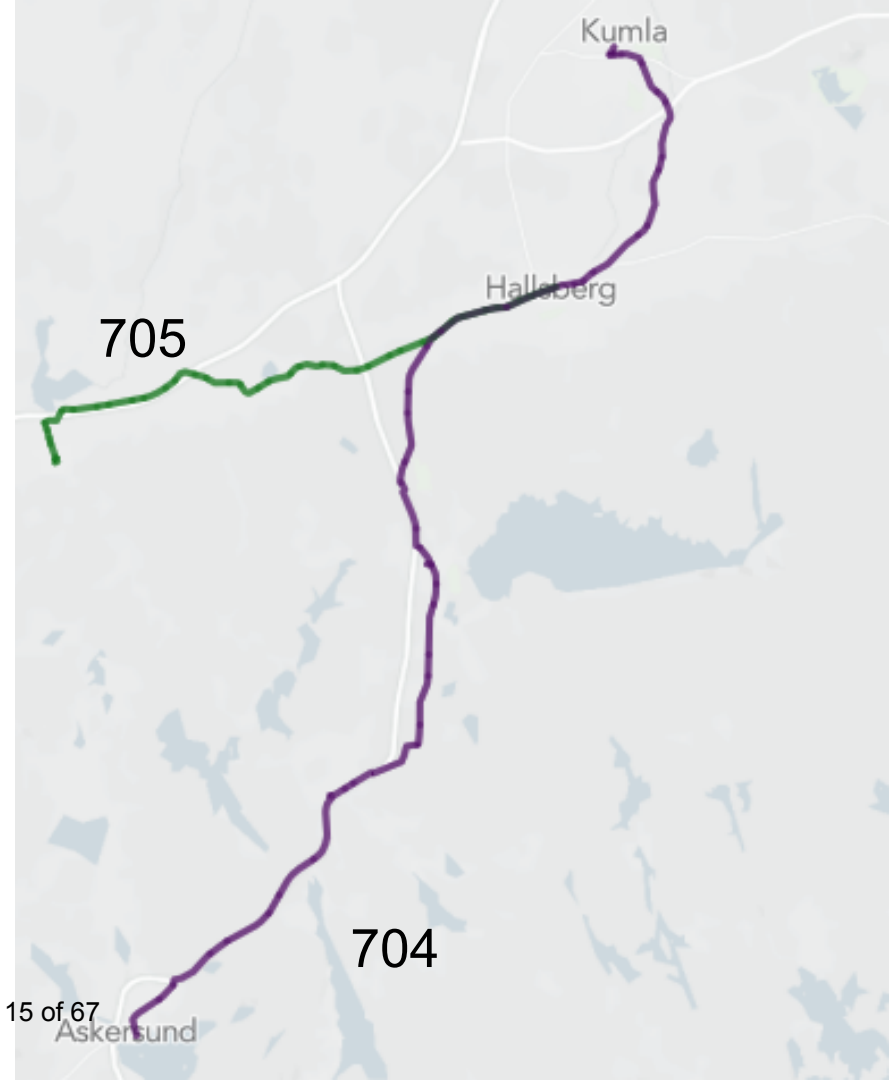
- 701 Kumla- Örebro
- 702 Kumla- Örebro
- 704 Kumla- Askersund
- 732 Hallsberg- Hällabrottet
- 739 Kumla- Ekeby
- 741 Kumla- Ekeby
- 742 Kumla- Täby kyrka
- 743 Kumla- Fjugesta
- 744 Kumla- Brändåsen
- 780 Kumla stadstrafik



Hallsberg ny trafik

- 704 Kumla (Hallsberg)- Askersund
- 705 Hallsberg- Vretstorp

*Linje 728 mellan Pålsboda och Hjortkvarn samt linje 727 mellan Pålsboda och Örebro via Sköllersta berörs inte av utredningen



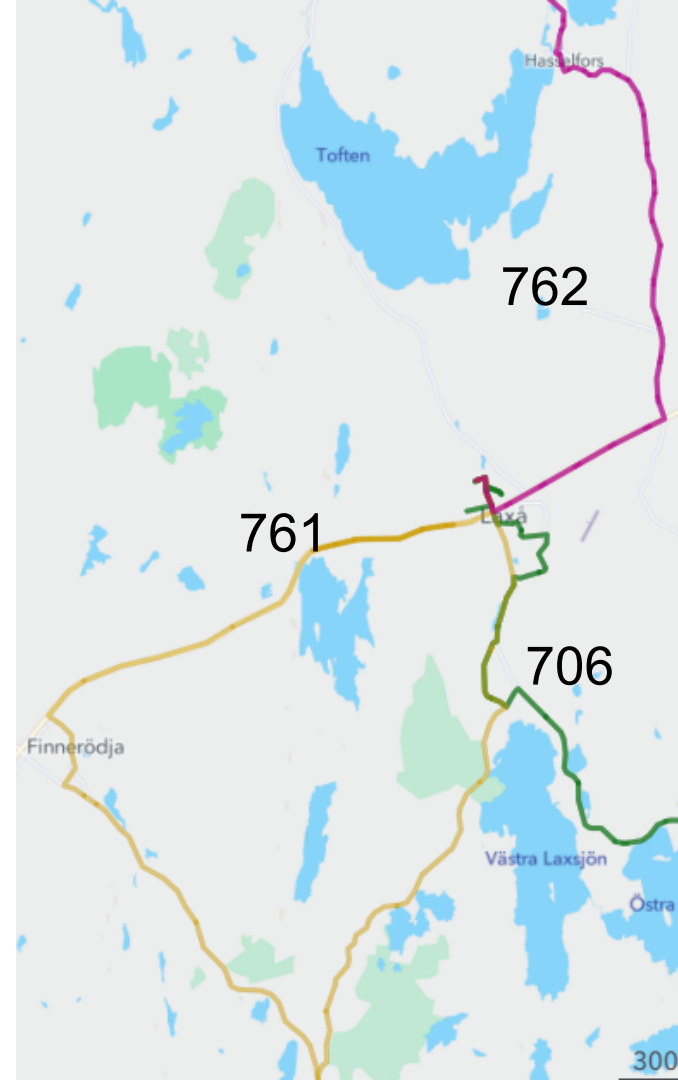
Hallsberg nuvarande trafik

- 705 Hallsberg- (Vretstorp)-
Laxå
- 704 Kumla- Hallsberg-
Askersund
- 710 Hallsberg servicetrafik



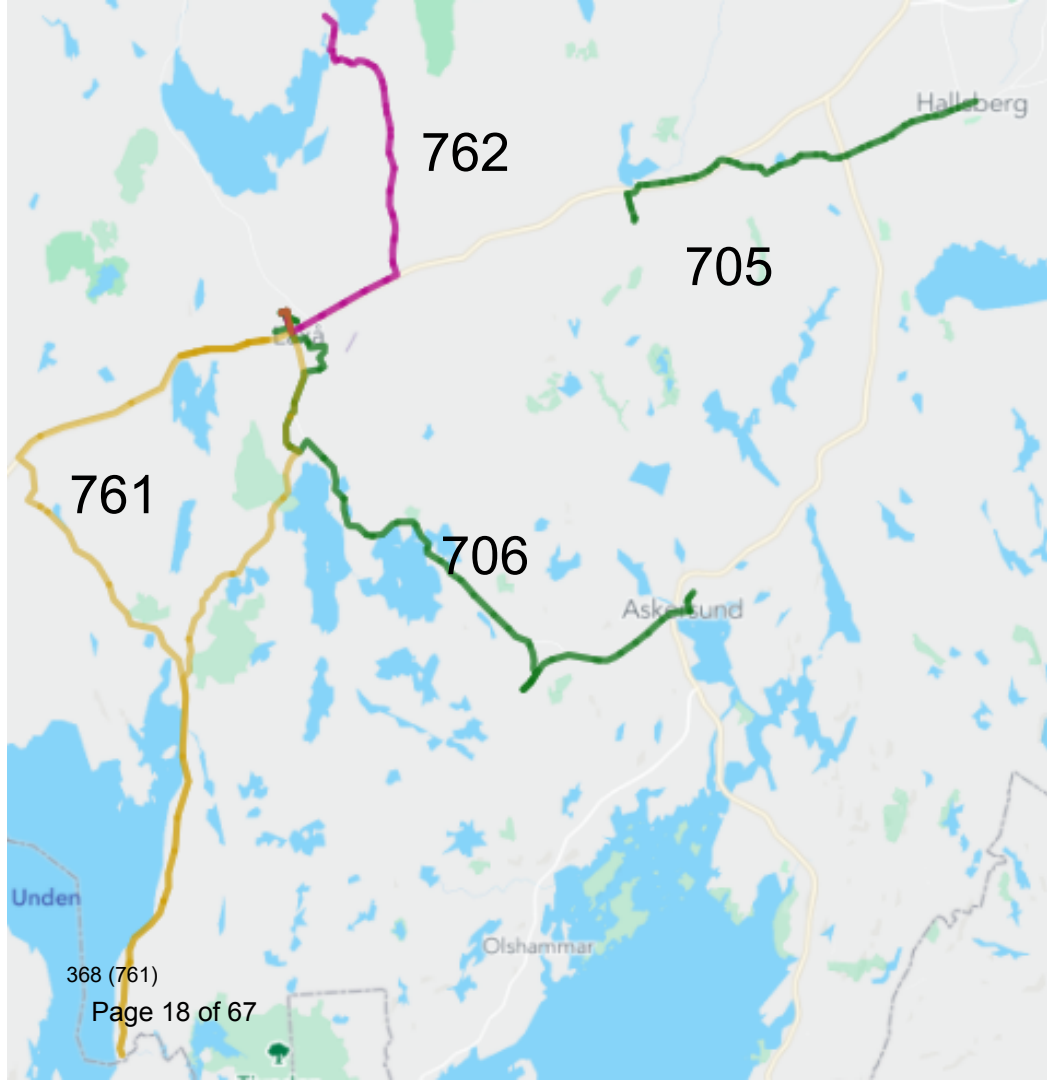
Laxå ny trafik

- 761 Finnerödja- Laxå (fortsätter inte till Tived)
- 762 Laxå- Hasselfors
- 706 Laxå- Rölfors (fortsätter inte till Askersund)



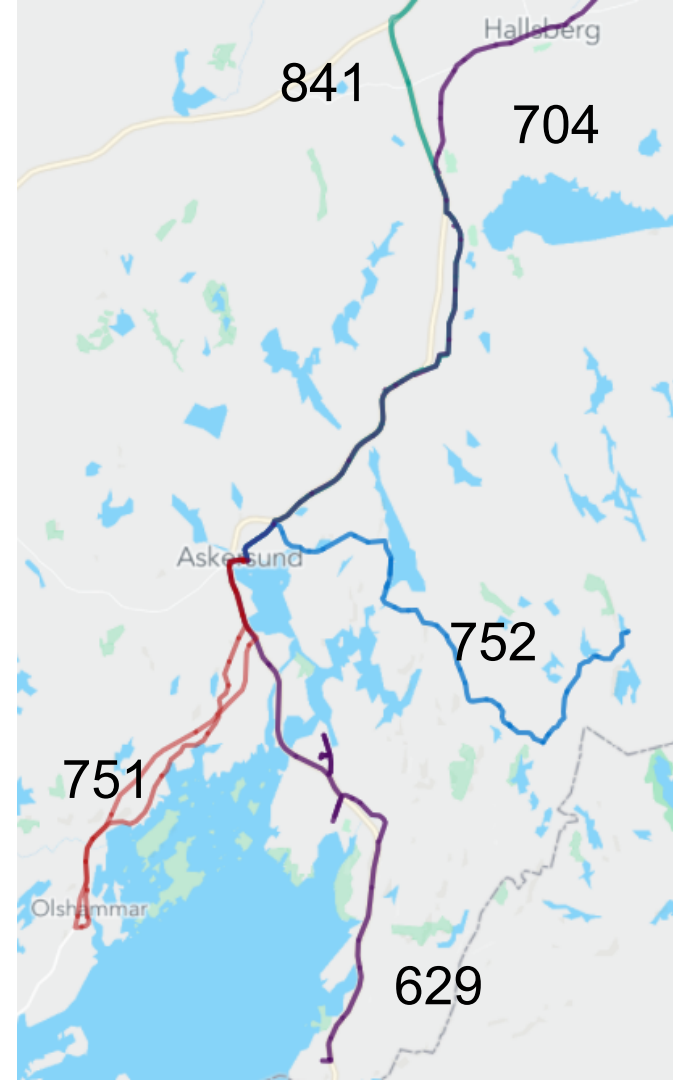
Laxå nuvarande trafik

- 705 Laxå- Hallsberg
- 706 Askersund- (Röfors)-Laxå
- 761 Laxå -(Finnerödja) -Tived
- 762 Laxå- Hasselfors



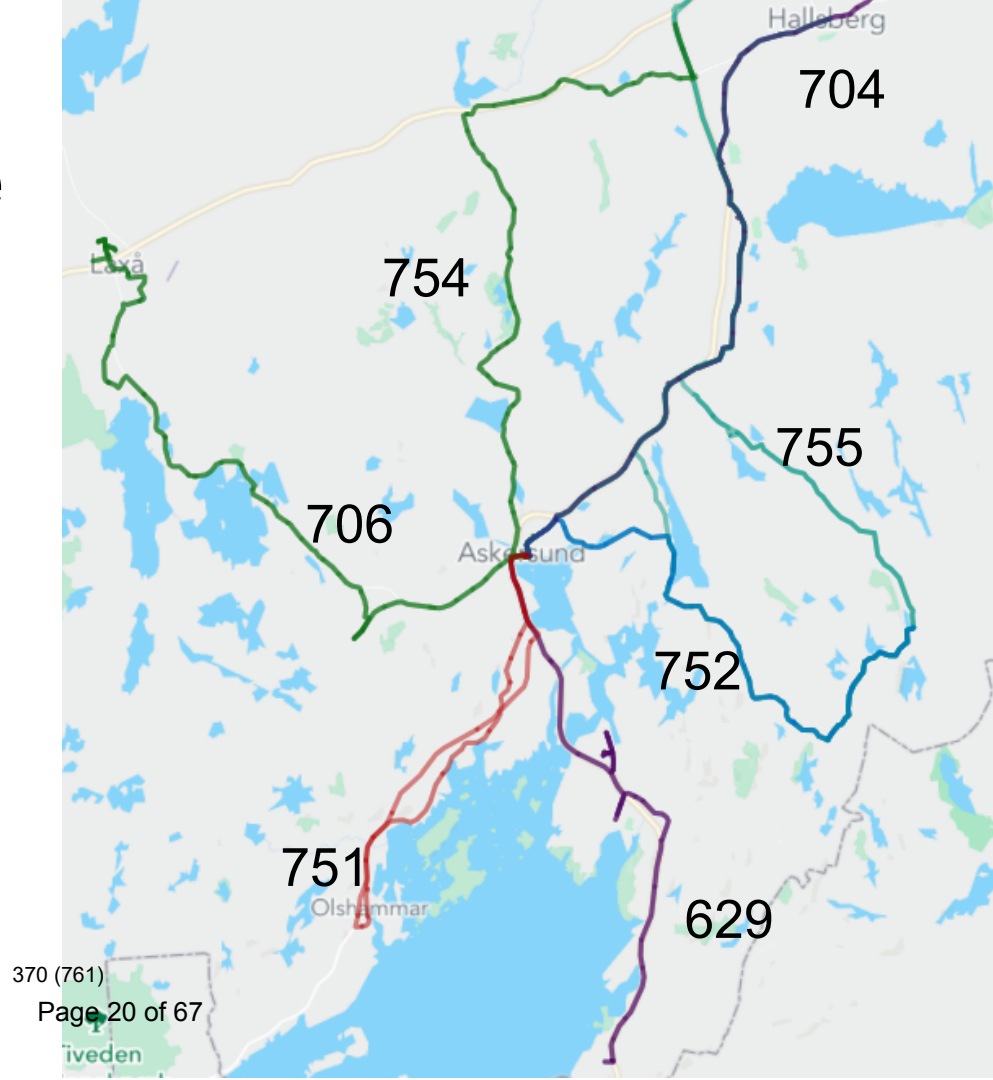
Askersund ny trafik

- 841 Askersund- Örebro
- 704 Askersund- Kumla
- 629 Askersund- Nydalen
- 751 Askersund- Olshammar
- 752 Askersund (Åmmeberg- Zinkgruvan)-
Mariedamm

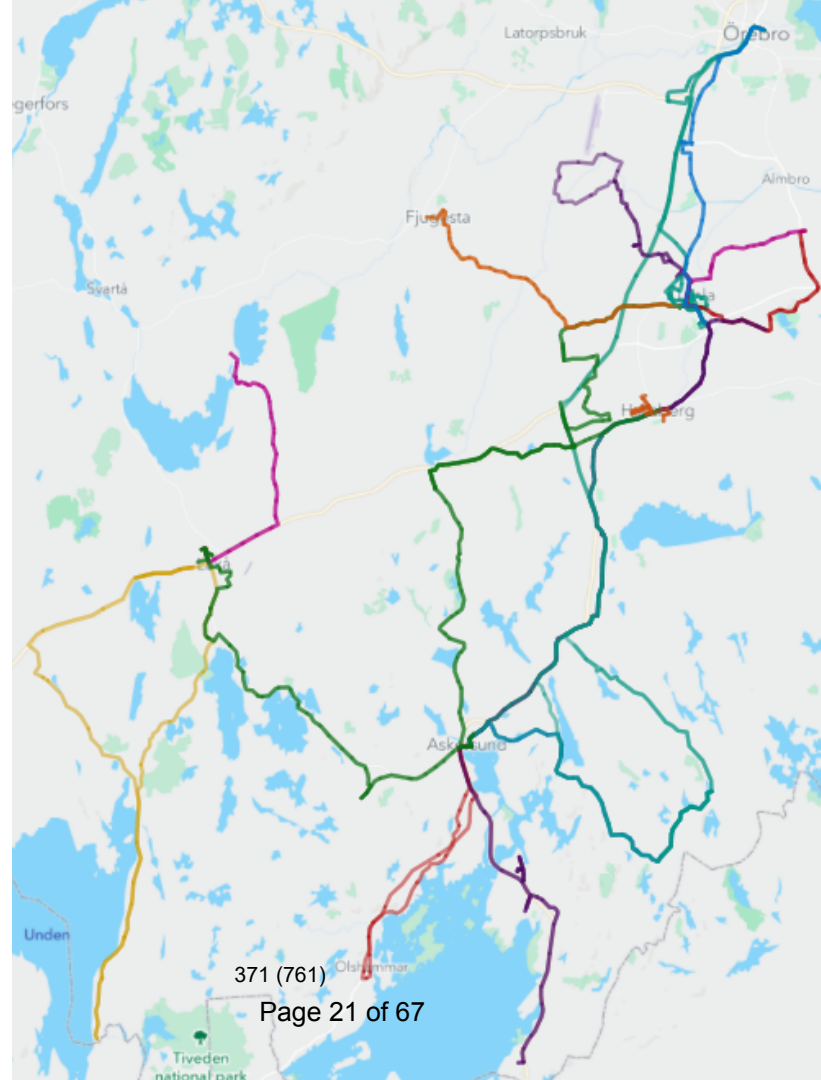


Askersund nuvarande trafik

- 704 Askersund- Kumla
- 706 Askersund- Laxå
- 629 Askersund- Nydalen
- 751 Askersund- Olshammar
- 752 Askersund- Mariedamm
- 754 Askersund- Brändåsen
- 755 Hallsberg –(Skyllberg- Rönneshytta- Mariedamm)- Askersund



Nuvarande trafik



371 (761)

Nytt trafikförslag

*706 Röfors - Laxå

*761 Finnerödja - Laxå

*705 Hallsberg- Vretstorp

*702 Örebro- Pilängen



Följande linjer föreslås läggas ner eller ändras

- 702 (mellan Pilängen och Kumla)
- 739 Kumla- Ekeby
- 742 Kumla- Täby kyrka
- 743 Fjugesta- Kumla
- 744 Kumla- Brändåsen
- 732 Hallsberg- Hällabrottet
- 780 Kumla stadstrafik
- 710 Hallsberg servicetrafik
- 754 Askersund- Brändåsen
- 755 Hallsberg- Skyllberg- Rönneshytta-Mariedamm- Askersund
- 706 (mellan Askersund- Röfors)
- 761 (mellan Tived- Finnerödja
- 705 (mellan Laxå- Vretstorp)

Konsekvenser

- Rönneshytta blir utan trafik
- Gymnasieelever längs linjer som läggs ner och inte kan hänvisas till annan linje
- Väntetid innan skolstart för elever i Laxå pga samma buss används till två linjer
- Ökade kostnader för Kumla, stadsbussen gör andra uppdrag åt kommunen
- Kommunerna får ökat åtagande för skolskjuts, behöver inte innebära ökade kostnader för kommunerna.

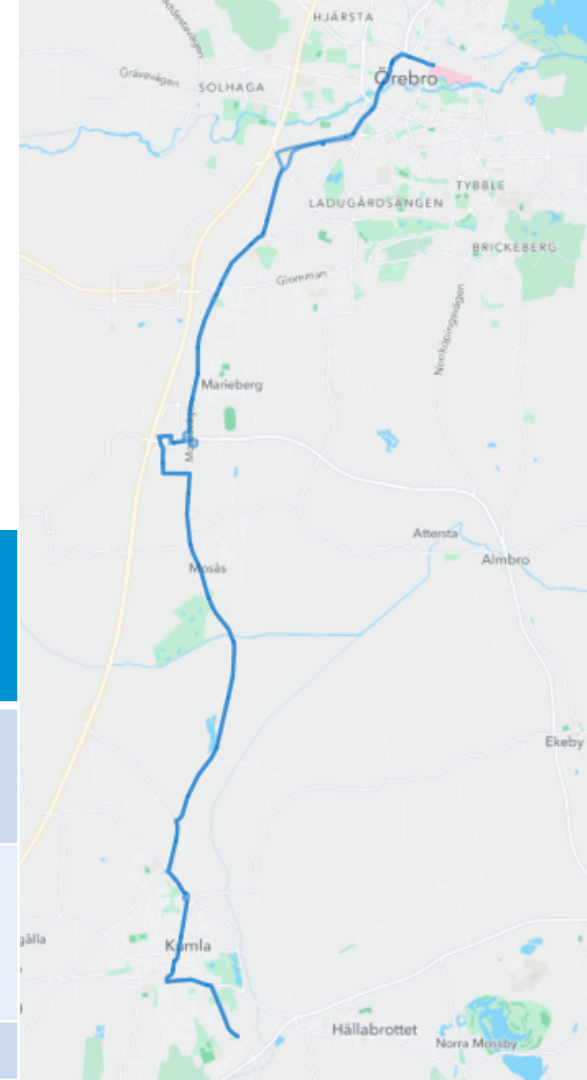
Remissperiod fram till 2/12

- Presenterat material
- Resandestatistik (linjer och enskilda turer)
- Kartor över hur hållplatser används

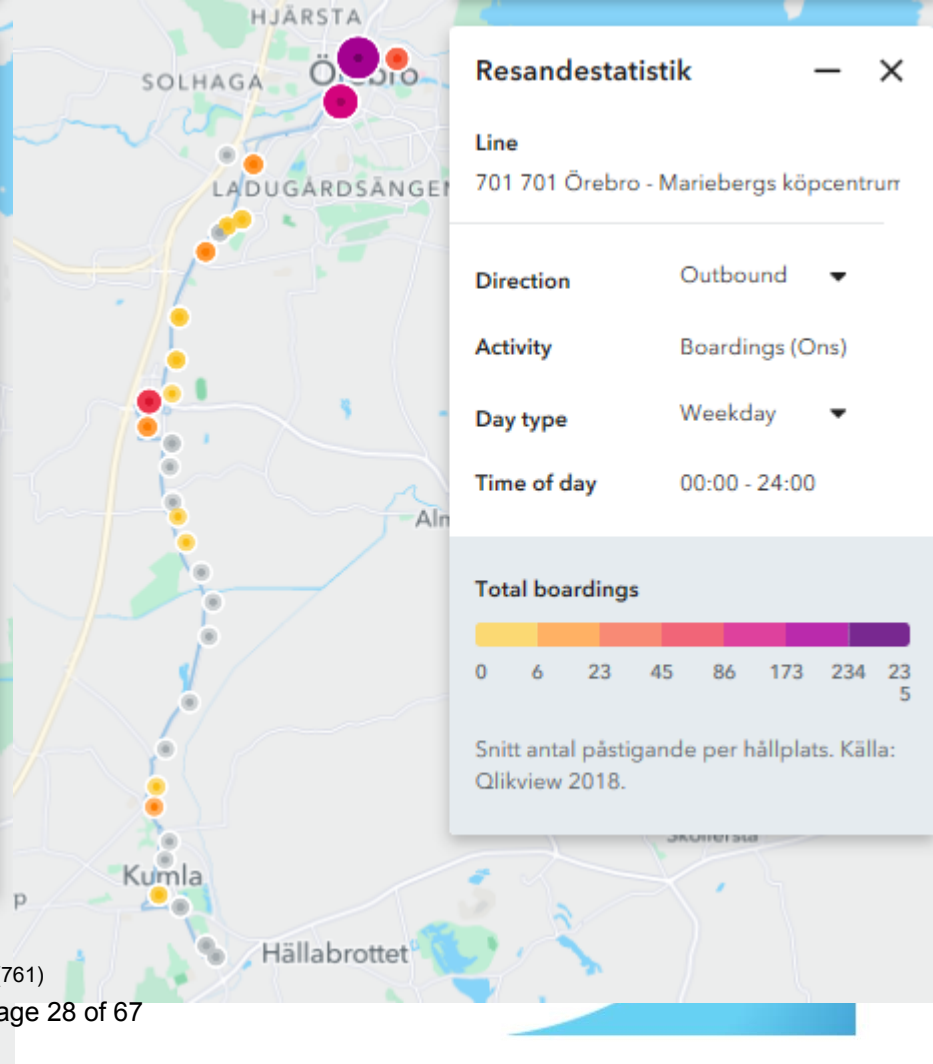
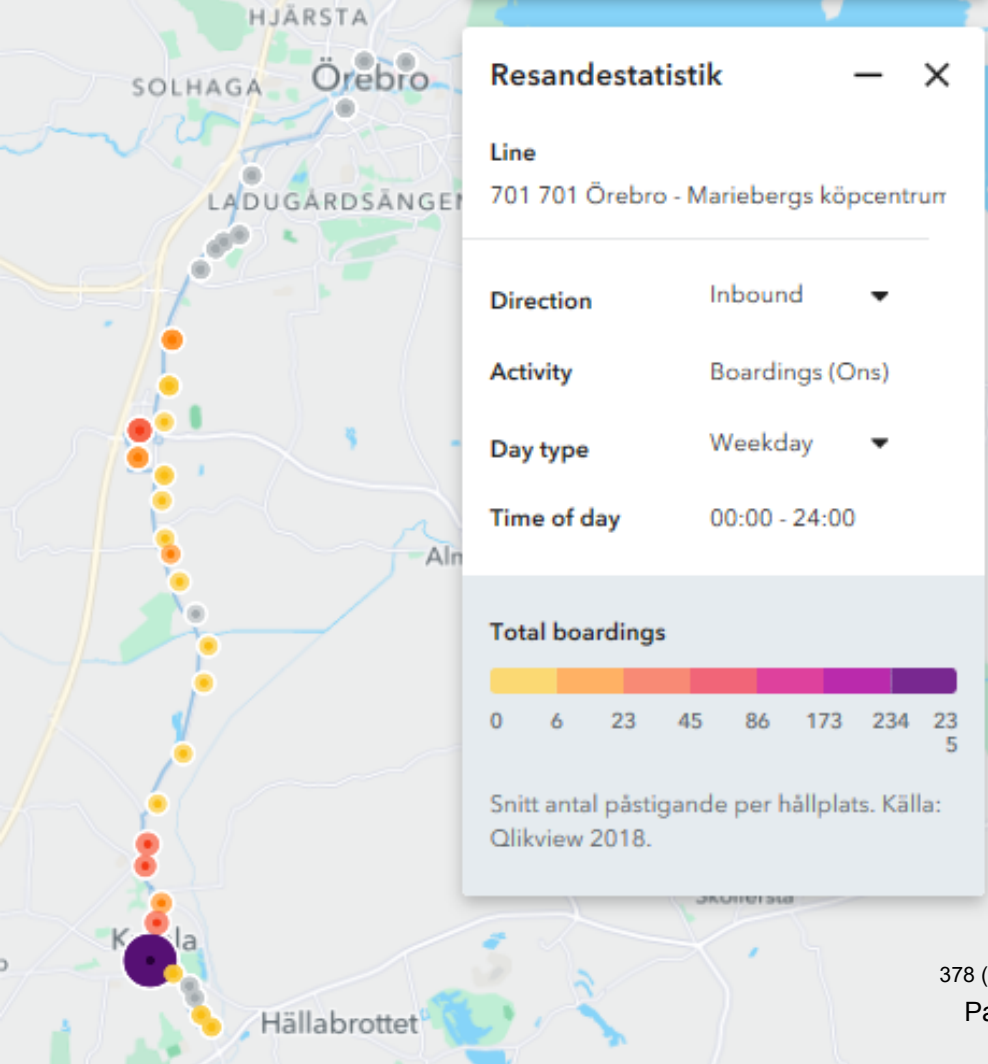
Regiontrafik per linje

701 Örebro-Kumla

- Halvtimmestrafik istället för kvartstrafik i peaktid
- Ändrad körväg Kumla, Marieberg, Örebro



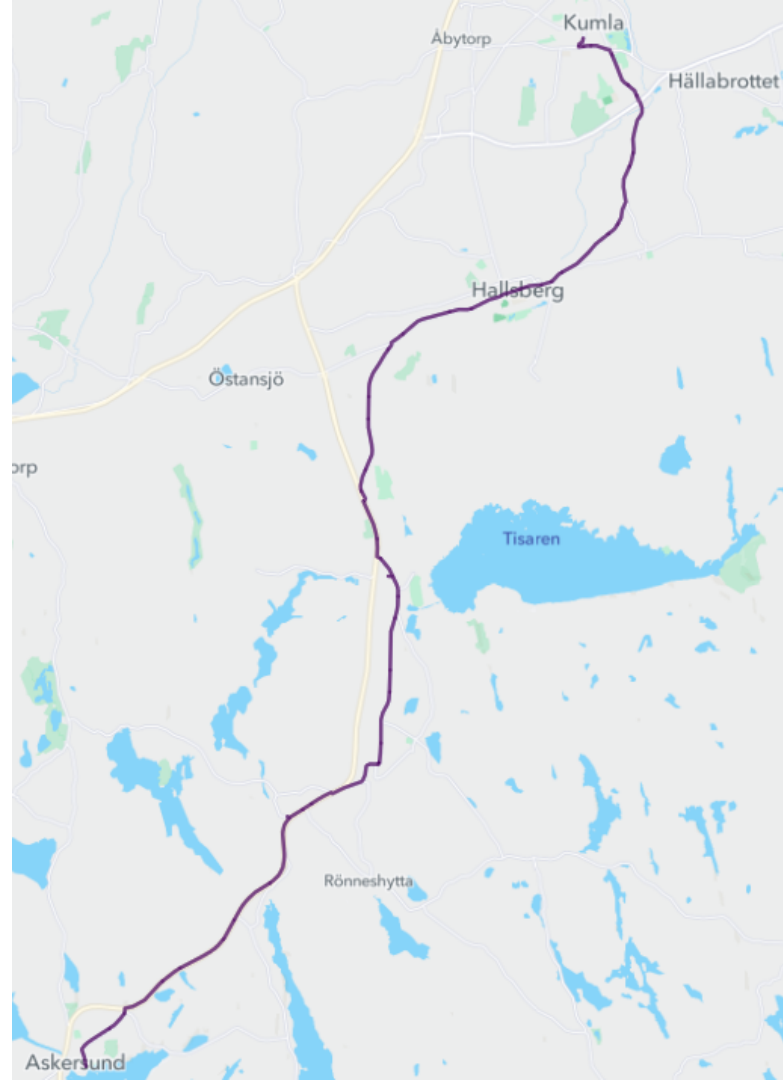
Resande per tur genomsnitt	Enkelbiljetter	Periodbiljett	Skolbiljett
12,2	4	4,5	4,6
Uppdelad skolbiljett	Gymnasiebiljett	Skolbiljett Örebro kommun	Skolbiljett Kumla kommun
4,3		1,7	1,2

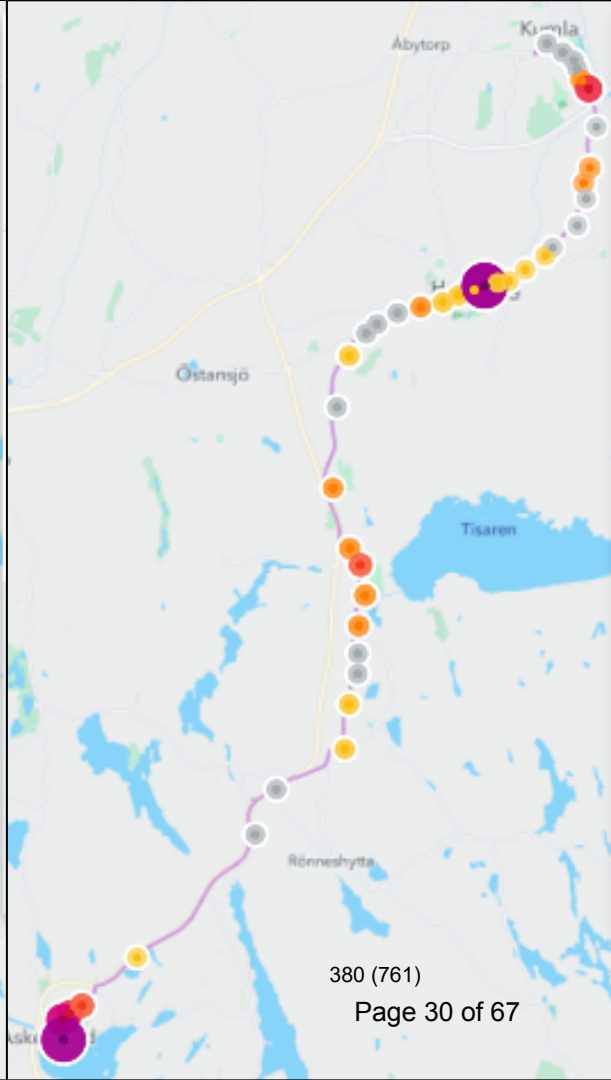
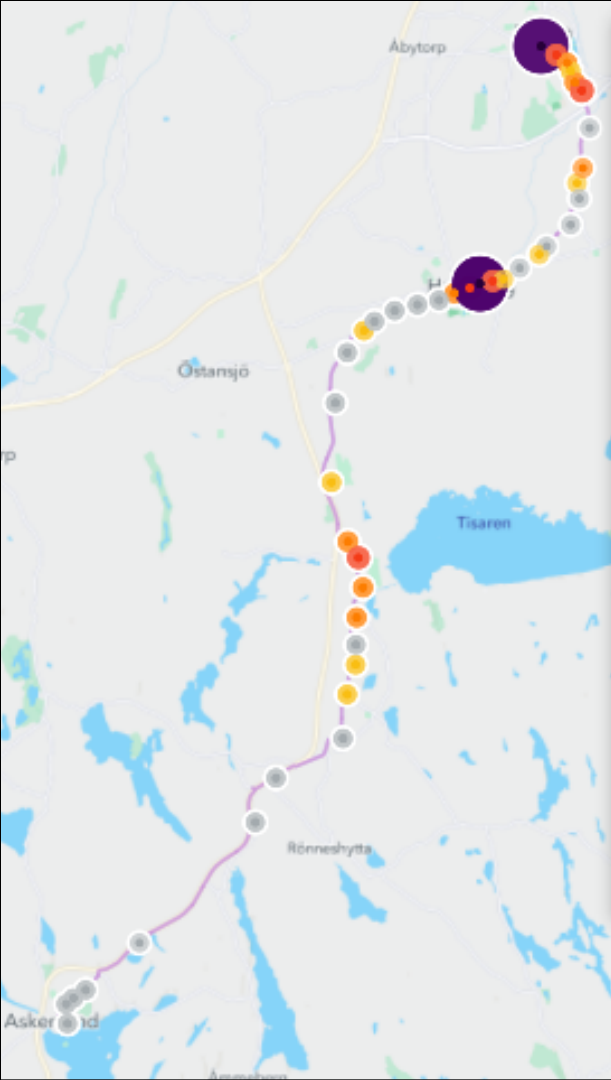


704 Askersund- Kumla

- Annan körväg mellan Kumla och Hallsberg, arbetsplatsområden
- Samma utbud

Resande per tur genomsnitt	Enkelbiljett	Periodbiljett	Skolbiljett	
16,8	3,8	5,3	11,8	
Uppdelad skolbiljett	Gymnasiebiljett	Skolbiljett Askersunds kommun	Skolbiljett Kumla kommun	Skolbiljett Hallsbergs kommun 379 (761)
	10,4	5,3	1,1	1,2





Resandestatistik



Line

704 704 Askersund - Hallsberg - Kumla ▼

Direction

Outbound ▼

Activity

Boardings (Ons)

Day type

Weekday ▼

Time of day

00:00 - 24:00

Total boardings



Snitt antal påstigande per hållplats. Källa: Olikview 2018.

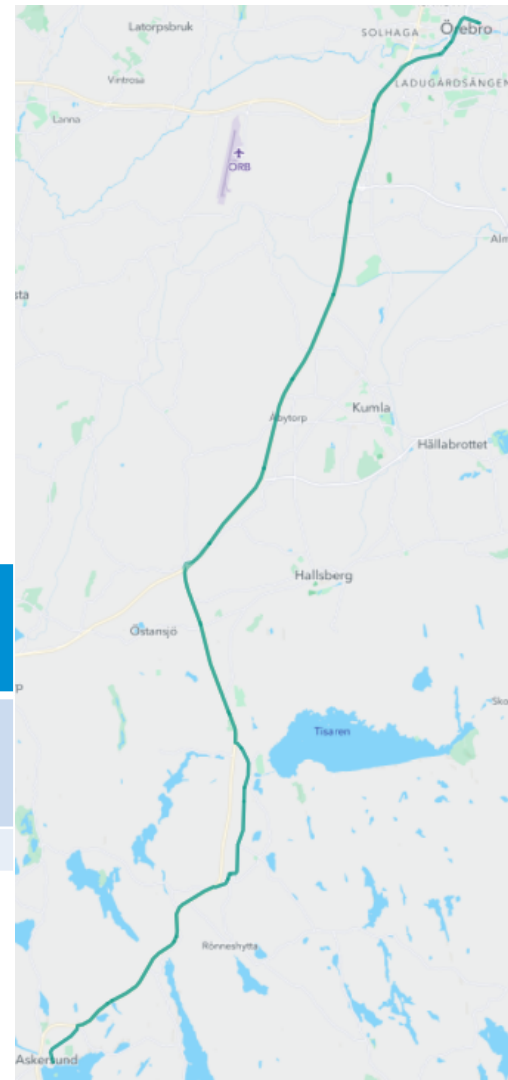
380 (761)

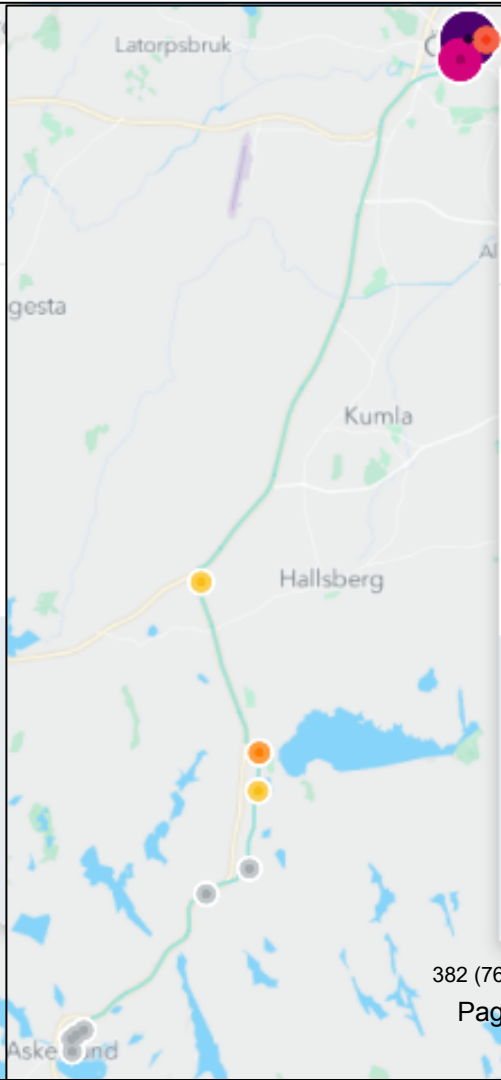
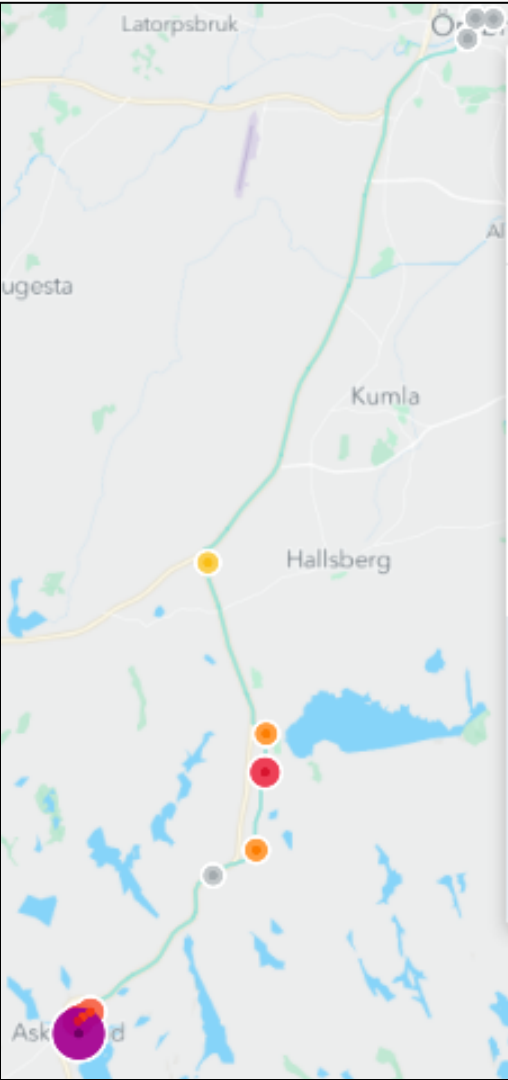
Page 30 of 67

841 Örebro- Askersund

- Mer helgtrafik
- Utglesning av trafik i lågtrafik på vardagar

Resande per tur genomsnitt	Enkelbiljett	Periodbiljett	Skolbiljett	Uppdelad skolbiljett	Uppdelad skolbiljett
9,8	2,3	4,6	5,4	Gymnasiebiljett	Skolbiljett Askersunds kommun
				5,1	3,9





Resandestatistik

Line
841 841 Örebro - Åsbro - Askersund

Direction: Outbound

Activity: Boardings (Ons)

Day type: Weekday

Time of day: 00:00 - 24:00

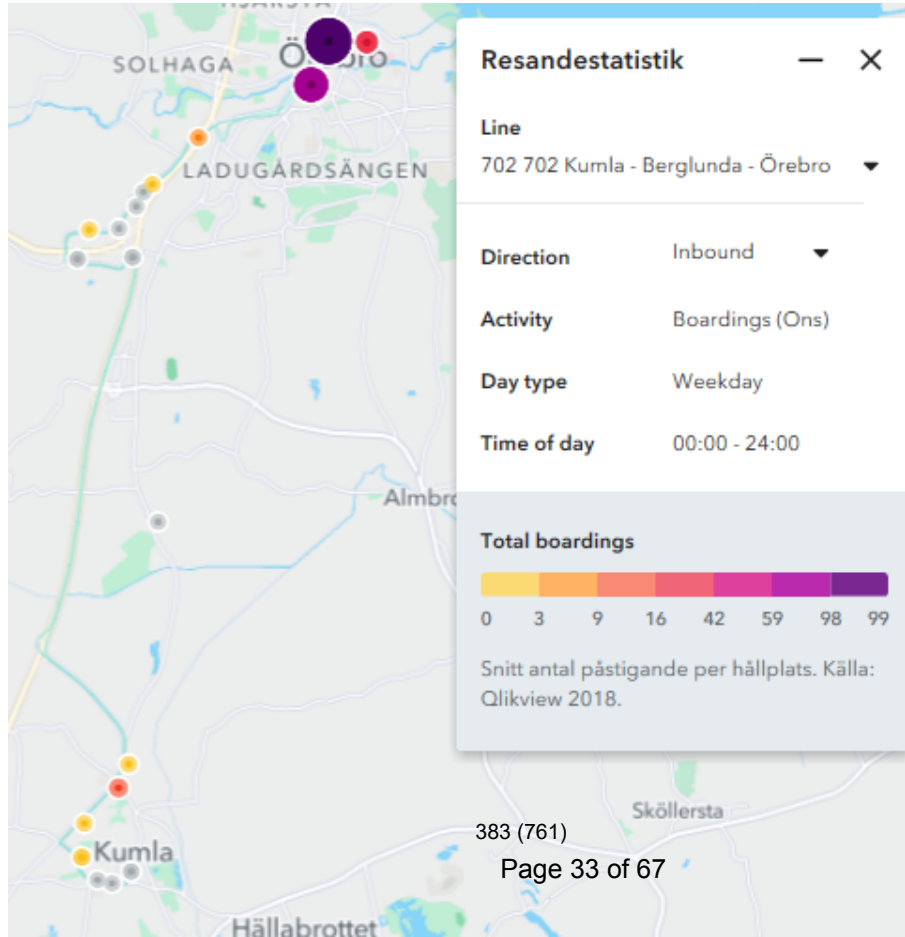
Total boardings

0	5	15	20	48	66	73	74
---	---	----	----	----	----	----	----

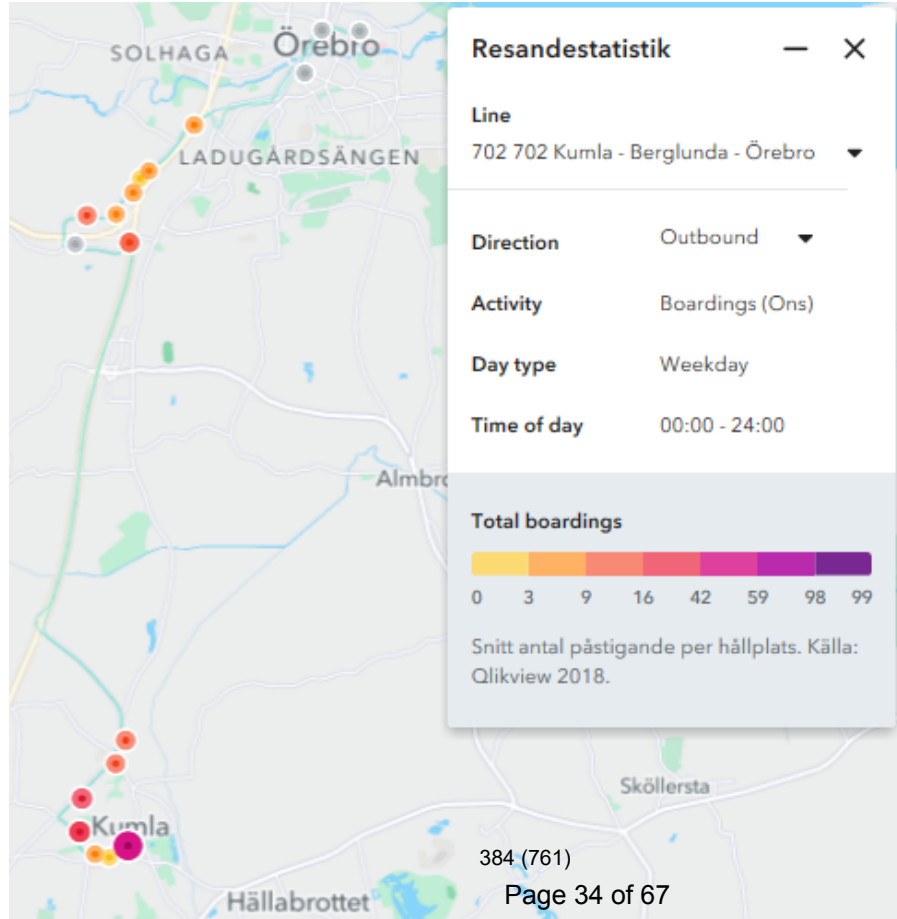
Snitt antal påstigande per hållplats. Källa: Olikview 2018.

382 (761)

702 Örebro- Berglunda (Kumla tas bort)

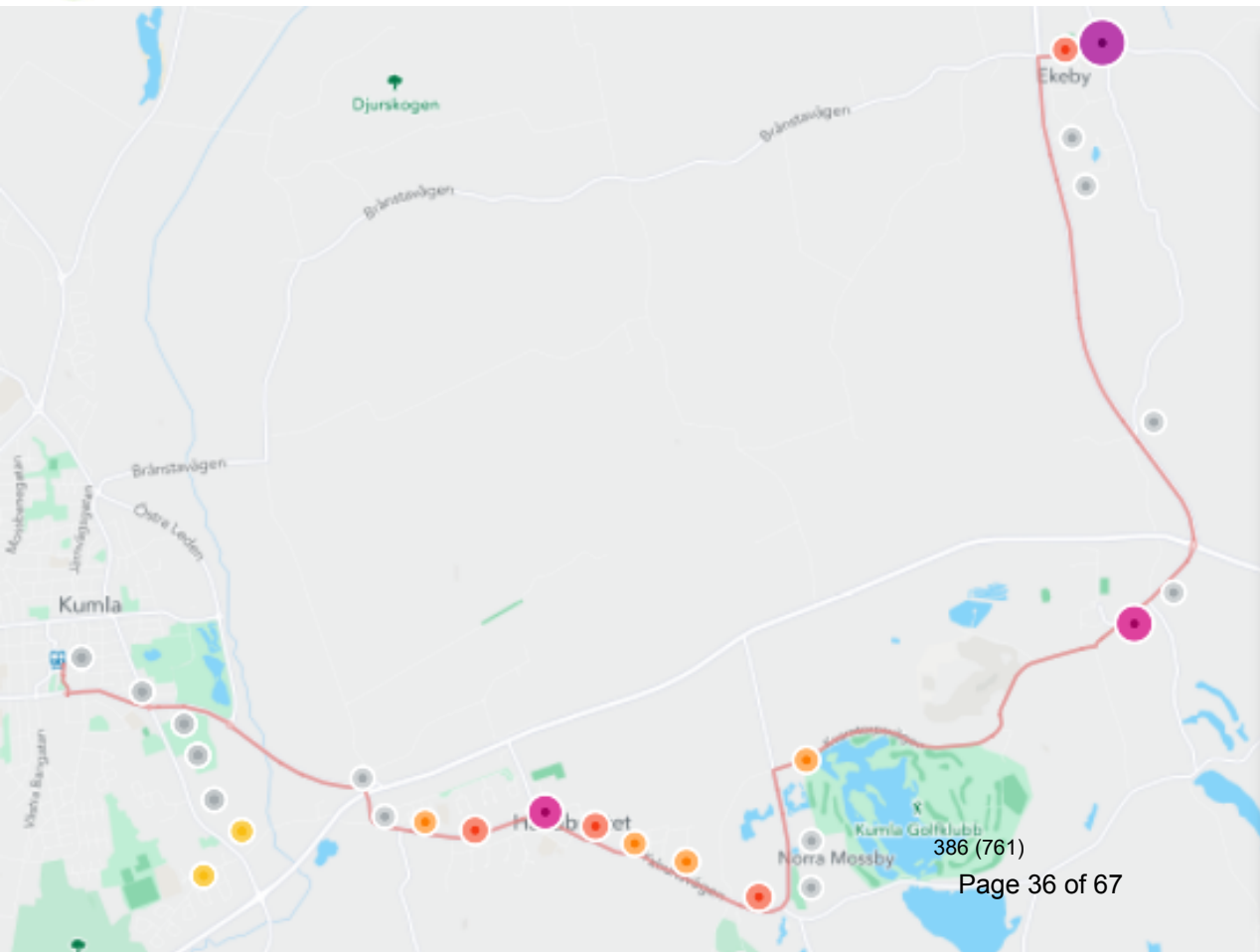


702(Kumla tas bort)- Berglunda- Örebro



Landsbygdslinjer som blir kvar

741 Ekeby- Kumla



Resandestatistik

Line

741 741 Kumla - Hällabrottet - Kvarntorp -

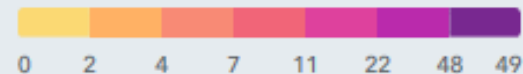
Direction Inbound

Activity Boardings (Ons)

Day type Weekday

Time of day 00:00 - 24:00

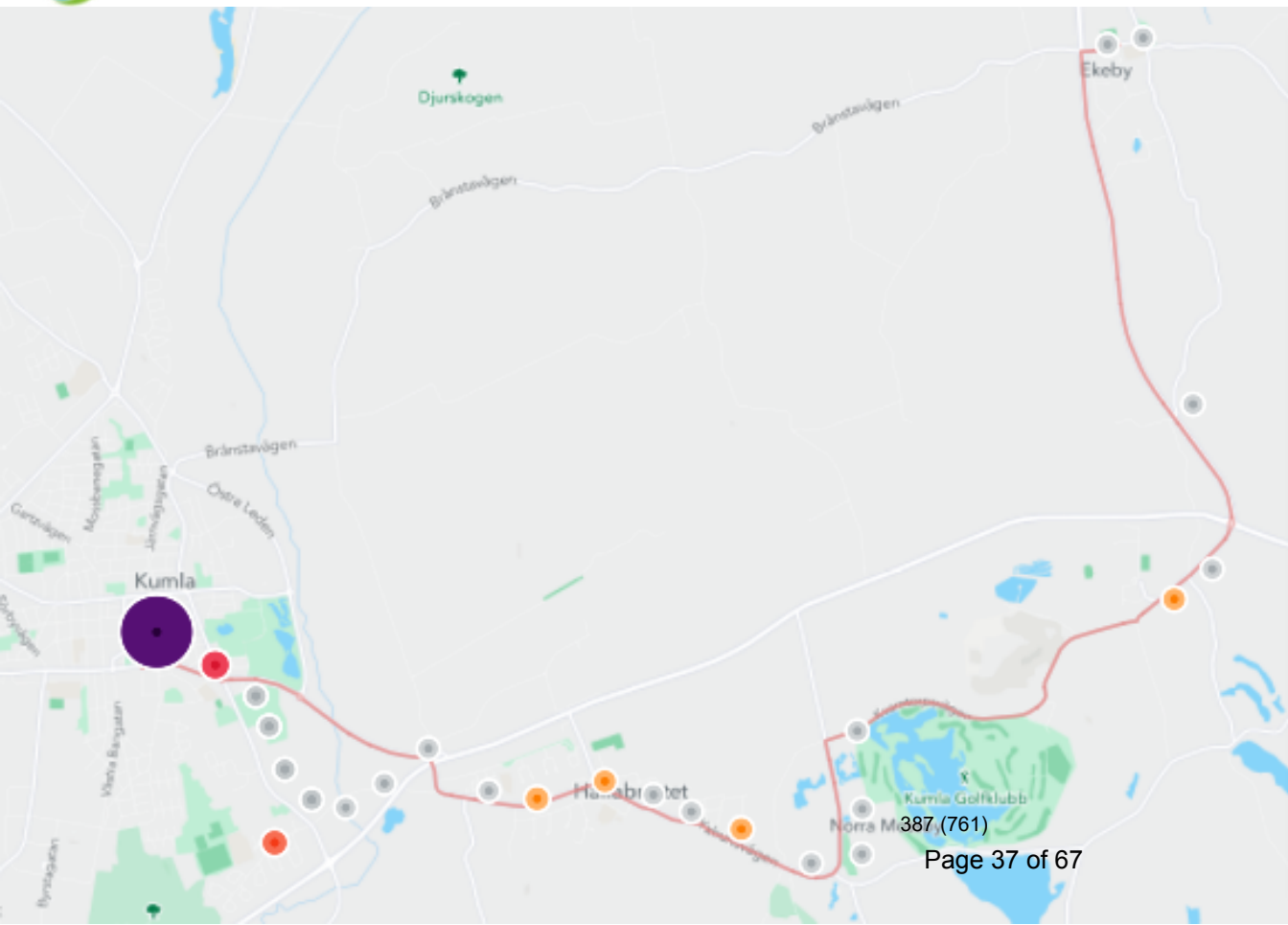
Total boardings



Snitt antal påstigande per hållplats. Källa: Qlikview 2018.

