

Kommunledningsförvaltningen
Henrik Olofsson
Utvecklingschef
Dnr: 25KS18
Datum: 2025-05-09

Region Örebro län
regionen@regionorebrolan.se
Ange: 24RS1619

Svar på remiss av förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram 2025-2035

Askersunds kommun har nedanstående synpunkter på förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram 2025–2035. Remissvaret är uppdelat per kapitel i programmet.

1. Syfte med programmet

Samhällsmål för kollektivtrafiken att bidra till

På sidan 4, figur 2, illustreras olika beslutsnivåer och deras kopplingar till budgetarbetet. Vi saknar en tydlig beskrivning av var avgörande beslut om den faktiska kollektivtrafiken tas. Under de senaste åren har såväl hela linjer som vissa turer i landsbygdstrafiken tagits bort. Illustrationen kan tolkas som att de enda beslut som fattas med politisk inblandning är fastställandet av det remitterade trafikförsörjningsprogrammet och budget för verksamheten. Det är lätt att tolka detta som att nedläggning av linjer ska fattas i förvaltningen, utifrån dess tolkning av trafikförsörjningsprogrammet. Om detta skulle bli verklighet finns det inte mycket annat än kartbilden i figur 12 ”huvudsakliga kollektivtrafikstråk” att förhålla sig till i sådana beslut, vilket i besparingstider torde bli förödande för den landsbygdstrafik som fortfarande finns kvar. Det är alltså angeläget att illustrationen förstärks med beskrivning av vilken roll exempelvis trafikpliktsbeslut har, vilken samverkan som sker inför beslut och var besluten fattas.

2. Mål för kollektivtrafiken

Avsnitt om resultat 2035

Det är bra att bytespunkter framhålls som en lösning för att kombinera trafikslag. Vi upplever det som mycket positivt att flera trafikslag numera anses komplettera varandra i stället för att den på landsbygden helt nödvändiga bilen ses som något enbart ont. En omställning till mer kollektivt resande måste bygga på att människor som bor i landsbygd tar cykeln eller bilen till bussen, snarare än att de ska sluta använda bilen.

I det avsnitt som handlar om ”mycket få förberedelser” föreslår vi att information om betalningsmöjligheter läggs till i uppräkningsdelen av sådant som bör ingå i lättillgänglig information.

3. Strategisk inriktning för kollektivtrafiken

Planering av fysiskt utrymme och infrastruktur

”Hela resan-perspektivet” är avgörande för att kollektivtrafiken ska bli ett bra alternativ i människors vardag. Vi välkomnar ambitionen att förbättra detta.

Avsnittet om behovet att kunna parkera bilen och åka kollektivt in i centrala Örebro bör kompletteras med att det bör finnas bytespunkter i Örebros utkanter och inte bara längre ut i länet. Detta för att besökare ofta har flera ärenden i staden, varav en del kan utföras i centrum och andra i områden dit man måste ta med bilen.



Följa upp och utvärdera leverans

Vi välkomnar ambitionen att kvalitetssäkra det statistiska underlaget och att förbättra dialogen om trafikutbudet. Det är angeläget att alla resenärer konsekvent behöver registrera sitt färdbevis så att statistiken kan ses som trovärdig. Så länge detta inte upplevs som självklart kommer uppföljningar av trafiken och prioriteringar av linjers och turers existens inte att vara meningsfull.

Begreppet ”Miljöfaktor” i tabell 1 och 2 behöver förklaras. Det vore också önskvärt att en ekonomisk aspekt på val av drivmedel redovisas i tabellerna, för jämförelse mellan drivmedlens miljöpåverkan och det ekonomiska utfallet.

4. Nuläge och behovsanalys

Geografisk tillgänglighet till kollektivtrafik

I och med att 87 % av befolkningen bor inom 1000 m från en busshållplats för linjelagd trafik bor 13 % längre bort. Detta gäller dock på länsnivå. Det vore rimligt att man i programmet, eller åtminstone i den omfattande bilagda omvärldsrapporten, redovisar detta förhållande på kommunnivå. Nedan syns en tabell över detta, hämtad från Kolada. Siffrorna från 2022 utgör den just nu färskaste statistiken. Observera dock att Kolada använder 500 m som definition. Sedan 2022 har beslut fattats om nedläggning av ytterligare två kollektivtrafiklinjer i kommunen, vilket kommer att placera Askersunds kommun i en ännu lägre nivå än i tabellen.

Andel befolkning i kollektivtrafiknära läge (2022) Källa: Kolada

Område	2022 ▾
Örebro	86.2
Karlskoga	78.2
Nora	75.2
Lindesberg	65.6
Kumla	59.0
▾ Örebro läns kommuner (ovägt medel)	58.9
Hallsberg	53.2
Hällefors	53.0
Degerfors	52.6
Lekeberg	51.7
Laxå	49.6
Ljusnarsberg	46.3
Askersund	35.8

Koladas definition av ”kollektivtrafiknära läge” (andel):

Andel befolkning i det geografiska området som har en trafikerad hållplats inom 500 meter från sin folkbokföringsadress. Med trafikerad hållplats avses hållplats, för samtliga trafikslag som trafikeras med minst en avgång per timme, vardagar mellan 06:00 och 20:00. Avståndet till hållplats utgår från fågelavstånd och beaktar inte väg- och gatunät

Vi välkomnar som sagt att det i regionala dokument numera framskymtar en förståelse för att människor åker bil. Det är rimligt när nästan 65 % av befolkningen inte har tillgång till annat.



5. Inriktning för kollektivtrafikutbud

Närtrafik

Vi vill att texten kompletteras med att man alltid kan åka till och från sin kommunhuvudort med närtrafik, oavsett om en annan närtrafikhållplats ligger närmare bostaden samt att man från kommunhuvudorten kan åka till och från platser på landsbygden i kommunen, även om det finns andra närtrafikhållplatser som ligger närmare resmålet.

6. Organisation och samverkan

Kapitlet beskriver på ett tydligt sätt hur verksamheten är organiserad och hur samverkan ska ske. Vi efterlyser dock en tydlig beskrivning av beslutsvägar avseende kollektivtrafikutbudet, se remissvarets text om kapitel 1.

7. Hållplatser och stationer

Kapitlet beskriver på ett bra sätt arbetet med hållplatser och stationer. Tydliga hänvisningar görs också till relevanta dokument för fördjupning. Vi ser gärna att ett avsnitt tillförs om kopplingen till länsplanen för transportinfrastruktur och dess möjligheter till medfinansiering av förbättringar av tillgång till kollektivtrafik.

8. Stödsystem

System för resenärsinformation

Ambitionen att förbättra realtidsinformationen om trafiken är välkommen och kommer att påverka resenärernas reseupplevelse positivt.

9. Uppföljning och lärande

Vi vill framhålla sambandet mellan ”andel av befolkningen i kollektivtrafikhållplatsnära läge” och i vilken grad kollektivtrafiken nyttjas som färdmedel. Att endast redovisa nyttjandegrad, utan hänsyn till hur stor andel som i praktiken kan använda trafiken kommer aldrig att ge en rättvisande bild.

10. Övrigt

Även om omvärldsrapporten inte är en del av remissmaterialet vill vi bidra till ett par korrigeringar:

Sidan 22, figur 5: Teckenförklaring saknas

Sidan 40, tabell 3: Siffrorna för Degerfors och Hällefors ser orimliga ut. Om inte, så vill vi gärna lära oss mer om dessa kommuners folkhälsoarbete

Askersunds kommun

Caroline Dieker (M)
Kommunstyrelsens ordförande