386 (761)

741 Kumla- Ekeby



Resandestatistik — ×

Line
741 741 Kumla - Hällabrottet - Kvarntorp -

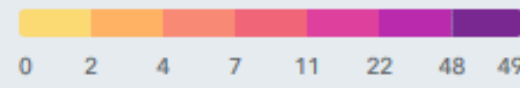
Direction Outbound ▼

Activity Boardings (Ons)

Day type Weekday ▼

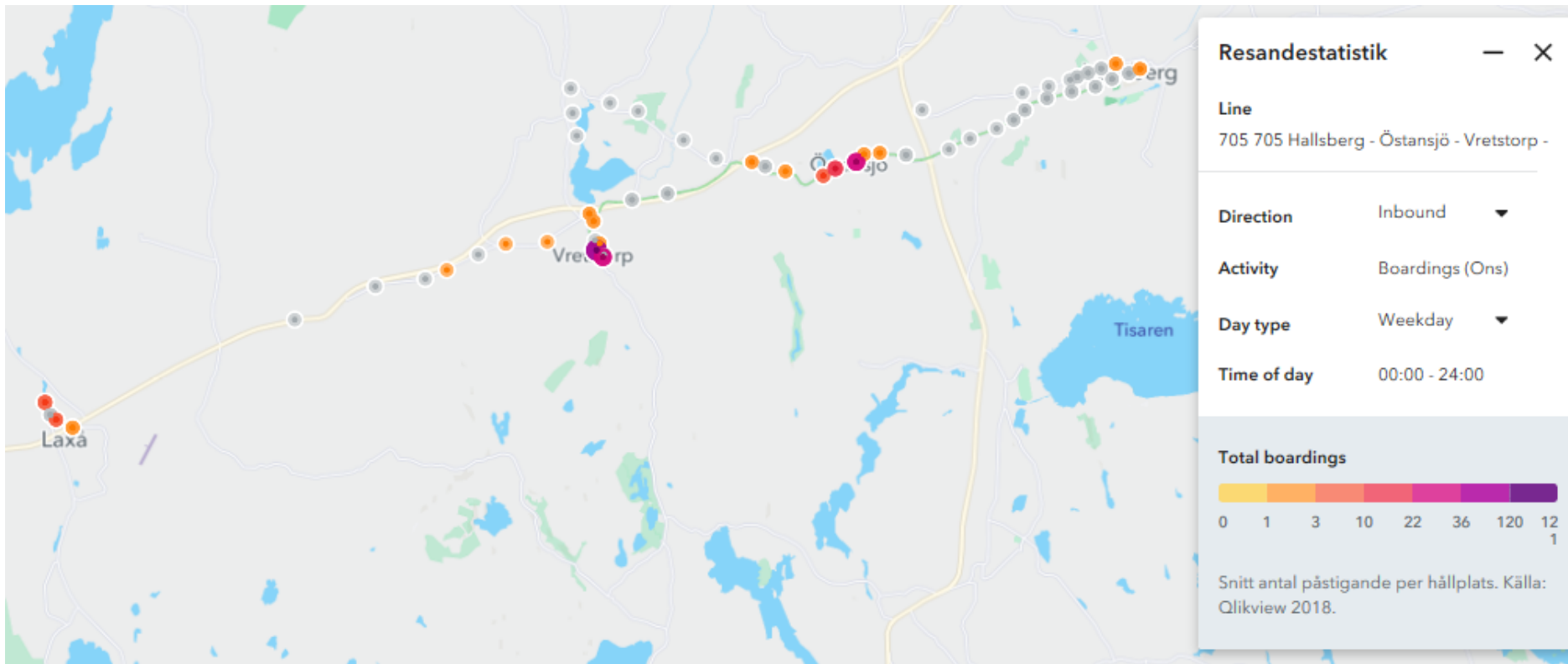
Time of day 00:00 - 24:00

Total boardings



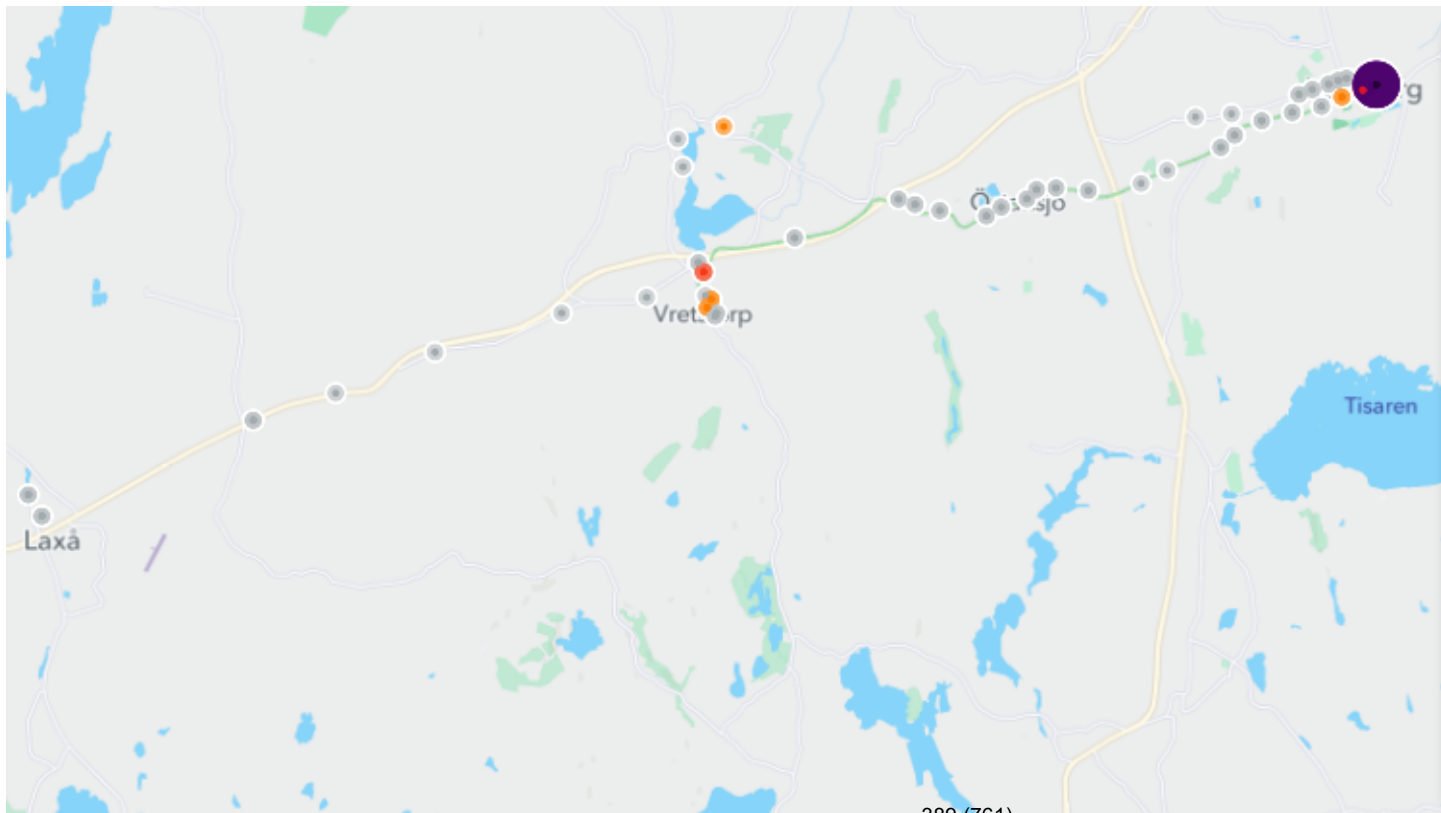
Snitt antal påstigande per hållplats. Källa: Qlikview 2018.

705 Laxå- Hallsberg



388 (761)

705 Hallsberg- Laxå



Resandestatistik

Line
705 705 Hallsberg - Östansjö - Vretstorp -

Direction: Outbound

Activity: Boardings (Ons)

Day type: Weekday

Time of day: 00:00 - 24:00

Total boardings

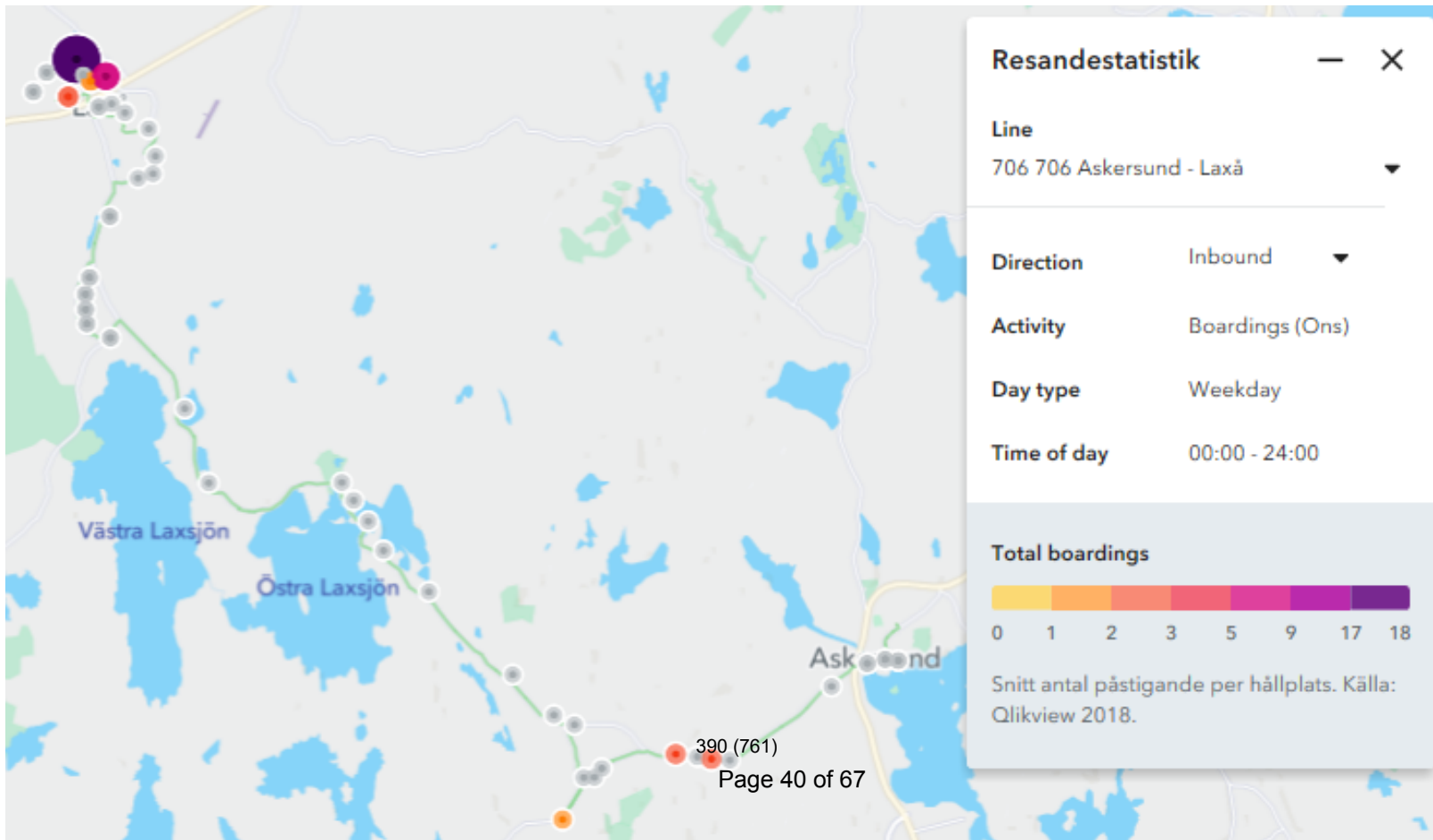
0	1	3	10	22	36	120	121
---	---	---	----	----	----	-----	-----

Snitt antal påstigande per hållplats. Källa: Qlikview 2018.

389 (761)

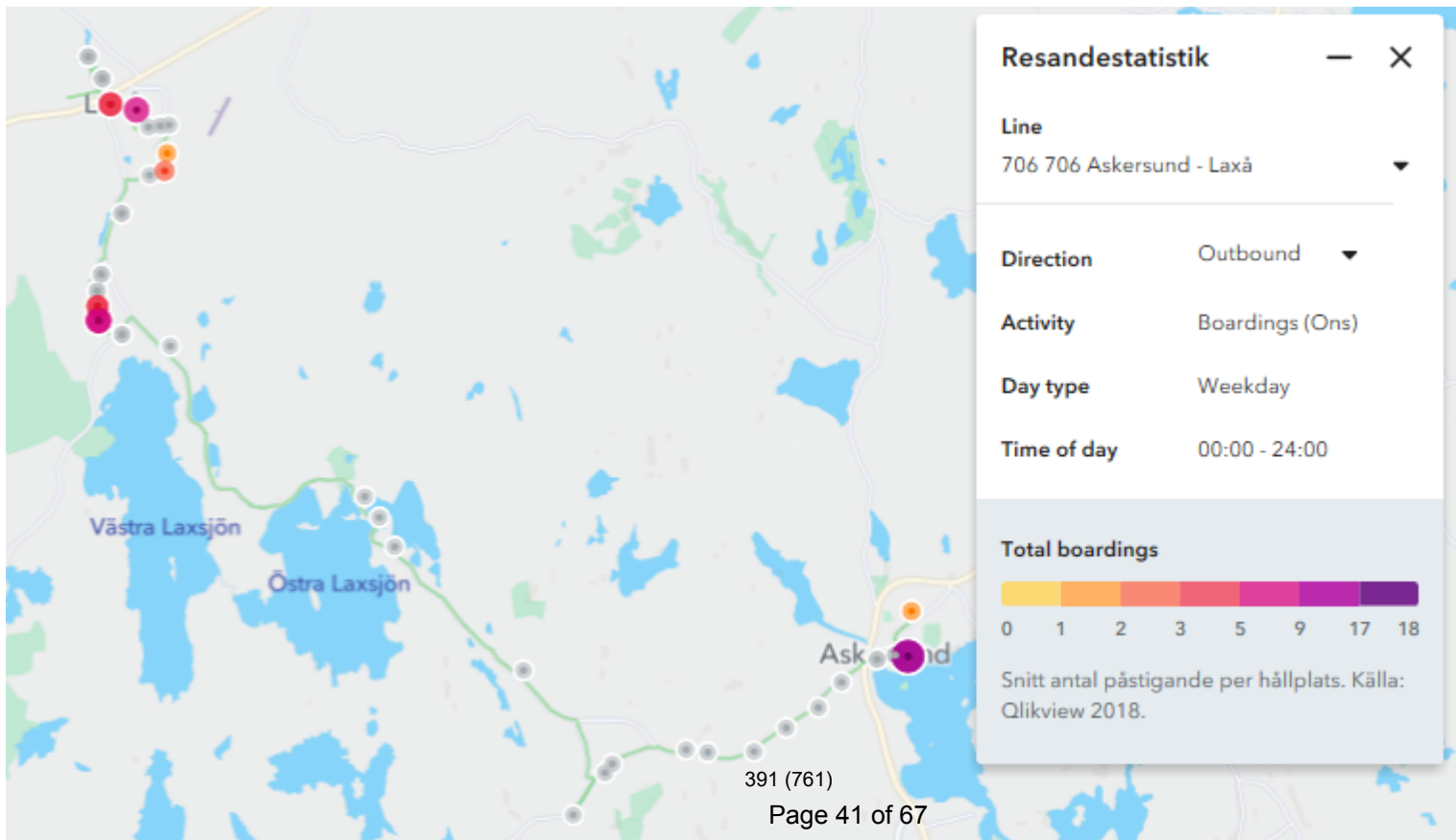


706 Laxå- Röfors (Röfors- Askersund tas bort)



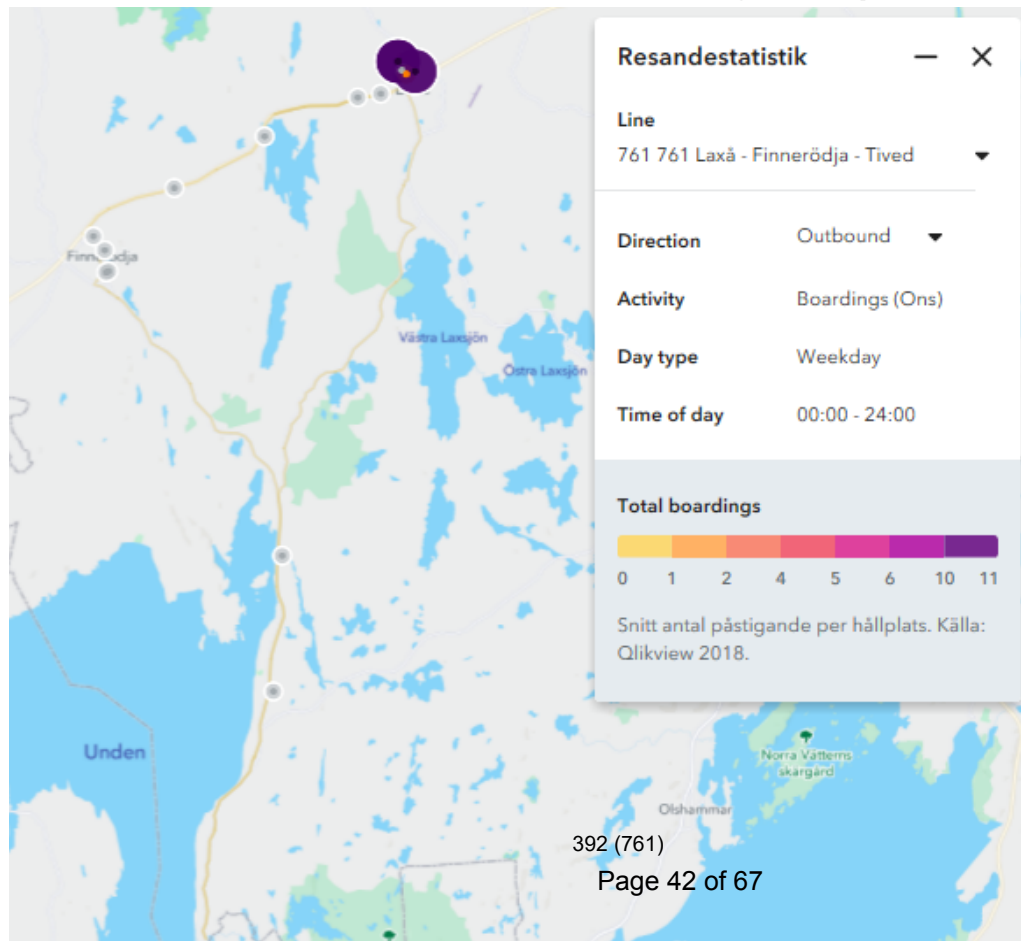


706 (Askersund- Rölfors tas bort)Rölfors- Laxå





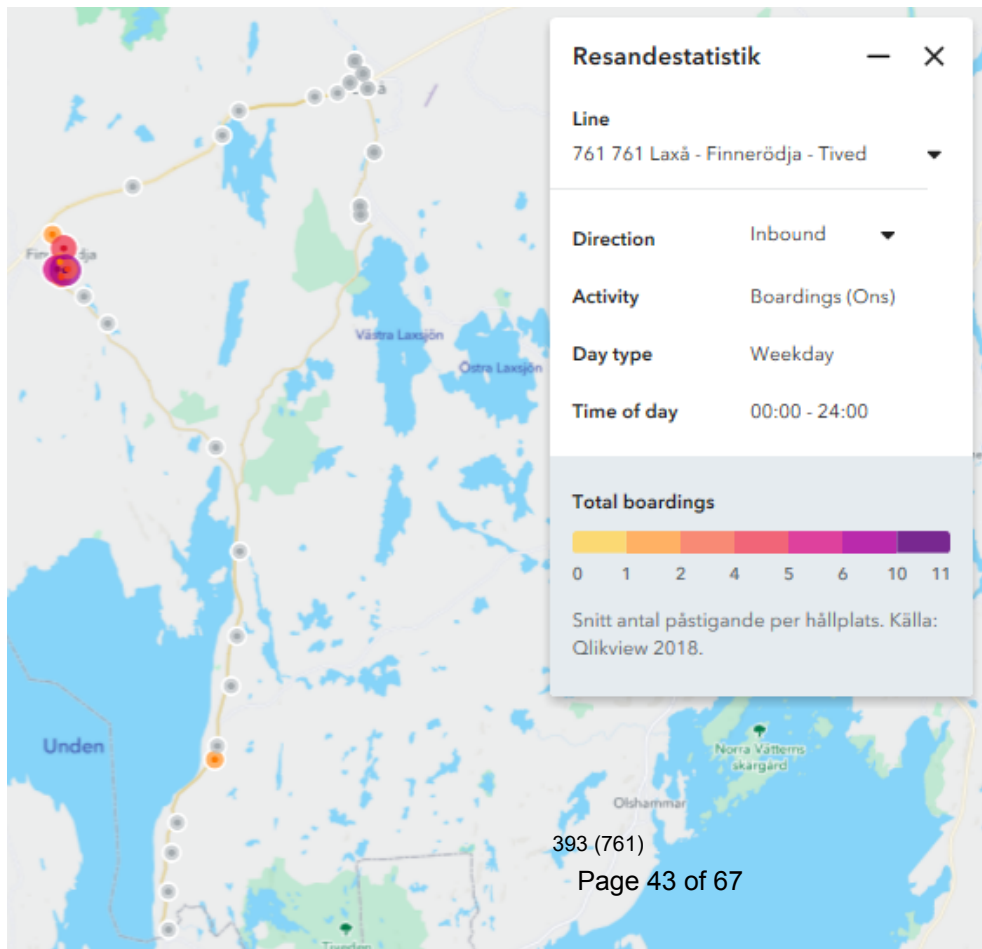
761 Laxå- Finnerödja- (Tived tas bort)



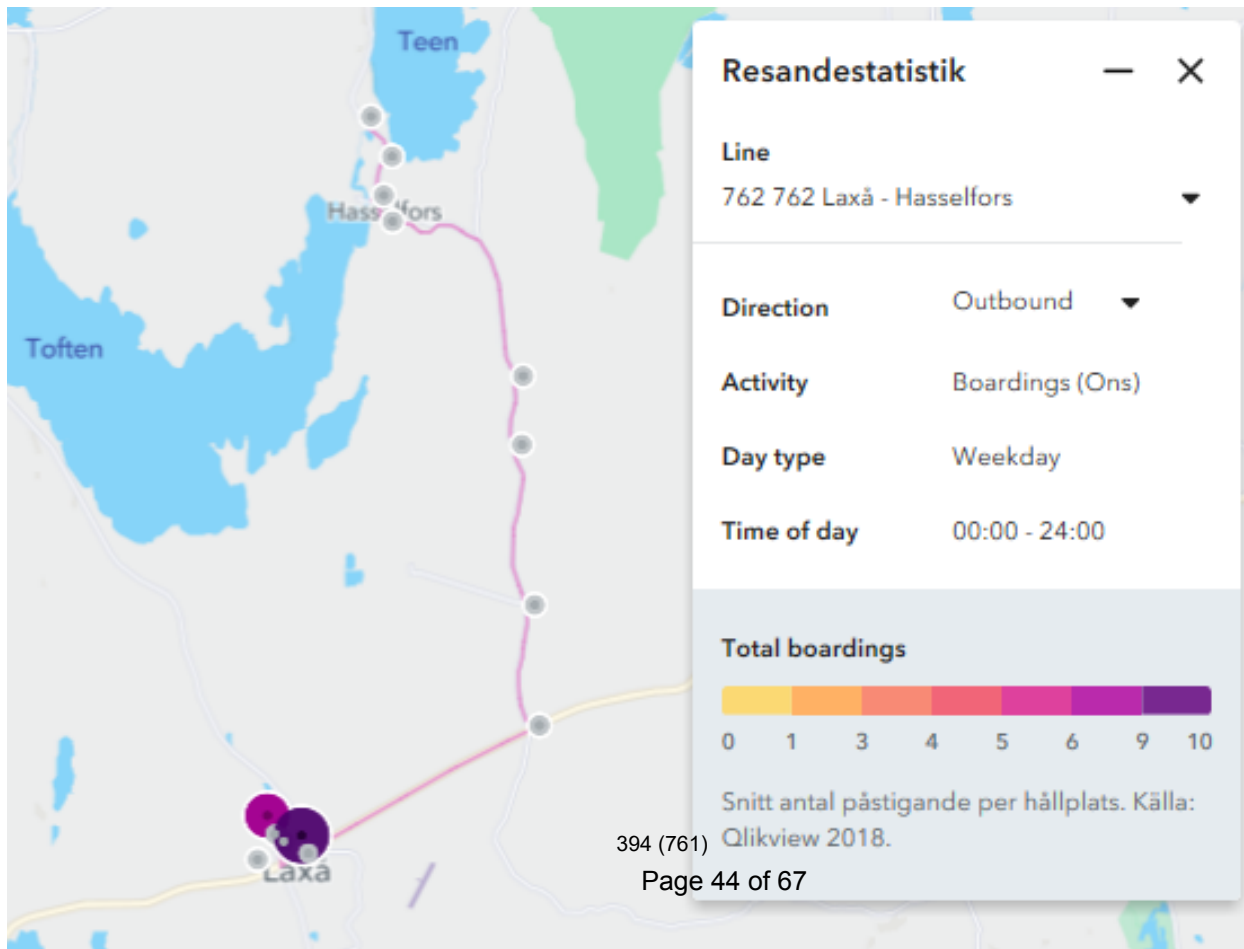
392 (761)



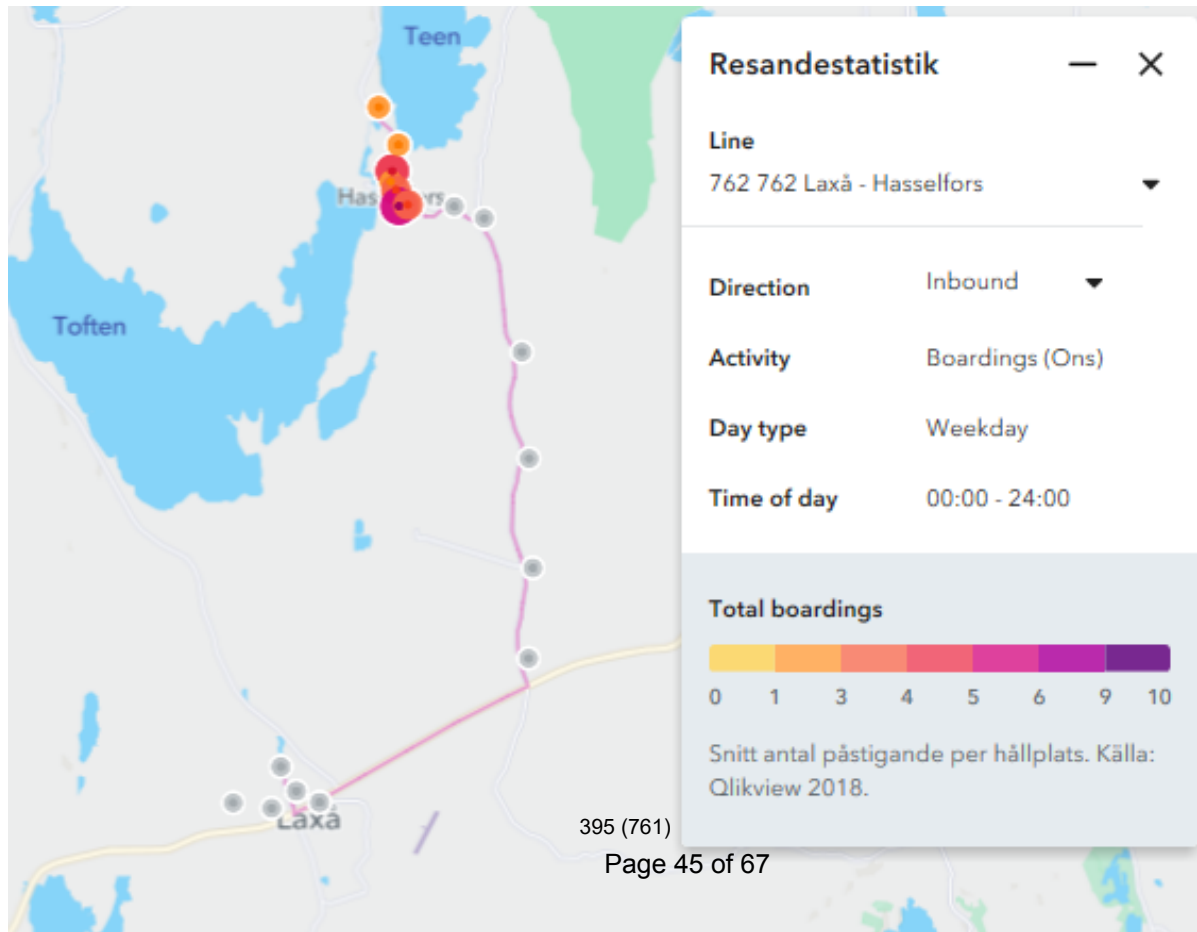
761 (Tived- tas bort) Finnerödja- Laxå



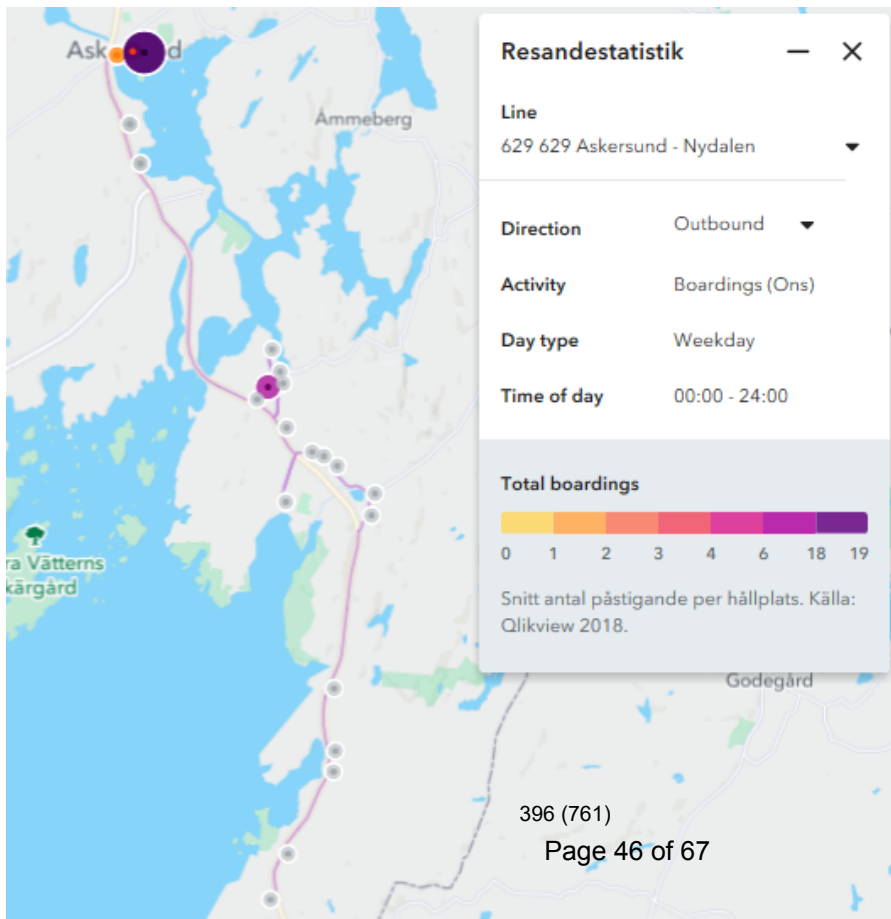
762 Laxå- Hasselfors



762 Hasselfors- Laxå

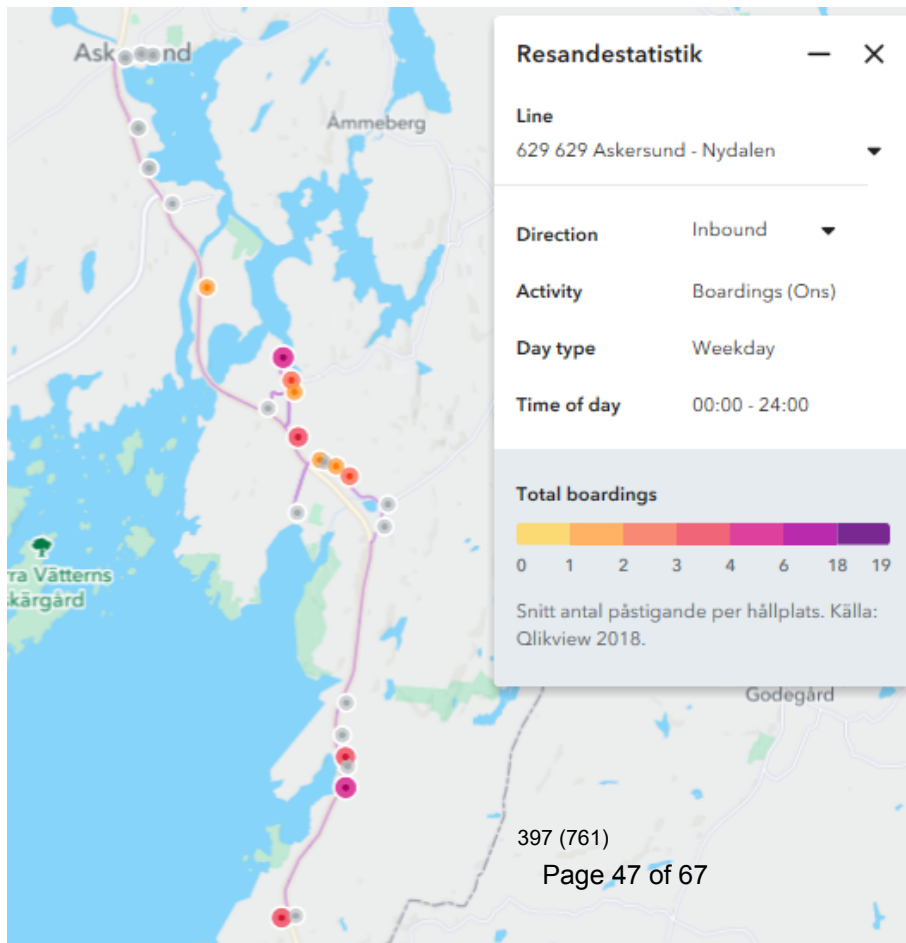


629 Askersund- Nydalen



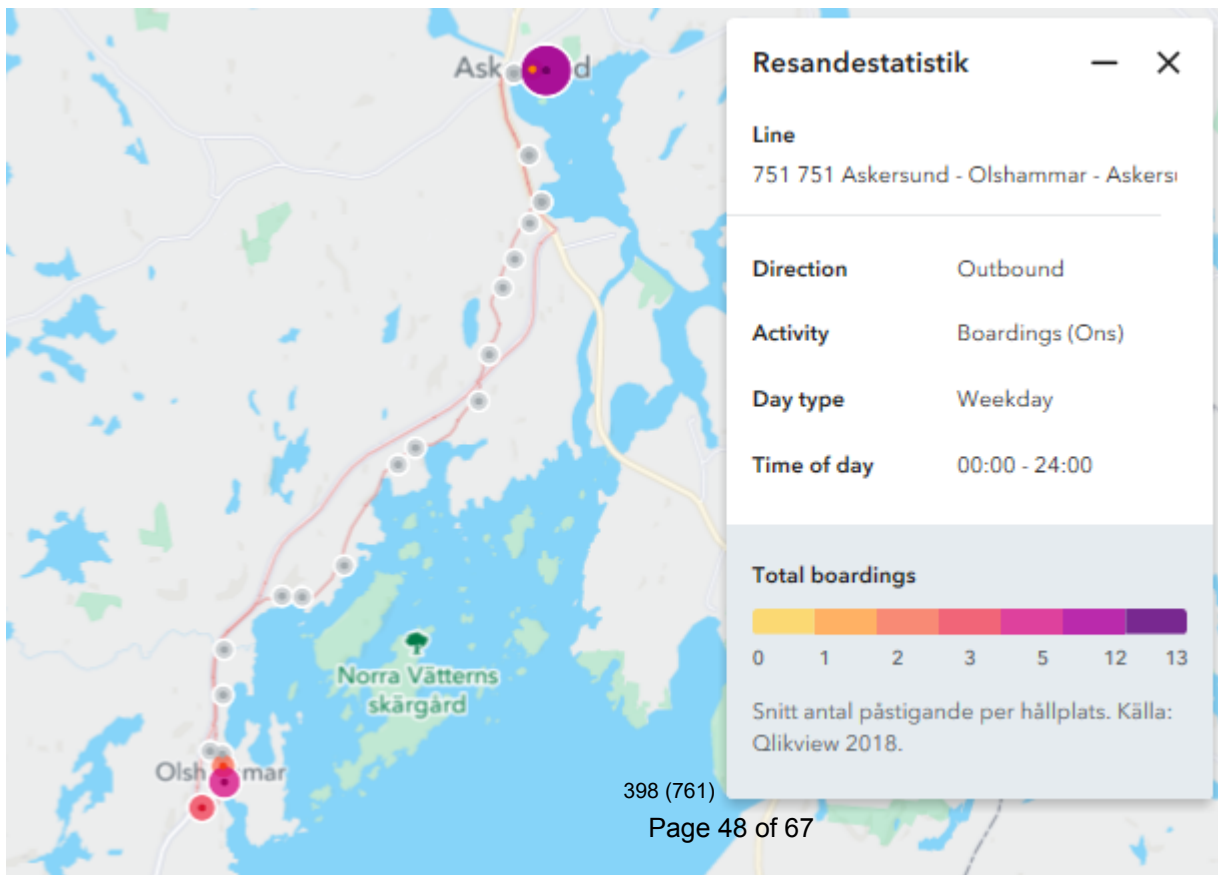
396 (761)

629 Nydalen- Askersund

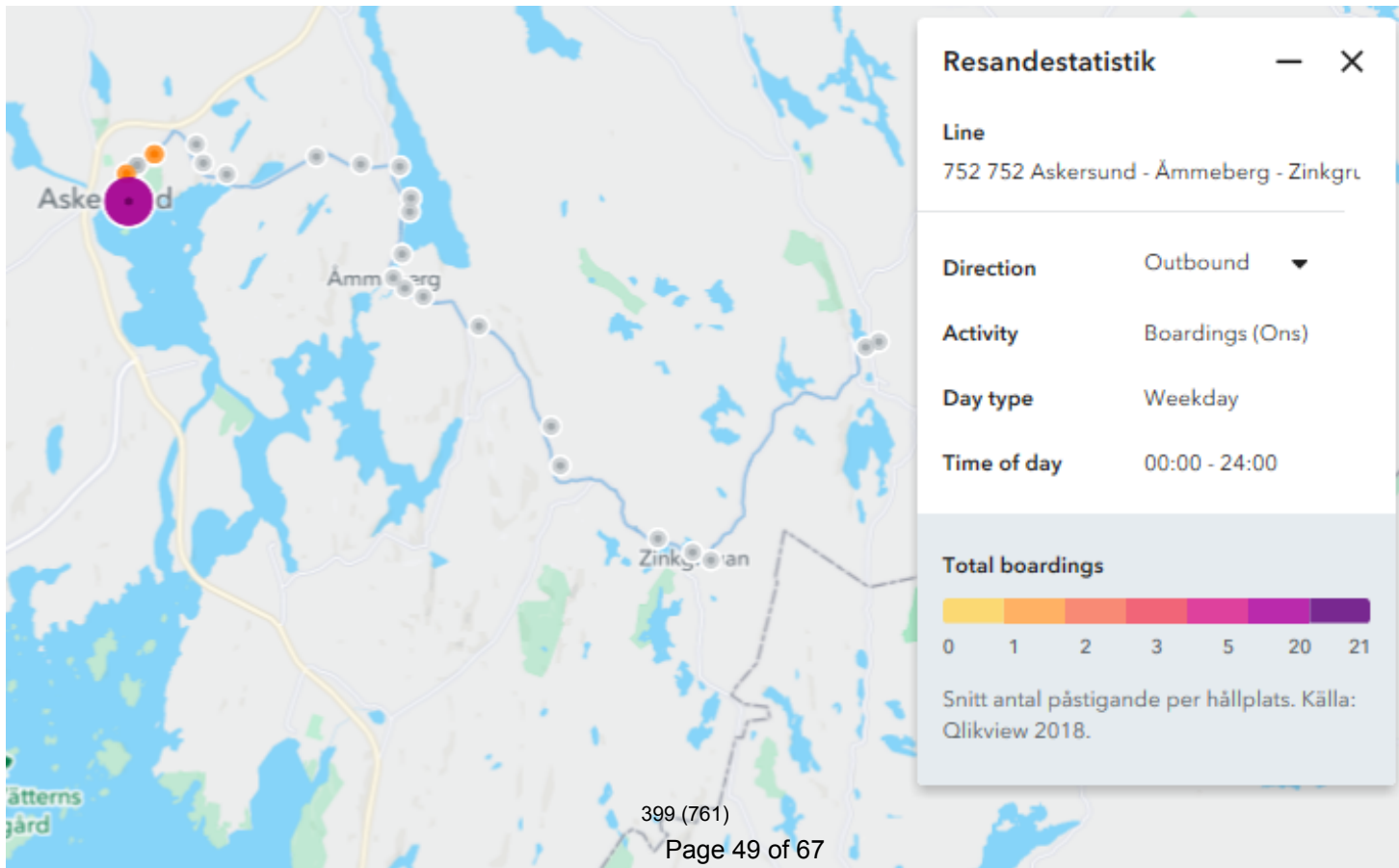


751 Askersund-Olshammar

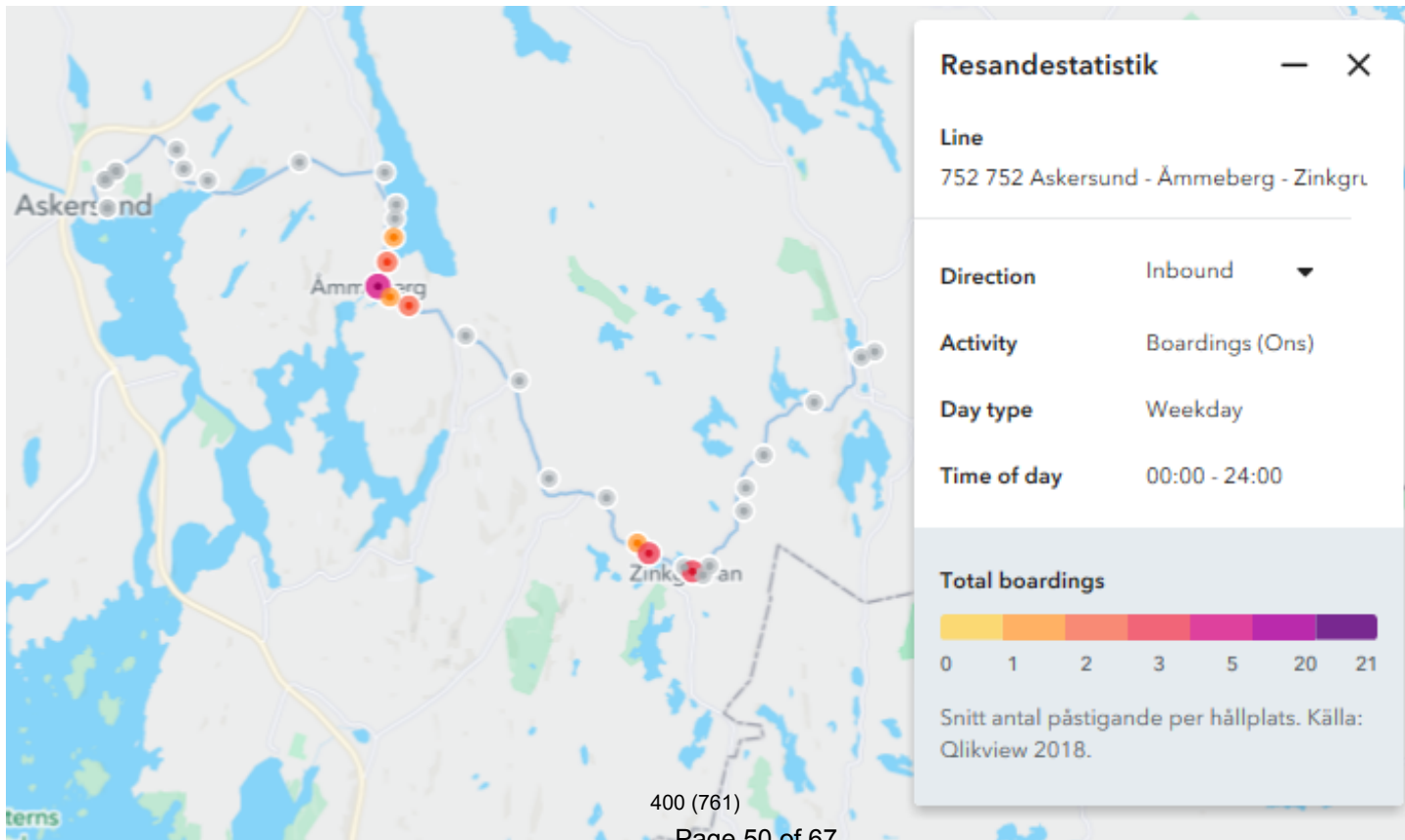
*Turen vänder, därför är resandet i båda riktningarna med i samma bild



752 Askersund- Mariedamm

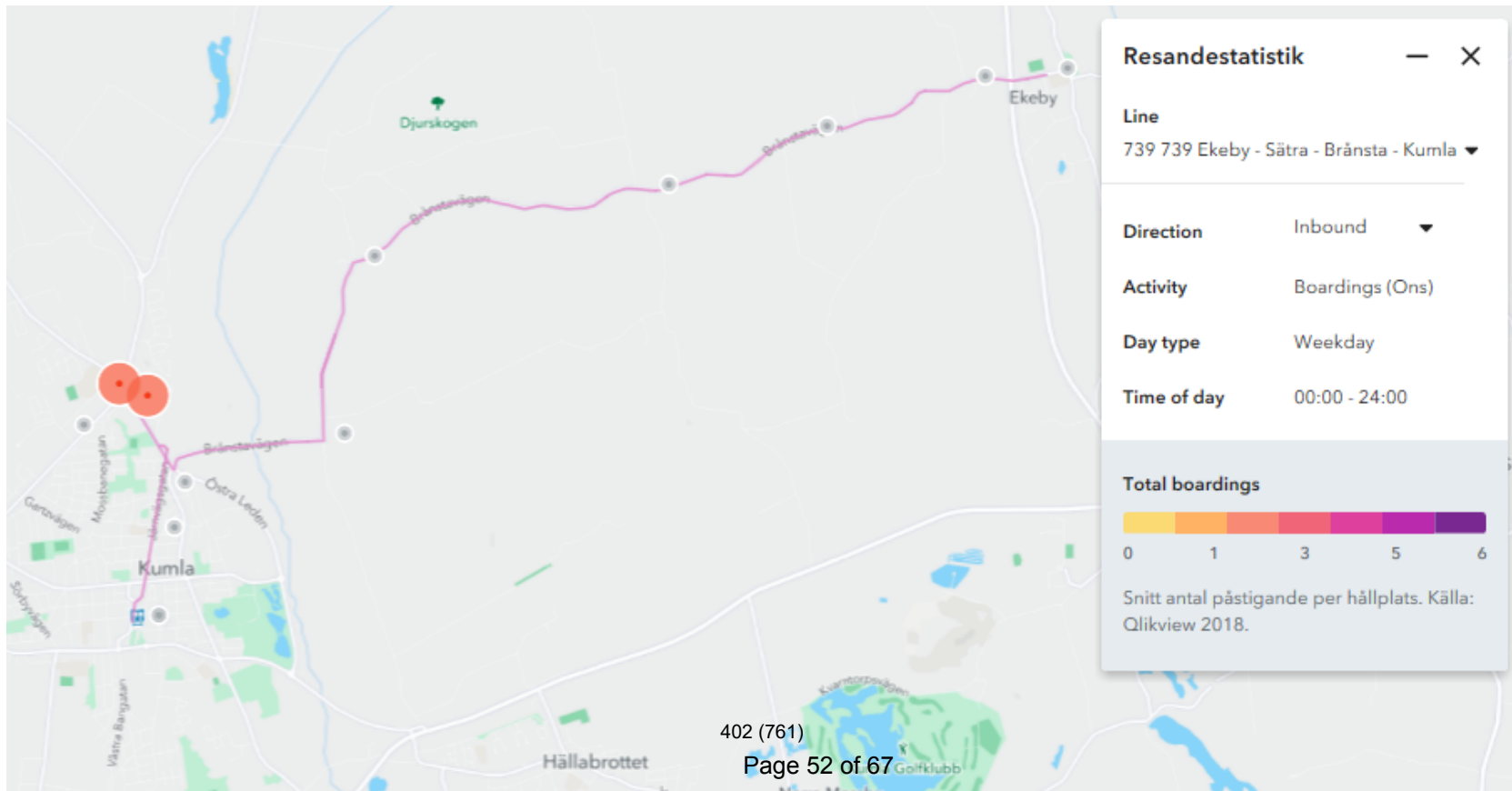


752 Mariedamm- Askersund

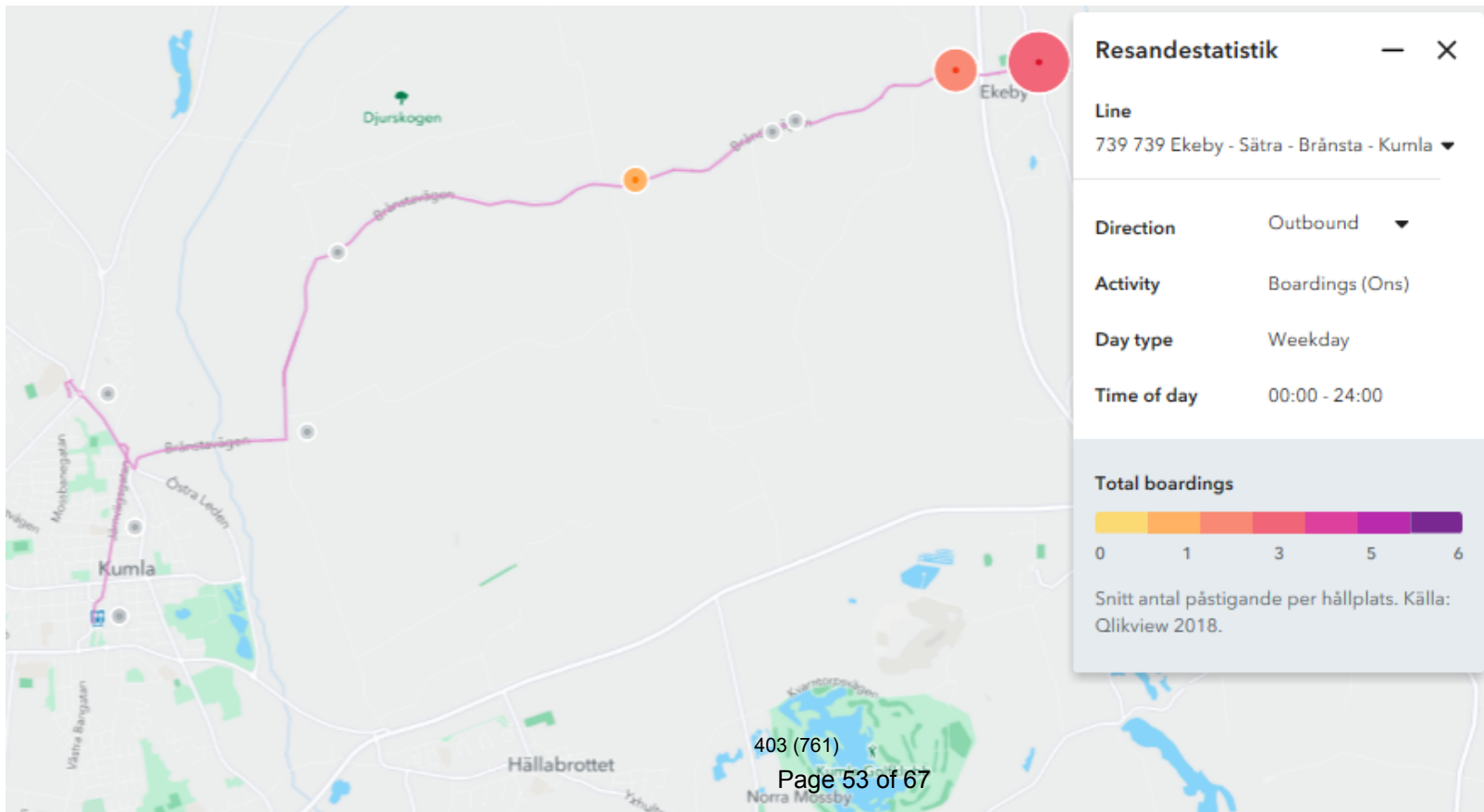


Linjer som föreslås ska läggas ner

739 Kumla- Ekeby

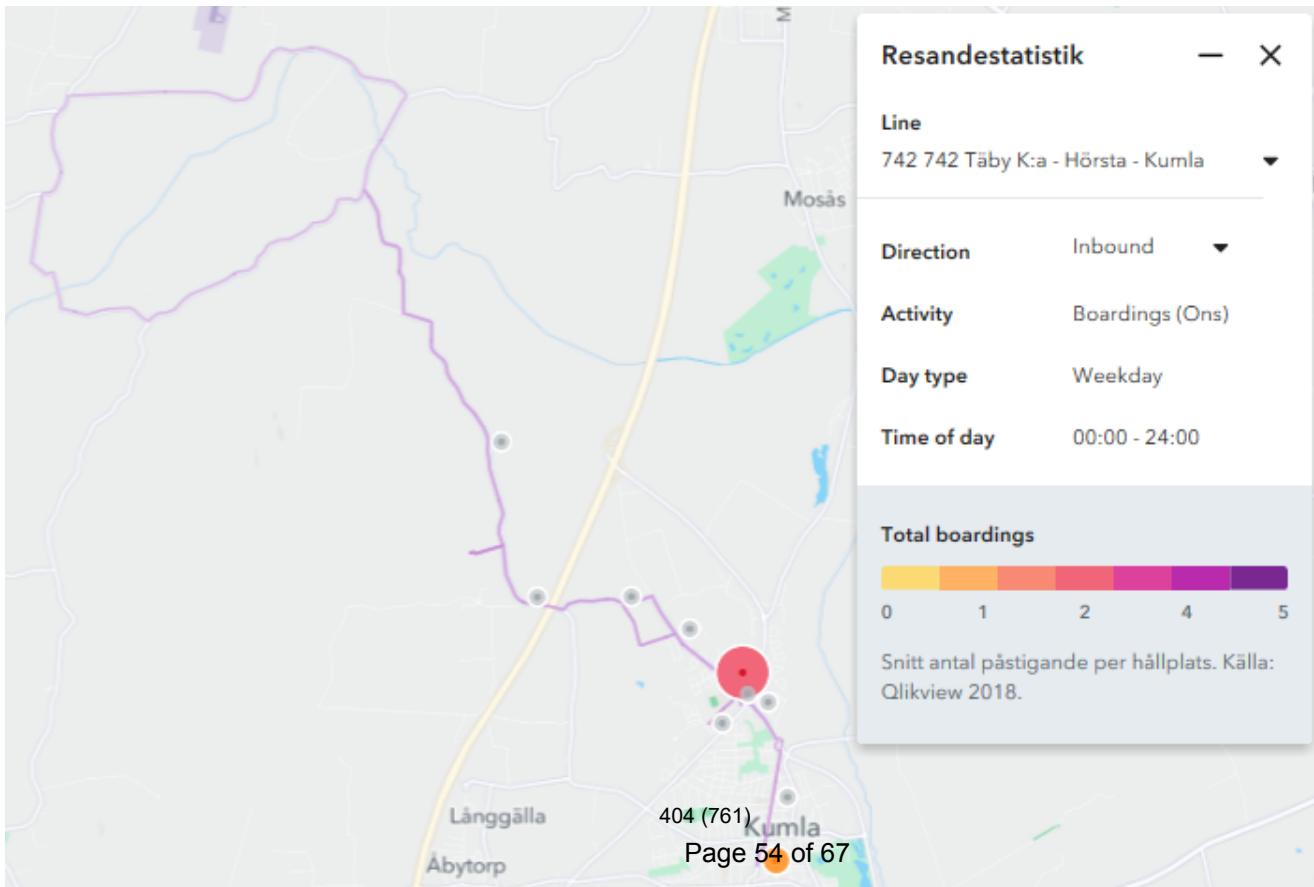


739 Ekeby- Kumla

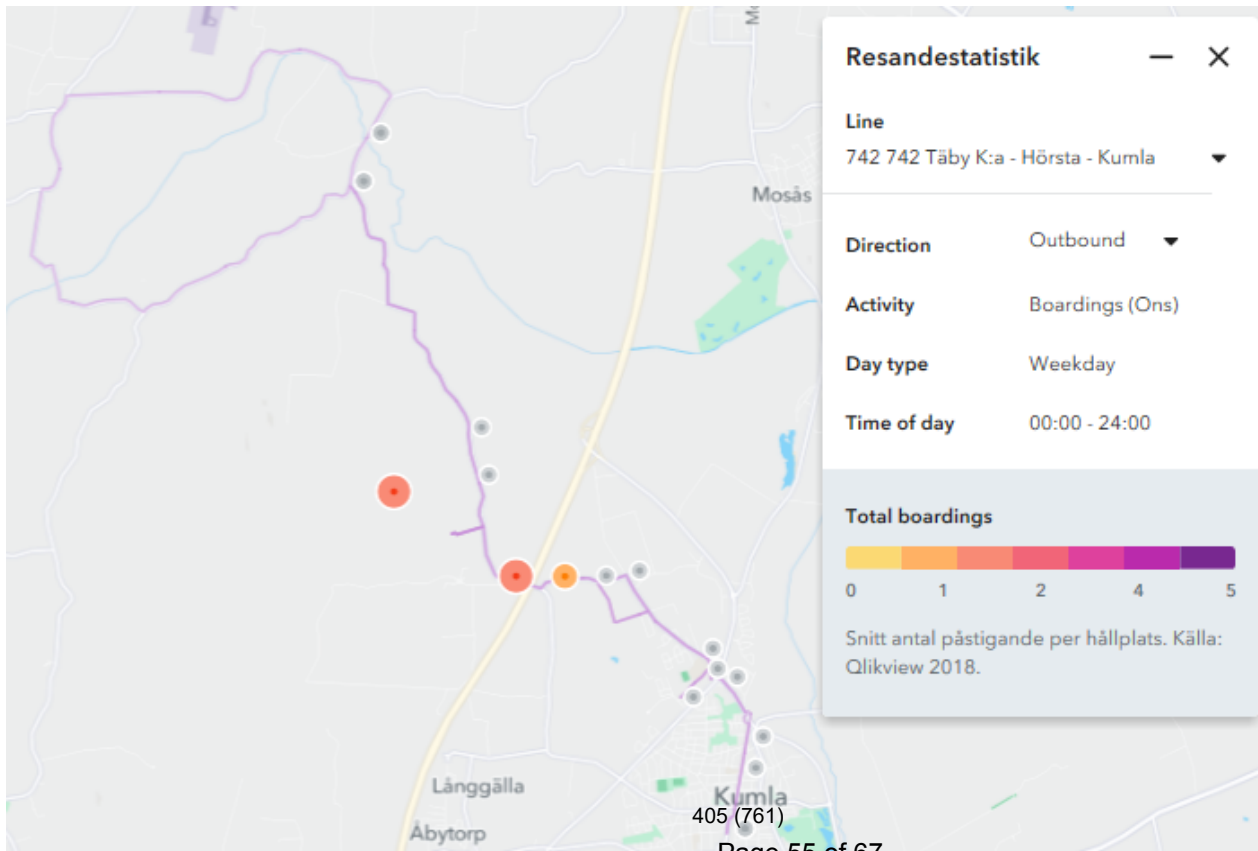


403 (761)

742 Kumla- Täby kyrka

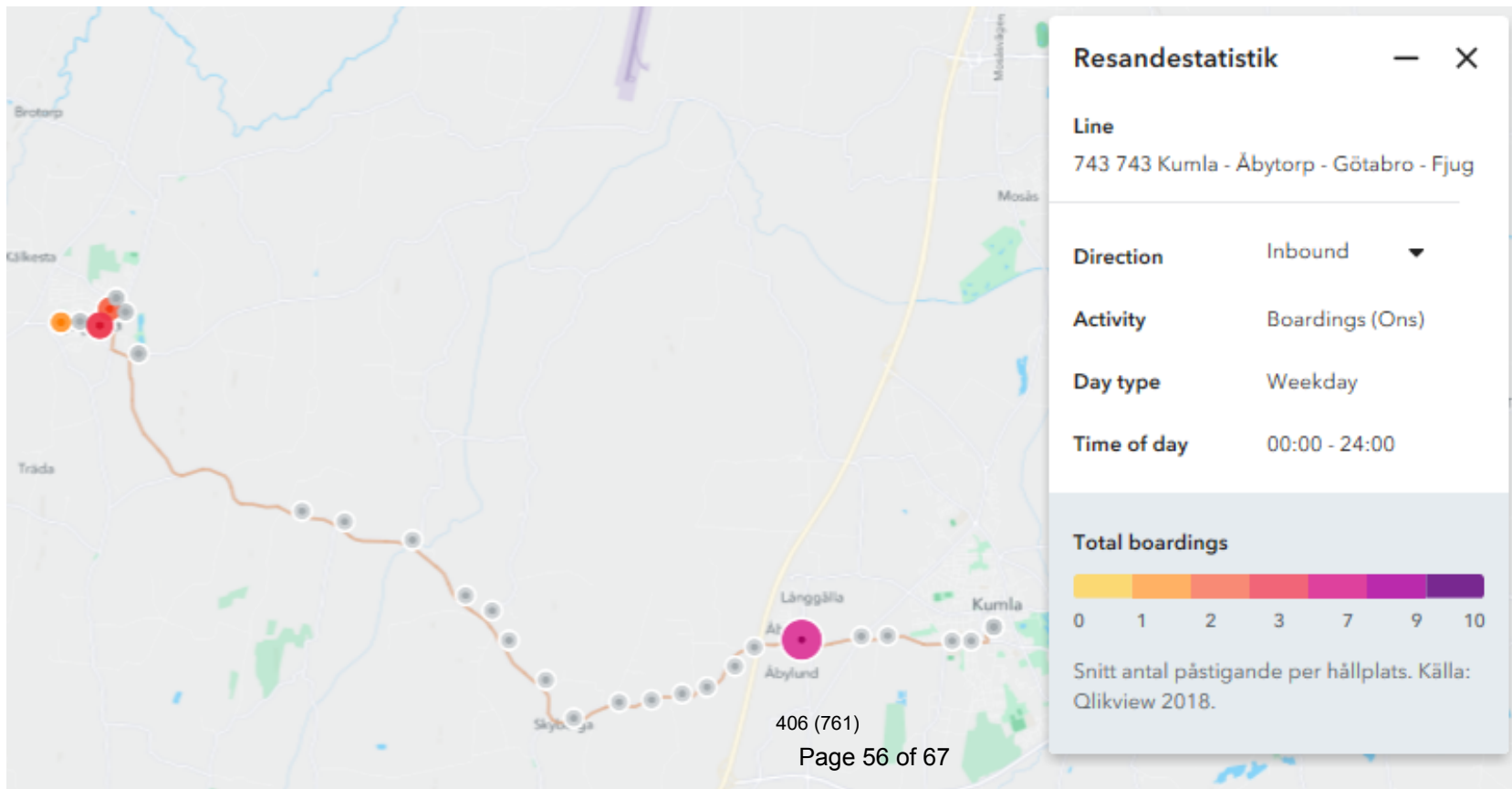


742 Täby kyrka- Kumla



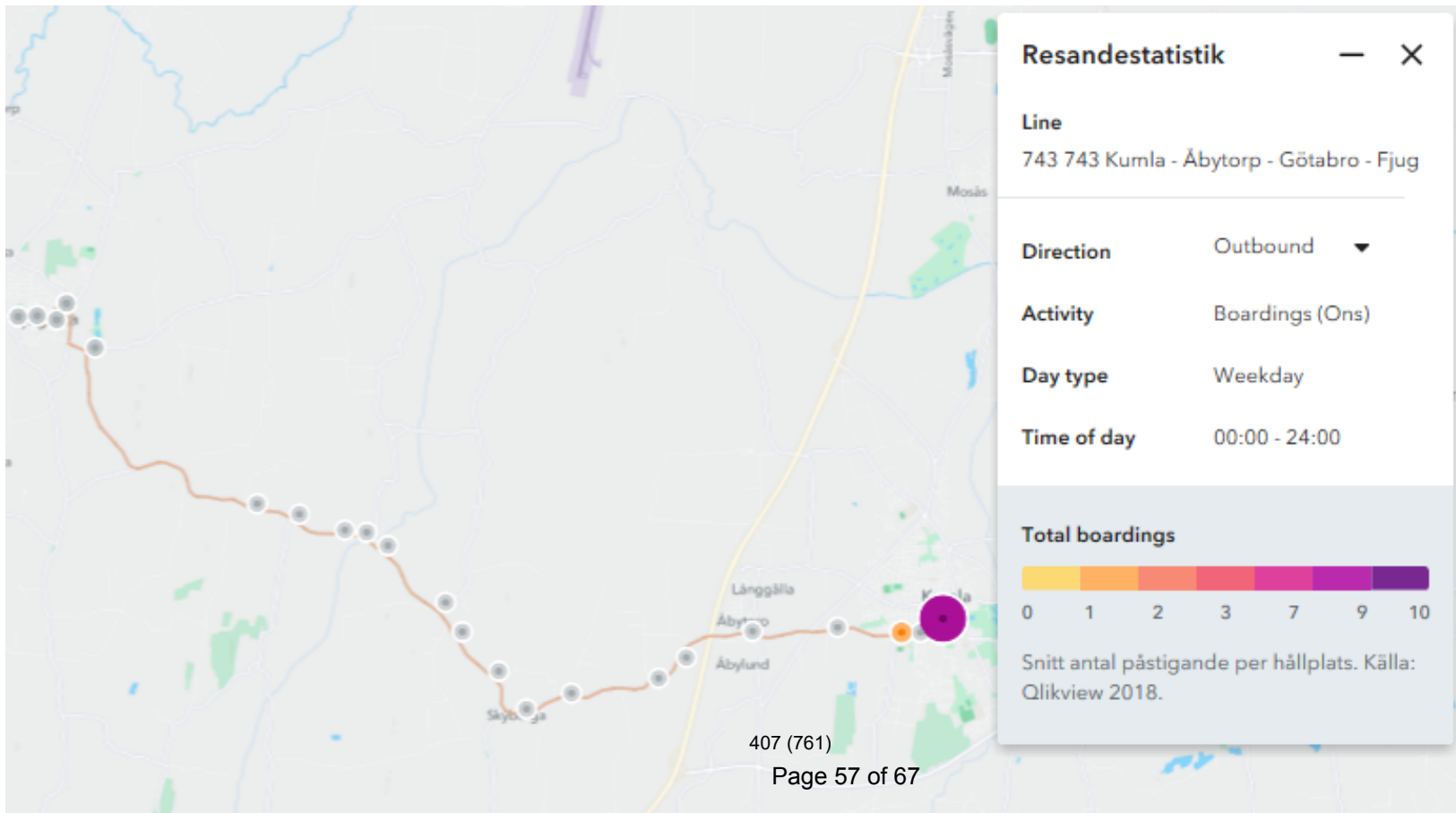


743 Fjugesta- Kumla

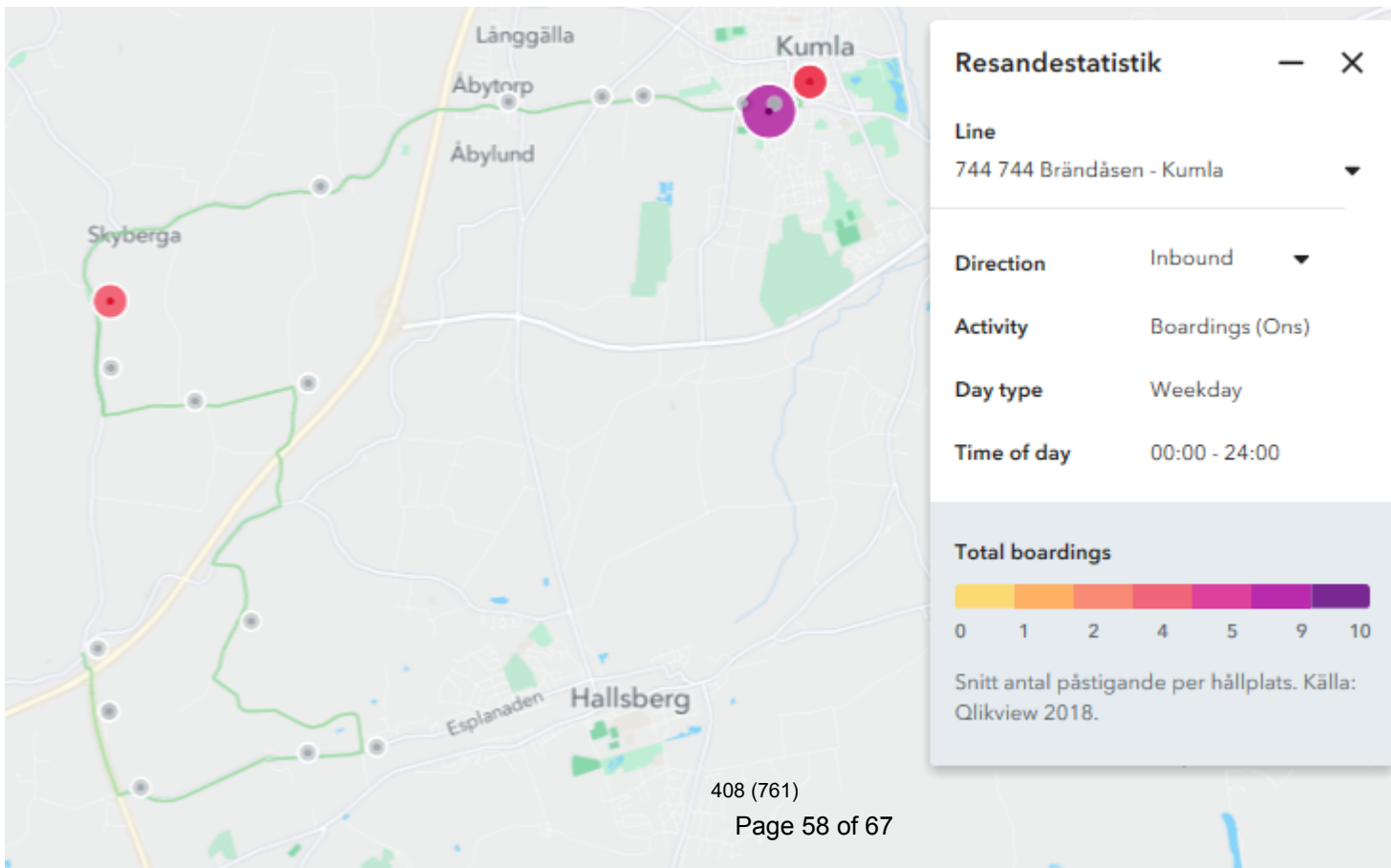




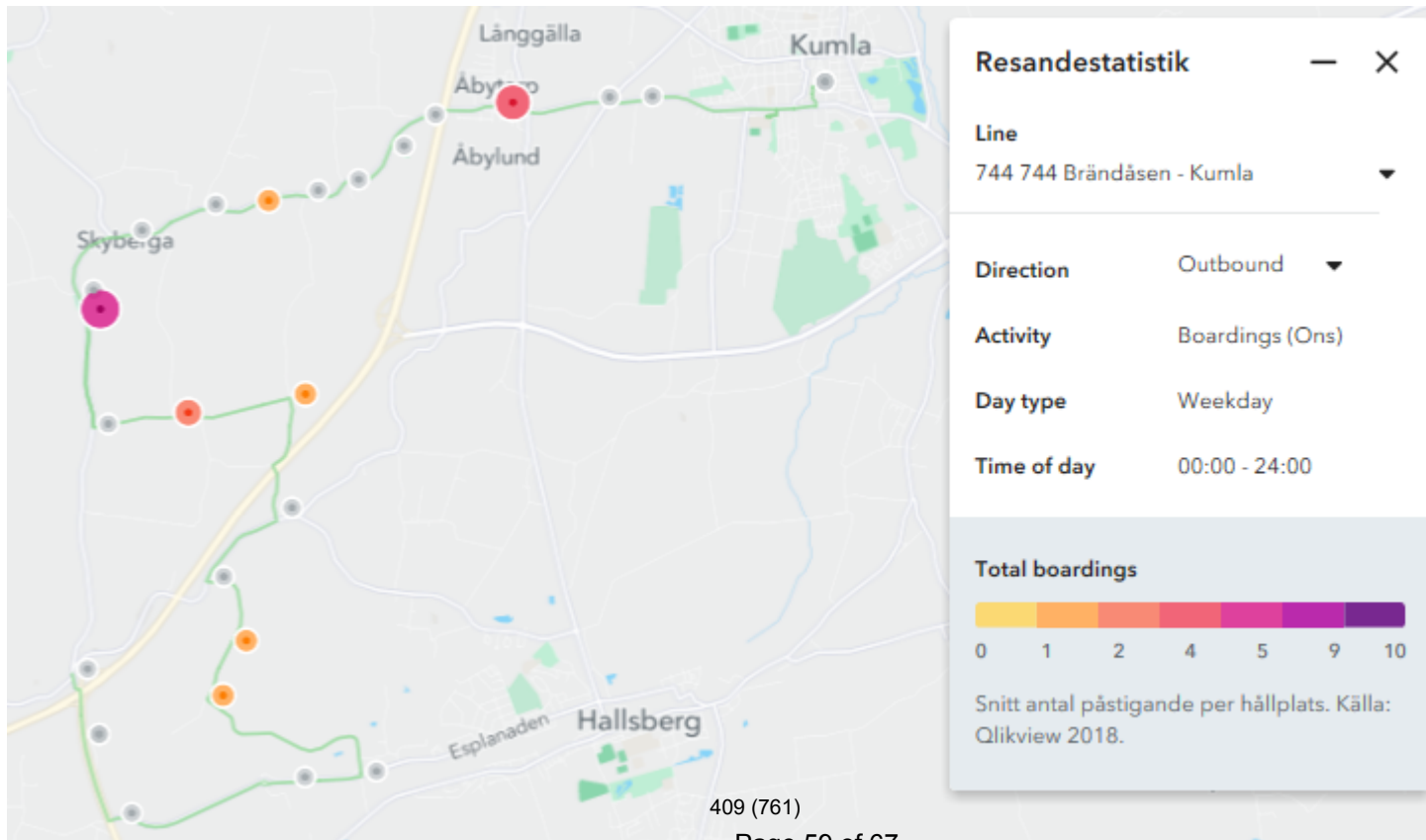
743 Kumla- Fjugesta



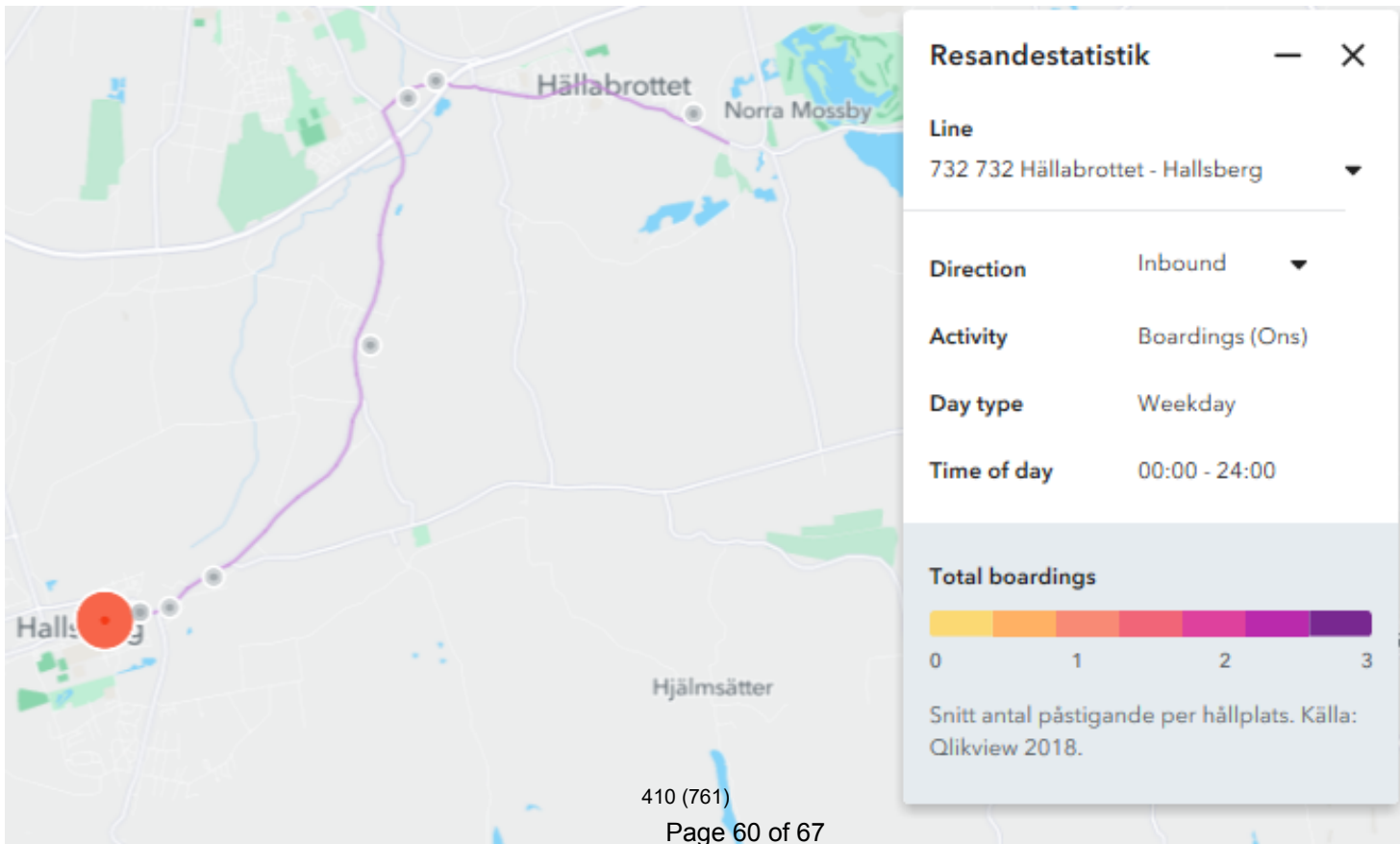
744 Kumla- Brändåsen



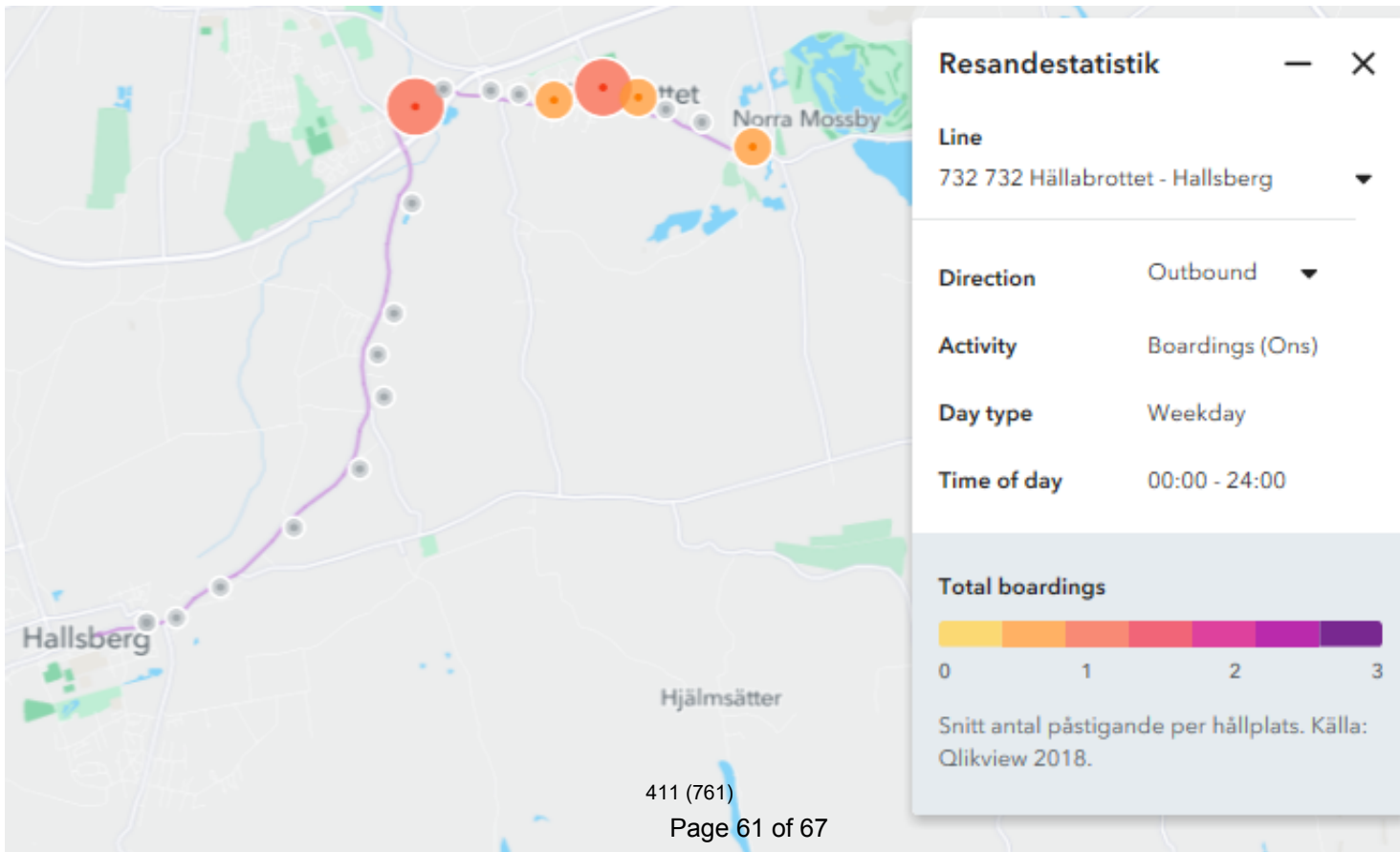
744 Brändåsen- Kumla



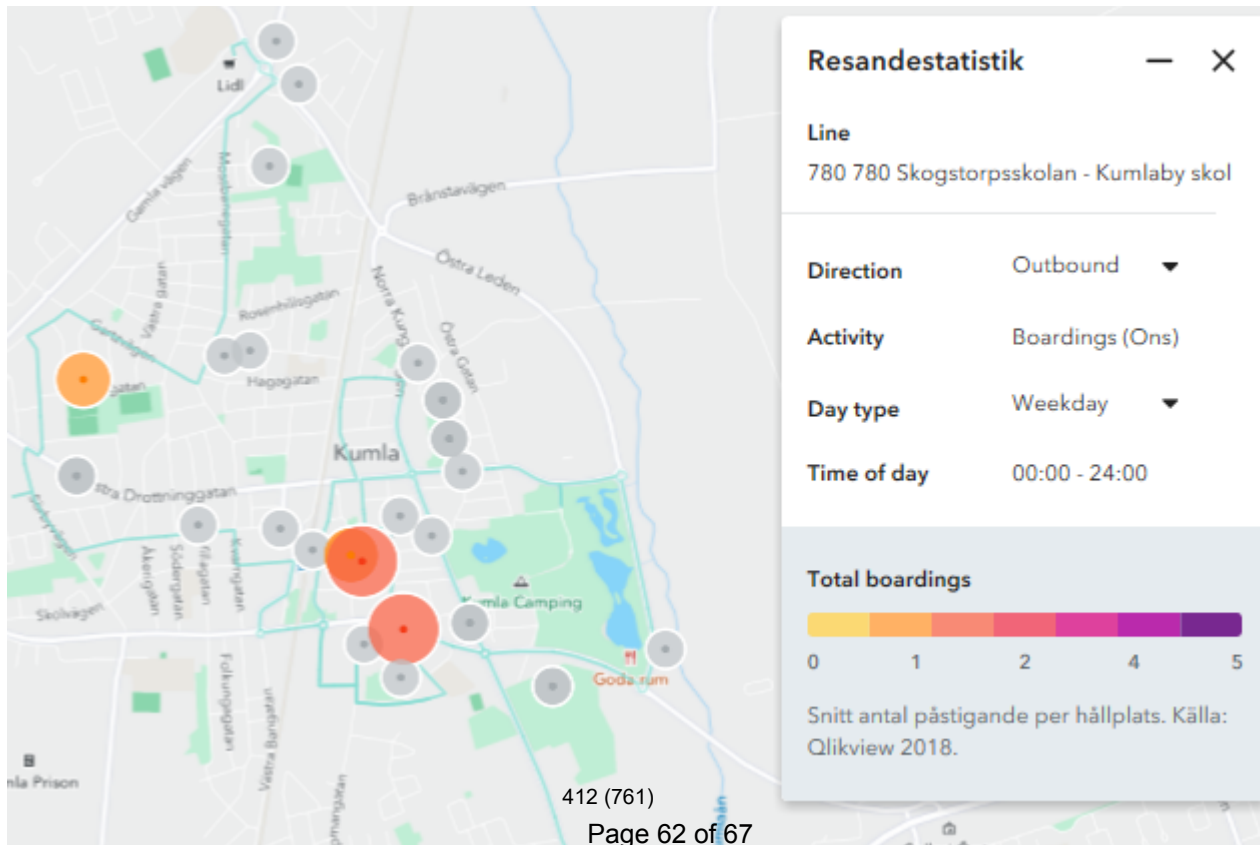
732 Hallsberg- Hällabrottet



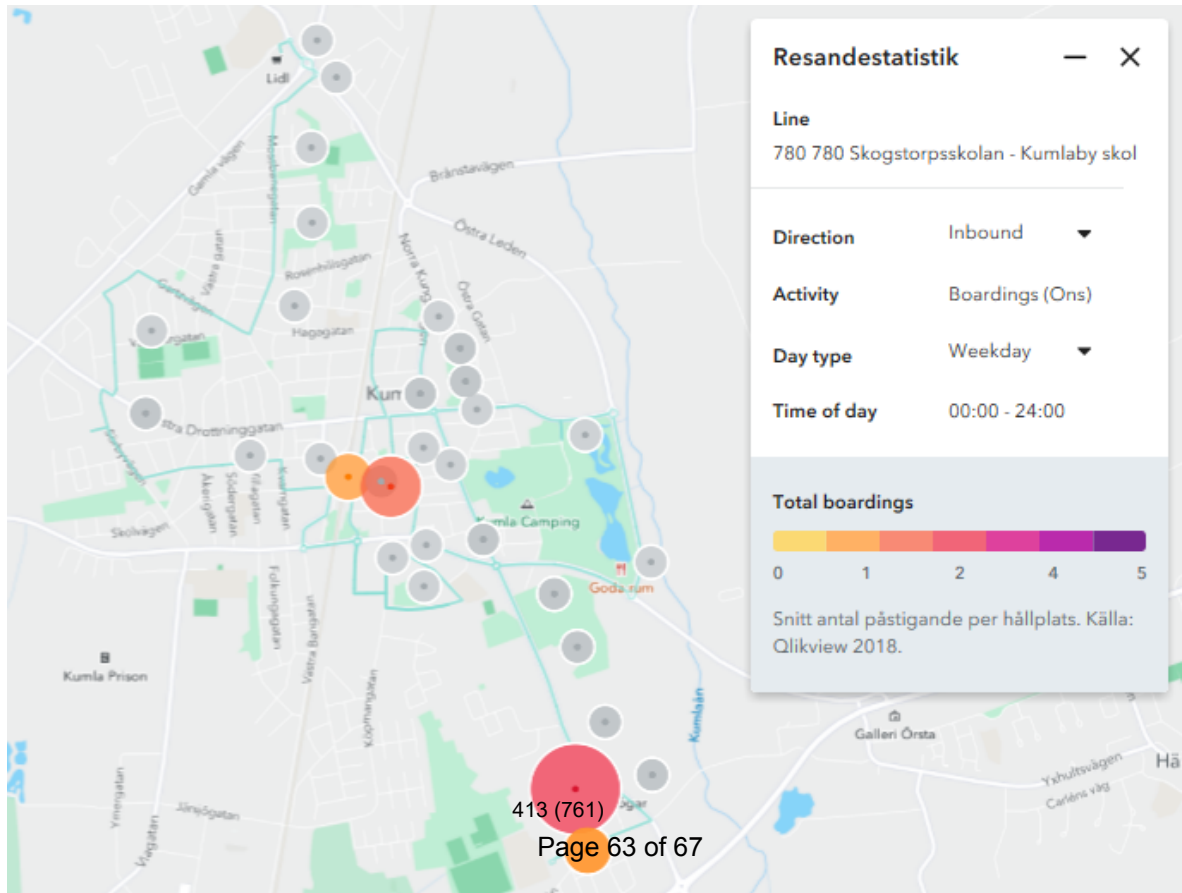
732 Hällabrottet- Hallsberg



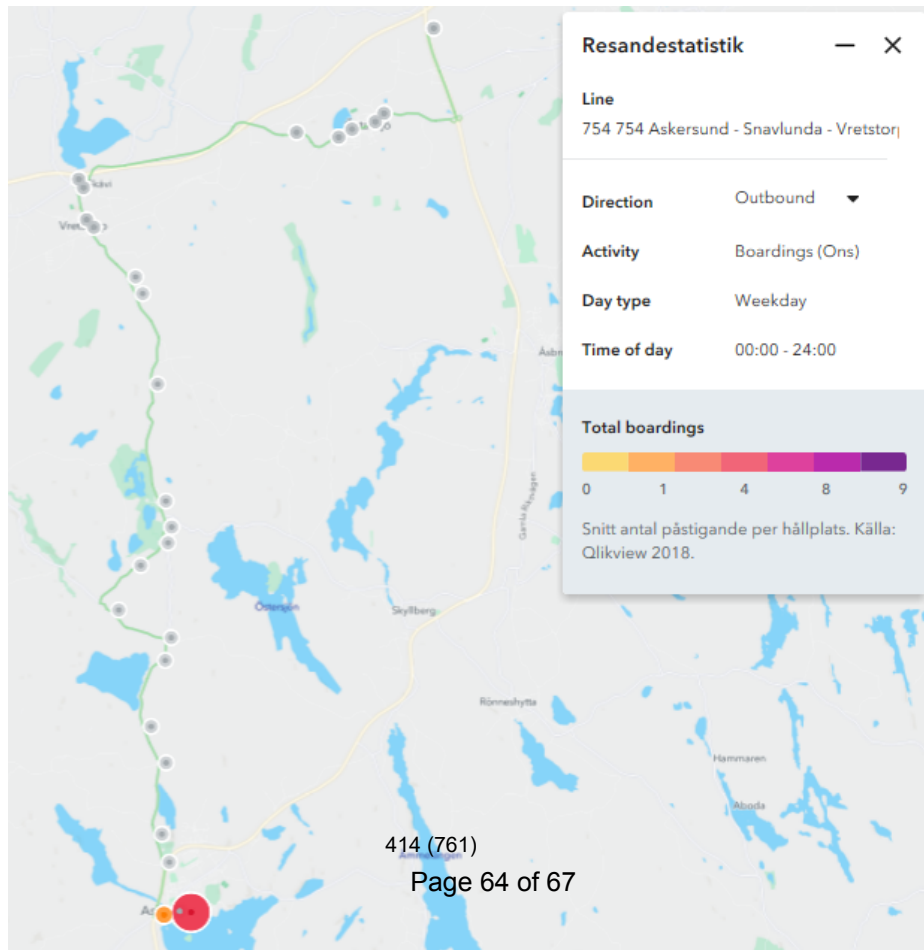
780 Kumla stadstrafik



780 Kumla stadstrafik

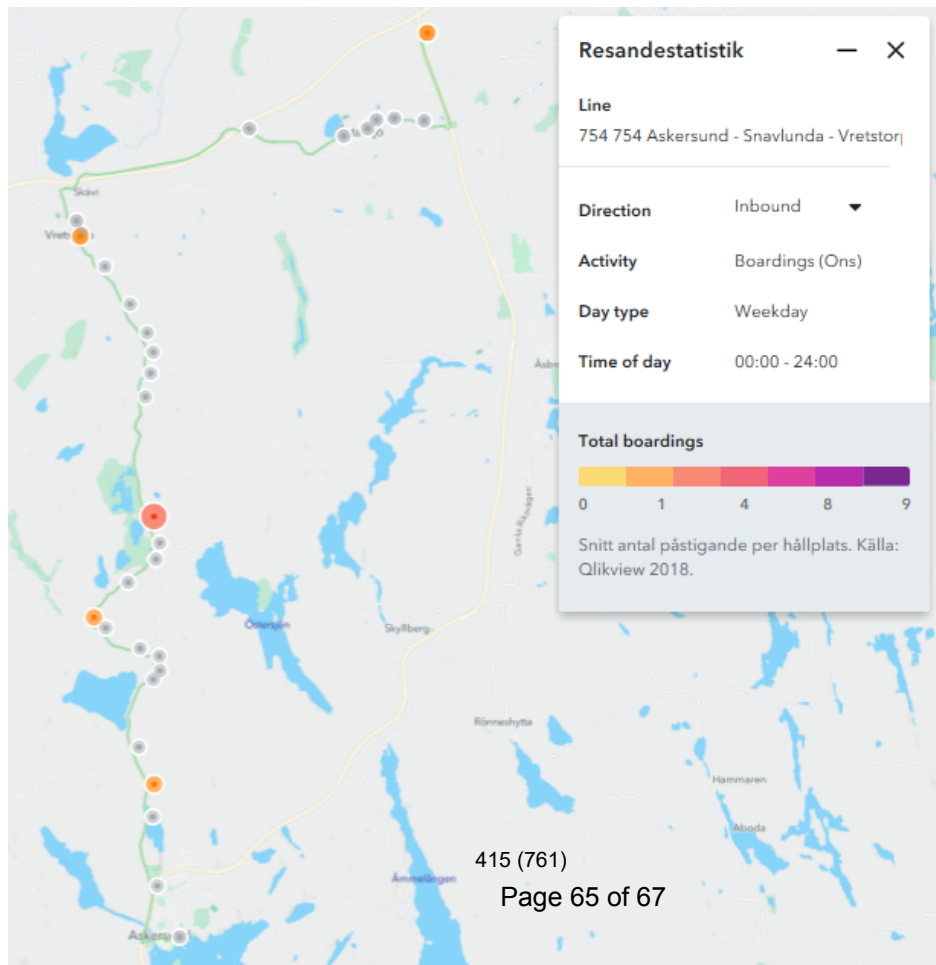


754 Askersund- Brändåsen

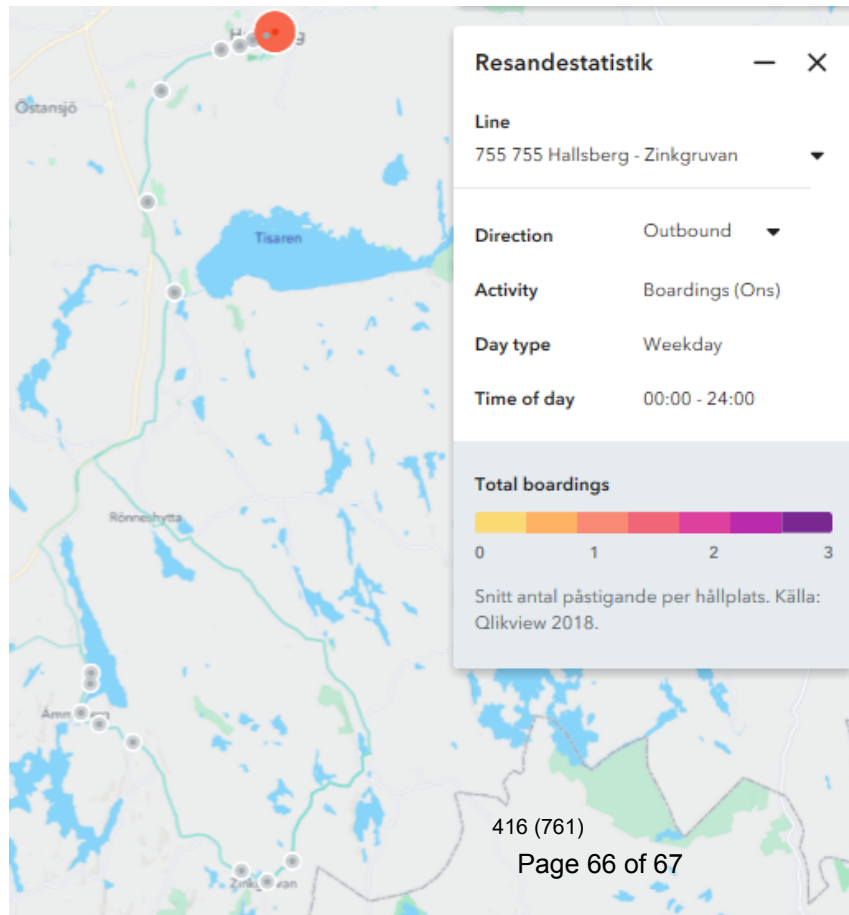


414 (761)

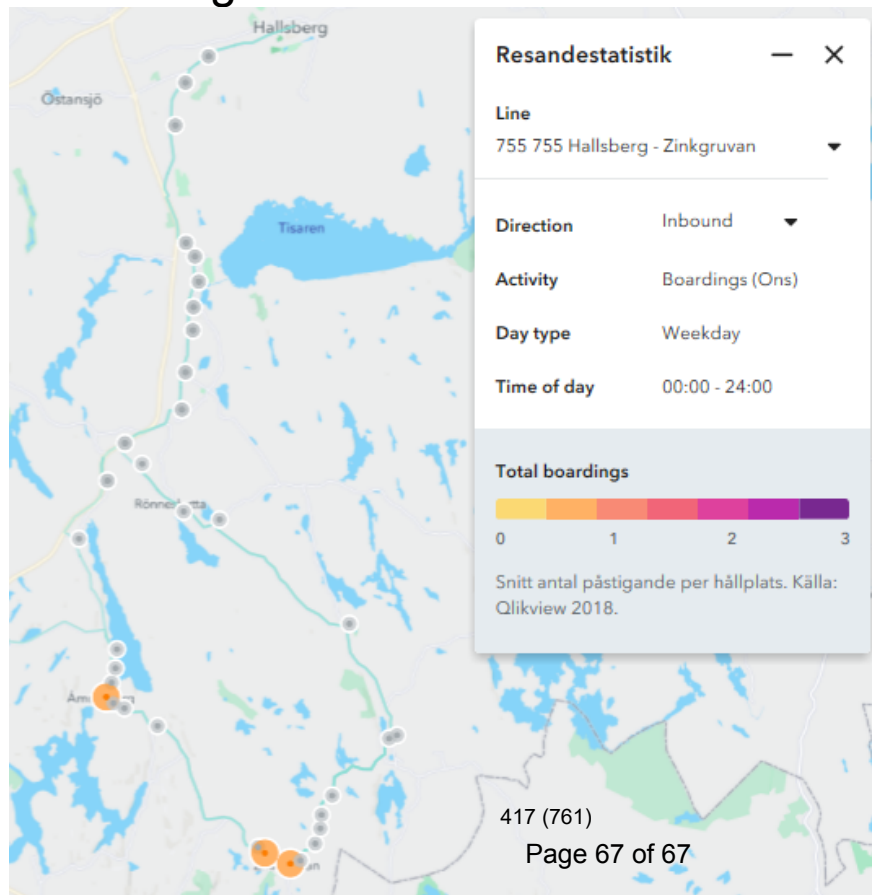
754 Brändåsen- Askersund



755 Hallsberg- Skyllberg- Rönneshytta- Mariedamm- Askersund



755 Askersund- Mariedamm- Rönneshytta- Skyllberg- Hallsberg



Yttrande av Region Örebro läns handlingsplan "Budget i balans 2.0" gällande kollektivtrafik i Sydstråket

Ärendebeskrivning

Regionen har tagit fram ett nytt trafikeringsförslag för Sydstråket som ska beslutas, upphandlas och driftsättas i december 2021. Kommunerna har getts möjlighet att komma med synpunkter innan trafikpliktsbeslut fattas. Det presenterade trafikeringsförslaget redovisar besparingar på 14,1 mkr, med fokus på att minska parallellgående trafik, skolskjutslinjer, linjer med lågt resande samt servicelinjer. Även en översyn av trafikeringen i de östra delarna av Hallsbergs kommun, regional busstrafik öst, kommer att genomlysas 2020 och minska kostnaderna på linjer med lågt resande med 8,1 mkr. Även detta trafikeringsförslag kan beräknas starta i december 2021.

Yttrande

Region Örebro län har ansvaret som regional kollektivtrafikmyndighet och därmed beslutanderätten för kollektivtrafikens utveckling gentemot medborgarna i Örebro län. Region Örebro län behöver ha dialog och samverka med kommunerna, Svealandstrafiken och övriga trafikföretag enligt samarbetsmodellen i trafikförsörjningsprogrammet.

Handlingsplanen presenterades i Askersund den 21 november för tjänstepersoner och politiker. Hallsbergs kommun anser att remisstiden är alldeles för kort för en ta fram en bra konsekvensanalys och god politisk förankring i kommunen. Förslaget kommer få stora konsekvenser för våra kommuninnevånare.

Ur ett- miljö och klimatanpassningsperspektiv känns det också tveksamt att minska på kollektivtrafiken i den omfattningen som förslaget innebär. I handlingsplanen finns inga förslag hur regionen ska jobba för att göra resandet med kollektivtrafiken mer attraktivt så att fler ska välja åka kollektivt och på så sätt öka intäkterna. I regionens handlingsplan för hållbara transporter ska kommunerna verka för att fler ska åka kollektivt. Förslaget kommer att motverka mindre miljöpåverkan, klimatsmarta och hållbara transporter i länet.

I nedanstående tabell redovisas hur kostnadsbesparingarna fördelas inom olika områden.

Kumla, Hallsberg, Askersund, Laxå

	Parallellgående trafik	Linjelagd skolskjuts	Linjer med lågt resande	Servicelinjer
Kostnader	8 500 000	5 800 000	200 000	1 800 000
Intäkter	-400 000	-1 700 000	-9 000	-80 000
Nettokostnad	8 100 000	4 100 000	191 000	1 720 000
Totalt	14 100 000			

Parallellgående trafik

För att få en jämnare tågtrafik föreslås att turerna glesas ut till halvtimmestrafik från TIB och SJ mellan Hallsberg och Örebro. Den sista turen från Örebro till Laxå tidigareläggs. Nytt tåg från Västtrafik införs.

Vid en normal och robust tågtrafik utan förseningar och inställda tåg kan halvtimmestrafik vara tillräckligt. Dock vid många förseningar och inställda tåg har det varit bra att det i "peaktider" funnits fler avgångar att välja mellan.

Konsekvenser skolskjuts grundskolan

När Merkoll infördes 2015 i Sydnärke utökades inte busslinjerna i Hallsberg nämnvärt som möjliggjorde att kommunens upphandlade skolskjutsar kunde minskas. Det blev dock en förtätning av antalet turer på befintliga busslinjerna.

Hallsbergs kommun växer med ökade antal elever i grundskolan. 2018 hade kommunen 1684 elever. Bara de två senaste åren har antalet ökat med knappt 200 elever. Cirka 400 elever har idag skolskjuts, barn med behov av skolskjuts har ökat med cirka 50 barn på två år. Det innebär att ökningen av skolbarn sker lika mycket på landsbygd som i tätorterna för kommunen. Kostnaderna för Hallsbergs kommuns skolskjuts var 2018 7,1 mkr.

Linje 705 mellan Vretstorp och Laxå, **Linje 754** mellan Askersund-Snavlunda-Vretstorp-Brändåsen samt **Linje 732** Hällabrottet-Hallsberg föreslås att dras in. Detta får konsekvenser för såväl grundskoleelever samt gymnasieelever och kommer troligen att kräva ytterligare upphandling av skolskjuts.

Även den aviserade kostnadsökningen på 8 % år 2020 för skol- och gymnasiekort är kännbart för kommunens ekonomi.

Konsekvenser Sydnärkes Utbildningsförbund

Alléskolan i Hallsberg är med sina drygt 1 500 elever regionens största gymnasieskola. Skolan utgör den största delen av Sydnärkes Utbildningsförbund, ett kommunalförbund som ägs av Askersunds, Hallsbergs och Laxå kommuner.

Det stora flertalet av eleverna bor i de närliggande kommunerna Askersund, Hallsberg, Kumla och Laxå, men på skolan studerar i dagsläget elever som kommer från ytterligare cirka 40 kommuner runt om i landet. Häribland kan nämnas Karlskoga, Katrineholm, Vingåker och Örebro. Det absoluta flertalet av eleverna är helt beroende av en fungerande kollektivtrafik för att kunna studera vid skolan.

Erfarenheten visar att fungerande kommunikationer till och från skolan vid rimliga tidpunkter dessutom har oerhört stor betydelse vid ungdomars val av gymnasieskola.

Då Alléskolan är och har varit en gymnasieskola med ett stort antal pendlare elever har skolans schema i mycket hög grad behövt anpassas utifrån buss- och tågtider. Framförallt gäller detta elever som bor på landsbygden. Som exempel kan nämnas att en organisatorisk effekt av Merkoll i Södra länsdelen var att Alléskolans ramtider ändrades från kl 07:50-15:40 till kl 08:40-16:10 för att kunna

anpassas till busstiderna. Att hänsyn i så hög grad behöver tas till kollektivtrafikens busstider och linjedragningar skapar stora problem rent organisatoriskt.

Det är svårt att fastställa konsekvenserna för Alléskolans del utifrån de presenterade linjeförändringarna. Till följd av att ungdomar fritt väljer gymnasieskola, är svårt att sia om vilka av de ungdomar som bor på orter som kommer att påverkas som avser att studera på Alléskolan.

Dock kan vi redan nu se att ett stort antal ungdomar som bor på landsbygden i Askersund, Hallsberg, Kumla och Laxå blir helt utan trafik. Detta gäller såväl orter såsom Rönneshytta, men framförallt de ungdomar som bor utefter linjer som föreslås läggas ner. Extra bussar för att eleverna ska kunna ta sig till och från skolan medför givetvis ett åtagande som rimligen inte bör ligga hos förbundet.

Hur tidtabellerna kommer att utformas har inte angivits i förslaget, men från Alléskolans sida kan det inte nog poängteras betydelsen av buss- och tågtider som harmonierar med varandra, och som kommuniceras med skolan. Detta har en avgörande betydelse för såväl elevernas möjlighets att lyckas med sina studier som för ungdomarnas möjlighet att studera vid den skola de önskar.

Förbundets kostnader för elevernas resor utgör en ansevärd andel av verksamhetens kostnader. För 2019 utgjorde denna kostnad cirka 8,8 mkr. Att kunna påverka utformningen av kollektivtrafiken och därmed tillmötesgå de grundläggande önskemål som finns vad gäller linjedragning samt väntetider bör därför vara en självklarhet. Som tidigare nämnts medför bussturer utöver linjetrafiken väsentliga merkostnader för förbundet.

710 Hallsberg servicelinje

2011 när kommunen hade linje 10, numera linje 710, i egen regi kostade den cirka 700 tkr och skulle troligen kosta kommunen 900 tkr att ersätta idag. 2012 gjordes en skatteväxling som för Hallsberg genererar 10-11 mkr till kollektivtrafiken med dagens skattevolym.

Hallsbergs tätort är långsmalt och tudelat. Från att ta sig från Hallsbergs norra till skolor, affärer och vårdcentral i de södra delarna är linje 710 enda alternativet. Sträckan till målpunkterna kan röra sig om 3-4 km. Enligt uppgift sker trafikeringen idag för linje 710 i Hallsberg genom att nyttja ställtider mm av redan upphandlade bussar, vilket innebär en effektivare utnyttjande av redan upphandlad busstrafik.

Kommunens farhåga är att de resenärer som idag använder linje 710 som enda alternativ att ta sig till vårdcentral, aktiviteter eller till affärerna i Hallsberg blir hänvisade till att söka färdtjänst istället. Detta kommer troligen generera ytterligare en kostnadsökning för Hallsbergs kommuns färdtjänst. Även den tidigare indragningen av sjukresor drabbar samma kategori av resenärer.

Hallsbergs kommun motsätter sig indragningen av linje 710, med motivering att det är Hallsbergs stadsbuss och att den behövs för att motverka barriäreffekten från järnvägen. Kommunen anser också att busslinjen har potential för att utöka antalet resande.

Alternativ linjedragning 702

Kommunen anser också att det kan vara intressant att titta på alternativa linjedragningar att öka resandepotentialen på linje 702. Om linje 702 utgår från Hallsberg istället för att via lv 529 norrut fungera som en snabbusslinje såsom linje 841 är från Askersund. Fördelen för Hallsberg skulle vara

en vi fick en bussförbindelse på norr där Hallsberg växer med såväl flerfamiljhus, småhustomter och stora verksamhetsområde. Även ur ett verksamhetsperspektiv skulle en koppling finnas till en av kommunens största arbetsgivare Volvo, Ralaområdet som verksamhetsområde för järnväg, samt handelsområdet på norr. Det skulle också underlätta transporter till och från USÖ där servicelinjen för sjukresorna tas bort.

Konsekvenser med befintliga investeringar och busshållplatser

Hallsbergs kommun förutsätter att Regionen tar ansvar kostnaderna för att avveckla busshållplatser, cykelparkeringar och övriga anläggningar när busslinjer läggs om eller tas bort. Vissa av dessa investeringar delvis gjorts med kommunala medel.

Lena Fagerlund
kommunchef

Marianne Christiansen
Samhällsbyggnadschef

Magnus Andersson
Kommunstyrelsens ordförande

Marie Kilk
Förbundsdirektör
Sydnärkes Utbildningsförbund



§ 226 - Förändringar i kollektivtrafik och skolskjuts

(19KS210)

Ärendebeskrivning

Region Örebro län skall genomföra stora besparingar. En del av dessa görs inom trafikområdet och Länstrafiken har tagit fram ett förslag för ny trafik i södra länsdelen. Motsvarande förslag kommer att presenteras för övriga delar av länet i takt med att gällande trafikavtal löper ut. Neddragningarna bygger på uppfattningen att det är orimligt att köra busstrafik där få ordinarie resenärer åker med bussarna samt att bussar som i stort sett bara har skolbarn som resenärer skall ersättas av kommunalt upphandlade skolskjutsar, då skolskjutsar är kommunens ansvar.

För Askersunds kommuns del planeras både neddragningar och satsningar. Neddragningarna består av att linjerna 706 (Askersund-Röfors), 754 (Askersund-Vretstorp/Brändåsen) och 755 (Hallsberg-Skyllberg-Rönneshytta-Mariedamm-Askersund) helt tas bort då de har mycket få resande om man bortser från skolbarn. Satsningarna innebär utökad helgtrafik mellan Örebro och Askersund på bekostnad av turer på vardagar mitt på dagen, med mycket få resande.

Förslaget till svar bygger på att kommunen ställer sig bakom principen för besparing i form av att man tar bort trafik som inte används. Detta går att motivera såväl miljömässigt som av kostnadsskäl.

Beslutsunderlag

§233 KS Förändringar i kollektivtrafik och skolskjuts

Tjänsteskrivelse - Förändringar i kollektivtrafik och skolskjuts

Förslag till svar avseende förändringar i kollektivtrafik och skolskjutsar

Uppdaterat förslag till svar avseende förändringar i kollektivtrafik och skolskjutsar

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslås besluta att avge förslaget yttrande som kommunens eget.

Expedieras till
Länstrafiken

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------



Kommunledningsförvaltningen
Henrik Olofsson
Utvecklingschef
Dnr.: 19KS210
Datum: 2019-12-09

Länstrafiken

Yttrande om Region Örebro läns handlingsplan "Budget i balans 2.0" gällande kollektivtrafik i Sydnärke

Region Örebro Län har presenterat ett trafikeringsförslag för kollektivtrafiken i Sydnärke som ska drifas i december 2021. Inför beslut om trafikplikt som ska fattas av samhällsbyggnadsnämnden i början av 2020 har Askersunds kommun givits möjlighet att komma med synpunkter. Det redovisade förslaget redovisar besparingar på 14,1 miljoner kronor för Sydnärke, med fokus på att spara där det förekommer parallellgående trafik, linjer som i huvudsak används för skolskjuts, linjer med lågt resande samt servicelinjer.

För Askersunds kommun innebär förslaget att 706 (Askersund-Röfors/Laxå), 754 (Askersund-Vretstorp/Brändåsen) och 755 (Hallsberg-Skyllberg-Rönneshytta-Mariedamm-Askersund) tas bort helt medan övriga linjer föreslås fortsatt finns kvar.

Generella synpunkter

Askersunds kommun vill inleda med att påpeka vikten av att vi måste ges möjlighet att på ett rimligt sätt få information, arbeta med och svara på denna typ av förslag. Det första förslaget till tidplan för att reagera på förslaget där vi, trots att vi bett om att få material i förväg, fick information 21 november och förväntades svara regionen sju och en halv arbetsdagar senare får betraktas som mycket kort. Möjligheten att svara två veckor senare ger ingen större förändring vad gäller den politiska behandlingen. Vi har samtidigt förståelse för tidplanen för att kunna fatta beslut om trafikplikt inför de nya trafikavtalen och gör därför vårt bästa för att prestera ett svar. Vi har heller inte fått den efterfrågade uppskattningen av kostnaderna för den del av kollektivtrafiken som kan tillgodoräknas Askersunds kommun. Det är därför inte heller möjligt att kunna svara på om Askersunds kommuns invånare har fått kollektivtrafik motsvarande de medel som skatteväxlats med regionen sedan lång tid tillbaka. Vi anser det dock vara av övergripande intresse för hela regionens befolkning att det finns ett stomlinjenät som i möjligaste mån täcker länet i sin helhet och inte bara delar. För oss som bor i utkanten av ett län vill vi också påpeka hur viktigt det är med samordning med det angränsande länets kollektivtrafik. I dagsläget saknas en bra samordning med Östgötatrafiken.

Vi förstår och kan acceptera principen att linjer eller turer där mycket få resenärer reser kan tas bort, förutsatt att det sker på samma villkor i hela verksamhetsområdet. Vi vill dock påpeka att busstrafiken har ett välgrundat rykte om sig att slarva vad gäller registreringen av resande, som alltså åker utan att betala eller således inte syns i statistiken. Det innebär att den presenterade statistiken är felaktig men att den ändå ligger till grund för besparingsförslagen i brist på annan information.

Kollektivtrafikens ökade kostnader

Region Örebro län har de senaste åren tagit vällovliga initiativ i syfte att minska miljö- och klimatpåverkan genom att försöka öka resandet med kollektivtrafik (Merkoll) och genom att ställa höga krav på de fordon som skall köra i kollektivtrafiken.

När Merkoll infördes i Askersund så fick vi inga nya linjer. Våra skolbarn reste redan i hög grad med linjetrafiken. Syftet var gott och viljan att samordna skoltrafik och linjetrafik låter som ett klokt sätt att



använda skattemedel. Vi kan konstatera att man från regionens sida inte har följt upp satsningen på Merkoll och gjort kontinuerliga utvärderingar. Möjligen hade projektet tjänat på att man gjort justeringar efterhand snare än som nu, fatta drastiska beslut.

När det kommer till höga miljökrav på de fordon som kör i kollektivtrafiken vill vi i detta sammanhang påpeka hur viktigt det är, att när man arbetar med miljö och klimat, se till helheten snarare än enskilda företeelser. Höga krav på fordon är bra men när en hel bransch ska ställa om måste man se det utifrån fordonens livscykelperspektiv. En buss är dyr att tillverka och ur miljösynpunkt är inte heller tillverkningen försumbar. Det är ett välkänt faktum att ju längre ett fordon används desto billigare blir det både när det kommer till miljöpåverkan kopplat till tillverkningen och kostnaden per körd mil. Att upphandlade entreprenörer inte kan använda en buss hela dess livslängd kommer givetvis innebära ökade kostnader för den upphandlande parten och i det här fallet är det skattebetalarna som får bära kostnaderna. Paradoxalt nog så innebär det i slutändan att kollektivtrafiken blir så kostsam så man är tvungen att lägga ned den. Givetvis ska vi ställa höga krav på de fordon vi upphandlar men först när bussen har använts maximalt antal år ska den bytas ut.

En ytterligare negativ effekt är att regionens upphandlingar på ett effektivt sätt har slagit ut de mindre och mellanstora entreprenörer som fanns i länet.

Konsekvenser för Askersunds kommun

För Askersunds kommun innebär förslaget att 706 (Askersund-Röfors/Laxå), 754 (Askersund-Vretstorp/Brändåsen) och 755 (Hallsberg-Skylberg-Rönneshytta-Mariedamm-Askersund) tas bort helt. Vi hade gärna sett en fortsatt dialog om linjesträckningar och enstaka turer i stället för att helt kategoriskt ta bort hela linjer.

Askersunds kommun gjorde när Merkoll infördes anpassningar av skoltiderna för att i möjligaste mån kunna bidra till projektet. Askersunds kommun kommer under våren att arbeta med timplanerna för skolan och i och med att man med regionens beslut kan anse Merkoll-projektet skrotat förutsätter vi god dialog och lyhördhet från regionen om skoltider och tidtabeller för skolbarn som åker linjebuss, i syfte att hitta bra ramtider för barnen snarare än för trafiken.

Vi bedömer att kommunens kostnader för skolskjuts kommer öka i högre grad än vad de hade gjort om Merkoll projektet aldrig hade genomförts.

Tidigare fattade beslut om neddragning av servicelinjer kommer innebära ökade kostnader för färdtjänst för Askersunds kommun. Vi vill passa på att påpeka att regionen har underlåtit att svara på de brev som vi har skickat från Askersunds kommun i den frågan.

Askersunds kommun har ingen egen gymnasieskola utan vi äger tillsammans med Hallsberg och Laxå Sydnärkes kommunalförbund som driver Alléskolan. Vi är tacksamma för att man från regionens sida har lyft fram att man har försökt tillgodose resandet till gymnasieskolan i sitt besparingsförslag, dock innebär förslaget att många av gymnasieeleverna boende på landsbygden i Askersund kommer bli helt utan kollektivtrafik. Detta kommer med stor sannolikhet öka förbundets kostnader och därmed kommunens kostnader för gymnasiet.

Även Alléskolan gjorde stora anpassningar av sina ramtider i samband med Merkolls-införandet och även här förutsätter vi lyhördhet och god dialog.

Utökad helgtrafik samt sommartrafik

Vi är positiva till att regionen ser att det finns underlag för utökad helgtrafik och vi deltar gärna i en fortsatt konstruktiv dialog om detta. Trafiken bör ge länsbor boende utanför Askersund ökade



möjligheter att åka buss till och från det växande kulturutbud som finns på kulturhuset Sjöängen samt ge möjligheter för våra invånare att ta sig hem från Örebro på sena kvällstider.

Vi vill även, tillsammans med Laxå kommun och Länstrafiken, se hur vi kan möta efterfrågan på resor till och från Tivedens nationalpark under sommartid. Det bör rimligen finnas en fordonskapacitet för detta, vilket torde göra kostnaden för en försöksperiod hanterlig. Målgrupp för resorna kommer att vara såväl länsbor som mer långväga besökare.

Landsbygdstrafik på nytt sätt

Länstrafiken inför ett nytt biljettsystem på bussar och tåg. Då landsbygdslinjer tas bort vill vi undersöka möjligheten att öppna kommunens upphandlade skolskjutslinjer för andra resande. En idé kan vara att skolskjutsentreprenören ges möjlighet att ta emot Länstrafikens biljetter och låta allmänheten resa med. Förutsättningarna för detta måste vara klart inför den upphandling som skall ske av skolskjutsar hösten 2020. Vi önskar en snar återkoppling i denna fråga.

Färdtjänst

Förslaget till neddragningar bygger på uppfattningen att ansvaret för trafiken skall renodlas så att regionen står för kostnader för transporter som i första hand rör allmänheten medan kommunen skall ta hand om mer utpräglade skolskjutslinjer. I det sammanhanget ser vi det som rimligt att en skatteväxling även sker avseende färdtjänsten. Då uppnås en mer logisk ansvarsfördelning av transporter. I dag har kommunerna färdtjänsten i sin budget men utan att kunna påverka kostnaden eftersom regionen handlägger resorna.

Bussen och bilen som kompisar

Askersunds kommun är en landsbygdskommun med två tredjedelar av befolkningen boende i små orter eller på landsbygden. Vi reagerar på det faktum att regionen samtidigt skickar ut handlingsplan för hållbart resande och förslag på neddragningar i kollektivtrafiken. Det är i och för sig inte konstigt att man behöver göra neddragningar i kollektivtrafik som inte används, men man kan inte samtidigt propagera hårt för att folk inte skall åka bil. Vi vill slå ett slag för tankesättet att bilen och bussen kan bli bästa kompisar. Med satsningar på dörr till dörr-system som gör det enkelt för människor att ta sig fram genom kombinationer av transportslag kommer vi att kunna ta steg mot en bättre trafik totalt sett. Vi som bor så till, att det är svårt att ta bussen hemifrån till Örebro, ser till exempel fram emot bra parkeringar i anslutning till bra busslinjer. Vi planerar just nu ytterligare en pendlarparkering i Askersund för att enkelt kombinera bil och buss. Dessutom satsar vi på vårt cykelvägnät, i bussnära lägen.

Vänliga hälsningar

Askersunds kommun

Caroline Dieker (M)

Kommunstyrelsens ordförande

Länstrafiken
Region Örebro län

Yttrande sparförslag Länstrafiken Sydnärke

Laxå kommun har getts möjlighet att lämna ett yttrande över det sparförslag som Länstrafiken ålagts av Region Örebro län att ta fram för kommunerna i södra Närke. Sparförslaget behandlades på kommunstyrelsens sammanträde den 27 november.

Kommunstyrelsen i Laxå Kommun anser att den korta remisstiden inte är tillräcklig för en god demokratisk och politisk process.

I ett regionalt utvecklingsperspektiv är det oroväckande att landsorten missgynnas.

Länstrafikens och Örebro kommuns satsning om 530-730 miljoner på Bus Rapid Transport uppfattas av våra invånare som en provokation då den offentliggörs samtidigt som vi ska ta ställning till ett neddragningsförslag.

Vi inser att Laxå kommun fått möjlighet att behålla trafik genom minskningen med en buss. Det är ett klokt sätt att hantera en svår utmaning. Konsekvenserna blir dock att elever får vänta en halvtimme på morgon och en halvtimme på eftermiddagen vilket i sin tur innebär att ett ansvar och därmed ökade kostnader träder in för skolan gällande tillsyn eller någon form av schemalagd aktivitet.

Konsekvenserna av förslaget blir också att Laxå kommun får ökade kostnader för skolskjutsar på de sträckor längst ut i vår kommun som inte får busstrafik.

Det är mycket olyckligt att bussen till och från Tiveden försvinner då den är viktig för den växande besöksnäringen samt ungdomars möjlighet att ta sig till och från aktiviteter i Laxå.

Vi önskar därför att Länstrafiken (eventuellt tillsammans med Västtrafik, Länsstyrelsen i Örebro län, Västra Götalandsregionen, Naturvårdsverket, besöksnäringen i Tiveden, Askersunds kommun, Karlsborgs kommun och Laxå kommun) medverkar till att Turistbuss Tiveden etableras permanent med trafik under april till oktober och att det blir möjligt för lokalbefolkningen att åka med bussen.

Bo Rudolfsson
Kommunstyrelsens ordförande, Laxå kommun

8

Trafikpliktsbeslut för allmän kollektivtrafik i stråket Örebro- Lindesberg- Kopparberg/Fellingsbro 19RS9438

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum
2020-01-22

FöredragningsPM
Dnr: 19RS9438

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Trafikpliktsbeslut för allmän kollektivtrafik i stråket Örebro-Lindesberg-Kopparberg/Fellingsbro

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att med stöd av lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän trafikplikt för kollektivtrafik i stråket Örebro-Lindesberg-Kopparberg/Fellingsbro i enlighet med förvaltningens förslag.

Sammanfattning

Regionens samhällsbyggnadsnämnd har under hösten 2019 beslutat om handlingsplan för budget i balans. Detta ställer krav på åtgärder för effektivisering och reduktion av utbudet av allmän kollektivtrafik och i december år 2021 genomförs det därför betydande förändringar i utbudet av allmän kollektivtrafik i stråket Örebro – Lindesberg – Kopparberg/Fellingsbro. Syftet är att uppdatera utbudet till den efterfrågan på resor som finns i stråket samt genomföra åtgärder för effektivisering och besparing som handlingsplanen om budget i balans anger.

Omfattningen av förändringarna kräver att det fattas ett nytt beslut om allmän trafikplikt för det aktuella stråket.

Den nya trafiken i stråket består av åtta allmänna kollektivtrafiklinjer trafikerade med buss. Fyra av linjerna kan klassas som regionlinjer, två som landsbygdslinjer och två som stadstrafik. Utbudet som detta trafikpliktsbeslut innebär föregås av en större trafikutredning på strategisk nivå. Under våren 2021 kommer trafiken att detaljplaneras och få sin exakta utformning. Tågtrafiken i stråket har ingått i utredningen men omfattas av ett befintligt separat beslut om allmän trafikplikt och redovisas därför inte här.

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsnämnden antog 2019-10-23 budget i balans 2.0, handlingsplan för allmän kollektivtrafik. Handlingsplanen innehåller ett inriktningsbeslut om hur utbudet av trafik behöver förändras utifrån kriterierna: parallellgående trafik, linjer med lågt resande, skolskjutslinjer och servicelinjer. I handlingsplanen finns också en övergripande planering av delprojekt som ska genomföras för att nå en ekonomi i balans. Delprojekten är utredningar av trafik i samtliga kollektivtrafikstråk i länet.

I december år 2021 genomförs det omfattande förändringar i utbudet av allmän kollektivtrafik i stråket Örebro – Lindesberg – Kopparberg/Fellingsbro. Syftet är att uppdatera utbudet till den efterfrågan på resor som finns i stråket samt genomföra åtgärder för effektivisering och besparing som handlingsplanen om budget i balans anger.

Genom att besluta om allmän trafikplikt skapar Region Örebro län ramar för trafikbolaget Svealandstrafiken att trafiksetta stråket. Detta beskrivs närmare i Uppdragsavtal mellan Region Örebro län och Svealandstrafiken AB (18RS3110). Efter beslutet kommer Svealandstrafiken att återkomma till Region Örebro län med en rekommendation om trafiken ska upphandlas eller köras i egen regi. Svealandstrafiken kommer efter Region Örebro läns godkännande gå vidare med driftsättning. Trafikens huvudsakliga struktur beskrivs nedan.

Den nya trafiken i stråket består av åtta allmänna kollektivtrafiklinjer trafikerade med buss. Fyra av linjerna kan klassas som regionlinjer, två som landsbygdslinjer och två som stadstrafik. Utbudet som detta trafikpliktsbeslut innebär föregås av en större trafikutredning på strategisk nivå. Under våren 2021 kommer trafiken att detaljplaneras och få sin exakta utformning.

Trafikslag, linjetyper och övergripande syften

Den busstrafik som körs i stråket ska ta hänsyn till tågets utbud och yttäckning och formas så att resmöjligheterna med buss ansluter till och kompletterar istället för att överlappa det utbud av resmöjligheter som tåget erbjuder.

Regionlinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda arbets- och studiependlingsmöjligheter för boende i eller på vägen mellan de större tätorterna. På dessa linjer är utgångspunkten att trafik erbjuds under veckans alla dagar.

Landsbygdslinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda resmöjligheter för boende i områden utanför tätorterna. Antal resmöjligheter är färre än på regionlinjerna och tidtabellerna är starkt knutna till grundskolans ramtider. På dessa linjer erbjuds trafik på vardagar, måndag till fredag eller endast skoldagar.

Stadstrafiklinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda resmöjligheter inom Lindesbergs- respektive Kopparbergs tätorter och vara en koppling till och från de tåg som ankommer och avgår i både norr- och södergående riktning. 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 veckans alla dagar.

Bedömning

Kollektivtrafik är en viktig del av den regionala utvecklingen som på många sätt påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Det är därför angeläget att kollektivtrafiken präglas av långsiktighet och stabilitet avseende linjesträckningar och utbud.

Det finns inget som tyder på att busstrafik motsvarande den omfattning som föreslås skulle komma till stånd enbart genom kommersiella aktörers försorg, utan finansiering från regionen. Mot den bakgrunden och med beaktande av regionens utveckling i stort som för enskilda medborgares vardag, rekommenderas Region Örebro län besluta om allmän trafikplikt. Därmed kan regionen i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet ta ansvar för trafiken och stå som garant för dess fortsatta existens.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Miljö

Fordonen kommer att köras på fossilfritt bränsle. Detta är avgörande för om det ska vara möjligt att nå de klimatmål som finns uppsatta regionalt, nationellt och internationellt. Vidare har förändringar gjorts i utbudet av trafik med målet att attrahera mer resande och därmed transportera fler personer på ett effektivare sätt i stråket. En bättre fyllnadsgrad bidrar också till en högre effektivitet per personkilometer.

Barn

Det aktuella stråket har haft ett utbud av trafik som inneburit att många grundskoleelever kunnat resa med den allmänna kollektivtrafiken mellan hemmet och skolan när de beviljats skolskjuts. De förändringar som nu genomförs betyder att det antalet sjunker och barn i grundskolan i större utsträckning kommer att resa med skolskjuts tillhandahållen av kommunen.

Jämställdhet

Konsekvenser för jämställdhet har inte gått att bedöma.

Ekonomiska konsekvenser

Trafikpliktsbeslutet innebär en beräknad besparing på mellan 9 och 10 mnkr. Detta i linje med inriktningsbeslutet om budget i balans som regionens samhällsbyggnadsnämnd antagit under hösten 2019.

I samband med att en ny upphandling förändras oftast de ekonomiska förutsättningarna beroende på vilka fordon som upphandlas, vilket bränsle som krävs etc. De ekonomiska konsekvenserna av detta kan dock inte förutses eller påverkas i detta stadiet av förberedande för ny trafik.

Uppföljning

Cirka tre år efter trafikstarten kommer trafiken att utvärderas och löpande revideras inom ramen för detta beslut. När behovet av större förändringar åter igen uppstår i takt med att efterfrågan utvecklas kommer ett nytt förslag till beslut om allmän trafikplikt att läggas fram.

Beslutsunderlag

- 200122 Trafikpliktsbeslut för stråket Örebro-Lindesberg-Kopparberg/Fellingsbro
- Rapport – Utredning av allmän kollektivtrafik i stråket Öre-Lbg-Kpbg-Fell

Johan Ljung

Områdeschef, Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Svealandstrafiken AB

Ljusnarsbergs kommun

Lindesbergs kommun

Trafikpliktsbeslut för allmän kollektivtrafik i stråket Örebro-Lindesberg-Kopparberg/Fellingsbro

Inledning

I december år 2021 genomförs det omfattande förändringar i utbudet av allmän kollektivtrafik i stråket Örebro – Lindesberg – Kopparberg/Fellingsbro. Genom att besluta om allmän trafikplikt skapar Region Örebro län ramar för trafikbolaget Svealandstrafiken att trafiksätta stråket. Detta beskrivs närmare i Uppdragsavtal mellan Region Örebro län och Svealandstrafiken AB (18RS3110). Regionens direktiv är att Svealandstrafiken ska, om möjligt, upphandla merparten av trafiken snarare än att köra merparten i egen regi. Trafikens huvudsakliga struktur beskrivs nedan.

Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer till uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Begreppet allmän trafikplikt är en översättning från engelskans ”Public Service Obligation” och en direkt översättning kan göras till ”offentligt serviceåtagande”, vilket innebär att region Örebro län, genom att besluta om allmän trafikplikt, också iklär sig ett ansvar gentemot länets invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken.

Den nya trafiken i stråket består av åtta allmänna kollektivtrafiklinjer trafikerade med buss. Fyra av linjerna kan klassas som regionlinjer, två som landsbygdslinjer och två som stadstrafik. Utbudet som detta trafikpliktsbeslut innebär föregås av en större trafikutredning på strategisk nivå. Under våren 2021 kommer trafiken att detaljplaneras och få sin exakta utformning.

Trafikslag, linjetyper och övergripande syften

I centrum av stråket i nord-sydlig riktning finns tågförbindelse som erbjuder snabba resor hela vägen från Grängesberg till Örebro med stopp på mellanliggande stationer i Ställdalen, Storå, Lindesberg och Frövi. Utbudet av denna trafik har trafikpliktsmässigt hanterats i ett separat beslut.

Den busstrafik som körs i stråket ska ta hänsyn till tågets utbud och yttäckning och formas så att resmöjligheterna med buss ansluter till och kompletterar istället för att överlappa det utbud av resmöjligheter som tåget erbjuder.

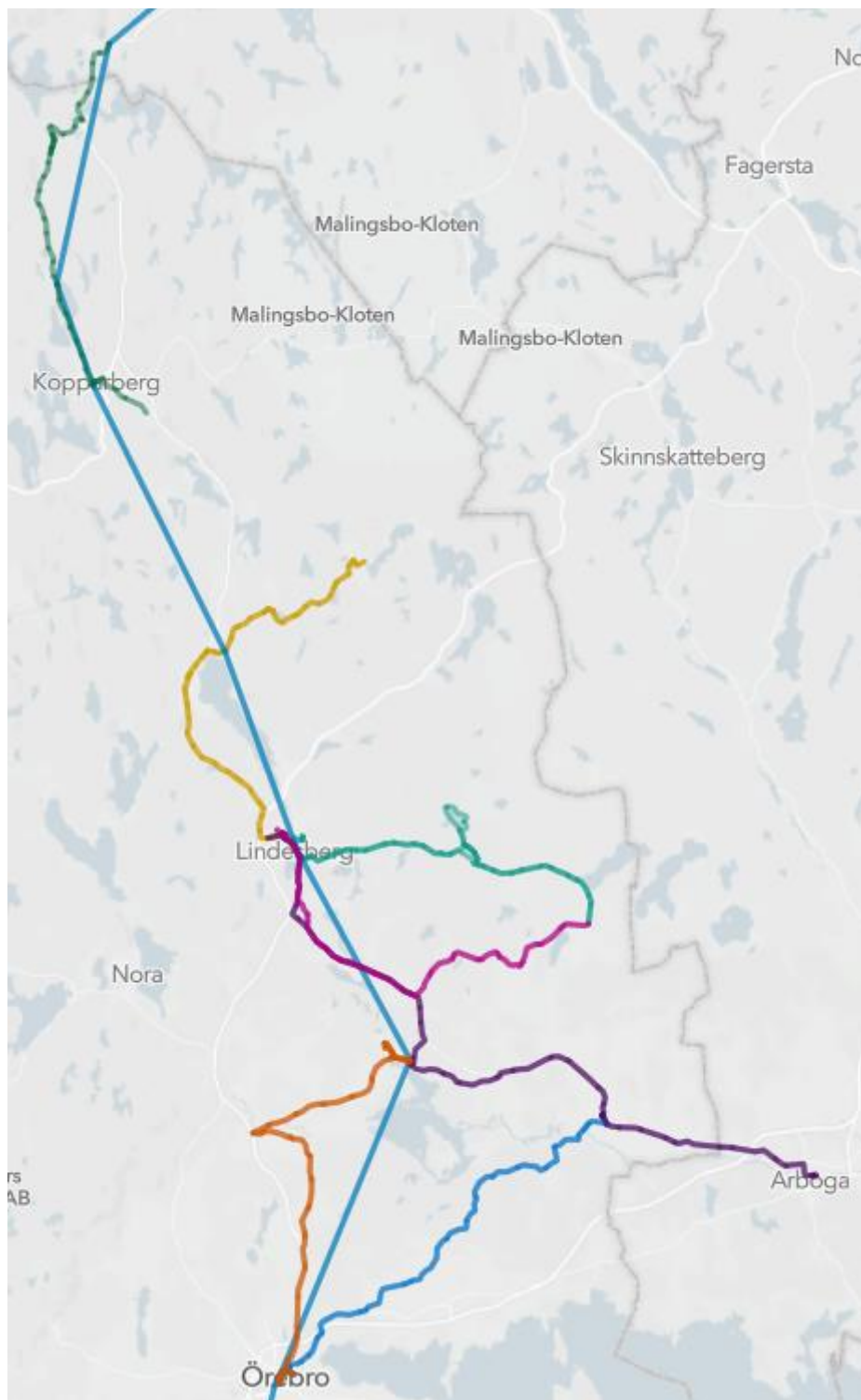
Regionlinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda arbets- och studiependlingsmöjligheter för boende i eller på vägen mellan de större tätorterna. På dessa linjer är utgångspunkten att trafik erbjuds under veckans alla dagar.

Landsbygdslinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda resmöjligheter för boende i områden utanför tätorterna. Antal resmöjligheter är färre än på regionlinjerna och tidtabellerna är starkt knutna till grundskolans ramtider. På dessa linjer erbjuds trafik på vardagar, måndag till fredag eller endast skoldagar.

Stadstrafiklinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda resmöjligheter inom Lindesbergs tätort och vara en koppling till och från de tåg som ankommer och avgår i både norr- och södergående riktning. 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 veckans alla dagar.

Trafikbeskrivning



Figur 1. Tåg och bussars ungefärliga linjesträckningar i stråket.



Figur 2. Stadslinjer i Lindesbergs tätort, ungefärlig linjesträckning.

Tågtrafik (tågtrafiken har eget trafikpliktsbeslut, beskrivs endast för referens)

Lindesberg - Frövi – Örebro

Relationen trafikeras med en **tåglinje** samt i högtrafik ett mindre antal insatsbussar för att klara kapacitetsbehovet på sträckan.

Utbudet är i grunden en tur varje halvtimme i högtrafiktid och en tur varje timme i övrigt i båda riktningar på vardagar. Relationen trafikeras även helger. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Orterna Lindesberg, Frövi och Örebro har idag tågstopp och är de platser som tåget angör.

Lindesberg – Storå – Kopparberg – Ställdalen - Grängesberg

Relationen trafikeras med en **tåglinje**.

Utbudet är i grunden en tur varje timme i båda riktningar hela dagen på vardagar. Relationen trafikeras även helger och vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Orterna Lindesberg, Storå, Kopparberg, Ställdalen och Grängesberg har idag tågstopp och är de platser som tåget angör.

Regiontrafik

Frövi – Örebro

Relationen trafikeras med en **regionlinje**.

Utbudet är i grunden en tur varje timme i båda riktningar hela dagen på vardagar. Linjen trafikeras även helger. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Linjens körväg är översiktligt: Frövi RC – Billerud/Korsnäs – Ervalla kyrka – Axbergshammar – Ölmbrotorp – Kvinnerstaskolan – Örebro RC plus en eller flera ytterligare hållplatser i centrala Örebro. Fröviskolan angörs i anslutning till skolans tider i schemaram och Korsnäs angörs i möjligaste mån anslutning till kontorstider och skiftbyten. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Fellingsbro – Örebro

Relationen trafikeras med en **regionlinje**.

Utbudet är i grunden en tur varje timme i båda riktningar hela dagen på vardagar. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Linjens körväg är översiktligt: Fellingsbro jvstn – Brotorp – Backa – Rinkaby handel – Örebro RC plus en eller flera ytterligare hållplatser i centrala Örebro. Ekbackens skola angörs i anslutning till skolans tider i schemaram och samtliga mellanliggande hållplatser på linjen angörs.

Lindesberg - Vedevåg – Frövi – Fellingsbro – Arboga

Detta stråk passerar länsgränsen mellan Örebro län och Västmanlands län. Trafiken i stråket bedöms likväl som regional eftersom den marknadsanalys som gjorts inom ramen för Trafikförsörjningsprogrammet visar att det finns underlag för arbetspendling på delsträckor inom Örebro län.

Relationen trafikeras med en **regionlinje**.

Utbudet är i grunden en tur varje timme i högtrafiktid och en tur varannan timme i övrigt i båda riktningar på vardagar. Linjen trafikeras även helger. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Linjens körväg är översiktligt: Fotbollsgatan västra – Lindesbergs lasarett – Lindesbergs RC – Snickartorpsvägen, Vedevåg – Frövi RC – Ullersätter – Fellingsbro jvstn – Arboga RC. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Ramsberg – Stråssa – Storå – Lindesberg

Relationen trafikeras av en **regionlinje**.

Utbudet är i grunden en tur varje timme i högtrafik och en tur varannan timme i lågtrafik i båda riktningar på vardagar. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Linjens körväg är översiktligt : Ramsberg – Stråssa – Storå RC – Storåskolan – Guldsmedshyttan, kiosken – Fotbollsgatan västra – Lindesbergs lasarett – Lindesbergs RC. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Landsbygdstrafik

Finnåker – Grönbo – Lindesberg

Relationen trafikeras av en **landsbygdslinje**.

Utbudet är i grunden en tur i varje riktning på vardagar med förstärkning i riktning mot Finnåker på eftermiddagen. Linjen körs med undantag för en morgon och en eftermiddags-tur endast skoldagar.

Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Detta är en linje som kan komma att återgå till att köras som skolskjuts om efterfrågan från kunder utöver skolelever inte anses tillräckligt stort.

Linjens körväg är översiktligt: Finnåkers gård – V Gräsmossenvägen – Spannarboda kyrka – Pilkgrogsskola - Grönbo herrgård – Kåfalla - Lindesbergs RC – Björkhagaskolan - Lindesbergs lasarett – Stadsskogsskolan. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Finnåker – Vedevåg – Lindesberg

Relationen trafikeras av en **landsbygdslinje**.

Utbudet är i grunden en tur i varje riktning per vardag och skoldagar. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Detta är en linje som kan komma att återgå till att köras som skolskjuts om efterfrågan från kunder utöver skolelever inte anses tillräckligt stort.

Linjens körväg är översiktligt: Finnåkers gård – Rockhammar - Bertilsbro – Vedevågs skola – Lindesbergs RC – Lindesbergs lasarett – Stadsskogsskolan. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Bångbro - Kopparberg – Ställdalen – Ställberg – Hörken – Grängesberg

Relationen trafikeras av en **landsbygdslinje**.

Utbudet är i grunden fem dubbelturer per vardag. Vid behov kan utbudet ytterligare förstärkas eller utglesas. Detta är en linje som kan komma att återgå till att köras som skolskjuts om efterfrågan från kunder utöver skolelever inte anses tillräckligt stort.

Linjens körväg är översiktligt: Bångbro - Kyrkbacksskolan – Kopparbergs jvstn – Ställdalens jvstn – Ställberg, Bönhusbacken - Hörken, affären – Grängesbergs jvstn. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Stadstrafik

Lindesbergs tätort

Orten trafikförsörjs av en eller två **stadstrafiklinjer**.

Utbudet är i grunden en tur varje halvtimme på vardagar för att ha en matarfunktion till och från de ankommande och avgående tågen vid Lindesbergs RC. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Linjen eller linjernas körväg är översiktligt: Lindesbergs RC – Lindesbergs lasarett – Skrinnargatan – Stafettgatan och Lindesbergs RC - Hagavägen – Östermalm – Ugglegård – Norslundsvägen.

Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Utredning av allmän kollektivtrafik

Stråket Örebro-Lindesberg-
Kopparberg/Fellingsbro

Utredning av allmän kollektivtrafik
Stråket Örebro-Lindesberg-Kopparberg/Fellingsbro

Lina Ramberg

2020-01-07

Innehåll

2.	Bakgrund.....	5
2.1	Varför ska vi göra en översyn?.....	5
2.2	Avgränsning	5
2.3	Tidsplan för trafikpliktsbeslut och trafikstart	6
3.	Kunskapsinhämtning	8
3.1	Vilka utredningar har redan gjorts och vad kom dessa fram till? 8	
3.1.1	Tåg- och expressbusstrategi för Örebro län (beslutad av Regionfullmäktige 2015-06-16)	8
3.1.2	Kollektivtrafik på landsbygden (2016)	8
3.1.3	Närtrafikutredning.....	9
3.2	Forskning	9
3.2.1	Byten och intermodalitet.....	9
3.3	Resandestatistik.....	10
3.4	Parallellgående trafik.....	14
3.5	Marknadsanalys	14
3.5.1	Gymnasiependling	14
3.5.2	Arbetspendling	15
4.	Synpunkter på dagens trafik.....	19
4.1	Kundönskemål och synpunkter som inkommit till kundservice.....	19
4.2	Funktionalitet för resenärer med särskilda behov.....	21
5.	Kartläggning av större arbetsplatser.....	21
6.	Information från kommunerna	23
6.1	Lindesbergs kommun.....	23
6.1.1	Målpunktsanalys Lindesbergs tätort.....	23
6.2	Ljusnarsbergs kommun.....	27
6.2.1	Målpunktsanalys Kopparberg tätort.....	27
6.3	Skolskjuts i berörda kommuner	29
6.3.1	Lindesbergs kommun.....	29
6.3.2	Ljusnarsbergs kommun.....	30

7.	Sammanfattning och analys av inhämtade förslag – Vad blir viktigt för den nya trafiken?	31
7.1	Byten i det nya systemet	32
7.2	Fordon	32
7.3	Utbudsvariationer	32
8.	Förslag till ny trafik.....	33
8.1	Förslag till ny trafik – en översikt per linje.....	33
9.	Ekonomiska konsekvenser	38
10.	Hållplatsförändringar.....	39
10.1	Hållplatser som utgår.....	39

2. Bakgrund

2.1 Varför ska vi göra en översyn?

Sedan 2009 har länets allmänna kollektivtrafik utretts och gjorts om successivt. Inför att befintliga trafikavtal gått ut har utbudet utretts och nya trafiklösningar lanserats. Den allmänna kollektivtrafiken i området kring Lindesberg-Kopparberg/Frövi/Fellingsbro gjordes senast om 2011 och var en speciell lösning där skolskjuts och linjetrafik samordnades i stor utsträckning. Trafiken i detta stråk är nu äldst och sedan 2011 har förändringar skett i skolstrukturen och utbudet av tågavgångar i stråket utökats.

Utredningsuppdraget formulerades med kort varsel på grund av att Region Örebro län befinner sig i en situation av ekonomiskt underskott. Utredningsbehovet motiveras därför även av att utbudet måste minskas och effektiviseras.

2.2 Avgränsning

Avgränsningen geografiskt har gjorts i förhållande till befintliga regionlinjer i området. De linjer i regiontrafiken som ingått i utredningen är: 303, 308, 314, 324, 350, 351, 352, 353, 354, 361 och 362. Se dessa linjers befintliga körvägar i Figur 1 nedan. Inom Lindesbergs tätort finns idag även stadstrafik i form av två linjer. De heter 380 och 383 och även de har ingått i utredningen.

När ett så kallat stråk, eller en samling kollektivtrafiklinjer så som dessa, utreds och förändras är det viktigt att anslutande trafik från andra stråk och tvärförbindelser också tas i beaktan. I det här fallet har anslutande linjer in i stråket från Nora nyligen setts över och fått ny utformning (L306 och L307). Av den anledningen har den trafiken inte inkluderats i utredningen. Det tas dock hänsyn till resultatet av den utredningen och den planerade utformningen av trafiken mellan Nora och Lindesberg.

Utifrån inriktningsbeslutet i Budget i balans 2.0 är uppdraget i denna utredning att skapa ett nytt trafikupplägg som innebär en besparing på 16 miljoner sek. Besparingarna ska ske inom fyra kategorier trafik. Dessa är Parallellgående trafik, linjer med hög andel grundskoleresor, linjer med lågt resande samt servicelinjer. Under våren 2019 delutreddes en utbudsförändring i det aktuella stråket och resulterade i att en omfördelning mellan skolskjuts och allmän kollektivtrafik kommer att ske från och med augusti 2020. Fem linjer i det allmänna trafikutbudet övergår i och med detta till att köras som skolskjutsar inom Lindesbergs kommun. Region Örebro läns besparing i och med detta är beräknad till 5 miljoner sek och det

kvarvarande besparingsuppdraget i utredningen som denna rapport beskriver är därmed 11 miljoner sek.

Till den allmänna linjelagda kollektivtrafiken som denna utredning ger förslag till, finns en plan att addera Närtrafik till utbudet. Detta är en ny trafikform som utgör den lägsta utbudsnivån i regionens nuvarande flora av trafik- och linjetyper. Se en utförligare beskrivning av trafiktypen i stycket 3.1.3. Direktivet är att en del av totalkostnaden för att trafikera stråket ska gå till finansieringen av denna nya trafikform. I skrivande stund vet vi inte hur välanvänd den nya trafikformen kommer att bli och kostnaderna för den är således svåra att beräkna. Den kommer istället att uppskattas och ingen specifik summa finns avdelad.

2.3 Tidsplan för trafikpliktsbeslut och trafikstart

Trafikavtalet i det aktuella stråket går ut i aug 2020. Vid detta tillfälle tar Svealandstrafiken över som entreprenör och kommer både att köra trafik i egen regi men även upphandla delar med tredje part.

De förändringar i trafikutbudet som denna utredning föreslår kräver att ett nytt trafikpliktsbeslut fattas av Region Örebro läns samhällsbyggnadsnämnd. Detta beslut och upphandlingen av den nya trafiken behöver finnas på plats ca 2 år innan trafikstart äger rum. Det betyder att trafikstart för den nya trafiken som tidigast kan starta i dec 2021 och trafikpliktsbeslutet måste fattas i januari 2020.



Figur 1. Busslinjer som ingått i trafikutredningen.

3. Kunskapsinhämtning

3.1 Vilka utredningar har redan gjorts och vad kom dessa fram till?

När en ny utredning startar med syfte att förnya och förbättra kollektivtrafik i ett givet område är det lämpligt att först se över vilka utredningar som finns genomförda och vad dessa kom fram till. Det är ett sätt att bygga vidare på kunskap som redan producerats. Grunden att stå på i utvecklingen av ny trafik är målen i Trafikförslöjningsprogrammet men utöver det finns en rad andra arbeten vars resultat är intressanta och har beröringspunkter med denna utredning.

3.1.1 Tåg- och expressbusstrategi för Örebro län (beslutad av Regionfullmäktige 2015-06-16)

Strategin anger en grundläggande princip för framtida expressbusstrafikering. Tåg och expressbusstrategin ska utgöra stommen i länets kollektivtrafik. I planeringen ska ett grundutbud av timmestrafik mellan kl. 06:00 och 23:00 eftersträvas. I strategin konstateras det att vi av erfarenhet av tidigare resandeutveckling kan säga att utan en kraftig satsning på dessa trafikformer så är det inte rimligt att förvänta sig en resandeökning. Tåg och expressbuss ska kompletteras med regionlinjer och Närtrafik. Det konstateras även att kollektivtrafiken har en inneboende begränsning och att bilen fortsatt kommer att vara ett viktigt färdmedel i de delar av länet där resandeunderlaget är för litet, det vill säga få eller inga har liknande transportbehov.

I regionens Tåg- och expressbusstrategi från 2015 antas det att en satsning på tåg- och expressbusstrafik ska bidra till ett mer jämställt transportsystem. Detta tack vare att fördelningen mellan män och kvinnor som reser med tåg idag är i princip lika. En satsning på tåg och expressbussar stärker alltså det resande som attraherar en jämställd kundgrupp och bidrar till ett jämställt transportsystem. En risk finns att det sker på bekostnad av den regiontrafik som i större utsträckning attraherar kvinnor idag. Eftersom kvinnor reser kollektivt mer än män fortfarande så är det rimligt att få männen att anta kvinnornas resvanor istället för tvärt om.

3.1.2 Kollektivtrafik på landsbygden (2016)

Denna rapport utreder och ger förslag till ett grundläggande utbud av kollektivtrafik som länets invånare ska ha tillgång till. Slutsatsen i rapporten är att:

- Resor mellan kommunhuvudorterna i länet ska utvecklas i enlighet ”Strategi för tåg- och expressbussar i Örebro län”.
- Trafiken som berör tätorter med 1000-3000 invånare bör utvecklas för att minska restiderna och anpassa utbud efter efterfrågan och potentialen.

- Trafiken som berör tätorter med 500-1000 invånare bör utvecklas för att anpassa utbud efter potentiell efterfrågan. Bytesmöjligheter bör även skapas till andra linjer i större tätorter.
- För tätorter i storleksordningen 500-1000 respektive 200-500 invånare har tillgängligheten till bytespunkter stor betydelse. Dessa punkter ska erbjuda möjligheter att byta mellan olika färdstätt (cykel, bil och kollektivtrafik).

I rapporten beskrivs syfte och utbudsnivå för fyra kategorier av kollektivtrafik som bör finnas i mindre tätorter samt i ren landsbygd. För de fyra kategorierna beskrivs även generellt viktiga målpunkter samt förslag till utveckling av trafiken. Dessa kategorier och förslag till utveckling tar denna utredning hänsyn till och ett föreslaget utbud kommer att relatera till de nivåer som rapporten pekar ut. I denna rapport finns även en beskrivning av en ny linjetyp; Närtrafik. Denna har utretts vidare och en närmare beskrivning följer under nästa rubrik.

3.1.3 Närtrafikutredning

Under 2017 och början på 2018 har Region Örebro län tagit fram en ny linjetyp som givits namnet Närtrafik. Denna tar plats i utbudet genom att via anrop från kund erbjuda resor för invånare som har >1,5 km mellan sin folkbokföringsbostad och närmsta hållplats med >5 dubbelturer med allmän kollektivtrafik per vardagsdygn. Trafiken erbjuds i lågtrafiktid och har startat som en försöksverksamhet i två av länets kommuner, Nora, respektive Askersunds kommun. Trafikstarten skedde oktober 2018 och ska utvärderas under 2019. Om utvärderingen visar att försöket varit lyckat är tanken att denna nya trafikform ska utökas till att omfatta länets alla kommuner. I denna utredning har antagande gjorts om att så blir fallet.

3.2 Forskning

3.2.1 Byten och intermodalitet

I dagsläget saknar Region Örebro län en tillförlitlig bild av i hur stor utsträckning som kunder använder kollektivtrafiken för resor som inkluderar byten. Byten mellan olika linjer och/eller trafiktyper. Vi har svårigheter att tolka den statistik som kommer från befintligt biljettsystem och har även vetskap om att byten som görs mellan linjer inte alltid registreras på grund av att kunder inte ”checkar in” när de byter linje. I brist på lokal data är det viktigt att se vad forskning på området har kommit fram till. I en studie från 2015 baserad i Nya Zeeland (Subeh Chowdhury & Ceder, 2015) visas det att för att en kund ska välja/acceptera en resväg med byte istället för utan byte så kräver kunden en tidsbesparing på mellan 10 och 20 minuter. Forskningen visar alltså att ett byte och tiden det tar för kunden har ett negativt värde. Det verkar som att bytet utgör en avgörande faktor för att kunder väljer bort att åka kollektivt om de finns

inbyggda i systemet. Slutsatsen blir att hela resan för kunden ska tas i beaktan och det bör undersökas var målpunkterna i form av skolor och arbetsplatser finns. Det kan vara värdefullt att skapa bytesfria resor framför kapade linjer och många anslutningar i de fall restidskvoten påverkas negativt av byten. Tydliga mål finns i Trafikförsörjningsprogrammet om att hålla restidskvoterna för allmän kollektivtrafik nere.

På temat byten finns även forskning gällande transportbeteendet som människor har och hur de kombinerar olika färdmedel till vardags (Stahl Olafsson, Sick Nielsen, & Agervig Carstensen, 2016).

I denna undersökning framkommer det att det dagliga resandet sett över en vecka är multimodalt dvs att personer i hög grad kombinerar olika transportmedel med varandra. Det är alltså en mindre andel personer som använder bilen som enda transportmedel för samtliga resor som görs. Artikeln beskriver även hur cykel som transportmedel inte heller förekommer i så stor utsträckning ensamt använd för alla typer av resor som en person gör. Istället används den i kombination med andra transportmedlen (kollektivtrafik, gång, bil).

Slutsatsen blir att människor är i behov av att kunna kombinera sitt kollektivtrafikresande med andra transportmedel. Det behöver skapas möjligheter för människor att byta mellan transportmedel eller att ta med sig andra transportmedel på bussen.

En relaterad trendspaning inom kollektivtrafik idag är att hållbart resande och kundattraktivitet kan uppnås genom att skapa något som kallas ”kombinerad mobilitet”. Kombinerad mobilitet kopplar tätt samman med ett lite äldre begrepp som är ”hela resan perspektivet”. Förklaringen till båda begreppen är att kunden helt enkelt ska erbjudas resmöjligheter i enlighet med det som forskningen om intermodalitet, här ovan, visar. Individens behov av transportmedel växlar över dagen och över veckan och det är omöjligt att skapa reseförutsättningar i kollektivtrafiken som kunder upplever användbara och attraktiva utan att koppla ihop de olika systemen för transporter med bil, cykel och gång.

Frågan att ställa är då hur en integrering mellan de olika transportmedlen ska ske i praktisk mening och i en utsträckning som får personer att kunna flöda inom transportsystemet utan att fastna på olika barriärproblem? Exempel på barriärproblem är brist på säker parkering, fysiska barriärer mellan parkeringar och hållplatser och ej samordnade taxor och avgifter.

3.3 Resandestatistik

Ett viktigt underlag vid framtagandet av ny kollektivtrafik är resandestatistiken som den befintliga trafiken genererar. Denna information visar på den generella användningsgraden och det går att dra slutsatser om vilken trafik kunderna upplever som användbar. Vid analyser av resandestatistik är det viktigt att ta hänsyn till att

resandesnittet utsmetat på en hel linje med turer i båda riktningar kan bli missvisande. Det är viktigt att gå ner och analysera båda riktningar för att inte missa resandeströmmar och efterfrågan som motiverar försörjning med allmän kollektivtrafik. Detta är speciellt viktigt när det kommer till linjer med relativt många avgångar eftersom snittet går ner när man delar med fler antal turer.

Analyserna av resandestatistik i stråket har utgått från de kategorierna av trafik som uppdraget är att göra besparingar inom.

Inledningsvis gjordes en analys resandet på linjerna i stråket i syfte att hitta linjer som har en hög andel resande med grundskolekort kombinerat med ett lågt antal kunder som reser med övriga färdbevis. Resultatet visar att det finns åtta linjer i det berörda stråket som Region Örebro län definierar som ”skollinjer” eller linjelagda skolskjutsar och de framgår av tabell 1.

Tabell 1. Linjer i den allmänna kollektivtrafiken där fler än 50% av resorna är grundskolesor och antalet resenärer som visarar övriga färdbevis är få till antal.

Linje	Antal enkelturer	Andel grundskolekort	Antal resor exkl. grundskolekort (per år)	Antal övriga resor/dag (exkl. grundskolekort)	Totalt antal resande	Antalresor exkl. grundskolekort per tur	Totalt antal per tur	varav grundskolesor/tur
315	4	92%	342	1,4	4235	0,3	4,2	3,9
317	4	92%	512	2,0	6234	0,5	6,2	5,7
316	6	90%	908	3,6	9122	0,6	6,1	5,5
318	6	88%	1084	4,3	9382	0,7	6,3	5,5
309	4	87%	1489	6,0	11085	1,5	11,1	9,6
362	6	65%	574	2,3	1648	0,4	1,1	0,7
352	8	61%	3864	15,5	9790	1,9	4,9	3,0
361	10	51%	4784	19,1	9804	1,9	3,9	2,0

Vidare gjordes en analys av resandet per tur på samtliga linjer i stråket och en kartläggning av vilka färdbevis som används. Tidsperioden jan-mars har valts ut för analys och samma period har tagits ut för åren 2018 respektive 2019 för att undvika att analysera tillfälliga toppar eller dalar i resandet.

Det fullständiga datat finns att se i bilaga 1 och här följer en sammanfattning och slutsatser som är dragna utifrån materialet.

Parallellt gjordes en analys av det data som visar hur resandet ser ut per hållplats på respektive linje i stråket. Här har programmet Remix använts och analysen inkluderar linjernas båda riktningar för att kundernas användning av linjerna ska synliggöras.

Med hjälp av denna analys framträder mönster av vilka start och målpunkter kunder

har på sina respektive resor och det går att dra slutsatser kring om linjer används i sin helhet eller om specifika delsträckor i första hand upplevs attraktiva. Linjekartorna finns i bilaga 1.

L361 Linjen har relativt många avgångar och ett lågt resandesnitt. Alla turer utom en i vardera riktningen har endast 1-4 påstigande per dag. En tur i varje riktning har dock över 10 påstigande i snitt per dag. Kunderna består i stor utsträckning av grundskoleelever och geografiskt är resandet koncentrerat till orterna med tågstopp.

L362 Linjen har endast 1-2 påstigande per tur i snitt under 2019 och färdbevisen som använts indikerar att det regelbundna resandet görs med grundskolekort (gissningsvis 4 elever).

L308 Förutom 2-3 turer i vardera riktningen är linjen välanvänd med mellan ca 10 och 40 påstigande per tur och har en stor spridning i vilka färdbevis som kunder använder för att resa. Det är ungefär lika många kunder som reser med månadsbiljett (vuxen) som det är grundskole- och gymnasieelever sammanlagt. Hållplatsanalysen visar att start- och målpunkter för kunderna är starkt koncentrerat till orterna med tågstopp på sträckan samt till/från Bångbro och Guldsmedshyttan.

L354 Förutom 2-3 turer per dag överstiger resandet 10 påstigande per tur över hela dagen i båda riktningar. Färdbevisen som används är dominerade av periodbiljetter för vuxna. Grundskole- och gymnasiebiljetter summerar nästan ihop till lika många. Linjen har betydande delar av påstigandet (i södergående riktning) på platser mellan orterna med tågstopp, exempelvis Guldsmedshyttan.

L353 Resandesnittet per tur är mellan 0-3 personer under 2019. Analysen av färdbevis visar att linjen främst används av gymnasieelever och nästan lika många kunder som reser med period och enkelbiljett för vuxna. En mindre mängd grundskolekort används på linjen.

L352 Linjen har relativt många avgångar och ett lågt resandesnitt. Alla turer utom en i vardera riktningen har endast 1-5 påstigande per dag. En tur i varje riktning har dock över 10 påstigande i snitt per dag. Färdbevisen som används på linjen består i stor utsträckning av grundskoleelever, både av typen som kommunen erbjuder men även sådana som eleverna köper själva. Resandet med gymnasiekort är storleksmässigt mindre men noterbart. Påstigandet på linjen är fördelat på en mängd olika hållplatser längs med linjens körväg.

L350 Linjen har endast en tur i vardera riktningen per vardag med mellan 20 och 40 påstigande per dag. Resandet domineras av personer med grundskolekort, både de

som kommunen tillhandahåller och de som elever kan köpa själv. Resandet med periodbiljetter för vuxna och gymnasiekort är också noterbart. Påstigandet på linjen är fördelat på en mängd olika hållplatser längs med linjens körväg.

L351 Linjen har ett stort utbud av turer under trafikdygnet och är välanvänd med mellan 10 och 50 påstigande per tur och dag. Resandet är något riktat mot Lindesberg på morgonen och turerna på eftermiddagen/natten mot Lindesberg har låga resandesnitt som avviker från linjens övriga turer. Använda färdbevis domineras av period- och enkelbiljetter för vuxna men det finns även stora grupper gymnasieelever och grundskoleelever bland kunderna. Linjen har betydande delar av påstigandet på platser mellan orterna med tågstopp, till exempel Fellingsbro och Vedeväg.

L314 Linjen har ett stort utbud av turer under trafikdygnet och är välanvänd i delar av utbudet med toppar på 20-30 påstigande per tur och dag. Det finns en stor spridning i vilka färdbevis som kunder använder för att resa men domineras av olika typer av ungdomsbiljetter med en stor grupp gymnasieelever som bas. Resandet med period- och enkelbiljett för vuxna är också noterbart. Linjen har betydande delar av påstigandet på platser mellan orterna med tågstopp, till exempel, Ervalla och Ölmbrotorp.

L324 Linjen har ett stort utbud av turer under trafikdygnet och har en stor spridning i vilka färdbevis som kunder använder för att resa. Ett flertal turer har mellan 10 och 20 påstigande per dag dock har en relativt stor andel av turerna ett lågt resande på grund av att efterfrågan är tydligt enkelriktad från Fellingsbro på morgonen och tillbaka igen på em. Kundgrupperna som dominerar är de som antingen använder period- och enkelbiljetter för vuxna eller ungdomsbiljetter/ gymnasiekort. Fördelningen mellan dem är väldigt lika.

L303 Linjen har ett stort utbud av turer under trafikdygnet och är välanvänd. Stora delar av turutbudet har i snitt kring 20 påstigande. Det finns en stor spridning i vilka färdbevis som kunder använder för att resa och kundgrupperna som dominerar är de som reser med period- och enkelbiljetter för vuxna samt gymnasiekort. Hållplatsanalysen visar att start- och målpunkter för kunderna är starkt koncentrerat till hållplatserna inom tätorterna Lindesberg och Örebro.

Tåg 53 och 64 Tåget i relationerna längs Bergslagsbanan/Godsstråket genom Bergslagen har ett stort utbud av avgångar och resandestatistik från operatören visar att den är välanvänd med undantag för en handfull turer tidig morgon och sen kväll. I de uppgifter som kommer från tågoperatören framgår det inte vilka färdbevis som kunderna viserar när de reser varför analysen om vilka som reser inte går att göra.

L380 Linjen har generellt ett lågt resande med undantag för en tur på morgonen och en tur på eftermiddagen. Dessa turer är de som planerats efter grundskolans och gymnasiets starttider och de är välanvända.

L383 Linjen har endast en tur om dagen men är välanvänd på grund av sitt specifika syfte. Resandet sker nästan uteslutande med ungdomsbiljetter och grundskolekort som kommunen tillhandahåller. Endast en liten andel gymnasiekort används för att resa på linjen. Färdbevisen som används domineras av kommunala gymnasiekort samt övriga ungdomsbiljetter som eleverna köper själva. Andelen grundskolekort som kommunen tillhandahåller är marginell.

3.4 Parallellgående trafik

Rakt igenom stråket i nord-sydlig riktning går tågstråket Bergslagsbanan. Delsträckan Örebro – Frövi sammanfaller även med godsstråket genom Bergslagen. Genom bolaget Tåg i Bergslagen och operatören SJ körs tågtrafik på hela sträckan med timmestrafik samt halvtimmestrafik mellan Lindesberg och Örebro via Frövi. Det är delsträckorna Örebro – Frövi – Lindesberg – Storå – Kopparberg – Ställdalen – Grängesberg som ingår i denna trafikutredning.

Det finns parallellt gående busstrafik på samtliga dessa delsträckor:

- Relationen Grängesberg-Ställdalen-Kopparberg trafikeras av busslinje 361 parallellt med tåget
- Relationen Kopparberg-Storå-Lindesberg trafikeras av busslinje 308 parallellt med tåget
- Relationen Lindesberg-Örebro trafikeras av busslinje 303 parallellt med tåget.
- Relationen Lindesberg-Frövi trafikeras av busslinje 351 parallellt med tåget.
- Relationen Frövi-Örebro trafikeras av busslinje 314 parallellt med tåget.

3.5 Marknadsanalys

3.5.1 Gymnasiependling

Här följer information om hur gymnasieelever i stråket väljer ort för sin gymnasietid. Detta är en viktig analys för att kunna avgöra vilket resebehov gruppen har.

Tabell 2. Relationer där >10 personer pendlar till gymnasieskola. Analysen har inkluderat resor över kommun- och länsgränser.

Fokusrelationer	Antal elever
Inom Lindesbergs tätort	68
Lindesberg - Örebro	66
Frövi - Örebro	43
Fellingsbro - Örebro	26
Kopparberg - Örebro	25
Kopparberg - Lindesberg	20
Guldsmedshyttan - Örebro	10
Summa till Örebro	170
Summa till Lindesberg	88

Statistiken för gymnasiependling i stråket visar att unga personer i tätorterna i stråket i störst utsträckning väljer skolor i Örebro

Statistiken för gymnasiependlingen i stråket visar tydligt att det är mot Örebro som den potentiella efterfrågan är som störst.

3.5.2 Arbetspendling

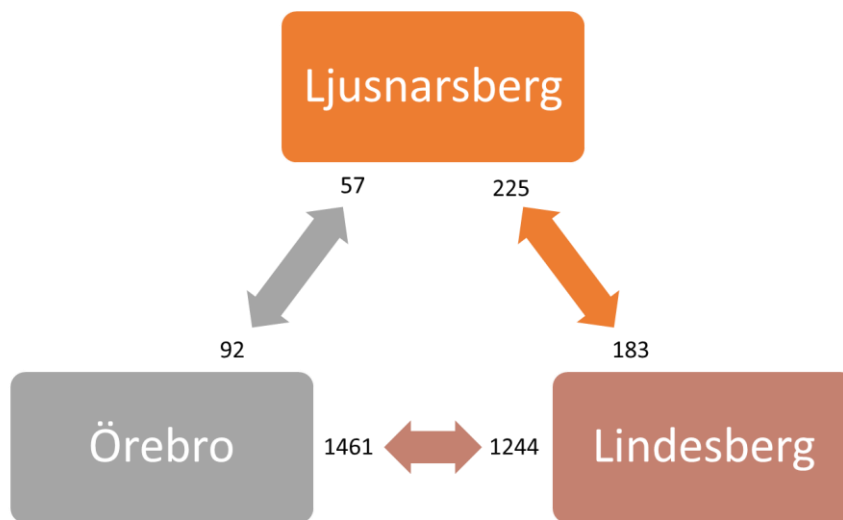
Det finns olika sätt att bedöma potentialen i antal personer som kommer att resa med den allmänna kollektivtrafiken i en viss relation. Det går med andra ord att analysera skol- och arbetspendlingsdata på olika detaljnivåer. Den mest ut-zoomade nivån är att se pendlingen mellan kommunerna i sin helhet. För berörda kommuner i stråket ser den ut som följer i tabell 3 och 4 samt figur 2-5.

Tabell 3. Arbetspendling (könsfördelad) ut från Lindesbergs och Ljusnarsbergs kommuner. Källa: SCB 2017.

Data från år 2017			
Län/Kommun	Inpendlare	Utpendlare	Pendlare inom länet/kommunen
Ljusnarsberg	498	683	1 267
<i>Män</i>	<i>273</i>	<i>423</i>	<i>656</i>
<i>Kvinnor</i>	<i>225</i>	<i>260</i>	<i>611</i>
Lindesberg	2 602	2 779	8 070
<i>Män</i>	<i>1 384</i>	<i>1 648</i>	<i>4 144</i>
<i>Kvinnor</i>	<i>1 218</i>	<i>1 131</i>	<i>3 926</i>

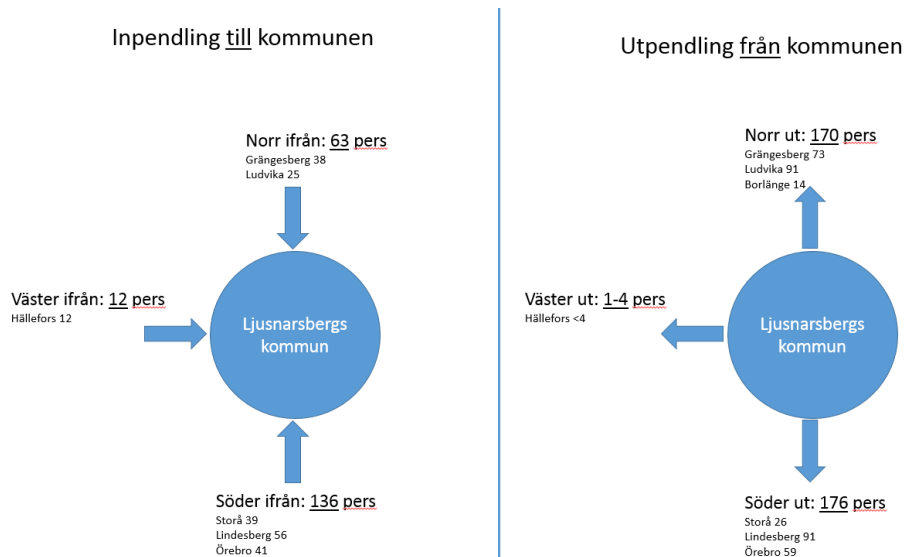
Tabell 4. Arbetspendlingsutbytet mellan Ljusnarsbergs-, Lindesbergs- och Örebro kommun. Källa SCB 2017.

Data från år 2017		
Pendling från kommun	Pendling till kommun	Antal personer
Örebro	Ljusnarsberg	57
Ljusnarsberg	Örebro	92
Lindesberg	Ljusnarsberg	225
Ljusnarsberg	Lindesberg	183
Örebro	Lindesberg	1244
Lindesberg	Örebro	1461



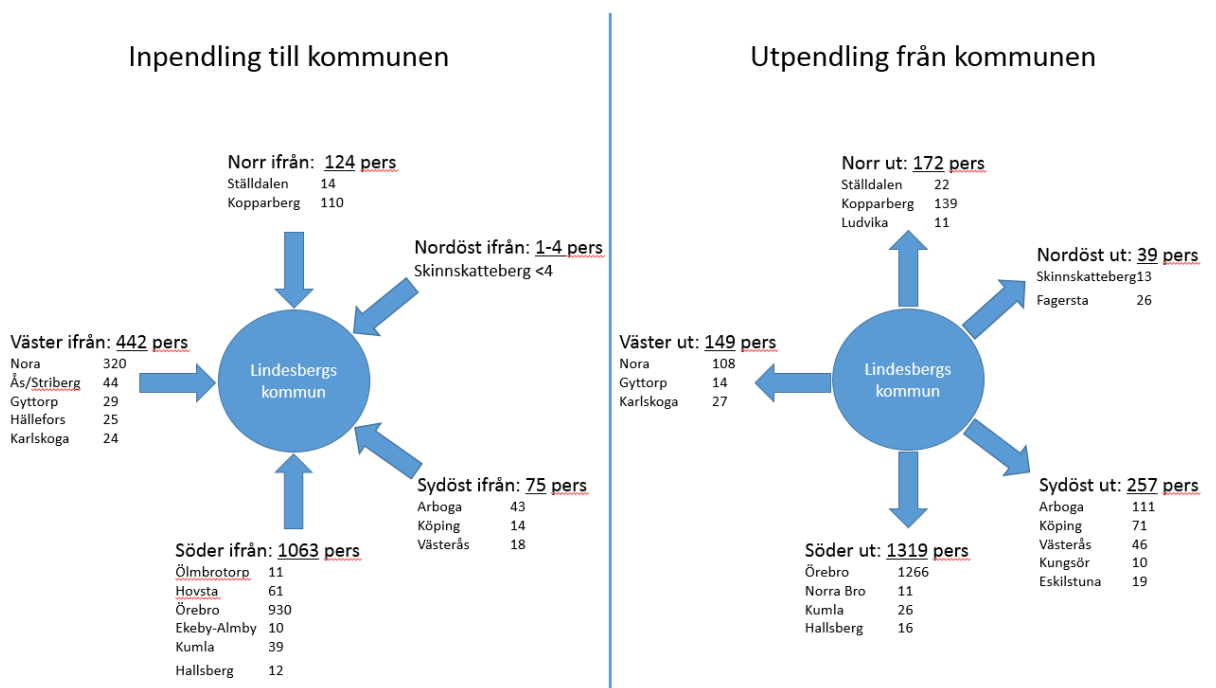
Figur 2. Arbetspendling mellan kommunerna i sin helhet. Källa: SCB 2017

Analys: Denna statistik visar att arbetspendlingsutbytet mellan kommunerna i sin helhet avtar med ett ökat geografiskt avstånd. Störst efterfrågan på resor finns mellan Örebro och Lindesbergs kommuner och utbytet är störst i riktning mot Örebro men relativt till den totala mängden arbetspendlare är utbytet dubbelriktat. Näst störst är utbytet mellan Lindesberg och Ljusnarsberg, också där är utbytet också relativt lika men fler reser i riktning mot Ljusnarsberg. Utbytet i den geografiskt längsta relationen mellan Örebro och Ljusnarsbergs kommuner är minst sett till antal personer som reser. Utbytet finns i båda riktningar men merparten reser mot Örebro för arbete.



Figur 3. Arbetspendling mellan Ljusnarsbergs kommun och tätorter utanför kommunen. Flöden med färre än 10 personer har utelämnats ur sammanställningen. Källa: SCB 2016.

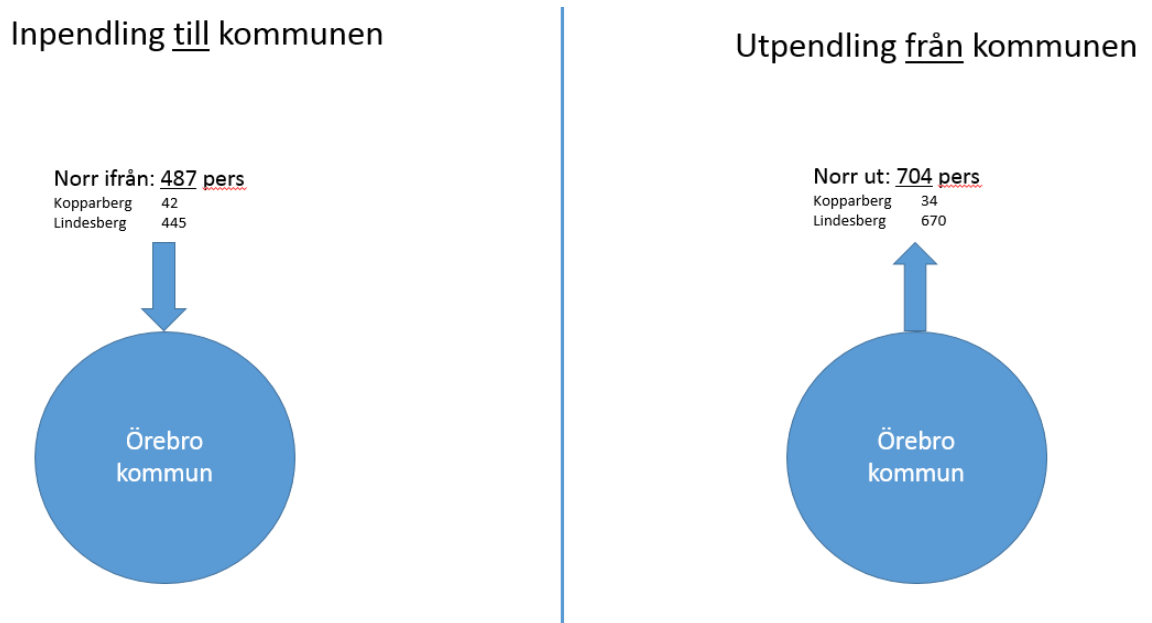
Analys: Utpendlingen från kommunen är ungefär lika stort norrut som söder ut. När inpendlingen tas med i bilden finns dock ett mer dubbelriktat utbyte söder ut medan inpendlingen norr ifrån är något mindre. Utbytet väster ut mot Hällefors kommun är marginellt.



Figur 4. Arbetspendling mellan Lindesbergs kommun och tätorter utanför kommunen. Flöden med färre än 10 personer har utelämnats ur sammanställningen. Källa: SCB 2016.

Analys: Utpendlingen från kommunen är fokuserad mot söder och sydöst. På ortsnivå är det Örebro, Kopparberg, Arboga och Nora som står ut från mängden i dragningskraft för arbetspendling från Lindesbergs kommun.

Inpendlingen till kommunen sker i huvudsak från söder och väster. På ortsnivå är det Örebro och Nora som utgör hemort för de som har sin arbetsplats någon stans i Lindesbergs kommun.



Figur 5. Arbetspendling mellan Örebro kommun och tätorterna Lindesberg och Kopparberg. Källa: SCB 2016.

Analys: Lindesbergs tätort har ett stor utbyte med Örebro kommun i båda pendlingsriktningar. Arbetspendlingen mellan Kopparbergs tätort och Örebro kommun är betydligt mindre.

Människors benägenhet att gå eller cykla till hållplatser sjunker kraftigt efter ca 10 minuters gång- eller cykeltid. Möjligheten finns förstås att ta egen bil eller samåka till ett resecentrum eller hållplats med pendlarparkering men sannolikheten är stor att en person som satt sig i bilen hemma tar den hela vägen till jobbet istället för att göra ett byte på vägen. Undantaget är om det råder stor brist på- eller bara erbjuds avgiftsbelagd parkering vid arbetsplatsen (Region Örebro län, 2017). För att kunna bedöma behov av kapacitet och faktisk efterfrågan av allmän kollektivtrafik i en viss relation är det därför viktigt att inte bara analysera mellankommunal pendling där närheten till kollektivtrafik kan variera kraftigt med geografien. Det har även gjorts analys av delmängder av pendling som finns mellan tätorterna i stråket, både inom respektive kommuner och över gränserna. Denna analys indikerar hur många arbetspendlare som i praktiken kan förväntas vara attraherade av allmän

kollektivtrafik i en relation. De nitton största flödena av arbetspendlare i stråket framgår av tabell 5, de 10 största flödena är färgmarkerade.

Tabell 5. Arbetspendling inom och mellan tätorter stråket som utredningen omfattar. Flöden över ca 50 personer är inkluderade.

Fokusrelationer i stråket (mellan tätorter) antal över ca 50 pers	Antal arbetspendlare
Inom Lindesberg	2200
Inom Kopparberg	327
Lindesberg - Örebro	300
Örebro - Lindesberg	237
Inom Frövi	186
Frövi - Örebro	157
Frövi - Lindesberg	150
Inom Fellingsbro	126
Guldsmedshyttan - Lindesberg	124
Vedevåg - Lindesberg	107
Storå - Lindesberg	94
Ölmbrotorp - Örebro	88
Lindesberg - Frövi	72
Kopparberg - Ställdalen	61
Fellingsbro - Örebro	54
Bångbro - Kopparberg	53
Kopparberg - Bångbro	49
Inom Storå	48
Lindesberg - Storå	42

4. Synpunkter på dagens trafik

4.1 Kundönskemål och synpunkter som inkommit till kundservice

I centrum av verksamheten att bedriva kollektivtrafik står användarna av den; Kunderna. Det är därför viktigt att se vad kunderna tycker och tänker om trafiken idag. Det har gjorts en avgränsning bakåt i tiden och kundärenden som inkommit sedan 2018-01-01 har inkluderats i genomgången. Här följer de synpunkter som kunder inkommit med presenterade per relation i stråket.

Relation: Kopparberg-Grängesberg

Kund önskar att linje 361 samplaneras med Dalatrafiks tur från Grängesberg mot Borlänge på morgonen

Relation: Kopparberg-Lindesberg

Kunder har önskemål om att få tillbaka nattrafiken hela vägen från Örebro via Lindesberg till Kopparberg.

Kund önskar att kvällstrafik mellan Lindesberg och Storå återinförs

Relation: Lindesberg-Gusselby

Kund önskar fler resmöjligheter mellan Lindesberg och Gusselby på vardagar samt på helger.

Relation: Lindesberg-Örebro

Kund önskar ny busshållplats på L303 i höjd med väghållningsfickorna mellan Lindesberg och Fingerboda på Rv50.

Kund önskar fler turer på helgen på L303.

Kund önskar pendlingsmöjligheter i stråket till Lindesbergs lasarett och USÖ enligt tiderna: 21.15-7.15, 6.45-15.30, 13.30-22.00.

Kund önskar avgång från Örebro till Lindesberg lö/sön vid 7.30.

Relation: Lindesberg-Frövi-Fellingsbro-Arboga

Kund önskar avgång från Lindesberg på morgonen 7.35 istället för 07.45. Kunden meddelar att tiden då skulle passa både lärare och elever på Fröviskolan.

Kund önskar fler turer under kvällstid från Lindesberg till Frövi med bussen för att tågen ofta är inställda/försenade.

Kund upplever inte att ordinarie tur och förstärkningen stannar i förhållande till varandra för att fördela kunderna mellan sig på ett bra sätt, kunden önskar att förstärkningsbussen skyltas förstärkningsbuss.

Relation: Frövi-Örebro

Kund önskar en tur från Örebro som ankommer Korsnäs ca kl. 06.10.

Kund önskar att även turen som avgår 15.55 från Frövi RC ska angöra Korsnäs. De har skift som slutar 15.30.

Kund önskar möjlighet att resa mellan Frövi RC och Korsnäs morgon (ca 6.40) och eftermiddag (vid 15-16-tiden).

Kunder drabbas av att bussen från Örebro mot Frövi ofta är försenad på eftermiddagarna.

Kund önskar tur hem från Örebro på fredag- och lördagskvällar vid kl. 00.00.

Önskemål om tur från Frövi som är inne i Örebro innan kl. 6 för de som börja jobba kl. 6.00.

Kund önskar att sista bussen hem på vardagar ska gå ca kl. 22.00 eller strax där innan för att det stämmer bättre med sluttiden för evenemang i Örebro. Kunden bor mellan Örebro och Frövi varför tåget inte är ett alternativ.

Kund önskar att L314 ska passa USÖs skift även på helgen

Relation: Fellingsbro-Örebro

Kunder drabbas av att eftermiddagsturen från Örebro 16.30 i stort sett alltid är sen.

Kund önskar bättre synk mellan L351 och tåget i Frövi på helgerna eftersom inte L324 har någon helgtrafik.

Kunder i Nasta önskar tätare trafik på vardagar och helgtrafik.

Kund önskar att L324 ska passa USÖs skift även på helgen

4.2 Funktionalitet för resenärer med särskilda behov

Sedan länge har den särskilda kollektivtrafiken ett uppdrag att slussa över kunder från särskild till allmän kollektivtrafik där det är möjligt (Länstrafiken, Nämnden för Trafik, Miljö och Service, 2013) . När ny trafik utformas behöver detta beaktas för att inte tappa kopplingen mellan allmän och särskild kollektivtrafik och fokus på de kunder som rör sig mellan systemen i sitt sätt att resa. Viktigt i det nya trafikupplägget är därför att trafiken (fordon och hållplatser) har hög grad av tillgänglighet för att en hög andel resenärer ska kunna hänvisas till den allmänna kollektivtrafiken. Det finns förhoppningar om att en bra och tillgänglig kollektivtrafik kan skjuta upp ”färdtjänstdebuten” hos våra kunder.

5. Kartläggning av större arbetsplatser

Namo LIAB

Denna verksamhet håller på att avvecklas och det råder idag ingen stor efterfrågan på resor. Kommunen meddelar att det kan komma ny verksamhet i området men att det ligger i framtiden.

Lasarettet Lindesberg

Det arbetar ca 600 personer i verksamheten. Denna plats utgör även målpunkt för patienter och anhöriga. Storleken på dessa grupper har dock inte kartlagts inom ramen för denna utredning.

Arbetsplatsen har följande skifttider vardagar och helger:

Kl. 21.15 – 7.15

Kl. 6.45 – 15.30

Kl. 13.30 – 22.00

Meritor

Det arbetar ca 850 personer i verksamheten och 55 procent av dessa bor inom Lindesbergs tätort. Det är en stor arbetsplats med en handfull personer som pendlar från samtliga tätorter i hela stråket.

Resandet från den närmsta busshållplatsen indikerar att det är ca 22 personer som använder den vilket är en väldigt liten andel av det potentiella antalet resenärer som skulle kunna attraheras.

Slutsatsen blir att genom att anpassa trafiken till arbetstiderna på denna arbetsplats så finns potential att öka andelen som reser kollektivt till och från arbetet både inom regiontrafik och stadstrafik.

Bryggeriet Kopparberg

Det jobbar ca 185 personer i verksamheten och 45 procent av dessa bor inom Kopparbergs tätort och Bångbro. Idag finns ingen allmän kollektivtrafik till denna verksamhet och heller inga hållplatser att undersöka för att avgöra andelen av anställda som reser kollektivt till arbetsplatsen. Sannolikt är denna andel mycket låg i och med den bristfälliga tillgängligheten.

Billerud Korsnäs – Frövi

Knappt 600 personer jobbar på eller i nära anslutning till Billerud Korsnäs på industriområdet nordväst om Frövi tätort. Cirka 40 procent av dessa personer bor inom tätorten Frövi och har idag ingen möjlighet att resa kollektivt till och från sitt arbete. Den allmänna kollektivtrafiken som körs till området idag är den som passar skiften till och från Örebro. Inom hela Örebro tätort bor ca 15 procent av de som jobbar på industriområdet.

Arbetsplatsen har följande skifttider vardagar:

Kl. 06:00-14:00

Kl. 14:00 – 22:00

Kl. 22:00 – 06:00

Arbetsplatsen har följande skifttider helger:

Kl. 06:00 – 18:00

Kl. 18:00 – 06:00

Arbetsplatsen har följande arbetstider för kontorspersonal vardagar:

Kl. 8.00 - 16.45 (sommartid 8:00 – 16:00)

USÖ

Arbetsplatsen har följande skifttider vardagar och helger:

Kl. 21.15 – 7.15

Kl. 6.45 – 15.30

Kl. 13.30 – 22.00

6. Information från kommunerna

En inledande dialog har genomförts med Lindesbergs och Ljusnarsbergs kommuner. Inom ramen för denna fram kom det vad kommunerna värdesätter och prioriterar gällande den allmänna kollektivtrafiken. Som en del i den inledande dialogen bidrog kommunerna även med en översiktlig genomgång av viktiga målpunkter inom sina respektive kommunhuvudorter. Informationen från de båda kommunerna är viktiga pusselbitar i att förstå kunders efterfrågan och är därmed central i framtagandet av ett nytt trafikförslag.

6.1 Lindesbergs kommun

Lindesbergs kommun framför i dialogen inför utredningen att de har stora områden av landsbygd i kommunen och vill att detta beaktas inom ramen för trafikutredningen. Lindesbergs kommun menar att personer på landsbygden tänker annorlunda än de som bor i stan och är rädd att samma förväntningar på personers res-beteende ställs i dessa områden som i Örebro stad.

Lindesbergs kommun tycker att betydelsen av stadstrafik är delvis begränsad eftersom avstånden är kortare där än på landsbygden och att resurserna kanske istället ska prioriteras i landsbygdsrelationer om man måste välja.

Lindesbergs kommun upplever att det finns för få väderskydd längs med R50 och är av uppfattningen att det påverkar benägenheten att välja allmän kollektivtrafik i negativ riktning. Om det fanns väderskydd tror de att fler skulle uppleva kollektivtrafiken attraktiv och välja den framför bilen.

Lindesbergs kommun värdesätter tåget högt och vill gärna se ett trafikupplägg som på ett tydligare sätt än idag samlar upp kunder och ansluter till och från tåget.

6.1.1 Målpunktsanalys Lindesbergs tätort

Lindesbergs kommun anger följande målpunkter under tre kategorier som viktiga inom sin kommunhuvudort.

Bostadsområden

Stadsskogen 1 och 2

Hagaberg

Skottbackarna

Punkthus byggs i Dalkarshyttan

Nytt punkthus planeras vid arenan/Lindeskolan

Villor planerade i norra Torphyttan

Arbetsplatser

Norra industriområdet + Handelsområdet

Masugnen

Sjukhuset

Kommunhuset

Gymnasieskolan

Vårdcentralen vid RC

Befintlig verksamhet avvecklas vid LIAB men ny kommer att tillkomma

Övrigt

Arenan

Fritidsbyn

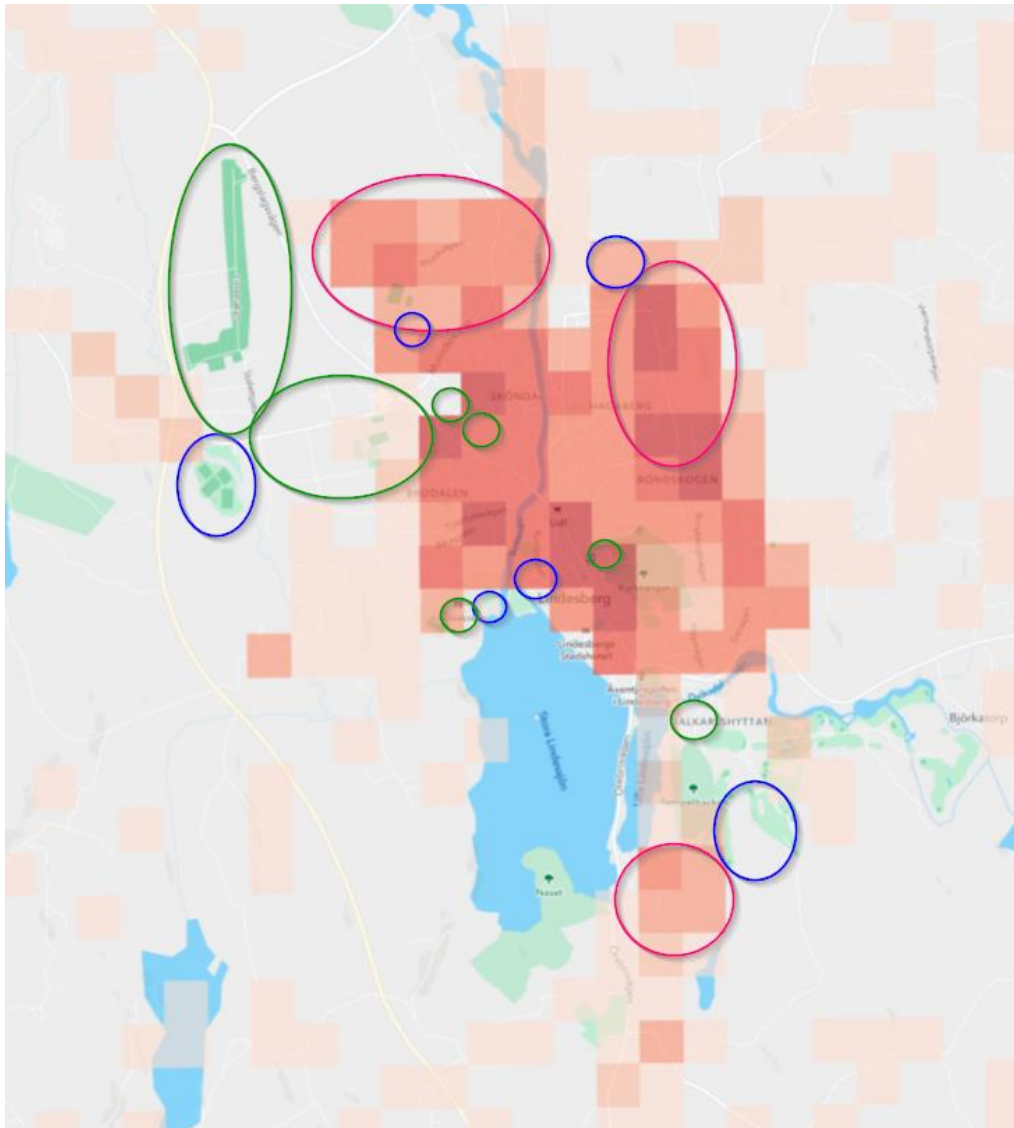
Ridskolan i Norslund

Stadsskogens idrottshall

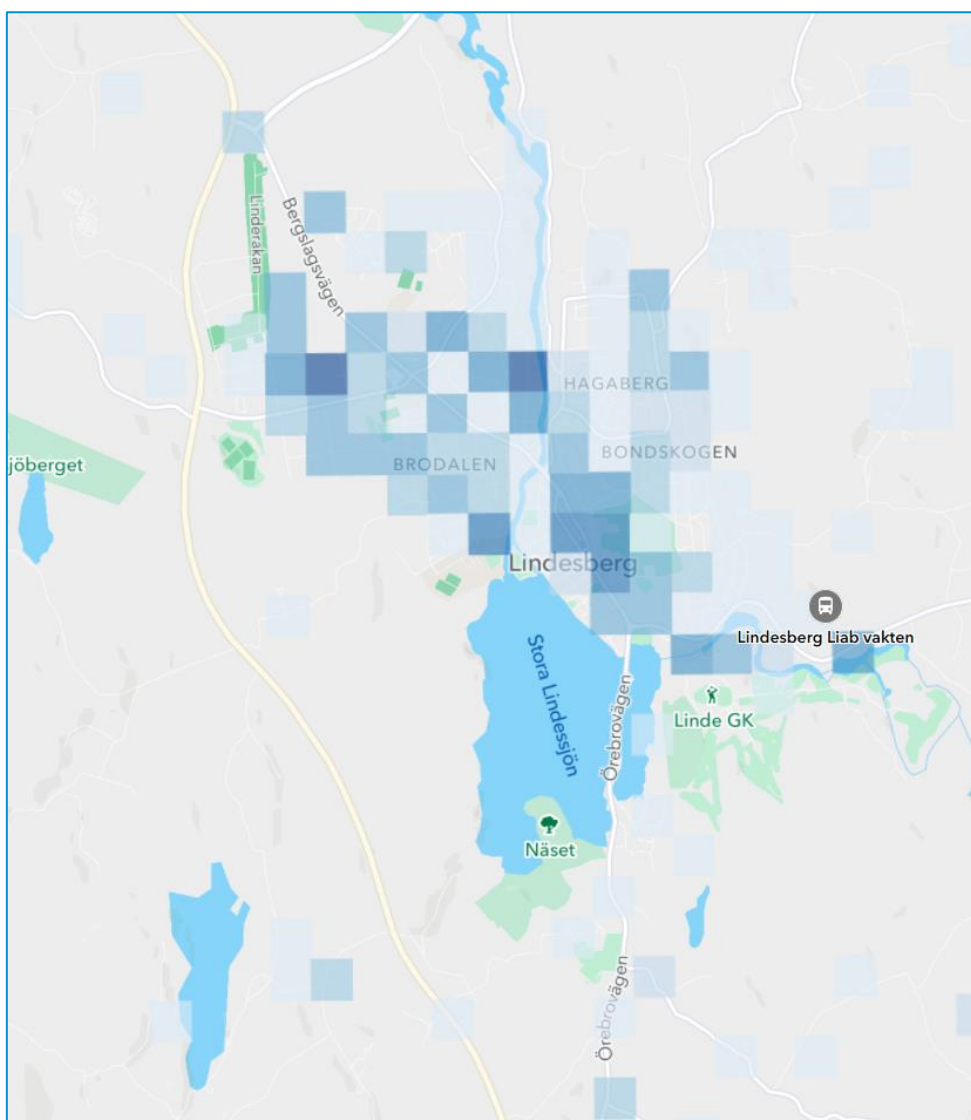
Badhuset

Golfklubben

Planeras ny kommunal badplats vid trekanten



Figur 6. Kommunens målpunkter illustrerade på karta med befolkningsstrukturen i form av röda rutor. Ju rödare ruta desto fler personer har sin bostad inom området. Rosa ringar=bostadsområden, gröna ringar=arbetsplatser, Blå ringar= övriga målpunkter



Figur 7. Bilden visar hur antalet sysselsatta personer som jobbar fördelar sig inom Lindesbergs tätort. Ju mörkare blå färg desto fler personer arbetar inom det geografiska området som rutan utgör.

Figuren ovan visar Lindesbergs tätort med två olika typer av data visualiserad.

Figur 6 visar hur boendekoncentrationen fördelar sig och figur 7 visar hur arbetsplatserna på orten fördelar sig geografiskt.

Av kartorna går det att se tydliga skillnader mellan utbredningen av å ena sidan platserna för bostäder och å andra sidan arbetsplatsernas lägen. Områdena Bodskogen /Kyrkberget, Hagaberg, Stadsskogen I och II samt Torphyttan och Skottbackarna är utpräglade bostadsområden. Dessa områden utgör startpunkt på morgonen för de som är sysselsatta. För området Norra Industriområdet råder det omvända förhållandet. I detta område finns inga bostäder alls men är platsen för många arbetsplatser och utgör målpunkt på morgonen för ett stort antal arbetspendlare. De centrala delarna av tätorten innehåller enligt datat i kartorna både bostäder och arbetsplatser denna del av tätorten utgör således både start och målpunkt för arbetspendling.

Den trafik som planeras inom och till/från tätorten behöver ta hänsyn till strukturen för start och målpunkter som går att se i figurena 6 och 7.

6.2 Ljusnarsbergs kommun

Ljusnarsbergs kommun upplever att det går att ifrågasätta satsningarna som region Örebro län gör på tågtrafiken inom bolaget Mälardalen. Från kommunens sida ser man hellre att medel sparas för att erbjuda allmän kollektivtrafik inom regionen.

Upplevelsen i Ljusnarsbergs kommun är att det är fler personer som pendlar norrut från Kopparberg och Ställdalen än vad det är som jobbar och går i skolan söder ut från kommunen sett och önskar att utbudet av kollektivtrafik speglar denna efterfrågan på resmöjligheter.

Ljusnarsbergs kommun trycker hårt på att de värdesätter tågutbudet som finns idag. De vill bibehålla det och även se förbättringar i pålitlighet och robusthet. Kommunen upplever att antalet inställda tåg och förseningar måste vara ett minimum för att tågen ska utgöra ett verkligt alternativ för invånare som reser och för de företag som verkar inom kommunens gränser, exempelvis bryggeriet i Kopparberg och Pappersbruket i Ställdalen.

6.2.1 Målpunktsanalys Kopparberg tätort

Ljusnarsbergs kommun anger följande målpunkter under tre kategorier som viktiga inom sin kommunhuvudort.

Bostadsområden

Laxbrogärdet (flerfamiljshus)

Kroksfors

Riggards/Klastorp (villor)

Åparken (flerfamiljshus)

Djäkens (villor)

Gamla Garhytteskolan byggs om till seniorboende (18 lgh)

Bångbro (villor)

Arbetsplatser

Bryggeriet

Vårdcentralen

Kommunhuset

Kyrkbacksskolan

Industriområdet Vintersvik (Lådan ligger där)

Industriområdet Sandbacken/Kaveltorp
Industriområdet i Bångbro

Övrigt

Djäkens (stor badplats)

Bångbro herrgård

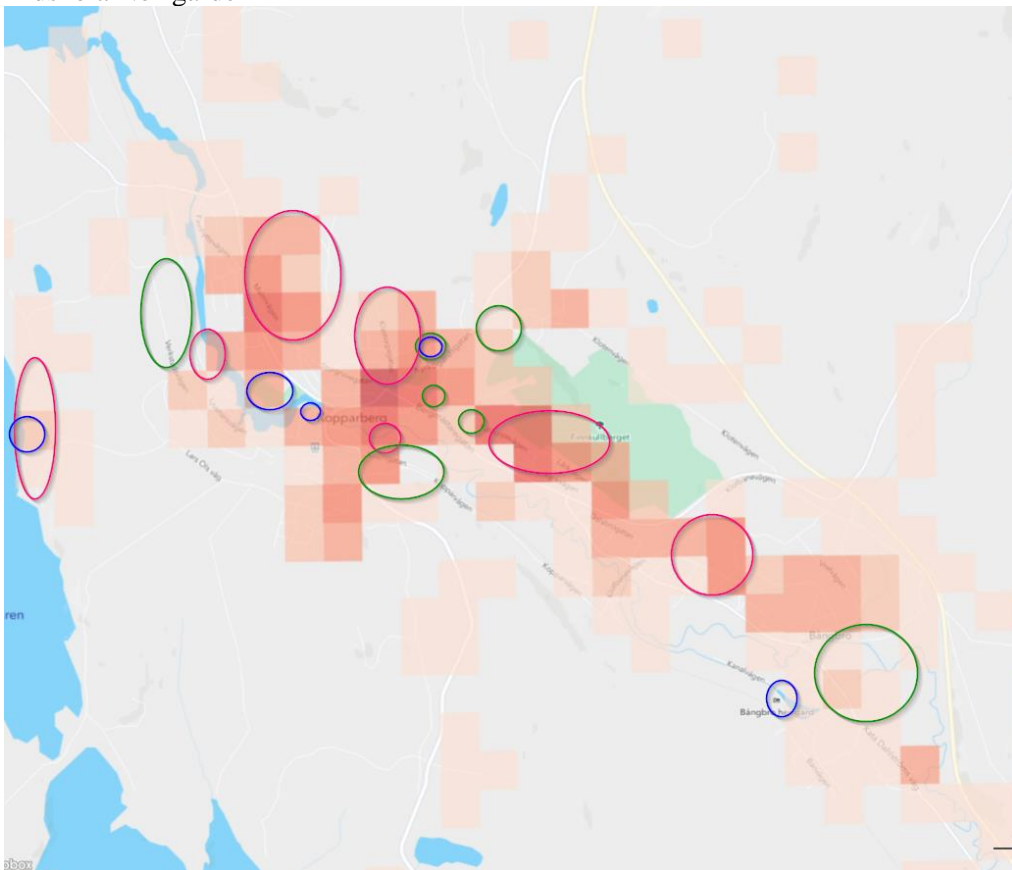
Olofsvallen

Ljusnarshallen på Kyrkbacksskolan

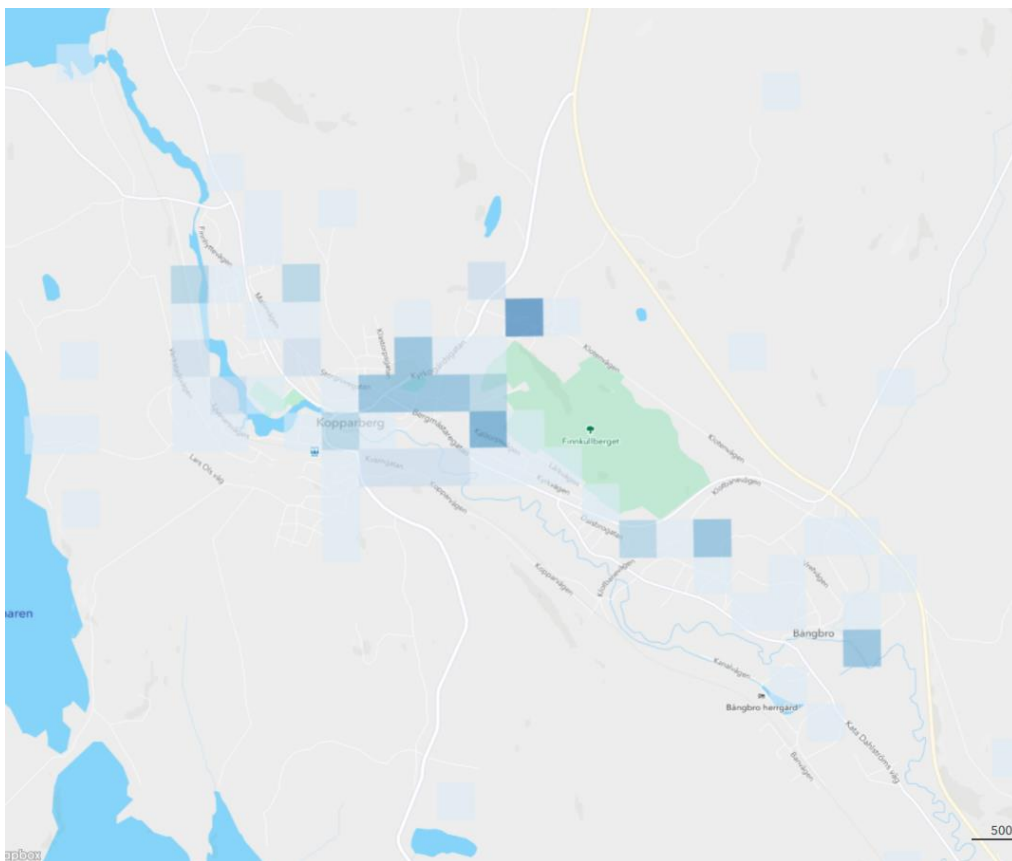
Fritidsgård (i gamla folketshus)

Gillersklack

Ridskola Norrgården



Figur 8. Kommunens målpunkter illustrerade på karta med befolkningsstrukturen i form av röda rutor. Ju rödare ruta desto fler personer har sin bostad inom området. Rosa ringar=bostadsområden, gröna ringar=arbetsplatser, Blå ringar= övriga målpunkter



Figur 9. Bilden visar hur antalet sysselsatta personer som jobbar fördelar sig inom Kopparbergs tätort. Ju mörkare blå färg desto fler personer arbetar inom det geografiska området som rutan utgör.

6.3 Skolskjuts i berörda kommuner

6.3.1 Lindesbergs kommun

Lindesbergs kommun har sedan 2011 tagit hjälp av Länstrafiken och sedermera Region Örebro län för planering och utförande av de kommunala skolskjutsarna. Det har funnits en långtgående samordning mellan skolskjutsarna och linjetrafiken i kommunen men från och med aug 2020 kommer fem linjelagda skolskjutsar att utgå från utbudet av allmän kollektivtrafik. Det är linjerna 309, 315, 316, 317 och 318. Effekterna av detta har utretts separat och har kommunicerats med Lindesbergs kommun och Svealandstrafiken innan denna övergripande utredning av stråket startades. Skolskjutsarna i Lindesbergs kommun utförs även efter ovan beskrivna förändring i viss utsträckning med den allmänna kollektivtrafiken.

Det finns två grundskolor, en högstadieskola samt en gymnasieskola i Lindesbergs tätort. Grundskolor finns även i tätorterna Storå, Guldsmedshyttan, Vedeväg, Frövi

och Fellingsbro. Samtliga linjer förutom 324 och 303 har ett resande med grundskolekort att ta hänsyn till i förändringar av trafiken i stråket.

Skolans verksamheter i Lindesbergs kommun har förskjutna starttider där skolorna i kommunens ytterområden börjar tidigast (från ca kl. 07.50) och skolorna i Lindesbergs tätort har en senare starttid (kl. 08.20).

Ansvarig skolskjutsplanerare för Lindesbergs kommun har inte haft möjlighet att färdigställa analysen av hur de föreslagna trafikförändringarna skapar behov för kommunen att bekosta ytterligare skolskjutsfordon eller turer. Denna görs under vårterminen 2020.

6.3.2 Ljusnarsbergs kommun

Ljusnarsbergs kommun handhar planering och utförande av den kommunala skolskjutsen själv. Det finns en skola i kommunen i form av Kyrkbacksskolan (F-9) och verksamhetens tider är som följer:

Skolstart:	Alla dagar	kl. 08.20
Skolslut:	Mån	kl. 13.50 och kl. 14.50
	Tis	kl. 13.50 och kl. 14.50
	Ons	kl. 12.50 och kl. 14.50
	Tors	kl. 13.50
	Fre	kl. 12.50 och kl. 14.50

Skolskjutsen går 10 minuter efter skolans slut och linjerna 361 och 362 i utbudet av den allmänna kollektivtrafiken används för kommunens grundskoleresor som ska tas hänsyn till vid förändringar av trafiken i stråket. Kommunen skjutsar även ut gymnasieelever till hållplats för linje 308 i Löa för vidare färd mot Lindeskolan i Lindesberg.

Ansvarig skolskjutsplanerare i Ljusnarsbergs kommun bedömer att de föreslagna trafikförändringarna skapar behov för kommunen att bekosta ett eget stort fordon (ca 53 platser) utöver de fordon och turer de redan idag köper. Detta under förutsättning att tiderna för turer på den föreslagna linjen mellan Bångbro och Kopparberg kan läggas så att eleverna kan använda den till och från skolan.

7. Sammanfattning och analys av inhämtade förslag – Vad blir viktigt för den nya trafiken?

Den pendlingsstatistik från SCB som analyserats tillsammans med resandestatistiken från biljettsystemet motiverar en del förändringar av utbudet i stråket. Linjerna 361,308 samt 303 utgör alla parallellgående trafik med tåget på Bergslagsbanan och ska enligt beslutet om Budget i balans reduceras. Linjerna 361,362 samt 352 faller inom definitionen linjelagd skolskjuts och ska också reduceras i enligt beslutet om budget i balans.

Linje 353 och delsträcka på linje 354 faller inom ramen för vad som är trafik med lågt resande och ska precis som ovan nämnda linjer reduceras enligt inriktningsbeslutet för budget i balans.

Det finns även delsträckor och relationer i stråket där analysen visar på resandepotential. På dessa sträckor finns ett större antal arbetspendlare som idag inte kan ses i resandestatistiken. Detta indikerar att de inte väljer att resa kollektivt till och från arbetet idag. Genom att etablera nytt utbud eller utforma befintligt utbud på ett mer attraktivt sätt på dessa sträckor skulle fler kunna attraheras att resa kollektivt. Det handlar exempelvis om relationer inom Lindesbergs tätort samt mellan Frövi tätort och Billerud Korsnäs.

Utbudsmässigt ska trafiken samlas i färre linjer och linjevarianter i enlighet med trafikförsörjningsprogrammets grundläggande principer

- Fasta linjesträckningar
- Enhetligt uppehållsmönster
- Tidtabeller med regelbundna avgångar på samma minuttal (styva tabeller)
- Tåg utgör stommen i trafiken och i de fall det finns identifierade mellanmarknader utgör regionlinjerna resmöjligheter mellan huvudmålpunkterna och utformas mer yttäckande. Landsbygdslinjer därutöver har en tydlig koppling till skoltider och skolelevernas resbehov.

Utbudsmängden på respektive linje avgörs av den linjetyp som är satt och den utbudstabell som finns i Trafikförsörjningsprogrammet samt beskrivning i ”Strategi för tåg- och expressbussar i Örebro län” och rapporten ”Kollektivtrafik på landsbygd”.

7.1 Byten i det nya systemet

Den forskning som redovisas ovan säger att: kunder är beredda att välja en resa med kollektivtrafik som inkluderar ett byte endast om det innebär en väsentlig tidsbesparing totalt sett.

Detta ställer krav på att de byten som kunder behöver göra mellan tåg och buss i det nya trafikupplägget planeras så tätt och smidigt som möjligt. Tåget skapar kortare restider vilket är en faktor för hög attraktivitet på den delsträcka den trafikerar men uppdraget i den nya trafiken blir att skapa anslutningar som inte äter upp tidsvinsten och som därmed riskerar att skapa upplevelser om att trafiken försämrats.

7.2 Fordon

Analysen av dagens resandestatistik visar att det finns potential att differentiera fordonsflottan i stråket.

Inom Lindesbergs tätort är efterfrågan så stor i peak att trafiken måste utföras med stora fordon. Inom Kopparbergs tätort är efterfrågan mindre och efterfrågan på resor skulle eventuellt kunna tillgodoses med ett mindre fordon. Mindre fordon ger bättre framkomlighet och högre energieffektivitet per personkilometer.

De fordon som ska köra på långa linjer i stråket (exempelvis linje 351) behöver vara utrustade på ett sätt som efterliknar inredningen i tåg eller bilar för att upplevas som attraktiva för arbetspendlare. Det ska gå att arbeta på bussen och eluttag ska placeras lättåtkomligt i stolarna och borden vid varje plats ska vara tillräckligt stora för att en bärbar dator ska få plats.

7.3 Utbudsvariationer

Utredningen visar att det är motiverat att variera trafikutbudet både över dagen, veckan och över året. Efterfrågan vilar tungt på arbets- och skolpendling vilket betyder att den stora massan av trafiken efterfrågas i anslutning till tiderna då människor börjar och slutar skolan och sina arbeten. Trafik (linjer/turer) som är tätt knuten till skolans verksamhet kan förväntas sakna efterfrågan utanför skolans verksamhets dagar och resandet på trafik (linjer/turer) tätt knuten till arbetspendling kan förväntas ha ett lägre resande under sommarens semestertider.

Slutsatsen är att tidtabellerna ska anpassas till dessa variationer genom bland annat fokuserat utbud i högtrafik och användandet av säsongsneddragningar under sommaren. Efterfrågan på resor i kollektivtrafiken minskar även på helger och utbudet ska varieras i enlighet med nivåerna som anges i Trafikförsörjningsprogrammet.

8. Förslag till ny trafik

8.1 Förslag till ny trafik – en översikt per linje

Här följer beskrivning av trafiken per linje. Under hösten 2019 kommer numreringen av länets allmänna kollektivtrafik att utredas. De linjenummer som anges i denna rapport ska därför ses som preliminära och kan komma att förändras efter att utredningen är klar.

Linje 361 Bångbro - Kopparberg – Ställdalen - Grängesberg

Linjetyp: Landsbygdslinje

Huvudsakligt syfte:

- Skol- och arbetspendling

Trafikeringsdagar: M-F

Trafikmängd: ca 5 dubbelturer per dag

Hållplatser som ska angöras:

Linjen kompletteras med att vissa turer körs hela vägen till/från Bångbro. Trafiken på linjen bibehåller tidsmässigt en tydlig koppling till Kyrkbacksskolan i Kopparbergs tätort.

Övriga kommentarer:

I den initiala utredningen som gjorts drogs slutsatsen att det finns anledning att ta bort linje 361 ur utbudet av allmän kollektivtrafik till förmån för en matarlinje till tåget inom Kopparbergs- och Bångbro tätorter. Anledningen till att linje 361 ifrågasätts är att den är parallellt gående med tåget, har en hög andel grundskoleresor samt ett litet antal övriga resenärer. Linjen faller därmed inom kategorin för trafik som ska reduceras i uppdraget att skapa en ekonomi i balans inom Region Örebro län.

I dialog med tjänstepersoner och politiker i Ljusnarsbergs kommun samt med trafikerande entreprenör uttrycks att den resandestatistik som utgjort en del i utredningsunderlaget underskattar det faktiska resandet. Kommunen önskar att linje 361 ska finnas kvar. Kommunen upplever att behovet av den ursprungliga linjen är större än vad efterfrågan skulle vara på resor med en lokal matarlinje till tåget inom Bångbro och Kopparberg. Ljusnarsbergs kommuns åsikt överensstämmer inte med de analyser som gjorts av befolkningsdata och pendlingsmönster. Det är dock viktigt att trafiken utformas i dialog med berörd kommun och på grund av detta samt eventuella oklarheter funnits i resandestatistiken går Region Örebro län Ljusnarsbergs kommun till mötes och bevarar linje 361 tills vidare. Den föreslagna matarlinjen realiseras därmed inte men ersätts av en förlängning av ett antal turer på linje 361 till/från Bångbro.

Linje 362 — ~~Kopparberg~~ — ~~Bastkärn~~ — ~~Silverhöjdens såg~~ **Utgår i sin helhet**

Linjetyp: Landsbygdslinje

Huvudsakligt syfte:

- ~~Skol /arbetspendling.~~

Trafikeringsdagar: M-F (skoldagar)

Trafikmängd: 2 dubbelturer per dag

Förklaring till denna slutsats:

Linjen klassas på grund av sin höga andel grundskoleresor och få antal övriga resenärer som en linjelagd skolskjuts. Den faller där med inom kategorin för trafik som ska reduceras i och med uppdraget att skapa en ekonomi i balans inom Region Örebro län.

Linje 308 ~~Lindesberg~~ — ~~Storå~~ — ~~Kopparberg~~ **Utgår i sin helhet**

Linjetyp: Regionlinje

Huvudsakligt syfte:

- ~~Skol /arbetspendling.~~

Trafikeringsdagar: M-F+L-S

Trafikmängd: 9 dubbelturer per vardag, 3 dubbelturer L-S

Förklaring till denna slutsats:

Pendlingsanalysen visar att efterfrågan på resor på sträckan som linjen trafikerar är koncentrerad till tätorterna Lindesberg, Storå och Kopparberg samt en tydlig mellanmarknad i Guldsmedshyttan och i viss mån även byn Löa.

Linjen används väldigt sparsamt däremellan och eftersom orterna med störst resande har tågstopp så utgör avgångarna med bussen en parallell trafik som uppdraget är att reducera.

Efterfrågan på resor till/från Guldsmedshyttan kommer att tillgodoses av den föreslagna nya linje 354. Motsvarande efterfrågan från byn Löa bedöms vara så dominerad av grundskoleelever och i övrigt liten att kunderna hänvisas till tåg och bussar i Storå alternativt skolskjuts tillhandahållen av Lindesbergs kommun. 6 personer reser från Löa bron i snitt per dag. 64% av dem är grundskoleelever.

Linje 354 ~~Ramsberg~~ — ~~Storå~~ — ~~Guldsmedshyttan~~ — ~~Lindesberg~~ **Delsträcka**

Linjetyp: Regionlinje

Huvudsakligt syfte:

- Arbets-/studiependling samt fritidsaktiviteter.
- I riktning mot Storå och Lindesberg

Trafikeringsdagar: M-F +L-S

Trafikmängd: ca 10 dubbelturer per vardag, ca 5 dubbelturer L-S

Hållplatser som ska angöras: Startar i Ramsberg och går via Stråssa, Storå, Guldsmidshyttan och Norra industriområdet i Lindesberg och slutar vid Resecentrum i Lindesberg.

Övriga kommentarer:

Delsträckan Norra Allmänningbo – Ramsberg utgår på grund av för litet underlag från andra än grundskoleelever. De vägar som utgör alternativen på sträckan är också i relativt hög utsträckning drabbade av halka under vintermånaderna vilket leder till tillbud och inställda bussar x-antal gånger per år. Alternativet att trafikera med mindre fordon finns inte på grund av större efterfrågan på resor längre ner på linjen.

Delsträckan till verksamheten LIAB öster om Lindesberg är borttagen sedan tidigare och fortsätter att vara det på grund av att det ej går att vända på platsen sedan säkerhetsklassningen höjts.

Linje 353 ~~—————~~ **Lindesberg – Gusselby**

Utgår i sin helhet

Linjetyp: Regionlinje

Huvudsakligt syfte:

- ~~Skol /arbetspendling.~~

Trafikeringsdagar: M-F

Trafikmängd: ~~3 dubbelturer per dag~~

Förklaring till denna slutsats:

Linjen har ett mycket lågt resande och har i sin nuvarande form inte attraherat det reande som regionen hoppades på. Den faller där med inom kategorin trafik (linjer med lågt resande) som ska reduceras i och med uppdraget att skapa en ekonomi i balans inom Region Örebro län.

Linje 380 **Stadstrafik inom Lindesberg**

Ny utformning

Linjetyp: Stadstrafik / Matarlinje

Huvudsakligt syfte:

- Arbets-/studiependling samt fritidsaktiviteter
- Ska samplaneras med tågen norr- och söder ut

Trafikeringsdagar: M-F +L-S

Trafikmängd: Halvtimmestrafik/ Timmestrafik till tåget

Hållplatser som ska angöras: Angör samtliga befintliga hållplatser efter körvägen.

Linje 64 **Örebro-Kumla-Hallsberg-Laxå**

Linje 53 **Gävle-Borlänge-Örebro-Mjölby**

Linjetyp: Tågtrafik

Huvudsakligt syfte:

- Arbets-/studiependling samt fritidsaktiviteter

Trafikeringsdagar: M-F +L-S

Trafikmängd:

Örebro - Frövi = Halvtimmestrafik

Örebro-Lindesberg = Halvtimmestrafik

Örebro-Storå-Kopparberg-Ställdalen och vidare norr ut = Timmestrafik

Sträckan Lindesberg-Örebro kommer att förstärkas av bussavgångar vid ett antal gånger per dag på grund av behov av kapacitet och för att skapa jämna intervall mellan avgångar.

Hållplatser som ska angöras: Tågstopp i stråket är: Örebro Södra, Örebro C, Frövi RC, Lindesbergs RC, Storå RC, Kopparberg RC, Ställdalen, Grängesberg.

Linje 303 **Lindesberg-Örebro**

Utgår i sin helhet

Linjetyp: Regionlinje

Huvudsakligt syfte:

- Skol-/arbetspendling.

Trafikeringsdagar: M-F+L-S

Trafikmängd: 20 dubbelturer per vardag, 5 dubbelturer L-S

Förklaring till denna slutsats:

Analysen av efterfrågan i relationen visar att den är kraftigt koncentrerad till ändpunkterna centrala Lindesberg, respektive centrala Örebro. I den relationen körs halvtimmestrafik i högtrafik och timmestrafik i lågtrafik med tåget och avgångarna med bussen utgör en parallell trafik som uppdraget är att reducera.

En mellanmarknad som kommer att drabbas något av detta beslut är de personer som idag använder linjen från hållplatserna Svampen och Kårstavägen norra för resor till Lindesberg. Dessa kunder hänvisas till Örebro RC och den tågtrafik som utgår därifrån.

Målpunkterna inom Lindesberg är också relativt utspridda och kopplingen mellan dem och tåget vid Lindesbergs RC säkerställs genom förslaget till ny och utvecklad stadstrafik inom Lindesbergs tätort.

Linje 352 Lindesberg – Grönbo – Finnåker

Linjetyp: Landsbygdslinje

Huvudsakligt syfte:

- Skol-/arbetspendling.
- Skolor i Lindesberg

Trafikeringsdagar: M-F

Trafikmängd: 4 dubbelturer per skoldag, annars 1 dubbeltur per vardag

Hållplatser som ska angöras: Samtliga hållplatser på sträckan trafikeras.

Linje 350 Lindesberg – Rockhammar – Vedevåg – Lindesberg

Linjetyp: Landsbygdslinje

Huvudsakligt syfte:

- Skol-/arbetspendling.
- Skolor i Lindesberg

Trafikeringsdagar: M-F

Trafikmängd: 1 dubbeltur per vardag

Hållplatser som ska angöras: Samtliga hållplatser på sträckan trafikeras.

Linje 351 Lindesberg – Frövi – Fellingsbro – Arboga

Linjetyp: Regionlinje

Huvudsakligt syfte:

- Arbets-/studiependling samt fritidsaktiviteter.
- Båda riktningar

Trafikeringsdagar: M-F +L-S

Trafikmängd: 13-15 dubbelturer per vardag

Hållplatser som ska angöras:

Linjen bibehåller körvägen som den ser ut idag. Den efterliknar bilens körväg och går ej in via Vedevågsskolan eller Rya. Kunden hänvisas till tillgänglighetsanpassade hållplatser i anslutning till dessa områden. I Frövi kör linjen via Ullersätter för att upplevas attraktiv för elever och lärare som ska till/från Fröviskolan. Inom Lindesbergs tätort bibehåller linjen sin yttäckande körväg och utökar på så vis antalet kopplingar mellan tåget vid RC och målpunkter i norra och södra delarna av Lindesberg.

Linje 314 Frövi-Billerud Korsnäs–Ervalla–Ölmbrotorp–Örebro

Linjetyp: Regionlinje

Huvudsakligt syfte:

- Arbetspendling-/studiependling samt fritidsaktiviteter.

- Båda riktningar
- Studiependling gäller både för grundskoleelever mot Frövi och gymnasieelever mot Örebro.

Trafikeringsdagar: M-F +L-S

Trafikmängd: ca 10-15 dubbelturer per vardag, ca 5 dubbelturer L-S

Hållplatser som ska angöras: Denna linje ska erbjuda resor för den mellanmarknad mellan Frövi och Örebro som inte tåget når.

Samtliga hållplatser längs körvägen ska angöras och speciella målpunkter längs sträckan som ska angöras i båda riktningar är: Fröviskolan, Billerud Korsnäs, Ervalla, Ölmbrotorp och Kvinnerstaskolan. En stor andel som jobbar på Billerud Korsnäs bor inom Frövi tätort.

Linje 324 Fellingsbro – Örebro

Linjetyp: Regionlinje

Huvudsakligt syfte:

- Arbets-/studiependling samt fritidsaktiviteter.
- Arbetspendling i riktning mot Örebro
- Studiependlingen gäller gymnasieelever och bara i riktning mot Örebro.

Trafikeringsdagar: M-F+L-S

Trafikmängd: ca 10-15 dubbelturer per vardag

Hållplatser som ska angöras: Samtliga hållplatser längs linjesträckningen angörs.

9. Ekonomiska konsekvenser

Kostnader och intäkter har beräknats för att säkerställa att det nya trafikförslaget innebär att besparingsmålet för stråket uppnås. De reducerade kostnaderna och de beräkningsbara kostnadsökningarna er ut som följer:

Tågtrafik

Reducering tågavgångar (sex stycken turer) ger minskade produktionskostnader med **1,6 mnkr/år.**

Parallellgående trafik

Linje 303

Linjen körs idag med 6 fordon och den nya trafiken kräver 2 fordon.

Produktionskostnaden är idag ca 9 mnkr och i det nya upplägget ca 3 mnkr.

Den nya produktionskostnaden beräknas bli 4,2 mnkr och en beräknad ökning av periodkortsersättningen beräknas resultera i ökade kostnader om ca 2,3 mnkr.

Den totala besparingen beräknas bli ca **6,1 mnkr/år.**

Linje 308

Linjen körs idag med tre fordon (6002, 6004, 6006) och har trafik kostnader på ca 4,4 mnkr. Sannolikt är dock att ett av dess fordon behövs för att förstärka omloppen i den nya L354 och besparingen ska endast beräknas på två fordon.

Det är sannolikt att kunder som idag reser med linje 308 kommer att förflyttas både till tåget och till linje 354 efter trafikförändringarna. Beräkningarna av ökade periodkortsersättningarna bygger på att hälften av kunderna väljer tåget och hälften buss.

Trafikförändringarna väntas bidra med minskade kostnader om ca **3,6 mnkr/år**.

Linjer med lågt resande

Linje 353

Linjen körs med ett stort fordon och den lägre fordons och produktionskostnaden beräknas vara ca 260 000 sek.

Den totala besparingen beräknas bli ca **860 000 sek/år**.

Skolskjutslinjer

Linje 362

Linjen körs idag med ett stort fordon och har produktionskostnader på ca 300 000 sek.

Den totala besparingen beräknas bli ca **900 000 sek/år**.

Dessa reduceringar av trafik bedöms ge en besparing på ca 13 miljoner sek. Det är dock inte den slutgiltiga besparingen eftersom trafikeringsförslaget även innehåller satsningar på utökad trafik.

En del av de reducerade kostnaderna ska omfördelas och finansiera den föreslagna utökningen av stadstrafiken i Lindesbergs tätort, förlängningen av linje 361, förstärkning av L354 samt heltrafik i relationen Fellingsbro-Örebro. Utredningen har inte resulterat i några exakta kalkyler för denna trafik men beräkningen är att två fordon ska användas i Lindesbergs tätort. Det totala besparingen kan endast uppskattas och görs så till ca 9-10 miljoner sek.

10. Hållplatsförändringar

10.1 Hållplatser som utgår

När trafiken förändras så som beskrivs ovan blir effekten att ett antal hållplatser utgår.

Det hållplatsmaterial som utmärker dessa hållplatser idag behöver då nedmonteras och återgå till lager eller skrotas. Berörda hållplatser framgår av bilaga 2.

Utredning av allmän kollektivtrafik

Stråket Örebro-Lindesberg-
Kopparberg/Fellingsbro

Bilaga 1

Linje 361

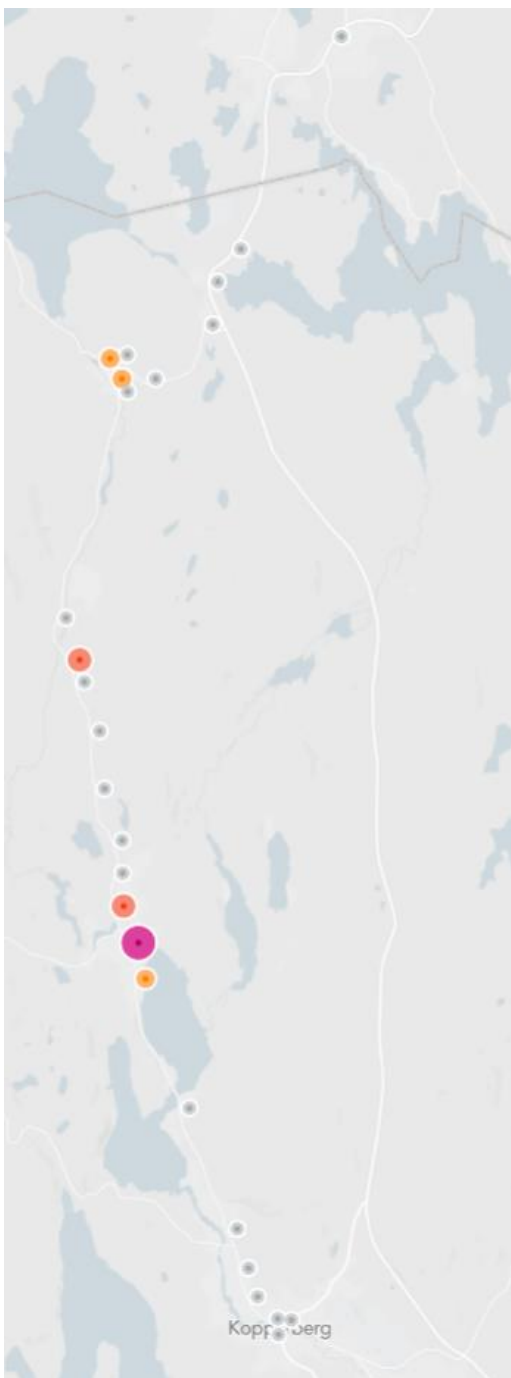


Figure 2. Riktning mot Kopparberg

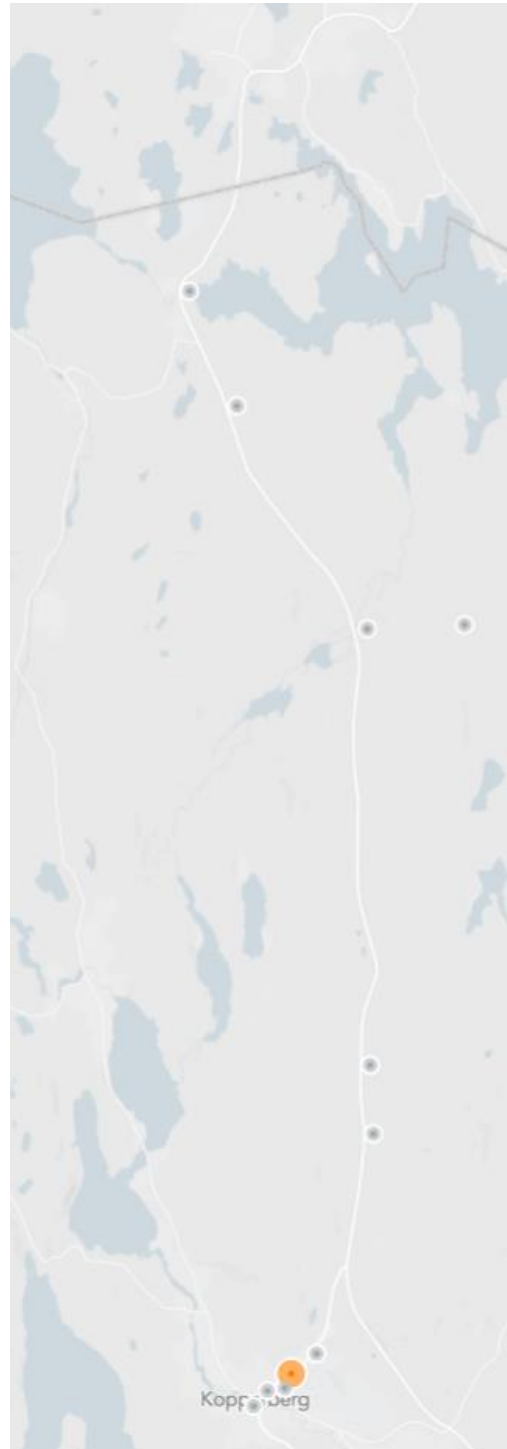


Figure 1. Riktning från Kopparberg

Linje 362

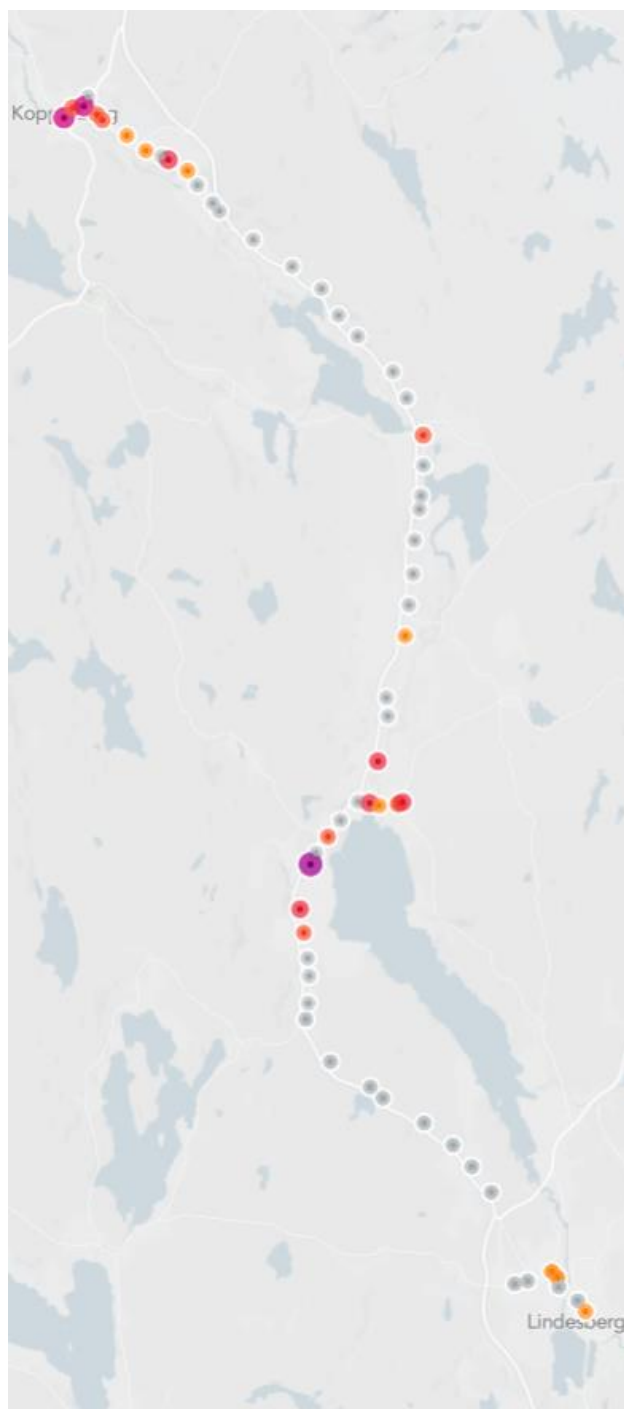


Figure 3. Riktning mot Kopparberg



Figur 1. Riktning mot Silverhöjdens såg.

Linje 308

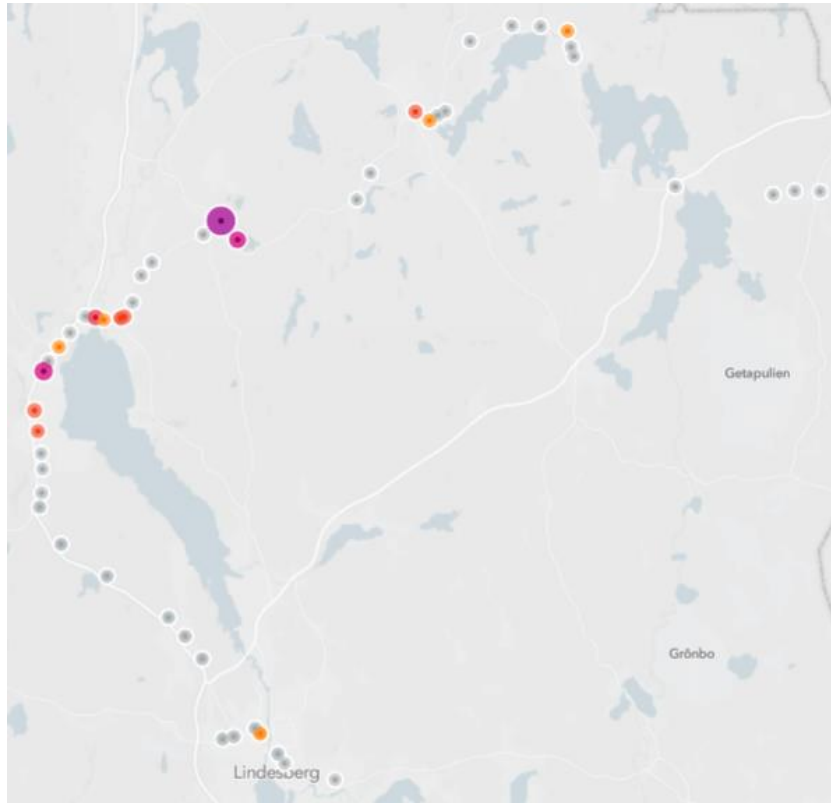


Figur 3. Riktning mot Lindesberg.

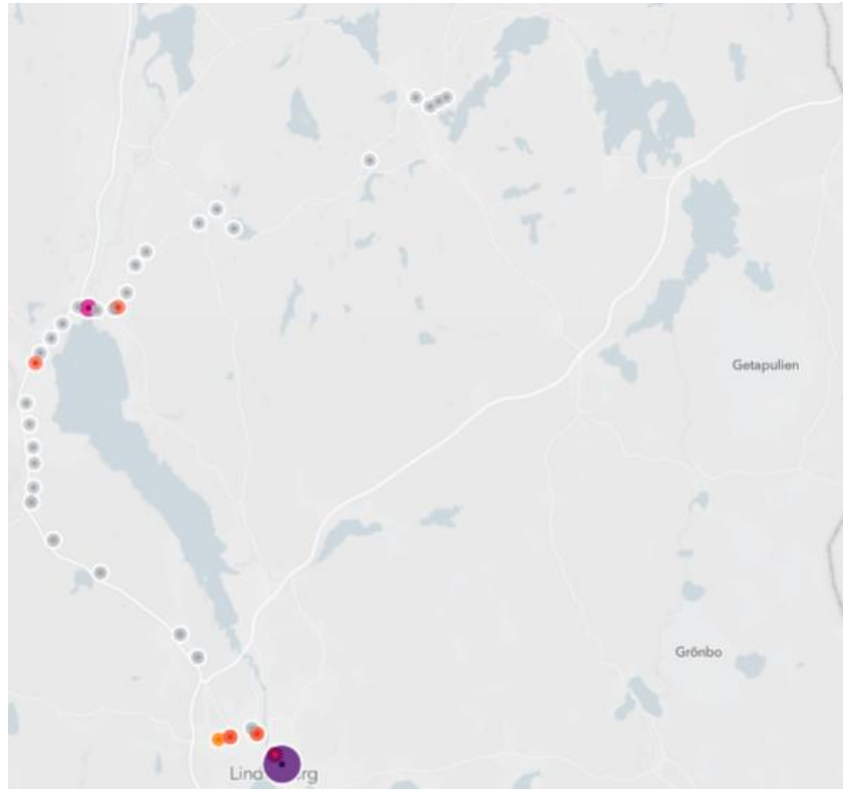


Figur 2. Riktning mot Koppurberget.

Linje 354



Figur 4. Riktning mot Lindesberg



Figur 5. Riktning mot Ramsberg

Linje 353

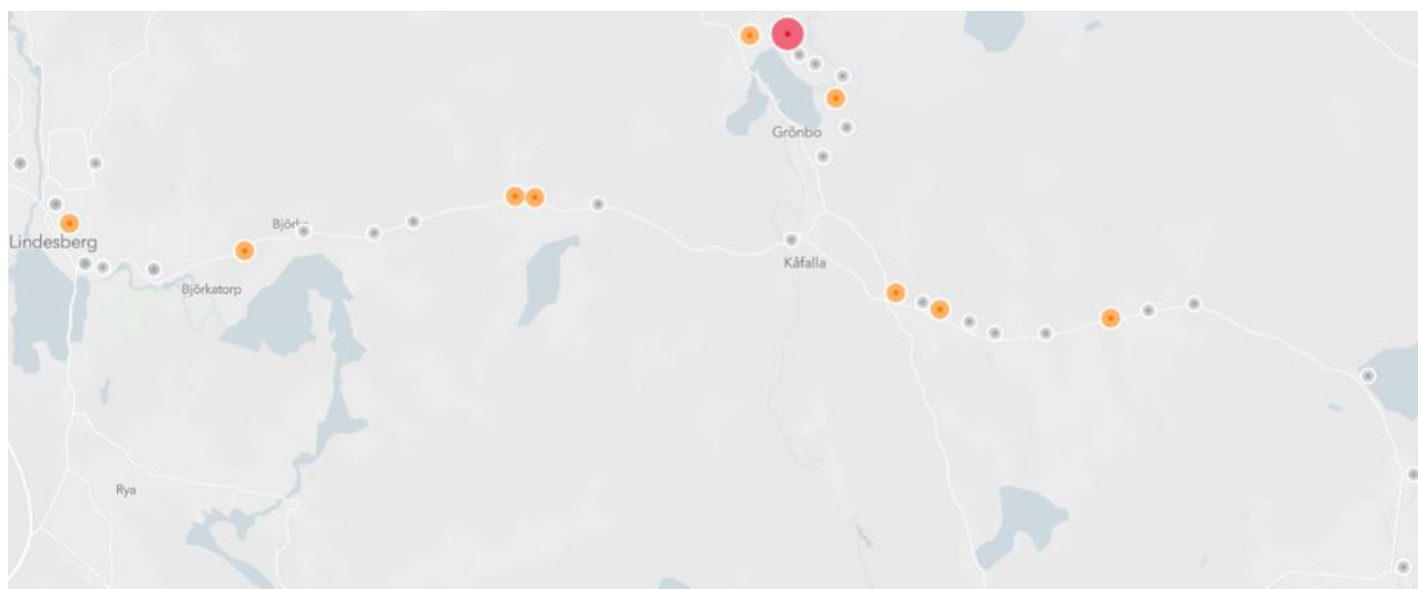


Figur 7. Riktning mot Lindesberg



Figur 6. Riktning mot Gusselby

Linje 352

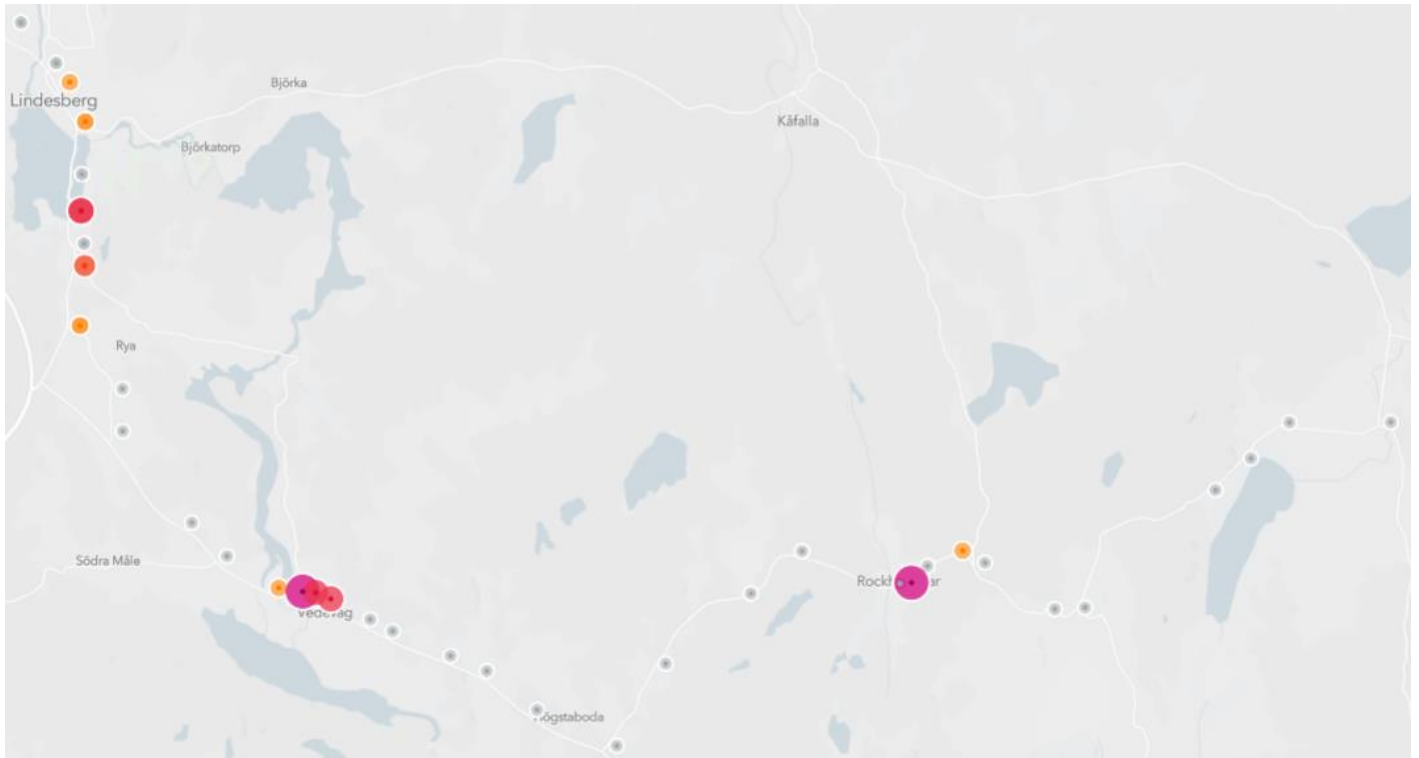


Figur 9. Riktning mot Lindesberg.

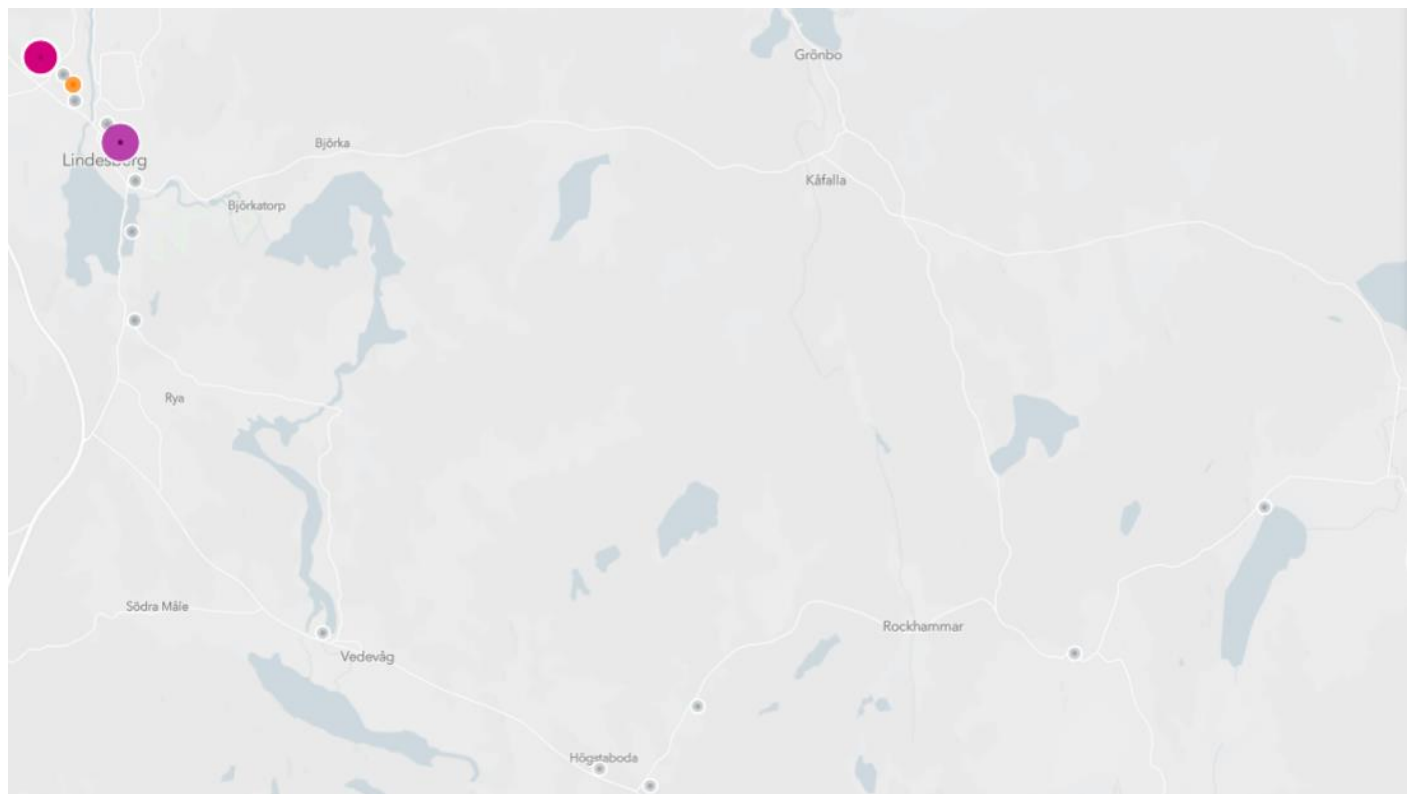


Figur 8. Riktning mot Finnåker

Linje 350

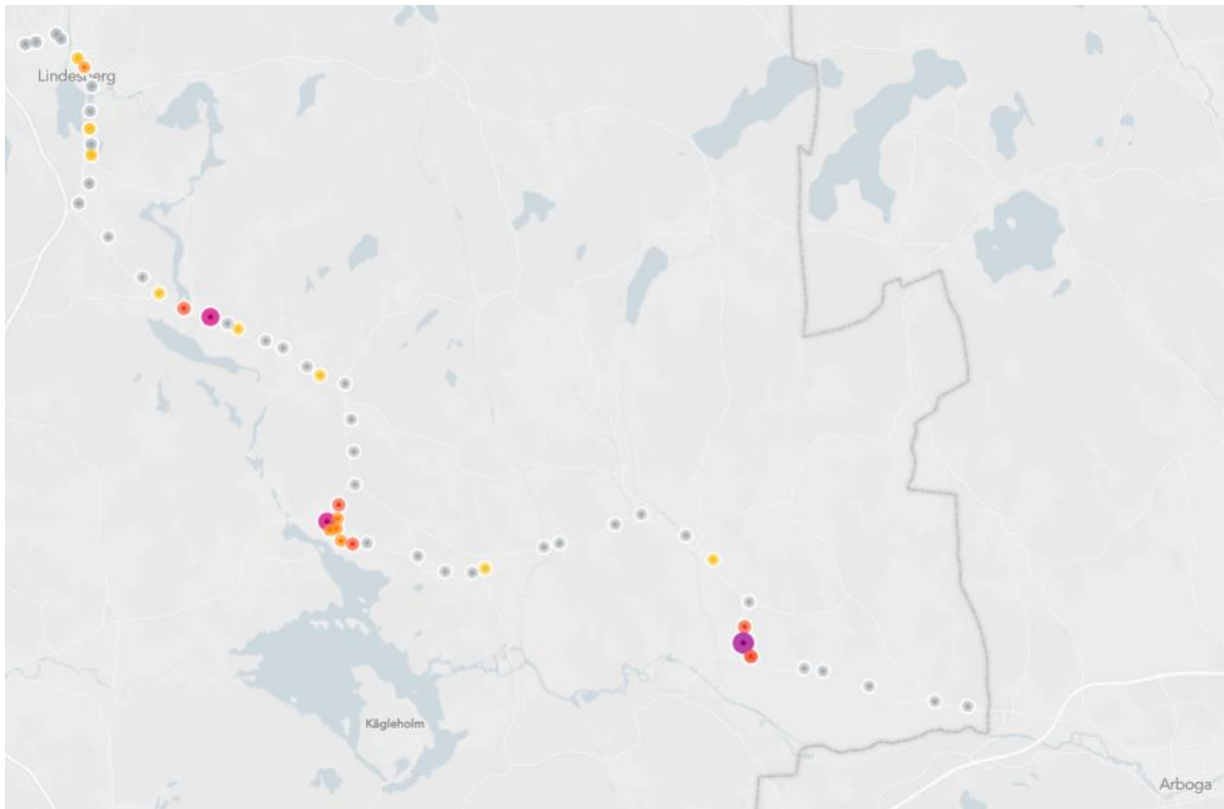


Figur 11. Riktning mot Lindesberg

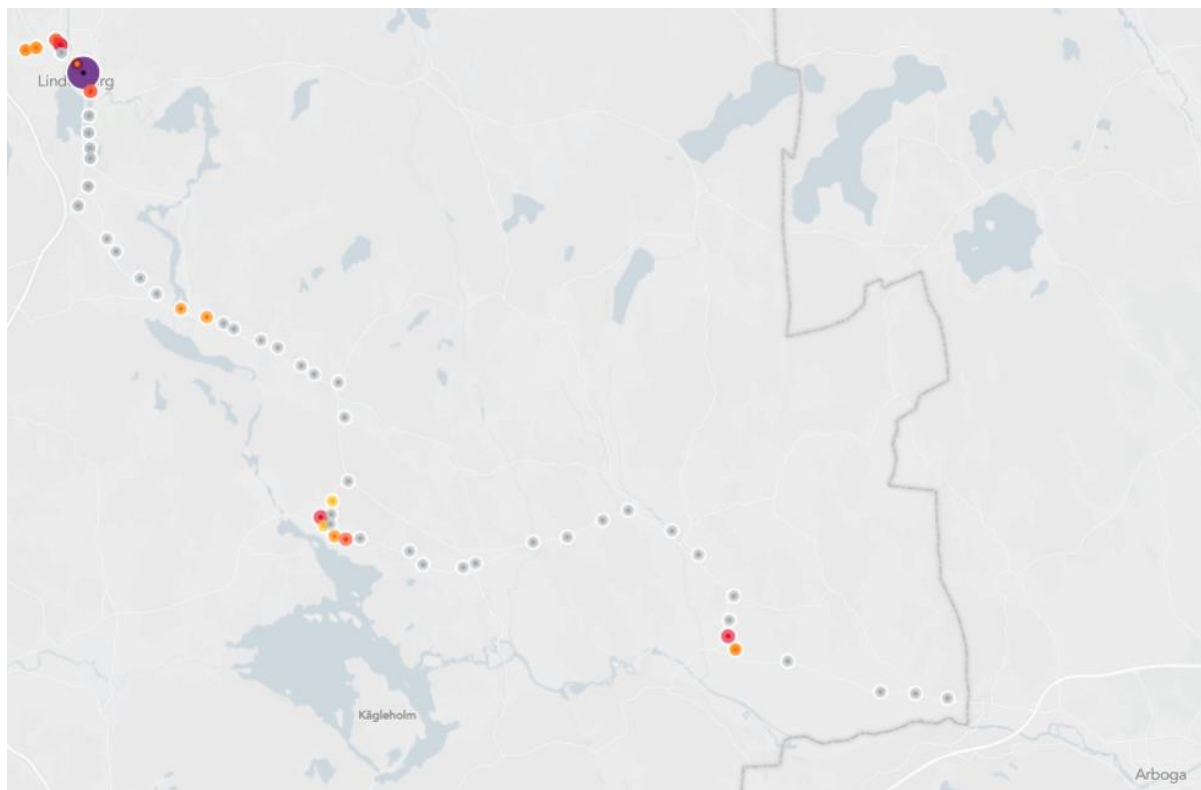


Figur 10. Riktning mot Finnåker

Linje 351

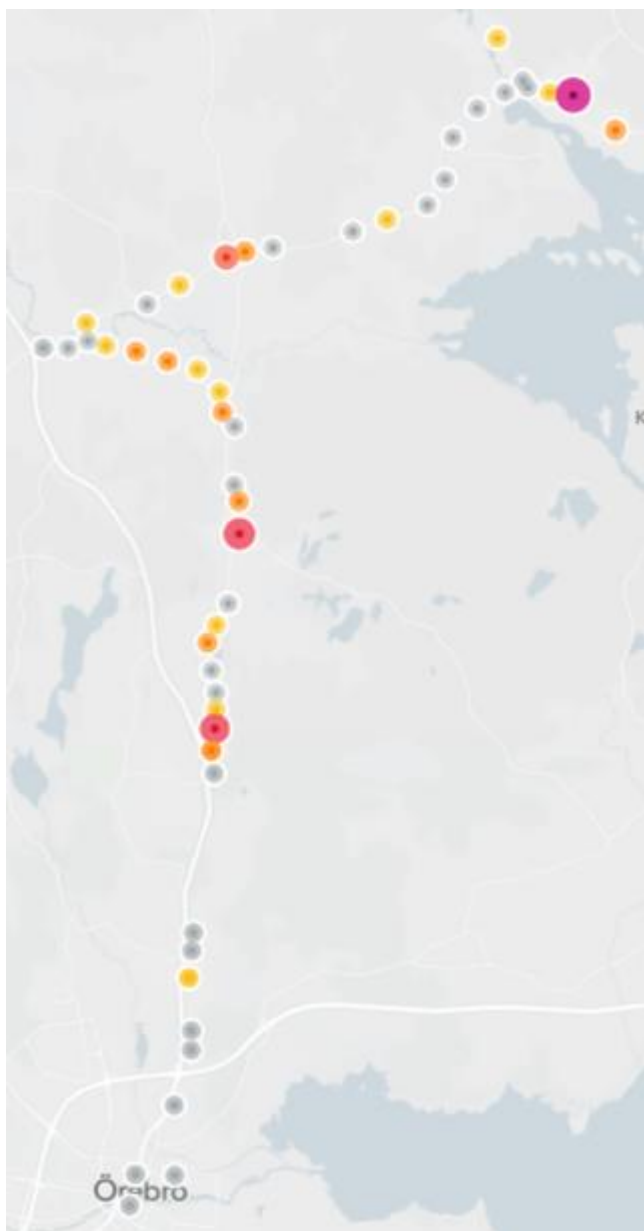


Figur 13. Riktning mot Lindesberg

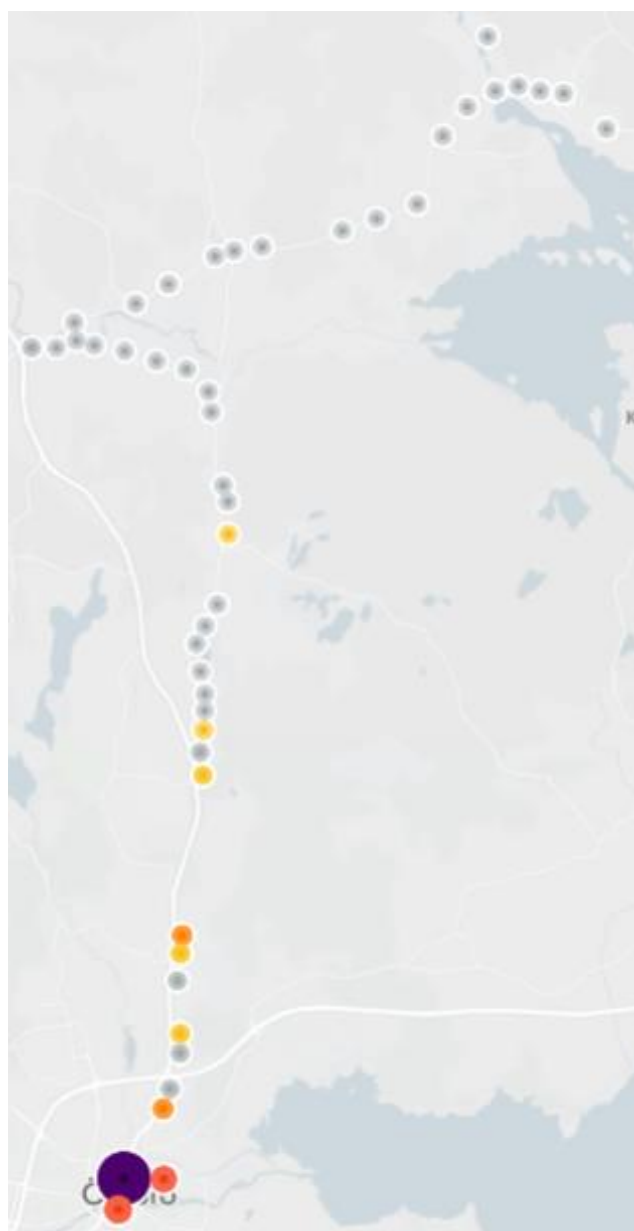


Figur 12. Riktning mot Arboga

Linje 314

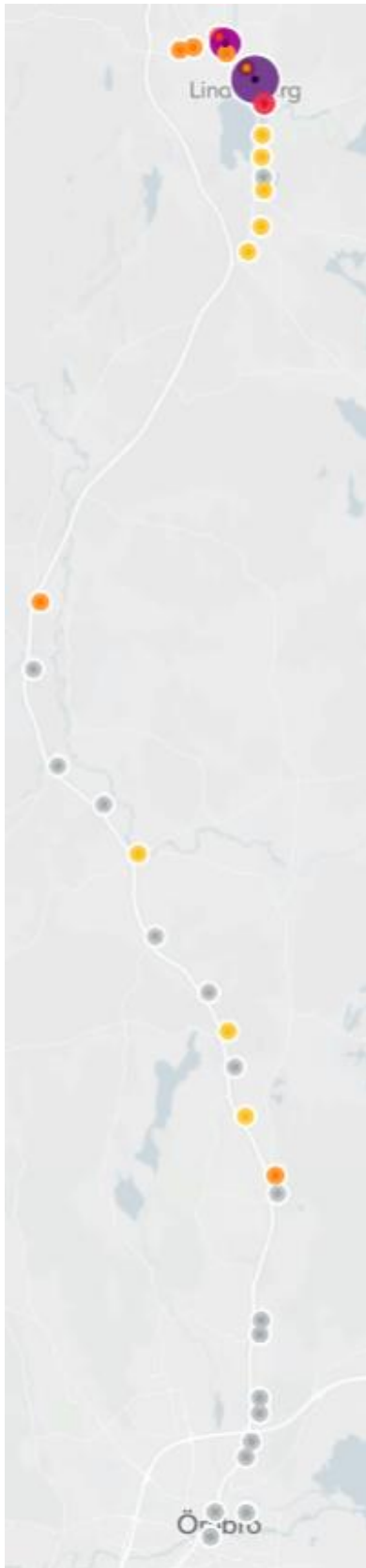


Figur 15. Riktning mot Örebro

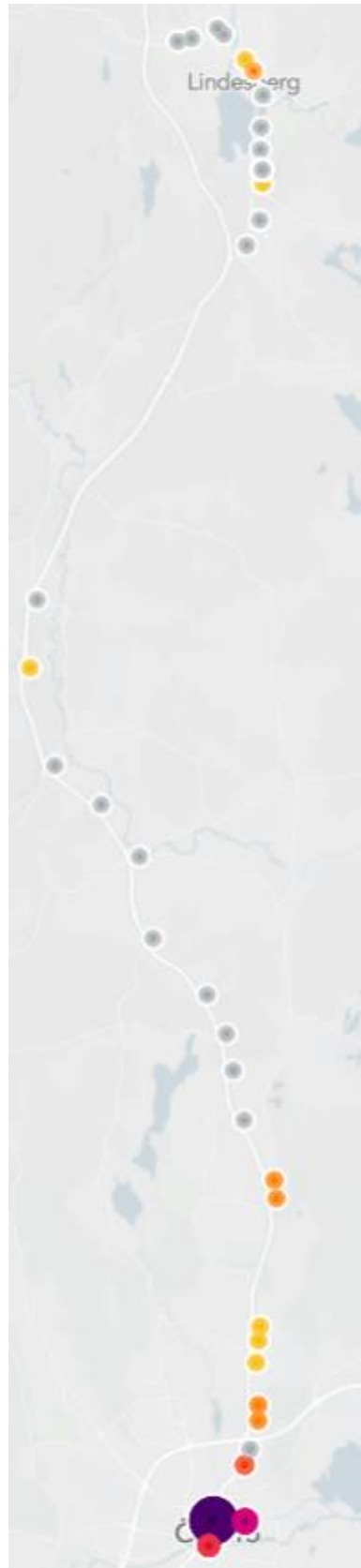


Figur 14. Riktning mot Frövi

Linje 303

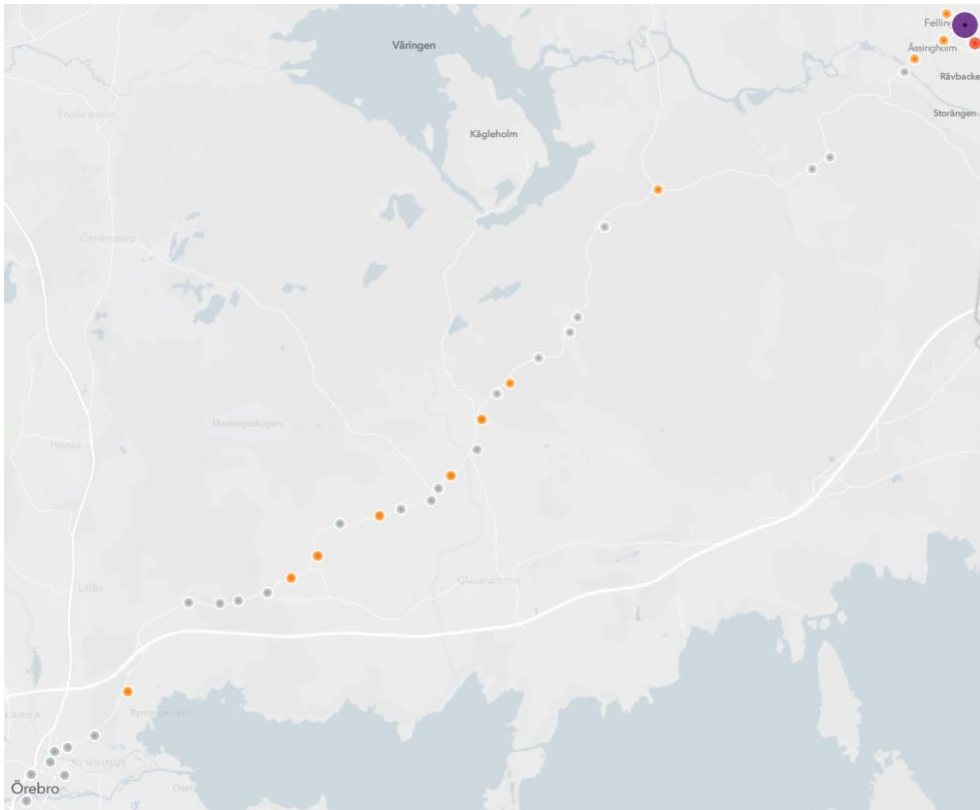


Figur 17. Riktning mot Örebro

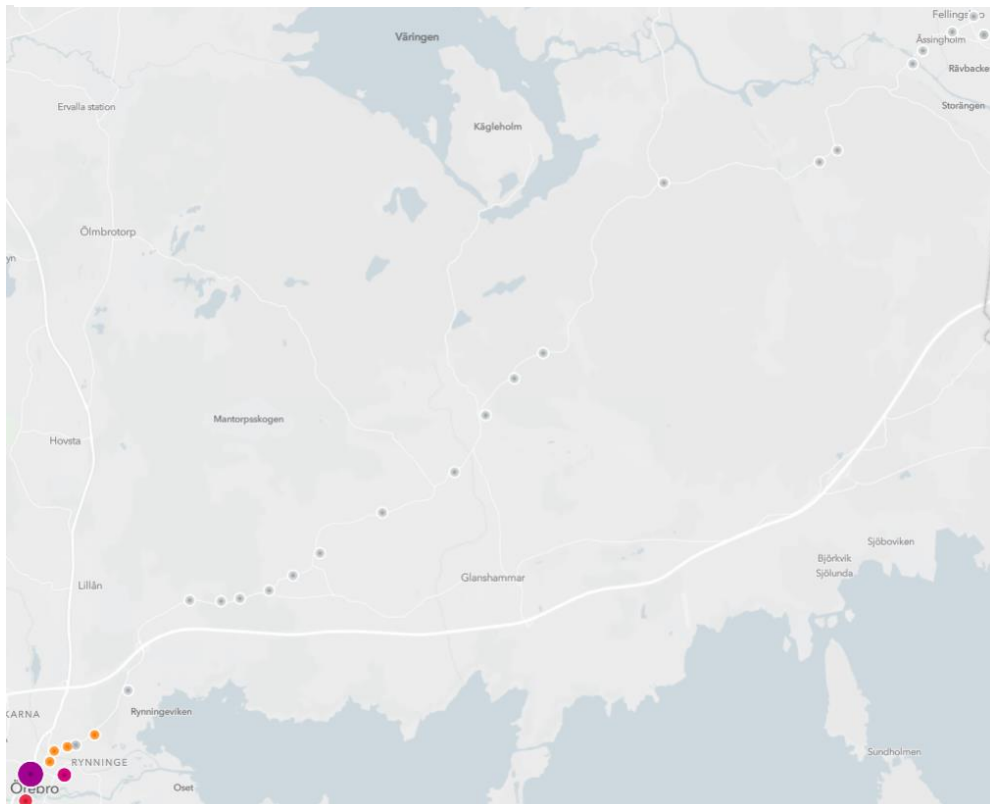


Figur 16. Riktning mot Lindesberg

Linje 324



Figur 19. Riktning mot Örebro



Figur 18. Riktning mot Fellingö

Utredning av allmän kollektivtrafik

Stråket Örebro-Lindesberg-
Kopparberg/Fellingsbro

Bilaga 2

Hållplatser som utgår

Linje 362

Klotenvägen, Kopparberg (150450) (Kvar om det blir en stadslinje i Kopparberg)

Nytorpsvägen (150450)

Sotbovägen (150470)

Mosstorpsvägen (150480)

Högforsbruk (150490)

Mossgruvan (150510)

Mossgruvan västra (150500)

Bastkärn (150520)

Linje 308

Ingelsdal (145250)

Ingelsdal norra (145260)

Ingelshyttan (145270)

Vasselhyttan (145280)

Stråssavägen (145290)

Ängarna (145300)

Baggaboda (145310)

Larsviken (145320)

Korsbacken (145340)

Löa bron (145350)

Norrsjölund (145360)

Högekullen (145370)

Lakabäcken (145380)

Södra Bergsgården (151180)

Blåmansbäcken (151170)

Källbäcken (151160)

Björkäng (151150)

Delsträcka på L354

Ramsberg Bruket (145880)

Hagen, Ramsberg (145890)

Liljendal (145900)

Lilla Nyckelbäcken (145910)
Nyckelbäcken (145905)
Gammelbo (145920)
Gammelbo gård (145925)
Restavägen (145930)
Fännsätra (145940)
Torsuddsvägen (145950)
Hägernäs (145960)
Grimsöbodar (145964)
Nordantjärnstorp (145966)
Norra Allmänningbo vägskäl (145963)
Norra Allmänningbo (145962)
Morskoga (146160)

Linje 353

Södra Lövåsen (146050)
Ragvaldsberg (146060)
Gusselby (146070)
Pensionärshemmet, Gusselby (146080)
Gusselby skola (146090)

2020-01-07

Dnr KS 0016/2019

Region Örebro län
Lina Ramberg
regionen@regionorebrolan.se

Kommentarer till återkoppling rörande nedläggning av kollektivtrafik

Ljusnarsbergs kommun önskar göra följande kommentarer till den planerade nedläggningen av kollektivtrafik i form av busslinjer och återkopplingen från Region Örebro län daterad den 20 december 2019 på tidigare remissvar från kommunen.

Rent generellt konstaterar Ljusnarsbergs kommun att det i Region Örebro läns återkoppling inte över huvud taget kommenteras det märkliga förhållandet att det genomförts skatteväxlingar där Ljusnarsbergs kommuns skattebetalare överlämnat ekonomiska medel till Region Örebro län mot att de busslinjer som nu föreslås tas bort skulle vara kvar.

Vidare kommenterar inte Region Örebro län det faktum hur deras förslag om nedlagda busslinjer kommer hanteras i Regional utvecklingsstrategi 2018-2030 (RUS) och antaget Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2016-2025, dessa två beslutade dokument ligger ej i linje med de föreslagna förändringarna för kollektivtrafiken.

De föreslagna minskningarna anser vi är oproportionerliga. Två av tre linjer är förslaget att reducera trafiken med. Vi saknar fortfarande en analys baserad på invånarantal och nyttjandegrad utifrån det. Att enbart se till absoluta tal är helt orimligt, då kommer det i en framtid inte finnas någon kollektivtrafik kvar utanför länets centralort.

De förslag till åtgärder som presenterats under hösten har ej heller tydligt visat vare sig de enskilda eller samlade åtgärdernas kostnadseffekt. Ej heller har det i dialogen preciserats tydligt de ekonomiska utmaningar som finns inom området Regional utveckling. Även om ambitionen från Regionens sida varit att ha en transparent process upplever vi det som en stor brist att kostnadseffekterna av åtgärderna ej redovisats öppet och en avsaknad av alternativa besparingar.

Sedan skatteväxlingen genomfördes har Regionen medverkat till en utbyggnad av trafik till och från Stockholm. Uppenbart är att dessa satsningar tagit stora resurser i anspråk, resurser som vi anser ska bli kvar i och till gagn för länets invånare som är i behov av kollektivtrafik inom länet. Vi besitter ej detaljkunskap gällande tågtrafiken Örebro-Stockholm. Borde inte trafiken på stambanan vara lönsam eller åtminstone kostnadsneutral? Den motivering som ofta anges för interregionala satsningar är att det är av ”avgörande betydelse” att regionens

centralort har en stark tillväxt vilket, enligt motiveringen, ska komma hela regionen till nytta. Vi konstaterar att så är uppenbarligen inte fallet gällande kollektivtrafiken för våra kommuninvånare.

I Region Örebro läns återkoppling heter det att konceptet Närtrafik med anropsstyrd flextrafik skall omfatta Ljusnarsbergs kommun i framtiden. Huruvida detta är en fast utfästelse eller ett löfte likt de som gavs i samband med skatteväxlingen förefaller högst osäkert.

Beträffande busslinjerna 361 och 362 delar inte kommunen uppfattningen att dessa är parallella med tågtrafiken. Busslinje 361 möjliggör för boende i exempelvis Silverhöjden, Hörken och Ställberg nyttja kollektivtrafik. Dessa kan inte använda sig av tåget. Busslinje 362 trafikerar riksväg 50, det vill säga öster om befintlig tågsträckning och betjänar därmed boende i exempelvis Bastkärn, Högfors och Mossgruvan, orter vilka ej är belägna vid nuvarande tågsträckning. En nedläggning av dessa eller någon av dem kommer leda till ökade skolskjutskostnader för kommunen, kostnader som obönhörligen kommer drabba andra verksamheter i kommunen. Kommunen finner ingen logik i att det som anges som skolbusstrafik i vår kommun inte gör det generellt i länet.

Kommunen har svårt att se ett behov av en ny busslinje Bångbro-Kopparberg. Då kommunens tolkning av Region Örebro läns återkoppling är att kostnaden för busslinjen Bångbro-Kopparberg är likvärdig med den för busslinje 361, prioriterar kommunen bestämt att busslinje 361 kvarstår och någon busslinje Bångbro-Kopparberg ej etableras. Dock är kommunens önskemål att bussturen tisdag eftermiddag på busslinje 361 förläggs till klockan 15.00, och detta snarast möjligt då vi idag tvingas sätta in en extra skolbuss tisdag eftermiddag.

Vad gäller busslinje 308 är det av väsentlig vikt att denna fungerar som ersättningstrafik när tågturer är inställda. Då inställda tågturer, alternativt kraftiga förseningar, är ett frekvent inslag hos SJ på berörd tågsträckning och särskild insatt och utlovad ersättningstrafik i dessa fall ofta ej fungerar, är busslinje 308 av vikt trots att den delvis kan uppfattas som parallell med tågsträckningen. Just vad gäller 308:an berör den både Ljusnarsberg och Lindesberg varför vi helst skulle se att våra kommuner tillsammans med Er från Region Örebro län gavs en möjlighet att förutsättningslöst diskutera lösningar. Tiden för vår ”dialog” har olyckligtvis hamnat i en period (jul-nyår mm) då många varit lediga.

För Ljusnarsbergs kommun

Ewa-Leena Johansson
Kommunstyrelsens ordförande

Återkoppling på frågor och önskemål i Yttrande över utredning rörande kollektivtrafiken från och med hösten 2021, Region Örebro län.

Region Örebro län, 2019-12-20.

Frågor

- Råder osäkerhet om efterfrågan till/från Bångbro, undrar om efterfrågan finns för trafiken som föreslås?
Det är ca 100 personer som arbetspendlar mellan Kopparbergs tätort och Bångbro (ca 50 pers i varje riktning). Utöver detta finns grundskolelever som reser i relationen.
Ett av de största flödena av arbetspendlare som finns i detta stråk är de drygt 300 personer som reser inom Kopparbergs tätort och utöver resandet mellan Bångbro och Kopparberg är den föreslagna nya linjen även tänkt att vara till för dessa personer. Positiva effekter följer på detta som att boende inom orten får tillgång till allmän kollektivtrafik för att resa till vårdcentralen, mataffären etc. Det totala underlaget för linjen är alltså efterfrågan på vardags och fritidsresor för över 400 personer. SCB-datat visar även att inom 400 m från den nya linjen bor drygt 1500 personer och det finns nästan 800 arbetstillfällen.
- Vilka är kostnaderna för denna trafik jämfört med den som går för skolans räkning idag?
Idag körs linje 361 med ett fordon linje 362 med ett fordon. Det är alltså två fordon totalt. Den nya linjen i trafikförslaget kan köras med ett fordon totalt.
Både linje 361 och 362 är långa linjer rent avståndsmässigt (linje 362 är ca 2,7 mil enkel resa) och den nya linjen kommer att vara ca 1,4 mil enkel resa vilket gör att vi har råd att köra flertur på den linjen för samma peng. Vi har alltså inte sparat in på all den trafik ni har utan omfördelat mycket av den och tanken är att den ska vara till nytta för såväl arbetspendlare, skolelever och fritidsresor med den timmestrafik som kommer att köras.
- Vad händer om efterfrågan på Bångbro linjen blir låg? Läggs den också ner då?
Tre år efter trafikstarten kommer trafiken att utvärderas lite mer omfattande igen och Region Örebro läns mål är att hitta en trafik som är attraktiv för kunder, inte att lägga ner trafik. Finns behov att göra justeringar för att göra trafiken mer efterfrågad så måste vi göra det men vi har inga som helst planer på att reducera all busstrafik från er som kommun.
- Har regionen övervägt att dra ner på antalet tjänstepersoner i sin organisation för att skapa större acceptans för de besparingar som görs på utbudet av allmän kollektivtrafik?
Inom det projekt som tar fram åtgärder för att få budgeten i balans väder man på alla stenar som går för att hitta åtgärder som innebär lägre kostnader. Det innebär att det även diskuteras hur bemanningen av verksamheten ska se ut på ett så effektivt sätt som möjligt.
- Linje 352 i Lindesbergs kommun är också klassad som linjelagd skolskjuts, vad är anledningen till att inte denna läggs ner när motsvarande linjer i Ljusnarsberg gör det?
I Lindesbergs kommun läggs fem linjer som klassas som linjelagd skolskjuts ner i aug 2020 (L309, 315, 316, 317, 318) och ansvaret för att köra grundskoleeleverna på dessa linjer övergår till Lindesbergs kommun i och med detta. Det har alltså reducerats kraftigt i kommunen och linje 352 stod näst på kö. I och med att linjen inte är parallellt gående med tåg på samma sätt som linje 361 är samt att vi redan tagit bort fem linjelagda skolskjutslinjer i kommunen så valde vi att behålla den i förslaget.

- **Utbyggd Närtrafik i kommunen**
Utgångspunkten under utredningstiden har hela tiden varit att konceptet Närtrafik, som idag testas i Nora och Askersund, ska utvidgas till att omfatta hela länet. Det innebär att utöver de linjer ni fått presenterade i trafikförslaget, kommer det att finnas anropsstyrd trafik att beställa mitt på dagen för att ta sig till service eller anslutningsresa med tåget i både Lindesbergs och Ljusnarsbergs kommuner.

Önskar:

- **L308 saxas med tåget mot Lbg.**
Den grundliga analysen visar att efterfrågan på linje 308 i hög utsträckning sammanfaller med de stopp som tåget gör. Vi tolkar mönstret av efterfrågan som att vi erbjuder både buss och tåg för många personer och det är en utbudsstorlek som Region Örebro län inte har råd med i dagsläget.
Bussens körtid mellan Kopparberg och Lindesberg är ca 55 min och med tåget tar det 30 min. Det gör att en saxning av tiderna är så gott som omöjlig när koppling även önskas till tåg, starttider på arbetsplatser samt skoltider. Antingen startar bussen samtidigt eller så avgår den samtidigt som tåget och kritik har kommit för båda från er som kommun och våra kunder.
- **Anropsstyrd flextrafik till alla småbyar i kommunen så att man kan komma in till Kopparberg minst en gång/vecka för att handla och nå övrig service.**
I NA (18/12) läser jag att ni efterfrågar en anropsstyrd flextrafik till alla småbyar i kommunen för att boende ska kunna nå grundläggande service på veckobasis. Vi inser att vi varit otydliga med det faktum att planen är att Närtrafikkonceptet med anropsstyrda turer i lågtrafik ska finnas även hos er i och med det nya trafikförslaget. Vi upplever att den skulle motsvara den typen av utbud som ni efterfrågar i artikeln. Stämmer det eller är det något annan typ av trafik som ni känner till och vill referera till?



Yttrande över Region Örebro läns remiss gällande utredning av allmän kollektivtrafik (Örebro – Lindesberg – Kopparberg/ Fellingsbro), daterad 191115.

Generellt

Inledningsvis vill Kommunen lyfta det faktum att det sedan tidigare har genomförts en skatteväxling gällande kollektivtrafiken, vilket innebär att det finns ett åtagande från Regionen om att leverera kollektivtrafik i motsvarande omfattning.

Lindesbergs kommun konstaterar att förslaget kommer att innebära förändringar som på olika sätt påverkar medborgarna i kommunen. Trots positiva delar som en utökad stadstrafik i Lindesbergs tätort så innebär förändringarna i kollektivtrafikutbudet en betydande försämring, i synnerhet för medborgare som bor på landsbygden i de norra delarna av kommunen.

Samtidigt är kommunen mycket positiv till de delar av utredningen som innebär en satsning på tågtrafiken, inklusive uppdraget till Region Örebro gällande att se över lösningar för att öka tågets och eventuella ersättningsbussars pålitlighet. För Lindesbergs kommun är tillgången till en fungerande tågtrafik av största vikt för samhällsutvecklingen.

Utredningen redovisar fokusrelationer i stråket, vilka är färgmarkerade efter antal arbetspendlande (grönt över 150 st). Kommunen vill lyfta vikten av att de gulmarkerade orterna i denna lista hanteras sammantaget med de gröna då de har en betydande andel pendlare och/eller arbetsgivare av betydande omfattning. Ur ett lokalt, och framförallt ur ett landsbygdsperspektiv, är beaktande av samtliga fokusrelationer av största vikt för kommunen.

Landsbygdsperspektiv

Lindesbergs kommun har en stor andel arbetsföra invånare som bor på landsbygden, människor som aktivt har valt att bo där. En förutsättning för att det ska vara attraktivt att bo på landsbygden är dock en fungerande kollektivtrafik. Man ska inte *behöva* äga en bil

bara för att kunna bosätta sig på landsbygden. Kommunen har ett mycket strategiskt läge i förhållande till Örebro och övrig arbetsmarknad. En bibehållen attraktiv kollektivtrafik mellan Lindesbergs landsbygdsområden och omkringliggande arbetsmarknad är en viktig del i bibehållen livskvalitet, möjlighet att nå en alternativ arbetsmarknad och fritidssysselsättning som inte finns på orten. Samtidigt bidrar Lindesbergs kommun till en minskad klimatpåverkan. En neddragning av kollektivtrafiken i detta avseende blir därmed kontraproduktivt och kommer att innebära tydliga försämringar för boende på landsbygden.

När det gäller linje 351 får kommunen rapporter från medborgare om att turerna på linjen inte korrelerar med tåget från Lindesbergs och Frövi stationer. Lindesbergs kommun utgörs av en stor andel landsbygd och har tre tågstationer, för att en satsning på tåget ska få effekt (upplevas attraktivt) behöver möjligheten till byte av transportmedel underlättas. Utredningen behöver kompletteras i dessa delar.

Detsamma gäller regionlinjen Ramsberg-Storå-Lindesberg. För att öka attraktiviteten, möjliggöra byte av transportmedel och arbetspendling med tåget behöver bussturerna synkas med tågets avgångar från Storå station. Enligt uppgift visar Regionens resandeundersökningar, i nuläget, på ett begränsat antal resande från Storå station. Kommunens uppfattning är att detta delvis beror på hur attraktivt det upplevs att använda kollektivtrafiken i dessa delar av kommunen. Är det "lätt att göra rätt"? Upplevs stationsmiljön och pendlarparkeringen trygg, etc? Kommunen bedömer att Storå station har ett potentiellt större upptagningsområde än enbart Storå samhälle. Ur ett landsbygdsperspektiv är det rimligt att även anta att invånare från exempelvis Löa, Stråssa, Ramsberg och Guldsmedshyttan med omnejd är benägna att välja Storå station. I syfte att möjliggöra en effektiv arbets- och studiependling samt för att nå fritidsaktiviteter och nöjen utanför landsorten.

I Lindesbergs kommuns översiktsplan framgår bland annat att tätorten Guldsmedshyttan/Storå ska prioriteras beträffande samhällsutveckling. En viktig del i detta är tillgång till en fungerande kollektivtrafik. I dagsläget saknas kvälls- och helgtrafik som möjliggör för medborgarna att förlägga sin fritid i Lindesberg eller Örebro utan att vara bilberoende. Kommunen har en åldrande befolkning, där bilanvändandet minskar med åldern, vilket leder till ett ökat behov av kollektivtrafik. Detta perspektiv behöver beaktas i utredningen.

Kommunen har i flera sammanhang påpekat brister i attraktiviteten för resenärer på landsbygden. Bland annat saknas väderskyddade hållplatser på många sträckor. Att resenärer exempelvis hänvisas till enbart en hållplatsstolpe på RV 50, i synnerhet under vinterhalvåret och med tung trafik passerande, kan knappast motivera

medborgarna till att välja kollektivtrafiken. Att dra ner på kollektivtrafiken, baserat på antal resande, innan man ens erbjudit en grundläggande standard (attraktivitet) på hållplatserna känns som att börja i fel ände om man vill öka andelen medborgare som väljer att resa kollektivt.

Som en miniminivå i de delar av landsbygden som inte kan förses med fullskalig kollektivtrafik behöver möjligheten till anropsstyrd trafik ses över. Den här typen av trafik innebär tyvärr ingen möjlighet till arbetspendling men fyller en viktig funktion för att nå annan viktig samhällsservice.

Kommunen ser positivt på utredningens förslag beträffande helgtrafik på sträckan Fellingsbro-Örebro, vilket är viktigt för såväl permanenta invånare som folkhögskolans elever.

Lindesberg centralort

Neddragningarna av linje 303 kommer påverka medborgarna i de södra delarna av tätorten på ett betydande sätt. Tanken att dessa resenärer istället ska ta sig till tågstationen är ambitiös. Kommunen ser dock en risk i att detta inte kommer att ske, att neddragningarna kommer göra kollektivtrafiken mindre attraktivt och att bilen som transportmedel väljs istället. Kommunen anser att en analys av hur den södra delen av tätorten påverkas saknas i Regionens rapport (delstudie av L303 mfl) och därför bör kompletteras.

I samband med satsningen på tåget bör även möjligheten att införa senare turer på sträckan Örebro-Lindesberg ses över. Nuvarande tidtabell innebär att medborgare hänvisas till bil under senare kvällar, vilket drabbar såväl fritidsutövare som personer med obekvämlig arbetstid.

Kommunikation

Lindesbergs kommun vill även lyfta vikten av att Regionen tar ansvar för kommunikation till medborgarna vid eventuella förändringarna i kollektivtrafiken. Kommunikationen ska gå via huvudmannen för kollektivtrafiken och det behöver vara tydligt vart medborgare i Lindesberg kommun kan vända sig med frågor.

Yttrandet har beretts i samråd med politiken i Lindesbergs kommun.

Charlotte Lindström
Infrastrukturansvarig

Ks § 287

Dnr KS 0016/2019

Yttrande över utredning rörande kollektivtrafiken från och med hösten 2020, Region Örebro län**Ärendebeskrivning**

Region Örebro län har vid möte den 25 november 2019 presenterat utredning rörande kollektivtrafiken. Utredningens uppdrag har varit att förnya trafiken i enlighet med efterfrågan samt uppfylla krav på effektivisering och besparing.

Utredningens förslag rörande Ljusnarsbergs kommun är att reducering av busstrafiken på linjerna 303 Örebro-Lindesberg, 308 Lindeberg-Kopparberg och 361 Kopparberg-Ställdalen-Hörken-Grängesberg med motiveringen att dessa är parallellgående med tågtrafiken. Linjerna 361 och 362 Kopparberg-Ställdalen-Hörken-Grängesberg tas bort för skolelever och ersätts med kommunal skolskjuts, bibehållen tågtrafik och ny busslinje Kopparberg-Bångbro med tur var timme med syfte att mata till från tåget.

Utredningens förslag planeras införas från och med hösten 2020.

Region Örebro län önskar yttrande över förslaget senast den 16 december 2019.

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen uppdrar till kommunchef Berit Westergren upprätta yttrande å kommunens vägnar utifrån dagens diskussion innebärande att i yttrandet skall ingå att kommunen anser Region Örebro läns förslag till beslut vara bedrövligt med hänsyn till perspektivet att hela länet skall erbjudas möjlighet till god kollektivtrafik samt att Region Örebro län genom nedläggning av linjerna 361 och 362 som linjetrafik överför kostnaderna till Ljusnarsbergs kommun för att genomföra Region Örebro läns besparingar. Vidare skall i yttrandet påtalas kommunens sedan en längre tid framförda förslag om anropsstyrd busstrafik i kommunen.

Expediering

Kommunchef Berit Westergren

Remissvar Ljusnarsbergs kommun

Bakgrund

Region Örebro utreder nytt trafikförslag fr o m december 2021. Politiker och tjänstemän från Region Örebro har presenterat det nya förslaget till utbud av allmän kollektivtrafik i stråket Örebro-Lindesberg-Kopparberg i Kopparberg 2019-11-25 för kso, ekonomichef, skolskjutssamordnare och kommunchef.

Uppdraget är att:

- Förnya trafiken i enlighet med efterfrågan
- Uppfylla krav på effektivisering och besparing (inom Region Örebro)

Kategorier av trafik som identifierats är:

- Parallellgående trafik
- Linjelagd skolskjuts
- Linjer med lågt resande

För Ljusnarsbergs kommun kommer skoltrafiken påverkas i flera områden då den i dag nyttjar befintlig kollektivtrafik.

Trafiksatsningar

Bibehållen tågtrafik.

- Bra att tågtrafiken bibehålls men vi ser gärna att den utökas på helger så att sista tåget lördagar går senare än kl 17 och att tåg från Örebro går senare än 17:53. Det är m a o omöjligt att nyttja regionens kulturcentrum en lördagskväll för invånarna i Ljusnarsberg som vill färdas miljövänligt.

Ny lokal linje Kopparberg-Bångbro.

- Behovet fanns i stor utsträckning då vi hade många asylsökande och nyanlända som bodde i Bångbro. Det finns en stor osäkerhet kring behovet i nuläget. Kommunfullmäktige har beslutat att riva 2/3-delar av allmännyttans bestånd i Bångbro. Anropsstyrd trafik vore ett bättre alternativ. Om linjen inrättas har den precis avslutade skolskjutsupphandlingen feldimensionerats. En fullstor skolbuss skulle kunna ersättas med en mindre buss men avtal med entreprenör är redan tecknat. Avtalen löper på fem år.

Reduktion av trafik

- Linje 308 ingick som en del av trafiken när skatteväxlingen genomfördes. Linje 308 ser vi att en fullständig nedläggning av linjen drabbar de 150-200 resenärer som i snitt väljer bussen som färdmedel framför tåget på vardagar. Det kan avse sjukresenärer, gymnasieelever och personer boende längs sträckan m fl. Kan tidtabellen för 308 korrigeras och bli ett

komplement till tåget med avgångar mindre in på tågavgångarna. Vi saknar en sådan analys i förslaget.

- Linje 362 ingick som en del av trafiken när skatteväxlingen genomfördes 2012. En nedläggning innebär ökade kostnader för kommunen, lägre kostnader för regionen utan att någon reglering utifrån genomförd skatteväxling föreslås.
- Linje 361 ingick som en del av trafiken när skatteväxlingen genomfördes 2012. Här har resandet ökat från 2018 till 2019. En nedläggning innebär ökade kostnader för kommunen, lägre kostnader för regionen utan att någon reglering utifrån genomförd skatteväxling föreslås.
- Linje 361 och 362 används i dag både som skolskjuts och vanlig persontrafik och ingår i skatteväxlingen. I dag är det 10 elever på linje 362 och 43 elever på linje 361 på morgonturerna. Det innebär svårigheter att ha endast en fullstor buss (51 platser). Om dessa linjer tas bort kommer det att fördyra vår skolskjutstrafik med uppskattningsvis 650 000 kr per läsår och per buss. Risken finns att det krävs ytterligare en buss vilket då kan fördubbla kostnaden. För kommunen faller kostnaden för skolkort bort och givetvis motsvarande intäkt för regionen.

Kommunens efterfrågan

- Slå vakt om tåget är viktigt för oss men istället för matartrafik skulle vi vilja ha kvar bussar som vi i dag nyttjar för skoltrafik.
- Viktigt att den allmänna kollektivtrafiken inte försvinner genom att använda sig av anropsstyrd trafik i högre grad.

Kundernas efterfrågan

- Självklart finns en efterfrågan från invånarna att busstrafiken ska finnas kvar. Många behöver bussen för att ta sig till service belägen i Kopparberg alternativt Lindesberg/Örebro.

Kommentarer - framtagna data

- Se kommentarer under "Reduktion av trafik" där vi kommenterat statistiken. Den i förslaget angivna resandemängden på linje 361 (15 pers) stämmer inte. Utpendlingsmöjligheter för Ljusnarsbergs kommun är viktig för att behålla skatteintäkter och inpendlingen är viktig för kommunens kompetensförsörjning. Inpendlingens betydelse bekräftas av våra stora arbetsgivare i kommunen.

Tågtrafik

- Tågtrafiken är oerhört viktigt för Ljusnarsbergs kommun. Den ger möjligheter för människor att arbetspendla och skolpendla inom Örebro län.

Kopparberg – Bångbro

- Vi anser att anropsstyrd trafik är ett bättre alternativ.
- Finns det underlag för att köra matartrafik en gång/timme?
- Hur ser den kostnaden ut jämfört med att behålla linjer där vi kör skoltrafik?
- Vad händer om efterfrågan blir låg? Tas då även den bussen bort?

Effekter för skoltrafiken

Dubbel kommunal kostnad då den redan är skatteväxlad. 2012 överfördes kollektivtrafiken till Region Örebro läns ansvar. 34 öre per intjänad hundralapp gick därmed till regionen från kommunerna. För Ljusnarsberg motsvarar det 2020 minskade skatteintäkter med 3 072 000 kr. När skatteväxlingen genomfördes ingick de busslinjer som nu föreslås tas bort. Att för kommunen dels få kraftigt ökade kostnader för skolskjuts, dels en kraftigt försämrad service för kommuninvånarna är inte acceptabelt. För många elever kommer det bli en avsevärd förläng skoldag då restiden till och från skolan förlängs.

Övrigt

”Trenden är att allt fler pendlar allt längre sträckor, vilket gör att arbetsmarknadsregionerna blir större. Urbaniseringstrenden pekar mot att de mindre kommunerna kommer att bli allt mer beroende av inpendling för att klara den framtida arbetskraftsförsörjningen.”

Citatet är hämtat från Regional utvecklingsstrategi 2018-2030 (RUS): Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län. Det finns otaliga exempel i både RUS:en och i det av Regionfullmäktige antagna trafikförsörjningsprogrammet för Örebro län 2016-2025 som beskriver och understryker vikten av en väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik för att uppnå målen om tillväxt och hållbar utveckling i **hela** regionen.

Nedan följer ett utdrag ur trafikförsörjningsprogrammet:

”År 2025 har Örebroregionen Sveriges mest nöjda resenärer med kollektivtrafiken. Den allmänna uppfattningen bland länets invånare, både dem som använder kollektivtrafiken och dem som reser på andra sätt, är att Örebroregionen har Sveriges bästa kollektivtrafik. De flesta upplever att kollektivtrafiken är det smidigaste sättet att förflytta sig, där avstånden är för långa för att man ska kunna gå eller cykla. Resenären känner stor trygghet att buss och tåg avgår och kommer fram i tid.”

När vi läser det förslag om besparingar inom busstrafiken och det tidigare förslaget att minska tågtrafiken kan vi inte se någon harmonisering med de mål och program som regionfullmäktige antagit och som med stor noggrannhet och med mycket nedlagd arbetstid kommunicerats och processats med bl a vår kommun. Vi tvivlar starkt på att målen med Sveriges mest nöjda resenärer 2025 och att Örebroregionen har Sveriges bästa kollektivtrafik kommer ens i närheten att nås.

Vi upplever en koncentration av resursutnyttjande till centralorten och de närliggande kommunerna och Stockholm. Vi noterar att ytterligare en tåglinje till Stockholm precis haft premiär där regionen är en av finansörerna. Även där går regionen in med 5 mkr i ett projekt (enligt Nerikes Allehanda) om minskat fossilt bränsleanvändande. Vår egen erfarenhet av att ständigt ompröva våra verksamheter

ur ett effektivitetsperspektiv genom minskat antal tjänstepersoner för att skapa större accept för förändringar. Görs sådana övervägningar inom aktuellt område?

I utskickat underlag framgår att inom vissa delar i Lindesbergs kommun förblir trafik som anges som studieresor (skolskjuts?) orörd. Är det skillnad mellan klassificering mellan kommunerna?

Förslaget till reduktion av kollektivtrafiken är inte acceptabel ur flera aspekter:

- Det innebär en nedmontering av servicen för många kommuninvånare vars enda transportmedel är bussen. Svårigheterna för främst äldre boende längs busslinjen kommer bli mycket stora. Risk att isolering ökar, sjukresor och färdtjänst ökar och en allmän upplevelse av svek som skapar en uppgivenhet som breder ut sig. Att i måldokument och program frammåla en bild av högsta kollektivtrafiknivå för att i praktiken göra tvärt om är svårbegripligt och upprörande.
- Värdet av den skatteväxling som genomfördes 2012 blir ytterligare reducerad. Redan har försämringar i busstrafiken gjorts sedan 2012 och att som nu vilja ta bort resterande linjer innebär en övervältring av kostnader till kommunen för utökad skolskjutstrafik. Minst en fullstor buss, troligen också en mellanstor kommer krävas med en uppskattad ökad kostnad för kommunen med 650-1 200 tkr reducerat med skolkortskostnaden.

Vi är införstådda med att kollektivtrafiken behöver omprövas regelbundet. Människors resvanor förändras över tid. Men, av de förslagna åtgärderna i vår kommun anser vi att vi får bära en oproportionerligt stor andel av besparingarna som görs i länet. Därför ställer vi nu vårt hopp till styrelsen att man lindrar dessa föreslagna åtgärder och återkommer med ett nytt förslag.

Med vänlig hälsning



Ewa-Leena Johansson/kommunstyrelsens ordförande Ljusnarsbergs kommun

9

Justering av ägardirektiv samt Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen 19RS6956

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2020-01-22

FöredragningsPM
Dnr: 19RS6956

Samhällsbyggnadsnämnden

Justering av ägardirektiv samt Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar, under förutsättning av övriga delägares gemensamma beslut

att anta Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen 2019 – 2030.

Sammanfattning

För att möjliggöra Tåg i Bergslagens ägares ambitioner samt att skapa en robust och effektiv trafik har ägarna gemensamt upprättat ett långsiktigt program, för trafikutvecklingen med fokus på behovet av tågfordon. Detta program kommer också att vara ett underlag för Tåg i Bergslagens arbete med anskaffning av tågfordon.

Ärendebeskrivning

Tåg i Bergslagen ägs till lika stora delar av Region Gävleborg, Region Dalarna, Region Västmanland och Region Örebro län. Ägarna är tillika Regional kollektivtrafik myndighet (RKM) i respektive län. I egenskap av RKM tar ägarna fram var sitt Regionalt trafikförsörjningsprogram (TFP). De sammanlagda ambitionerna för Tåg i Bergslagens trafik i dessa program var betydligt högre än det aktuella trafikutbudet. Det saknades dock en gemensam ambition för det gemensamma trafiksystemet.

Det föreligger ett behov av att byta ut fem tågfordon av äldre modell. Övriga 23 tågfordon i flottan står inför ökade hyreskostnader, bland annat på grund av flera nödvändiga upprustningar och förbättringar i syfte för att öka robustheten och

bibehålla en god komfort. Dessutom behöver andelen reservfordon utökas, så att service, underhåll och reparationer kan ske utan onödig påverkan på trafiken.

Med anledning av ovanstående förutsättningar har ägarnas egna tjänsteorganisationer, på ägarnas uppdrag, tillsammans tagit fram ett långsiktigt gemensamt långsiktigt program Tåg i Bergslagens trafiksystem, med fokus på fordonsbehovet. En första analys visade på ett behov av 12 nya fordon, vilket tillsammans med övrig kostnadsutveckling inte var ett realistiskt alternativ. Genom att tillsammans prioritera och effektivisera trafiken har ägarnas ambitioner och behovet av ökad robusthet kunnat tillgodoses med 6 nya fordon (varav fem ersätter äldre fordon) 2023 och ytterligare ett 2030. För Örebro läns del innebär det främst att nivån på trafikutbudet mellan Örebro-Lindesberg-Ludvika bibehålls, medan trafiken längs Godsstråket genom Bergslagen (Storvik – Avesta – Fagersta – Örebro) samt Hallsberg-Mjölby minskar successivt.

Genom det långsiktiga programmet ges bolagets styrelse ett uppdrag att verkställa kollektivtrafikmyndigheternas ambitioner. Med utgångspunkt i detta kan Tåg i Bergslagen utreda anskaffningen av nya tågfordon, och återkomma till ägarna när kostnader och borgenssummor finns klargjorda.

Beredning

Uppdraget om det långsiktiga programmet har avrapporterats vid Tåg i Bergslagens ägarmöte.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

De trafikala förändringar som föreslås endast en mindre del av resenärerna. Merparten av trafikutbudet kommer att vara förändrat. Beslutet bedöms därför ha begränsade konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Ekonomiska konsekvenser

Den sammanlagda ökade hyreskostnaden för de sex tågfordonen från 2023 beräknas till 20 – 25 mnkr/år.

Hyreskostnaden för övriga 23 fordon i Tåg i Bergslagens fordonsflotta kommer att öka under de närmaste åren beroende på flera olika omständigheter, vilket också beaktats. Åtgärder för ökad driftsäkerhet, anpassning till nytt signalsystem (ERTMS), förbättrad komfort samt finansieringsförhållanden innebär en sammanlagd ökning av hyreskostnaderna på cirka 20 mnkr/år.

För Region Örebro län kommer kostnaden för Tåg i Bergslagen successivt att öka med cirka 6 mkr till år 2023 med anledning av ökade hyreskostnader. Kostnadsökningarna är en orsak av renovering av Reginatågen samt att de nya tågen kommer att ha en

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2020-01-22

FöredragningsPM
Dnr: 19RS6956

högre hyreskostnad än de X14-tåg som fasas ut. De trafikreduceringar som föreslås i programmet innebär dock att kostnadsutvecklingen blir mindre än den hade blivit med oförändrad trafik.

Beslutsunderlag

Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Region Dalarna
Region Västmanland
Region Gävleborg

Långsiktigt program



TÅG I BERGSLAGEN

MED FOKUS PÅ FORDONSBEHOV



Region
Gävleborg



Region
Västmanland



Region Örebro län

1	Sammanfattning	2
2	Inledning.....	2
3	Dokumentets syfte och bakgrund.....	3
4	Mål och prioriteringar	3
5	Avgränsningar	3
6	Nulägesbeskrivning 2019.....	4
7	Plan 2022	10
8	Plan 2026	14
9	Plan 2030	18
10	Process för beställning av fordon.....	21
11	Prioriterade pendlingsstråk och strategiska bytestpunkter.....	22
12	Potentiella stråk.....	25
13	Kommersiella sträckor inom Tåg i Bergslagen.....	26
14	Synergier med närliggande trafiksystem.....	27
15	Beslut om allmän trafikplikt	28
16	Avtal med Trafikverket	29
17	Bilagor och styrande dokument.....	29

1 Sammanfattning

Tågtrafik är en viktig förutsättning för den regionala utvecklingen och kräver en långsiktig planering. Tåg i Bergslagens ägare har därför enats om detta Program för att kunna förverkliga sina långsiktiga ambitioner och planer.

För att uppfylla de målsättningar som ägardirektivet ger uttryck för och för att skapa en resurseffektiv trafik behövs omprioriteringar och förstärkningar av trafiken. Utbudet Mora – Borlänge och Fagersta – Västerås förstärks. Den genomgående trafiken längs Godsstråket och trafiken till och från Mjölby minskas. Direkttåget mellan Fagersta – Smedjebacken – Borlänge tas bort. Förändringarna beskrivs närmare i kapitel 6 – 9.

Fordonsflottan behöver utökas, förbättras och till viss del förnyas, för att möjliggöra ett utökat utbud och ett mer robust trafiksystem.

Totalt sett krävs sju nya fordon fram till 2030. Det förutsätter att respektive ägare fattar nödvändiga beslut om finansiering och borgensåtaganden. Det förutsätter också att Trafikverket genomför och slutför nödvändiga åtgärder i infrastrukturen enligt tidplan.

Beräkningar av kostnadsutvecklingen i kapitel 7 – 9 bygger på antaganden i kapitel 6.4 och att alla åtgärder i Programmet genomförs. Den ekonomiska utvecklingen ska inte ses som ett faktiskt utfall, utan som en långsiktig indikation utifrån kända data vid Programmets upprättande.

2 Inledning

Kollektivtrafik i allmänhet och tågtrafik i synnerhet är en viktig förutsättning för regional utveckling. Genom snabba förbindelser minskar de tidsmässiga avstånden mellan orter. Tillgänglighet till större och mer varierade arbets- och studiemarknader skapas och förbättras. Det finns ett positivt samband mellan tillgången på högutbildad arbetskraft och ett breddat näringsliv vilket gör det lättare att matcha tillgång och efterfrågan på arbetskraft. Tåget kan genom sina produktfördelar, som möjliggör att många kan använda restiden till arbete eller avkoppling, förkorta det upplevda tidsavståndet ytterligare.

Det finns ett flertal olika aspekter att ta hänsyn till för att bedöma resandebehov med tågtrafik i framtiden. Befolkningsutveckling, arbetsplatsstrukturer och förändringar i pendlingslängd är till stor del grunden för att bedöma morgondagens behov.

I all kollektivtrafik är belägningsgraden ojämn över dygnets timmar och på olika sträckor, Tåg i Bergslagen är inget undantag. Den största potentialen finns där resandet redan är högt och det kräver förstärkta eller omprioriterade resurser. För att knuffa beteendeförändringen i rätt riktning behöver alla intressenter arbeta aktivt med att lyfta tågets produktfördelar och förutsättningar.

3 Dokumentets syfte och bakgrund

För att möjliggöra en långsiktig utveckling av trafiksystemet och bolaget Tåg i Bergslagen har dess fyra ägare, Region Örebro Län, Region Dalarna, Region Gävleborg samt Region Västmanland tagit fram detta dokument "Långsiktigt program för Tåg i Bergslagen", nedan kallat "Programmet". Syftet är att ägarna gemensamt ställer sig bakom den utveckling och de åtaganden som beskrivs nedan.

Programmet utgör en fördjupning av respektive ägares eget regionala trafikförsörjningsprogram. I likhet med ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska Programmet ses över minst en gång per mandatperiod och vid behov revideras.

Programmet tar sikte på fyra olika tidpunkter, 2019, som utgör nuläget samt planerade förändringar till årtalen 2022, 2026 och 2030. För att uppnå mål och ambitioner med programmet kan några större åtgärder identifieras. Dessa beskrivs översiktligt för respektive tidpunkt och när de bör vara genomförda. Ansvaret för åtgärderna varierar, men är lika fullt förutsättningar för att lyckas.

4 Mål och prioriteringar

I Tåg i Bergslagens ägardirektiv återfinns följande mål.

Övergripande mål

1. Medborgarnas tillgänglighet till arbetsmarknad, studier och vardagliga fritidsaktiviteter ska öka.
2. Bolaget ska bidra till att öka det kollektiva resandet
3. Bolagets trafik ska upplevas som trygg för alla
4. Bolaget ska öka sin positiva påverkan på klimat och miljö

Strategiska mål

1. Tågtrafiken ska nå fler människor och koncentreras därför till starka stråk
2. Samarbete om trafikering ska eftersträvas med närliggande kollektivtrafiksystem
3. Tågtrafiksystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsvariationer

Programmet tar i första hand fasta på de två första övergripande målen och det första strategiska målet, då de har störst relevans för trafikutbudet och fordonsbehovet. I kapitel 7 – 9 beskrivs prioriteringar för en resurseffektiv trafik i syfte att uppnå målen.

5 Avgränsningar

Programmet innefattar inte behov och förutsättningar för service och underhåll avseende depåer eller servicehallar.

6 Nulägesbeskrivning 2019

6.1 Banornas namn och sträckningar

Trafiksystemet inom Tåg i Bergslagen beskrivs i kommande kapitel. I beskrivningarna förkommer namn på banorna. Nedan beskrivs därför banornas namn och sträckningar.

6.1.1 Bergslagsbanan

Bergslagsbanan sträcker sig från Gävle till Frövi, via Falun, Borlänge och Ludvika. I Storvik (väster om Gävle) och i Frövi (norr om Örebro) ansluter Bergslagsbanan till Godsstråket genom Bergslagen.

6.1.2 Godsstråket genom Bergslagen

Godsstråket genom Bergslagen, nedan kallat Godsstråket, sträcker sig från Storvik till Mjölby via Avesta/Krylbo, Fagersta, Örebro, Hallsberg och Motala.

6.1.3 Dalabanan och Siljansbanan

Dalabanan sträcker sig från Mora till Uppsala, via Avesta/Krylbo och Sala. Bandelen mellan Mora och Borlänge benämns också som Siljansbanan.

6.1.4 Bergslagspendeln

Bergslagspendeln sträcker sig från Ludvika till Västerås via Fagersta och Hallstahammar.

6.2 Trafikutbud



Figuren beskriver trafikutbudet i trafiksystemet. Färgmarkeringen visar vilken utbudsnivå som sträckorna har enligt förklaringen. En streckad linje innebär att utbudsnivån uppnås tillsammans med utbudet av kommersiell trafik. Med högtrafik avses morgon och kväll på vardagar, medan bastrafik avser övrig tid på vardagar. För åren 2022, 2026 och 2030 återfinns motsvarande kartor där målbilden för trafiksystemets utbud beskrivs på samma sätt.

6.2.1 Antal dubbelturer per delsträcka, vardagar

Linje	Delsträcka	T19 höst
50	Morastrand-Borlänge	7
53	Gävle-Borlänge	16,5
53	Borlänge-Ludvika	18
53/54	Örebro-Hallsberg	24
53	Hallsberg-Mjölby	8
54	Gävle-Avesta Krylbo	6
54	Avesta Krylbo-Fagersta	6
54	Fagersta-Skinnskatteberg	6
54	Skinnskatteberg-Örebro	5
55	Ludvika-Fagersta	9
55	Fagersta-Surahammar	18
55	Surahammar-Västerås	18

Tabellen ovan beskriver antalet dubbelturer vardagar för olika delsträckor för hösten T19. För åren 2022, 2026 och 2030 återfinns motsvarande tabeller, där utbudet beskrivs utifrån tänkta principitidtabeller.

6.3 Fordon

Tåg i Bergslagen förfogar över totalt 28 fordon.



23 stycken X50 (2-vagnars, även kallad Regina).



5 stycken X14 (2-vagnars)

24 fordon är tursatta och fyra fordon utgör reservkapacitet, det ger en *tursättningsgrad* på cirka 86 procent (24 tursatta fordon dividerat med 28 tillgängliga fordon).

6.3.1 Reservkapacitet (reservfordon)

En tillräcklig reservkapacitet, alltså antalet reservfordon, är en förutsättning för att ett trafiksystem ska vara robust. Reservkapacitet behövs dels för planerat förebyggande underhåll (service) och dels för avhjälpande underhåll (reparationer). Förutsättningarna varierar över året. På vintern innebär snö och isbildning på fordonen att både det förebyggande och det avhjälpande underhållet kan ta längre tid och därmed ta mer fordonsresurser i anspråk.

Sett över tid har Tåg i Bergslagen oftast haft minst ett fordon ur drift på grund av yttre påverkan, genom till exempel älgkrockar, trafikolyckor med vägfordon vid plankorsningar eller trasig infrastruktur. X14 och X50 fordonen behöver mer underhåll i takt med att fordonen åldras. När ett eller flera fordon måste tas ur trafik och kräver avhjälpande underhåll försämras också förutsättningarna för att kunna utföra förebyggande underhåll på övriga fordon. Detta faktum förstärks av att trafiksystemet sträcker sig över ett relativt stort geografiskt område.

Förutsättningarna för underhåll kan förbättras genom förbättrade förhållanden avseende underhållsdepå, reservdelshållning och planering. Givet rådande förhållanden är det önskvärt att tursättningsgraden är cirka 80 procent.

6.3.2 Upprustning, underhåll och systemförbättringar

X50 har en beräknad ekonomisk livslängd på cirka 30 år och de närmar sig nu 20 år. Därför genomförs en större upprustning som påbörjas 2019. Tåg i Bergslagen har beställt några ytterligare förbättringar i samband med den planerade upprustningen:

- Renovering av passagerarstolar – förbättrad komfort
- Dubbla strömavtagare – förbättrad driftsäkerhet
- Elektrisk handtork – för att förhindra stopp av pappershanddukar i toaletter
- Förbättrad strålkastarbelysning, LED – ökad livslängd ger minskat underhåll
- Förbättrad innerbelysning, LED – ökad livslängd ger minskat underhåll

Vissa kritiska delsystem kan komma att behöva bytas helt då de inte längre kan underhållas i brist på reservdelar, exempelvis tryckluftssystemet. Anpassning till ett nytt signalsystem (ERTMS) behöver göras för att alla fordon ska kunna trafikera hela trafikområdet.

Ovanstående åtgärder beräknas innebära en ökad hyreskostnad på ungefär 600 tkr/fordon/år under 10 år.

Förutom ovanstående planerade underhållsåtgärder finns också en upparbetad underhållsskuld som behöver regleras.

Någon plan för hur dessa åtgärder ska genomföras och vilken eventuell påverkan det kan få ur ett trafikperspektiv föreligger inte vid Programmets upprättande och tas därför inte i vidare beaktande i Programmet.

Förutom ovanstående åtgärder finns ytterligare förslag på åtgärder för att förbättra fordonens tillförlitlighet och robusthet. Sådana förbättringsåtgärder kan innebära kostnadsökningar, troligen i form av hyreskostnader. En konsekvens av förbättrad tillförlitlighet och robusthet bör vara att behovet av avhjälpande underhåll minskas, vilket bör avspeglas i minskade kostnader för underhåll och ersättningstrafik. För att fatta beslut om finansiering av vilka förbättringsåtgärder som ska genomföras tar Tåg i Bergslagens tjänsteorganisation fram kostnadsförslag som sedan tas upp för budgetbeslut av respektive ägare.

6.4 Ekonomi och produktion

Ägarna finansierar underskottet för Tåg i Bergslagens verksamhet. Underskottet fördelas årsvis till 50 procent på antal beräknade kilometer inom respektive län samt till 50 procent på antalet stopp vid stationer för resandeutbyte i respektive län.

För resor gjorda med ägarnas periodbiljetter ersätter respektive ägare Tåg i Bergslagen med ett fast belopp per resa, baserat på avtalet med trafikoperatören. Ersättningen vidarebefordras till trafikoperatören. Om någon ägare väljer att exempelvis minska eller ta bort parallell busstrafik innebär det en

besparing. Men resenärer med periodbiljetter som flyttar från buss till tåg innebär samtidigt en ökad kostnad i form av periodbiljettsersättning i avtalsformer som bygger på resandeincitament eller tjänstekoncession.

Delar av Tåg i Bergslagens trafik finansieras genom bidrag från Trafikverket. Bidraget är avtalat fram till 2021 och beskrivs närmare i kapitel 16.

Den beräknade produktionen för T19 uppgick till cirka 6,2 miljoner turkilometer och cirka 390 000 stopp vid stationer.

Nedan beskrivs Tåg i Bergslagens budget och beräknad produktion 2019 för respektive ägare:

	Kilometer	Stopp	Ersättning	Periodbiljetter
Dalarna	2 100 000	130 000	48 mnkr	10 mnkr
Gävleborg	800 000	40 000	17 mnkr	7 mnkr
Västmanland	1 100 000	100 000	32 mnkr	8 mnkr
Örebro	1 500 000	120 000	41 mnkr	24 mnkr
Trafikverket*	600 000		24 mnkr	
Stockholm**	100 000			

*Mjölby

**Tillköp av Dalarna

I kapitel 7 – 9 redovisas kostnadsutvecklingen med anledning av de planerade åtgärderna. Kostnaderna baseras på kända förutsättningar och prisnivå 2019 och ska ses som en långsiktig indikation av de ekonomiska förutsättningarna, inte ett faktiskt utfall. För att beräkna förändringar av produktionskostnader används ett förändringspris på 25 kr/km. För tillkommande och utbytta fordon används en hyreskostnad på 5 mnkr/år.

7 Plan 2022

7.1 Trafikutbud



7.1.1 Antal dubbelturer per delsträcka, vardagar

Linje	Delsträcka	T19 höst	T22
50	Morastrand-Borlänge	7	12
53	Gävle-Borlänge	16,5	16,5
53	Borlänge-Ludvika	18	17
53/54	Örebro-Hallsberg	24	24
53	Hallsberg-Mjölby	8	8
54	Gävle-Avesta Krylbo	6	5
54	Avesta Krylbo-Fagersta	6	5
54	Fagersta-Skinnskatteberg	6	5
54	Skinnskatteberg-Örebro	5	4
55	Ludvika-Fagersta	9	8
55	Fagersta-Surahammar	18	18
55	Surahammar-Västerås	18	18

7.2 Förändringar T19 – T22

För att klara planerade utökningar av trafik med befintlig fordonsflotta, föreslås följande förändringar:

7.2.1 Dalabanan

Under T20 utökas utbudet på sträckan Borlänge – Mora (Siljansbanan) från sju till tolv dubbelturer måndag – fredag. Tillsammans med SJs kommersiella utbud uppnås timestrafik under större delen av trafikdygnet.

Utökningen kräver två tursatta fordon.

7.2.2 Godsstråket

En dubbeltur Gävle – Örebro – Gävle tas bort i T21 och frigör ett tursatt fordon.

Översyn av utbudet på sträckan Örebro – Hallsberg genomförs T21.

Synkronisering med SJs utökade regionalstågstrafik till Göteborg. I samband med SJs utökning tas tre dubbelturer Hallsberg – Laxå bort.

7.2.3 Bergslagspendeln

En dubbeltur på sträckan Fagersta – Smedjebacken – Ludvika – Borlänge som införs hösten T19 tas bort T21 och frigör ett tursatt fordon

7.2.4 Bergslagsbanan

Två morgonturer på sträckan Borlänge – Gävle tidigareläggs och frigör ett tursatt fordon.

7.3 Fordon

Utbudsförändringarna enligt kapitel 7.2 innebär 23 tursatta fordon, vilket i sin tur innebär en tursättningsgrad på 82 procent.



Tåg av modell X40

- Under T20 hyrs ett fordon av modell X40 in från SJ för ökad robusthet.
- Då utbudsökningen på Dalabanan Borlänge – Mora genomförs under T20 och övriga justeringar sker tidigast T21 hyrs ytterligare två fordon in från SJ under T20.
- Sträckan Borlänge – Sala – (Stockholm) kräver ett tursatt fordon på kvällen. Från T20 och tills vidare hyrs ett fordon in från SJ. Fordonet inkluderas inte i fortsatta beräkningar av tursättningsgraden.
- Den planerade upprustningen av X50 samt anpassningen till nytt signalsystem (ERTMS) och tryckluftssystem beräknas vara klar.
- X14 avvecklas 2023 varför arbetet med att ersätta dessa är klart.

7.4 Ekonomi och produktion

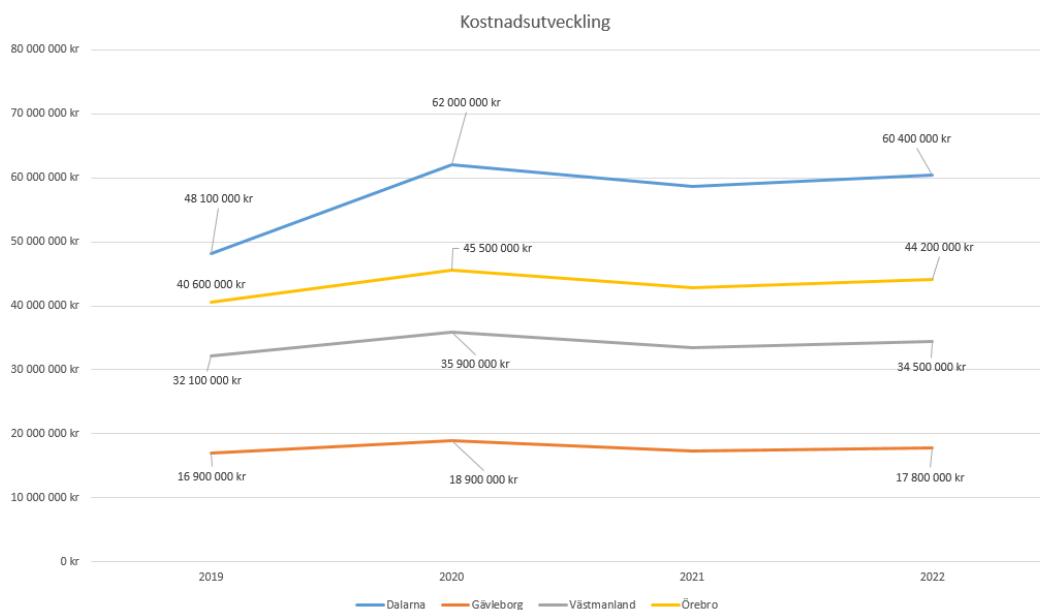
Bolaget Transitio, som äger och förvaltar Tåg i Bergslagens fordon, har aviserat en ökad hyreskostnad från år 2020 beroende på förändrade finansieringsförhållanden.

Hyreskostnaden för X50 beräknas under perioden 2020 – 2022 successivt öka med cirka 19 mnkr/år (cirka 800 tkr/år/fordon) med anledning av finansiering samt åtgärderna enligt kapitel 6.3.2 (upprustning, signalsystem, tryckluftssystem).

Under T20 behövs fyra extra fordon. Dessa hyrs troligen in från SJ vilket ökar hyreskostnaden under 2020 med cirka 10 mnkr.

Den sammanlagda kilometerproduktionen ökar med cirka tre procent. Region Dalarnas kilometerproduktion ökar med cirka tio procent medan övriga regioner minskar sin produktion något. Eftersom utökningarna inträffar året innan minskningarna uppstår en kostnadstopp 2020 även av denna anledning. Sammanlagt ökar kostnaden för kilometerproduktionen med cirka fyra mnkr till 2022.

Den totala kostnadsökningen 2019 – 2022 blir alltså cirka 24 mnkr. Enligt fördelningsmodellen ökar ägarnas kostnader enligt nedan:



Avtalet med Trafikverket löper ut 2021. Hur ett eventuellt nytt avtal kan komma att se ut kan inte förutses. I Programmet antas oförändrade förutsättningar.

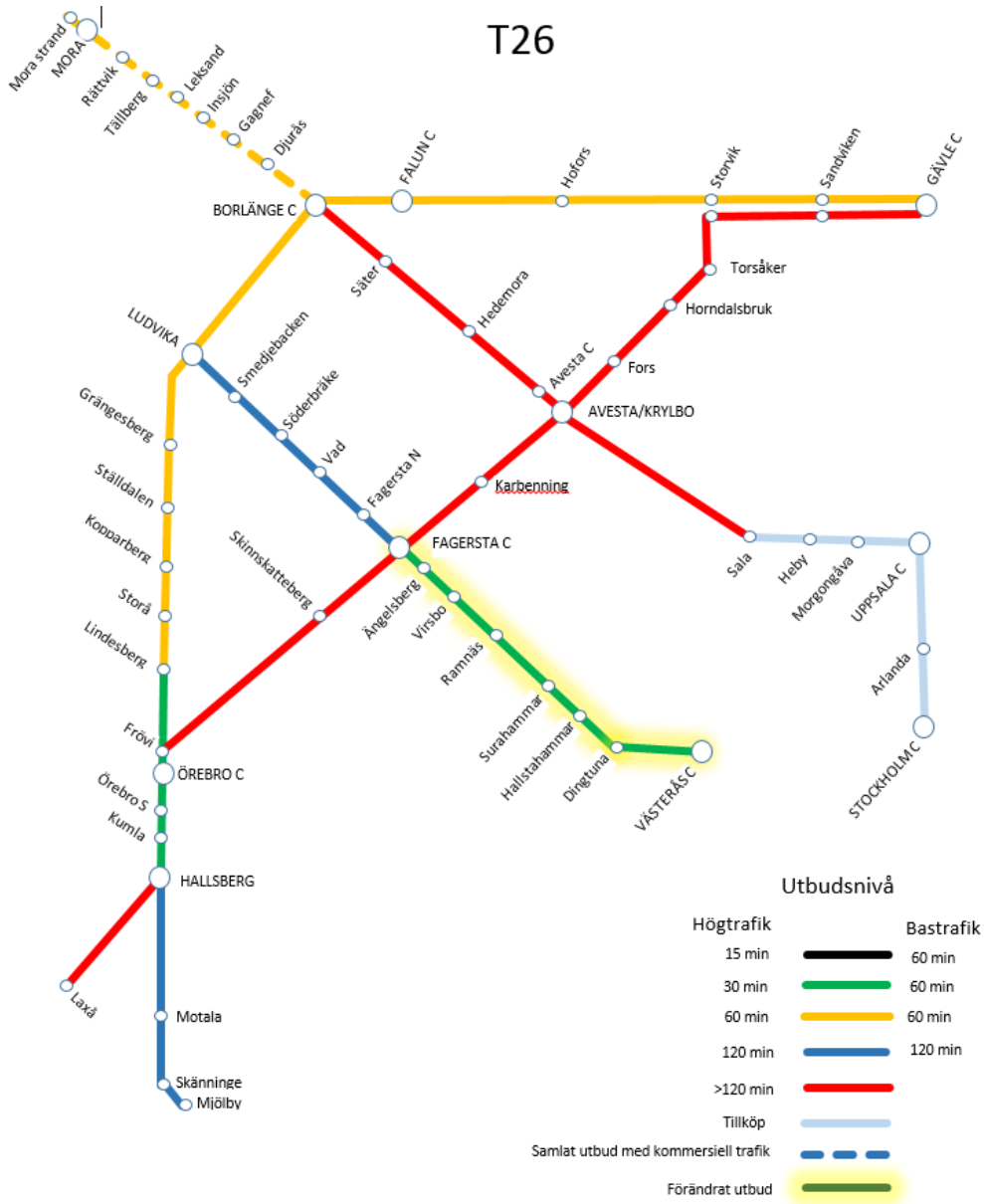
De fem X14-fordonen är avskrivna 2022. Om de behålls ytterligare tid halveras hyran från 2023 till uppskattnings 900 tkr/år/fordon. I ett sådant scenario kommer X14 att behöva omfattande åtgärder för förbättrad driftsäkerhet, ERTMS etcetera, vilket inte beaktas vidare i Programmet.

7.5 Infrastruktur

Arbetet med dubbelspår Ramnäs – Brattheden (cirka tre kilometer) har påbörjats och beräknas vara klart till T24.

8 Plan 2026

8.1 Trafikutbud



8.1.1 Antal dubbelturer per delsträcka, vardagar

Linje	Delsträcka	T19 höst	T22	T26
50	Morastrand-Borlänge	7	12	12
53	Gävle-Borlänge	16,5	16,5	17
53	Borlänge-Ludvika	18	17	17
53/54	Örebro-Hallsberg	24	24	21
53	Hallsberg-Mjölby	8	8	5
54	Gävle-Avesta Krylbo	6	5	1
54	Avesta Krylbo-Fagersta	6	5	2
54	Fagersta-Skinnskatteberg	6	5	3
54	Skinnskatteberg-Örebro	5	4	1
55	Ludvika-Fagersta	9	8	8
55	Fagersta-Surahammar	18	18	23
55	Surahammar-Västerås	18	18	23

8.2 Förändringar T22 – T26

8.2.1 Bergslagspendeln

Trafiken på Bergslagspendeln utökas successivt till halvtimmestrafik under högtrafik på morgon och kväll, på sträckan Västerås – Fagersta. Till dess dubbelspåret Ramnäs – Brattheden tas i drift förstärks utbudet med tre dubbelturer per dag, måndag – fredag. Det ger enkelriktad halvtimmestrafik, det vill säga mot Västerås på morgonen och från Västerås på kvällen. När dubbelspåret tas i drift, preliminärt T24, utökas trafikutbudet med ytterligare tre dubbelturer per dag, måndag – fredag, vilket ger dubbelriktad halvtimmestrafik. Två dubbelturer förlängs till och från Skinnskatteberg. För en effektiv fordonsanvändning vänder de flesta turer vid Fagersta C istället för Fagersta N. Utökningen beräknas kräva ett tursatt fordon.

Större planerade företagsetableringar i Dalarna kommer eventuellt att skapa ökad arbetspendling längs för Bergslagspendeln och kräver fortsatt utredning.

8.2.2 Bergslagsbanan

I T24 genomförs följande förändringar:

Linjen dels upp i tre delar. Gävle – Borlänge – Örebro blir ett eget system som i huvudsak vänder i Örebro.

Örebro – Hallsberg blir ett eget system och anpassas till SJs regionalstågstrafik och övriga kringliggande trafiksystem. Antalet dubbelturer som körs av Tåg i Bergslagen minskar uppskattningsvis från 24 till 21 måndag – fredag.

Sträckan Hallsberg – Mjölby minskas från åtta till fem dubbelturer måndag – fredag.

8.2.3 Godsstråket

I T24 genomförs omfattande minskningar av utbudet längs godsstråket. Trafiken minskas från fem dubbelturer (T21) till en dubbeltur på sträckan Gävle – Avesta/Krylbo och två dubbelturer Avesta/Krylbo – Fagersta/Skinnskatteberg. På sträckan Skinnskatteberg – Örebro minskas trafiken från fyra dubbelturer (T21) till en dubbeltur. Utglesningarna, tillsammans med utglesning av trafiken till Mjölby, frigör ett fordon till Bergslagspendeln. Ytterligare ett fordon frigörs dagtid för antingen underhåll i Gävle eller för att trafikera Godsstråket med en dubbeltur.

8.3 Fordon

Utbudsförändringarna enligt kapitel 8.2 innebär 23 tursatta fordon, vilket i sin tur innebär en tursättningsgrad på 82 procent.

De fem X14 har ersatts av fem andra fordon. I samband med utbytet anskaffas ytterligare ett fordon för att minska tursättningsgraden till 79 procent.

2023 har alla fordon signalsystemet ERTMS.

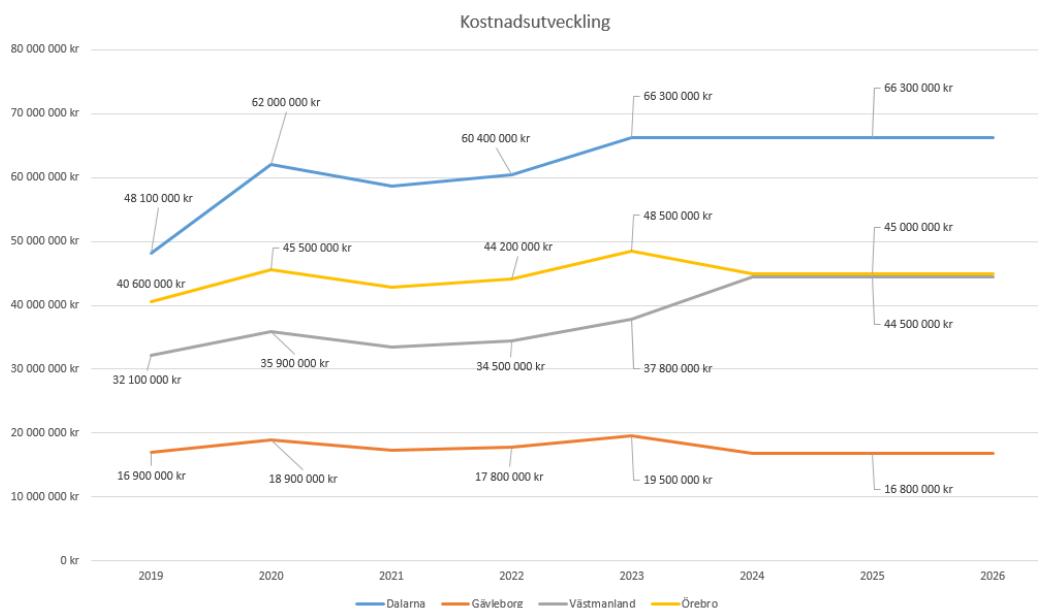
8.4 Ekonomi och produktion

Då de fem X14-fordonen byts ut 2023 ökar hyreskostnaden med sammanlagt 15 mnkr/år jämfört med 2022.

För att nå en tursättningsgrad på 80 procent krävs ytterligare ett fordon (2024), vilket innebär 5 mnkr i ökad hyreskostnad.

Region Västmanlands utökning av på Bergslagspendeln T24 innebär en ökad kilometerproduktion på cirka 20 procent. Samtliga regioner minskar utbudet längs godsstråket varför den sammanlagda kilometerproduktionen minskar med cirka sex procent jämfört med 2022, vilket motsvarar cirka 5 mnkr.

Den totala kostnadsökningen 2023 – 2026 blir alltså cirka 15 mnkr. Enligt fördelningsmodellen utvecklas ägarnas kostnader enligt nedan:



8.5 Infrastruktur

Dubbelspåret Ramnäs – Brattheden beräknas vara färdigställt till 2024 (T24) och möjliggör utökad trafik på Bergslagspendeln. I samband med detta flyttas stationen för resandeutbyte i Ramnäs till dubbelspåret södra del. Vid halvtimmestrafik sker tågmöten på denna station.

När dubbelspåret färdigställts möts tågen vid halvtimmestrafik strax norr om Ramnäs ”nya” station.

Från och med 2023 införs det nya signalsystemet ERTMS stråkväs i trafikområdet, enligt Trafikverkets införandeplan. Ställverket i Ramnäs förbereds för ERTMS.

Arbetet med en ny infart i Gävle för Bergslagsbanan, Ostkustbanan och Norra stambanan har påbörjats. Vid sjukhuset i Gävle kommer en ny station att anläggas, Gävle Västra. Arbetet påbörjas 2025.

8.6 Upphandling

Trafiken i Tåg i Bergslagssystemet har handlats upp på nytt och avtalet träder i kraft i december 2026. Upphandlingen påbörjas cirka tre år innan avtalsstart.

Strategiska frågor som behöver redas ut inför upphandling:

- Avtalsform (tjänstekoncession, resandeeincitament eller produktionsavtal)
- Fordonsunderhåll/tillgänglighet
- Depå
- Införande av andra fordonstyper
- Avtalslängd
- Ersättningstrafik (upplägg, framkörningstid)
- Uppföljning och förvaltning av avtalet
- Kunskap/kännedom angående trafiksystemets syfte
- Kännedom om geografiska förutsättningar

9 Plan 2030

9.1 Trafikutbud



9.1.1 Antal dubbelturer per delsträcka, vardagar

Linje	Delsträcka	T19 höst	T22	T26	T30
50	Morastrand-Borlänge	7	12	12	12
53	Gävle-Borlänge	16,5	16,5	17	17
53	Borlänge-Ludvika	18	17	17	17
53/54	Örebro-Hallsberg	24	24	21	21
53	Hallsberg-Mjölby	8	8	5	5
54	Gävle-Avesta Krylbo	6	5	1	1
54	Avesta Krylbo-Fagersta	6	5	2	2
54	Fagersta-Skinnskatteberg	6	5	3	3
54	Skinnskatteberg-Örebro	5	4	1	1
55	Ludvika-Fagersta	9	8	8	8
55	Fagersta-Surahammar	18	18	23	23
55	Surahammar-Västerås	18	18	23	35

9.2 Förändringar T26 – T30

9.2.1 Bergslagspendeln

I T30 utökas trafiken på Bergslagspendeln ytterligare på sträckan Västerås – Surahammar till kvartstrafik under högtrafik på morgon och kväll måndag – fredag, där varannan tur vänder i Surahammar. Utökningen beräknas kräva ett tursatt fordon.

9.2.2 Dalabanan

Visionen för Dalabanan är att ha timmestrafik mellan Borlänge – Sala – Stockholm. Trafiken förutsätts ske tillsammans med kommersiella trafik. Utredningen planeras vara klar under 2020 för att kunna driftsättas före år 2030.

9.3 Fordon

Trafikutökningen Västerås – Surahammar innebär ytterligare ett tursatt fordon. Totalt tursätts 24 fordon. Vilket innebär en tursättningsgrad på 83 procent.

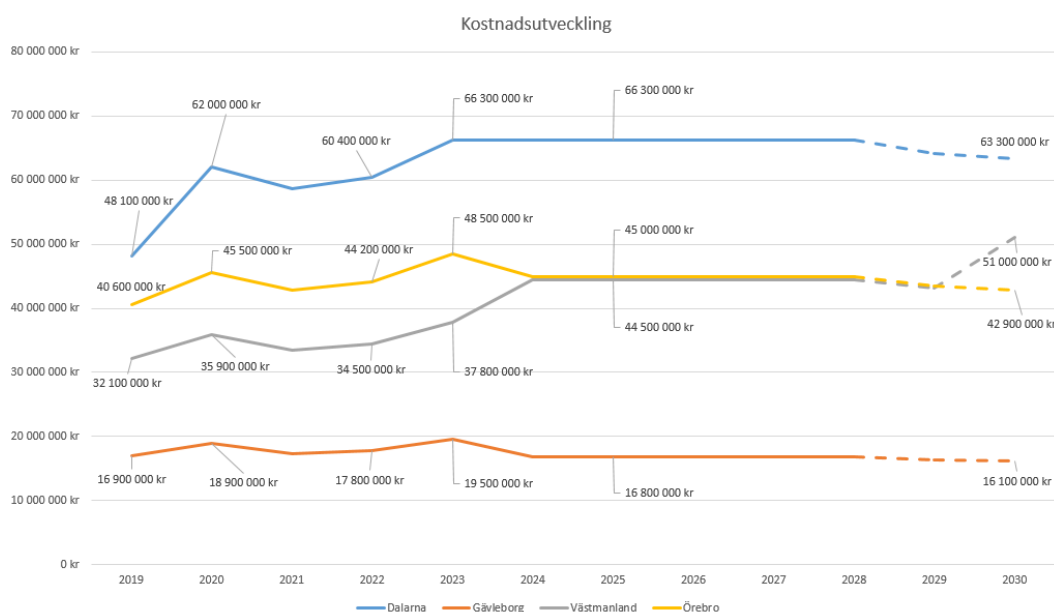
Behovet av fordon för eventuell utökning på Dalabanan är ej inkluderat.

9.4 Ekonomi och produktion

Den utökade trafiken på Bergslagspendeln T30 innebär en ökad kilometerproduktion på cirka 240 000 km per år, vilket innebär en ökad produktionskostnad på 6 mnkr samt ett tillkommande fordon, 5 mnkr. Totalt 11 mnkr.

De 23 X50 börjar bli avskrivna i slutet av 20-talet och hyreskostnaden kan därför komma att sjunka något. Några säkra uppgifter på detta föreligger inte varför utfallet 2028 – 2030 illustreras med streckade linjer.

Den totala kostnadsökningen 2026 – 2030 blir alltså 11 mnkr minus minskad fordonhyra för X50. Enligt fördelningsmodellen utvecklas ägarnas kostnader enligt nedan:



9.5 Infrastruktur

9.5.1 Bergslagspendeln

För att genomföra utbudsökningen Västerås – Surahammar måste bland annat framkomligheten på sträckan Västerås – Kolbäck utredas närmare, främst med avseende på möjligheten att angöra stationen i Dingtuna samt spårkapaciteten i Kolbäck.

9.5.2 Bergslagsbanan

Arbetet med en ny infart i Gävle för Bergslagsbanan, Ostkustbanan och Norra stambanan fortsätter. Den nya stationen Gävle Västra kan eventuellt börja trafikeras av Tåg i Bergslagen.

Arbetet med att utöka kapaciteten vid Gävle Central har påbörjats.

9.5.3 Godsstråket

Dubbelspåret på sträckan Hallsberg – Motala beräknas att stå klart år 2028 – 2029. För Tåg i Bergslagen innebär detta att tågen inte behöver vända i Hallsberg och därför kan uppehållstiden i Hallsberg kortas ner från cirka 10 – 15 minuter till två minuter.

9.5.4 ERTMS

På ett eller flera stråk inom Tåg i Bergslagens trafiksystem kan signalsystemet ERTMS ha införts.

10 Process för beställning av fordon

Fordonsanskaffning är en lång process där det finns flera alternativ. Nedan beskrivs några alternativ översiktligt.

10.1 Ramavtal och option Transitio

Bolaget Transitio har tecknat ramavtal med tre fordonstillverkare; Stadler, Bombardier och CAF. Vid avrop från ramavtal konkurrensutsätts de tre tillverkarna en andra gång. Efter en andra konkurrensutsättning kan möjlighet till tilläggsbeställningar (optioner) finnas. Det föreligger en möjlig option efter

Mälardalstrafiks beställning av ER-fordon från tillverkaren Stadler. Modellen finns i två utföranden ER1 (4-vagnar) och ER2 (3-vagnar). Stadler utlovar en leveranstid på 20 månader från beställning. Detta är den absolut snabbaste lösningen för fordonsleverans. Nackdelen är att även ER2 är överdimensionerade med avseende på resandeunderlaget.

Att göra ett nytt avrop från Transitios ramavtal kan ta 6 – 12 månader. Om resultat blir en fordonstyp som inte tidigare använts i Sverige tar det ytterligare minst ett år att få fordonet godkänt av Transportstyrelsen.



En fingerad bild av tågmodell ER2

10.2 Option Västtrafik

Västtrafik har gjort ett eget avrop från Transitios ramavtal. Resultatet blev en ny tågmodell från Bombardier, ZEFIRO Express. Västtrafik har beställt 45 av möjliga 100 fordon. Det finns alltså en option på ytterligare 55 fordon. Det finns troligen en möjlighet för Tåg i Bergslagen att beställa enligt denna option. Detta

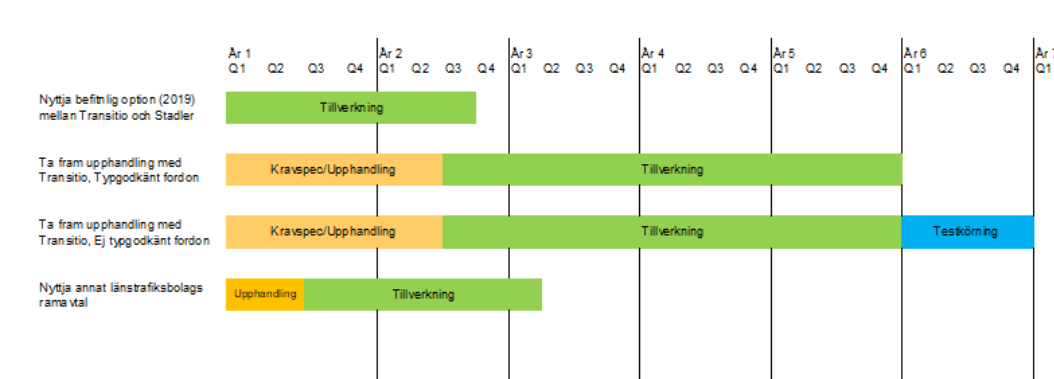


Tåg av modellen ZEFIRO Express

alternativ innebär en, för Tåg i Bergslagen, ny avtalsform som inkluderar underhållet av fordonen. För att få klarhet om vad Tåg i Bergslagen har för

fördelar av denna option krävs att styrelsen/ägarna skriver en formell intresseanmälan.

10.3 Alternativa tidsplaner för fordonskaffning



Schematisk bild över ledtider för nyanskaffning

Hela Europa har behov av fordon och tillverkarna prioriterar efter beställningsdatum, modeller och kvantitet. Därav kan leveranstiderna variera kraftigt.

11 Prioriterade pendlingsstråk och strategiska bytespunkter

11.1 Kapacitet och prestanda

Fordon som anskaffas inom ramen för Programmet behöver uppfylla minst samma krav på kapacitet (cirka 170 sittplatser) och hastighet (STH 180 km/h) som befintliga X50.

11.2 Stråk

Snabba förbindelser med tåg skapar goda förutsättningar för utökade arbets- och studiemarknader. Antalet resor sjunker i relation till avståndet. De korta resorna är alltså normalt fler än de långa.

De stråk som fyller störst betydelse för de övergripande målen beskrivs nedan.

11.2.1 Gävle – Falun/Borlänge

I stråket Gävle – Sandviken – Hofors – Falun – Borlänge bor cirka 190 000 personer i stationsorterna. Restiden längs hela sträckan är ungefär 1,5 timme och är därför ett rimligt pendlingsavstånd för arbete och studier. Totalt arbetspendlar cirka 8 000 personer i vardera riktningen längs sträckan. Merparten sker på de korta sträckorna mellan Falun – Borlänge och Gävle – Sandviken. Ungefär 500 personer arbetspendlar mellan Dalarna och Gävleborg i vardera riktningen.

11.2.2 Mora – Borlänge

Borlänge är Dalarnas största lokala arbetsmarknadsort. Restiden med tåg från Mora är cirka 75 minuter. Direktbuss går endast från Rättvik till Borlänge då restidskvoten från Mora till Borlänge blir alldeles för hög jämfört med bil och tåg.

Det är drygt 1 500 personer som arbetspendlar från Mora och neråt mot Borlänge. Cirka 500 Borlängebor arbetspendlar norrut.

Högskolan Dalarna, det fria gymnasievalet samt att Gagnefs kommun saknar gymnasieskola leder till att det stråket också ska tillgodose studiependling.

Stråket Mora och Borlänge är ett etablerat pendlingsstråk och har en stor potential att utökas.

11.2.3 Västerås – Fagersta

Sträckan Västerås – Fagersta är ett av de viktigaste stråken inom region Västmanland. Resandeutvecklingen är god särskilt på delsträckan Västerås – Hallstahammar – Surahammar. Tågtrafiken förstärks med parallell busstrafik på grund av kapacitetsbrist och för att möta efterfrågan. Stråket har en stor utvecklingspotential.

11.2.4 Hallsberg – Örebro – Lindesberg

Inom Örebro län reser flest resenärer på sträckan Hallsberg – Kumla – Örebro – Frövi – Lindesberg I stråket bor cirka 160 000 personer i stationsorterna. Hela stråket har en restid på cirka 60 minuter, där restiden till och från Örebro är mindre än 30 minuter från övriga orter.

Den största arbetspendlingen sker till och från Örebro. Från Kumla till Örebro pendlar 4 000 personer och cirka 1 900 i motsatt riktning. Från Hallsberg pendlar cirka 2 000 personer till Örebro och cirka 1 600 i motsatt riktning. Från Lindesbergs kommun pendlar cirka 1 500 personer in till Örebro och cirka 1 200 i motsatt riktning. Totalt pendlar 14 300 personer längs sträckan.

11.3 Bytespunkter

Tåg i Bergslagens trafiksystem har flera strategiska bytespunkter som tillsammans bidrar till ökat kollektivtrafikresande, både regionalt och nationellt. Nedan beskrivs de viktigaste bytespunkterna för byte mellan tåg och deras funktioner.

11.3.1 Gävle

I Gävle sker anslutning med regionaltåg och fjärrtåg på Ostkustbanan (Stockholm – Sundsvall – Umeå) och Norra Stambanan (Bollnäs – Ljusdal).

11.3.2 Borlänge

I Borlänge kan tåg från fyra håll mötas; Mora, Stockholm, Gävle/Falun och Örebro/Ludvika. Om tågmöten sker en gång varje eller varannan timme

möjliggörs byten i alla riktningar. För att det ska vara möjligt att resa från Ludvika mot Dalabanan söderut med kort byte i Borlänge krävs åtgärder i infrastrukturen.

11.3.3 Ludvika

I Ludvika bör man kunna etablera tretågsmöte varannan timme för att möjliggöra byten åt alla tre riktningar; Borlänge/Gävle, Örebro/Mjölby och Fagersta/Västerås. För att detta ska vara möjligt krävs åtgärder i infrastrukturen framförallt på Bergslagspendeln.

11.3.4 Örebro

I Örebro bör tågen från Gävle/Borlänge och Gävle/Fagersta ankomma Örebro strax före regionalståget mot Göteborg och omvänd ordning i andra riktningen, detta för att möjliggöra resor västerut längs Västra Stambanan.

11.3.5 Mjölby

Anslutning med fjärrtågen söderut mot Malmö-Köpenhamn. Bytespunkten kan komma att flyttas i framtiden efter Ostlänkens färdigställande.

11.3.6 Västerås

Anslutning med regionalstågen mot Stockholm.

11.4 Boende stationsorter

Kartan nedan visar antal boende inom stationsorterna enligt SCBs statistik för befolkning i tätorter. Antalet anges i närmaste tusental inom parentes.



12 Potentiella stråk

12.1 Örebro – Linköping (Norrköping?)

Det finns ingen direkttågstrafik mellan Örebro och Linköping. Det beror delvis på kapacitetsbrist mellan Mjölby och Linköping. När dubbelspårsutbyggnaden mellan Hallsberg – Degerön är klar kommer restiden att förbättras avseendevårt.

Det innebär att ett annat trafiksystem mellan Örebro och Linköping skulle vara möjligt.

12.2 Gävle – Västerås

Sträckan Gävle – Västerås saknar direktförbindelser med kollektivtrafik. Den snabbaste resan sker med tåg och buss med byte i både Uppsala och Sala och tar 2 timmar och 15 minuter. Det tidsmässiga avståndet mellan Gävle – Västerås skulle teoretiskt kunna vara ungefär 1 timme och 45 minuter, om en ny sträckning skulle etableras via Gävle – Sandviken – Avesta – Sala – Västerås. Med tanke på orternas storlek, så skulle denna sträckning ha potential att öka pendlingsresandet i stråket väsentligt. Sammanlagt bor det ca 260 000 invånare i stationsorterna längs sträckan. Med bil tar resan cirka 1 timme och 50 minuter.

13 Kommersiella sträckor inom Tåg i Bergslagen

13.1 Sundsvall – Gävle – Uppsala – Stockholm

Sträckan Sundsvall – Gävle – Stockholm trafikeras kommersiellt av SJ, främst genom snabbtågstrafik. Sträckan Sundsvall – Gävle trafikeras också av Region Gävleborgs eget tågssystem, X-tåget.

Sträckan Gävle – Uppsala trafikeras förutom av SJs kommersiella trafik av ULs tågssystem Upptåget.

13.2 Ljusdal – Gävle – (Stockholm)

Sträckan Ljusdal – Gävle – Stockholm trafikeras kommersiellt av SJ, främst genom regionalstågstrafik. Sträckan Ljusdal – Gävle trafikeras också av Region Gävleborgs eget tågssystem, X-tåget.

X-tågen ansluter oftast till SJs snabbtåg i Gävle.

13.3 Mora – Borlänge – Sala – Stockholm

SJ trafikerar sträckan Dalarna – Sala – Stockholm med två dubbelturer vardag.

13.4 Falun – Borlänge – Karlstad – Göteborg

Sträckan Falun – Borlänge - Karlstad – Göteborg trafikeras av Tågakeriet i Bergslagen (Tågab) med två dubbelturer måndag och fredag – söndag. Samt en dubbeltur tisdag – fredag. Under sommaren är trafiken något utökad.

13.5 Stockholm – Västerås – Hallsberg – Göteborg

Sträckan Stockholm – Västerås – Hallsberg – Göteborg (Mälarbanan) trafikeras helt kommersiellt av SJs regionalstågstrafik. Grundutbudet är timmestrafik på sträckan Stockholm – Västerås alla dagar med halvtimmestrafik under högtrafik.

Under större delen av trafikdygnet är utbudet timmestrafik Västerås – Hallsberg och varannan timmestrafik Hallsberg – Göteborg, från Stockholm.

13.6 Sala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping – Linköping

Sträckan Sala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping – Linköping (UVEN) är upphandlad som tjänstekoncession av Mälardalstrafiken. Grundutbudet är timmestrafik på hela sträckan på vardagar. Under högtrafik förtätas utbudet till halvtimmestrafik på vissa sträckor. Under helger trafikeras sträckan med varannan timmestrafik. Från T22 kan utbudet i högtrafik komma att förtätas och sträckorna förändras.

13.7 Stockholm – Eskilstuna – Arboga – Örebro

Sträckan Stockholm – Eskilstuna – Arboga – Örebro (Svealandsbanan) angör Kungsör och Arboga i Västmanlands län. Grundutbudet är timmestrafik på vardagar med viss förtätning under högtrafik och varannan-timmestrafik på helger.

13.8 Örebro – Kumla – Hallsberg – Laxå

Sträckan Örebro – Kumla – Hallsberg – Laxå trafikeras, förutom av Tåg i Bergslagen, kommersiellt av SJ med 18 – 19 dubbelturer måndag – fredag.

Trafiken mellan Stockholm, Västerås, Örebro, Skövde Göteborg bedrivs av SJ med kommersiell trafik. Inom Örebro län trafikerar SJ sträckorna Örebro, Kumla, Hallsberg med 18-19 dubbelturer. Åtta av de 18-19 dubbelturerna fortsätter till Göteborg och gör uppehåll i Laxå.

13.9 Karlstad – Hallsberg – Stockholm

Sträckan Karlstad – Hallsberg - Stockholm trafikeras kommersiellt av SJ med sju turer i riktning mot Karlstad och sex turer i riktning mot Stockholm.

Tågab bedriver en del kommersiell trafik med 3 dubbelturer/vardag.

14 Synergier med närliggande trafiksystem

14.1 Upptåget

För att knyta ihop norra Uppsala län (Tierp och Skutskär) med Sandviken – Hofors – Falun kan Upptågen förlängas väster om Gävle alternativt kan Tåg i Bergslagen förlängas söder om Gävle.

14.2 X-tåget

En förlängning av X-tågen västerut alternativt Tåg i Bergslagen norrut skulle kunna skapa direkta förbindelser mellan Falun – Hofors – Sandviken och Ockelbo – Bollnäs respektive Söderhamn inom rimliga pendlingsavstånd.

Eftersom Tåg i Bergslagen, X-tåget och Upptåget har olika trafikoperatörer kan inte fordonsreserver enkelt flyttas mellan systemen vid trafikstörningar. Om detta skulle vara önskvärt krävs ytterligare utredningar för att avgöra om det är teoretiskt och praktiskt möjligt.

14.3 Mälardalstrafik

I december 2021 sker trafikstart av det som benämns Etapp 2. Trafiken på sträckan Sala – Västerås – Eskilstuna – Norrköping kommer att bedrivas med en kombination av fordon, ER1 och X50. ER1 fordonen kommer att användas för timmestrafiken och X50 som insatståg.

En möjlighet är att utforma avtalet så att dessa X50 flyttas till Tåg i Bergslagens fordonspark i samband med nästa Tåg i Bergslagen-avtal för att skapa en större fordonspool, givet att det ger synergivinster. För Västmanland och Örebro kan det innebära att trafiken utförs antingen som en del av Mälardalstrafik eller Tåg i Bergslagen.

14.4 Dalabanan, Mora – Borlänge

Region Dalarna strävar efter att ha timmestrafik mellan Borlänge – Morastrand. I dagsläget trafikerar Tåg i Bergslagen med sju dubbelturer. För hösten T20 planeras in ytterligare fem dubbelturer vilket tillsammans med SJ två dubbelturer är i rätt riktning.

14.5 Dalabanan, Borlänge – Uppsala – Stockholm

Dalabanan från Borlänge till Stockholm drivs i stort sett bara av kommersiell trafik. Tåg i Bergslagen har endast en dubbeltur. Det finns behov av att utöka till timmestrafik på denna sträcka. Timmestrafik sker då tillsammans med den kommersiella trafiken.

14.6 Bergslagspendeln, Ludvika – Västerås – Stockholm

Det finns önskemål från näringsliv längs Bergslagspendeln att linjen förlängs mot Stockholm och/eller Arlanda. Då det inte ligger i Tåg i Bergslagens/ägarna intresse/verksamhet att bedriva den trafiken kan det vara en marknad för den kommersiella trafiken.

För att förbättra utbudet mellan Västerås och Stockholm kan en inriktning vara att Bergslagspendeln på sikt ska förlängas till Stockholm. Skulle fordonstypen dessutom vara av typ ER1 så vore det fördelaktigt att skapa en gemensam reservpool med Mälardalstrafik.

15 Beslut om allmän trafikplikt

Beslut om allmän trafikplikt för Tåg i Bergslagen trafik har fattats av Kollektivtrafikmyndigheten Region Örebro län efter skriftlig överenskommelse mellan de fyra ägarnas kollektivtrafikmyndigheter. Trafikpliktsbeslutet omfattar sträckorna:

- Mora/Falun – Borlänge – Västerås
- Gävle – Borlänge – Örebro – Mjölby
- Gävle – Avesta/Krylbo – Hallsberg
- Ludvika – Fagersta – Västerås

- Örebro – Kumla – Hallsberg – Laxå

16 Avtal med Trafikverket

Mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och Trafikverket finns ett avtal om upprätthållande av basutbud för viss trafik:

- Linje 50 Mora – Borlänge 2 dagliga dubbelturer
- Linje 53 Gävle – Borlänge – Örebro – Mjölby 2,5 dagliga dubbelturer
- Linje 121 Borlänge – Sälen (Buss) 3 dagliga dubbelturer

För detta basutbud ersätter Trafikverket de fyra regionala kollektivtrafikmyndigheterna inom Tåg i Bergslagen med sammanlagt 28,2 miljoner kronor per år (2017 – 2021). Utbetalning sker månatligen till Region Dalarna som sedan vidarebefordrar den del av ersättningen som avser linje 50 och 53 till Tåg i Bergslagen, 23,7 mnkr.

17 Bilagor och styrande dokument

- Förteckning av bilagor och vem som beslutar om förändringar av bilagorna
- Beskrivningar från respektive region.
- Principtidtabell 2022, 2026, 2030 – Fastställs av ägarrådet
- Resandestatistik, periodbiljetter, SJ-biljetter – Uppdateras av Tåg i Bergslagen AB
- Stationer – Uppdateras av Tåg i Bergslagen AB
- Konsortieavtal 1999-12-17
- Ägardirektiv för Tåg i Bergslagen 2016-12-01
- Trafikavtal mellan Trafikverket och Regionala Trafikmyndigheten i Örebro, Västmanlands, Dalarnas och Gävleborgs län 2016-12-07
- Referenser
- Infrastrukturåtgärder - uppdateras av Tåg i Bergslagen AB

10

Remissyttrande över förslag
till riktlinjer för friytor kring
förskolor och skolor i Örebro
kommun

19RS8540

Samhällsbyggnadsnämnden

Remissyttrande över förslag till riktlinjer för friytor kring förskolor och skolor i Örebro kommun

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att redovisat förslag överlämnas som Region Örebro läns svar till Örebro kommun.

Sammanfattning

Örebro kommun har tagit fram riktlinjer för friyta inom förskolor och skolor fram, baserat på Boverkets allmänna råd för friyta och som ett sätt att tillämpa Boverkets allmänna råd om friyta (BFS 2015:1 FRI 1. Riktlinjerna syftar till att tillräckligt stora och lämpliga friytor för barn och elever ska avsättas för förskola och skola i fördjupade översiktsplaner, planprogram och detaljplaner, samt att friytornas storlek och innehållsmässiga kvalitet ska beaktas i bygglovsgranskning. Region Örebro län ser positivt på att riktlinjer tas fram och hoppas att de kan bidra till associerade mål i den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) samt Handlingsplan för god, jämlik och jämställd hälsa i Örebro län 2019 -2022.

Ärendebeskrivning

Till följd av både förtätning av stadsmiljöer samt befolkningsökning riskerar de friytor som barn och unga har tillgång till att minska utan en genomtänkt strategi. Skolor utan skolgårdar samt förskolegårdar på tak är realiteter vilket innebär att friytorna för förskolor och skolor redan idag ställvis är begränsad i många kommuner. ¹

Region Örebro län ser mot bakgrund av detta positivt på att Örebro kommun som ett sätt att tillämpa Boverkets allmänna råd om friyta (BFS 2015:1 FRI 1) har tagit fram riktlinjer som syftar till att tillräckligt stora och lämpliga friytor för barn och elever ska avsättas för förskola och skola i fördjupade översiktsplaner, planprogram och detaljplaner, samt att friytornas storlek och innehållsmässiga kvalitet ska beaktas i bygglovsgranskning.

¹ Får barnen plats i framtidens städer? En konferens om barnperspektivet i svensk stadsplanering. 2019-03-20. Arrangörer: ArkDes, Arwidssonstiftelsen, Boverket, Folkhälsomyndigheten, nätverket BUMS och Tankesmedjan Movium

Den fysiska aktiviteten bland barn och unga minskar med stigande ålder är det viktigt att även högstadieskolor och gymnasieskolor har tillgång till friytor för utevistelse, varför det är positivt att även denna grupps behov har beaktats i riktlinjerna.

Utifrån sambandet mellan hälsa och lärande är det viktigt att förskolan och skolan skapar möjligheter till fysisk aktivitet och utevistelse för eleverna, bl. a. genom att påverka utformning av utemiljöer. Särskilt mot bakgrund av att många barn och unga inte rör på sig i den omfattning som de skulle behöva. Förskolan och skolan har därmed förutsättningar att som motvikt skapa miljöer som stödjer fysisk aktivitet. De undersökningar som Region Örebro län regelbundet genomför visar även att en viktig skyddsfaktor för god hälsa är att trivas bra i skolan vilket utemiljön kan bidra till.

När det gäller förskolebarn och cykling som ett komplement till en för liten friyta så vill Region Örebro län erinra om att Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) bedömer att (som generell tumregel) barn inte är mogna att cykla i trafiken förrän de är 12 år. Som förälder säger NTF att man i måttligt trafikerad miljö kan cykla tillsammans till skolan när barnet är i 7-8 års ålder.

Nedan följer en kort redogörelse för de två regionala dokument som syftar till att främja barns fysiska miljö och som kommunens riktlinjer förhoppningsvis kan bidra till att uppnå.

I den regionala utvecklingsstrategin (RUS) för Region Örebro län antagen av regionfullmäktige 2018 finns övergripande mål och effektmål som har stor betydelse för utveckling av social hållbarhet och hälsa. Flera av effektmålen adresseras till barn och unga:

- Goda uppväxtvillkor
- Ökad grad av delaktighet och inflytande
- Attraktiv boende- och närmiljö
- God och jämlik folkhälsa
- Ökad kunskapsintensitet

I handlingsplan för god, jämlik och jämställd hälsa i Örebro län 2019 -2022 (regionstyrelsen, 2019) är ett av tre prioriterade insatsområden Måluppfyllelse i skolan. Orsaken till detta är, som det skrivs i handlingsplanen: ”Det är viktigt att stärka förutsättningarna för att alla barn och unga – flickor och pojkar – efter grundskolan och gymnasiet ska kunna gå vidare till studier och arbete.



Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Patrik Ståhl

Sammanträdesdatum
2019-12-16

FöredragningsPM
Dnr: 19RS8540

När barn och unga är trygga kan de växa upp till vuxna som känner tillit och som kan tillvarata sina möjligheter. Alla ungdomar ska ha goda levnadsvillkor, makt att forma sina liv och inflytande över samhällsutvecklingen.”.

Region Örebro län ber att få tacka för möjligheten att ha fått lämna synpunkter på förslaget till riktlinjer för friytor kring förskolor och skolor i Örebro kommun.

Johan Ljung
Områdeschef

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Patrik Ståhl

Sammanträdesdatum
2020-01-22

Beteckning
Dnr: 19RS8540

Örebro kommun
Box 30000
70135 Örebro

Remissyttrande över förslag till riktlinjer för friytor i förskola och skola i Örebro kommun

Till följd av både förtätning av stadsmiljöer samt befolkningsökning riskerar de friytor som barn och unga har tillgång till att minska utan en genomtänkt strategi. Skolor utan skolgårdar samt förskolegårdar på tak är realiteter vilket innebär att friytorna för förskolor och skolor redan idag ställvis är begränsad i många kommuner.

¹

Den fysiska aktiviteten bland barn och unga minskar med stigande ålder är det viktigt att även högstadieskolor och gymnasieskolor har tillgång till friytor för utevistelse, varför det är positivt att även denna grupps behov har beaktats i riktlinjerna.

Region Örebro län ser mot bakgrund av detta positivt på att Örebro kommun som ett sätt att tillämpa Boverkets allmänna råd om friyta (BFS 2015:1 FRI 1) har tagit fram riktlinjer som syftar till att tillräckligt stora och lämpliga friytor för barn och elever ska avsättas för förskola och skola i fördjupade översiktsplaner, planprogram och detaljplaner, samt att friytornas storlek och innehållsmässiga kvalitet ska beaktas i bygglovsgranskning.

Utifrån sambandet mellan hälsa och lärande är det viktigt att förskolan och skolan skapar möjligheter till fysisk aktivitet och utevistelse för eleverna, bl. a. genom att påverka utformning av utemiljöer. Särskilt mot bakgrund av att många barn och unga inte rör på sig i den omfattning som de skulle behöva. Förskolan och skolan har därmed förutsättningar att som motvikt skapa miljöer som stödjer fysisk aktivitet. De undersökningar som Region Örebro län regelbundet genomför visar även att en viktig skyddsfaktor för god hälsa är att trivas bra i skolan vilket utemiljön kan bidra till. När det gäller förskolebarn och cykling som ett komplement till en för liten friyta så vill Region Örebro län erinra om att Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) bedömer att (som generell tumregel) barn inte är mogna att cykla i trafiken förrän de är 12 år. Som förälder säger NTF att man i måttligt trafikerad miljö kan cykla tillsammans till skolan när barnet är i 7-8 års ålder.

¹ Får barnen plats i framtidens städer? En konferens om barnperspektivet i svensk stadsplanering. 2019-03-20. Arrangörer: ArkDes, Arwidssonstiftelsen, Boverket, Folkhälsomyndigheten, nätverket BUMS och Tankesmedjan Movium

Nedan följer en kort redogörelse för de två regionala dokument som syftar till att främja barns fysiska miljö och som kommunens riktlinjer förhoppningsvis kan bidra till att uppnå.

I den regionala utvecklingsstrategin (RUS) för Region Örebro län antagen av regionfullmäktige 2018 finns övergripande mål och effektmål som har stor betydelse för utveckling av social hållbarhet och hälsa. Flera av effektmålen adresseras till barn och unga:

Goda uppväxtvillkor
Ökad grad av delaktighet och inflytande
Attraktiv boende- och närmiljö
God och jämlik folkhälsa
Ökad kunskapsintensitet

I handlingsplan för god, jämlik och jämställd hälsa i Örebro län 2019 -2022 (regionstyrelsen, 2019) är ett av tre prioriterade insatsområden Måluppfyllelse i skolan. Orsaken till detta är, som det skrivs i handlingsplanen: ”Det är viktigt att stärka förutsättningarna för att alla barn och unga – flickor och pojkar – efter grundskolan och gymnasiet ska kunna gå vidare till studier och arbete. När barn och unga är trygga kan de växa upp till vuxna som känner tillit och som kan tillvarata sina möjligheter. Alla ungdomar ska ha goda levnadsvillkor, makt att forma sina liv och inflytande över samhällsutvecklingen.”.

Region Örebro län ber att få tacka för möjligheten att ha fått lämna synpunkter på förslaget till riktlinjer för friytor kring förskolor och skolor i Örebro kommun.

För Samhällsbyggnadsnämnden

Nina Höijer
Ordförande

Skickas till:

Örebro kommun
Märkt ”Diarienummer Sam 264/2019”.