



Sammanträde med:

Samhällsbyggnadsnämnd

Sammanträdesdatum: 2021-06-23

Tid: kl. 09:00-14:30

Plats: Konferensrum Almen samt digitalt

Meddela förhinder snarast möjligt till nämndsekreteraren.
Du som är ersättare meddelar om du kommer att närvara.

Tänk på våra allergiker och undvik starka dofter.

Ledamöter kallas

Nina Höjjer (S), ordförande
Magnus Lagergren (KD), vice
ordförande
Oskar Svärd (M), 2:e vice ordförande
Andreas Brorson (S)
Eva Järliden (S)
Jouni Slagner (S)
Solweig Oscarsson (S)
Lars-Göran Zetterlund (C)
Pär-Ove Lindqvist (M)
Fredrik Askhem (L)
Helena Bosved (MP)
Bo Ammer (SD)
Jessica Carlqvist (V)
Greger Persson (SD)
Tommy Ahlberg (S)

Ersättare underrättas

Therese Magnusson (S)
Antti Tsupukka (S)
Kent Grängstedt (S)
Björn Junaeus (KD)
Arne Kumm (M)
Johan Kumlin (M)
Ronnie Erhard (M)
Inga-Lill Andersson (C)
Christer Johansson (SD)



1. Dagordning

Föredragande:

Sammanfattning

09:00 - Mötets öppnande, upprop

09:10 Beslutsärenden

09:50 - Rast

10:00 - Fortsättning beslutsärenden

10:20 - Information

11:00 - Rast

11:10 - Fortsättning information

12:00 - Lunch samt gruppmöten

13:30 - Beslut

14:00 - Mötet avslutas

2. Val av justerare

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att ordföranden och Bo Ammer (SD) justerar dagens protokoll med Oskar Svärd (M) som ersättare.

3. Medborgarförslag sjukresor

Diarienummer: 18RS1588 Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anse medborgarförslaget som besvarat

att inte ändra i Bestämmelser och tillämpningsanvisningar för Region Örebro läns sjukresor och transporter

Sammanfattning

Förslagslämnaren önskar att alla sjukresor skall vara gratis om den allmänna kollektivtrafiken är begränsad.



Av det regelverk som tillämpas för Region Örebro läns sjukresor finns möjlighet för samtliga medborgare i Region Örebro län att få kostnadsfri anslutningsresa, i form av serviceresefordon eller egen bil, om det föreligger bristande kommunikationer eller är över 2 km till närmaste angöringsplats.

Förvaltningen föreslår således att medborgarförslaget inte skall tillgodoses.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2021-06-23 Medborgarförslag sjukresa
- Svar på medborgarförslag - Sjukresor
- Medborgarförslag utan namn - sjukresor

4. Medborgarförslag sjukresor

Diarienummer: 19RS10406 Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anse medborgarförslaget som besvarat

att inte ändra i Bestämmelser och tillämpningsanvisningarna för Region Örebro läns sjukresor och transporter

Sammanfattning

Förslagslämnaren föreslår att reseersättning vid sjukresa med egen bil ersätts med samma summa som motsvarar kostnaden för allmänna färdmedel.

I regelverket för Region Örebro läns sjukresor är utgångspunkten att sjukresor med allmän kollektivtrafik skall vara kostnadsfri för patienten. Sjukresa med egen bil eller serviceresefordon är färd satt vilka innebär fördyrade kostnader för Region Örebro län, varför en egenavgift alltid dras av patienten för dessa typer av sjukresor. Möjlighet finns även till kostnadsfri anslutningsresa för patienten, antingen med egen bil eller med serviceresefordon, till närmaste hållplats om avståndet överstiger 2 km.

Förvaltningen föreslår således att medborgarförslaget inte skall tillgodoses.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2021-06-23 Medborgarförslag sjukresor
- Svar på medborgarförslag
- Medborgarförslag - Reseersättning

5. Medborgarförslag utökad service inom färdtjänst

Diarienummer: 17RS1776 Föredragande:



Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anse att medborgarförslaget som besvarat.

att inte utöka servicegraden mer än vad lagen om färdtjänst (1997:736) avser, dvs från yttre port till yttre port. Utökad servicegrad finns redan då kunden kan medföra kostnadsfritt en ledsagare och efter prövning få stöd med bärhjälp vid färdtjänstresa. Detta regleras av regionala Tillämpningsföreskrifterna för Färdtjänst.

Sammanfattning

Förslagsställaren önskar en utökning av tjänsten innanför yttre port och likställa den med servicen inom sjukresor. Sjukresa inom regionen regleras av Regelverket för sjukresor som är ett internt regelverk inom regionen. Färdtjänsten regleras enligt färdtjänstlagen (1997:736) som är en trafiklag som behandlar transport mellan yttre portar. Inom färdtjänsten finns det redan reglerat av regionala tillämpningsföreskrifter om utökad service i form av medta kostnadsfri ledsagning samt bärhjälp efter särskild prövning. Förvaltningen föreslår att inte tillmötesgå medborgarförslaget om att utöka service inom färdtjänsten. Tilläggstjänster som bärhjälp och kostnadsfritt medta av ledsagare inom färdtjänsten erbjuds redan inom Örebro län.

Beslutsunderlag

- PM Färdtjänst utökad service
- Svarsbrev medborgarförslag
- Medborgarförslag - Regler för färdtjänst och sjukresor i Örebro län

6. Nytt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län

Diarienummer: 20RS12049 Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att skicka ut förvaltningens förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram på remiss utan politiskt ställningstagandet till innehållet

samt

att paragrafen förklaras omedelbart justerad

Sammanfattning

På uppdrag av Samhällsbyggnadsnämnden har en remissversion av nytt trafikförsörjningsprogram tagits fram. Programmet tar sikte på år 2030 och det övergripande målet för allmän kollektivtrafik är en ökad marknadsandel av de motoriserade resorna i länet.

Arbetet med att förnya mål och strategier har involverat alla delar av området trafik



och samhällsplanering och samordning har skett med de parallella projekten där RUS och Länstransportplan uppdateras. Tre av fem underliggande mål har samordnats mellan serviceresor och allmän kollektivtrafik för ökad samordning mellan trafikformerna.

Strategier kopplade till målen inom områdena trafikering, attraktiv och tillgänglig resa, försäljning samt hälsa klimat och miljö beskrivs i programmet och måluppfyllelsen följs upp årligen via målspecifika och generella indikatorer.

Beslutsunderlag

- FPM SBN 210623 Regionalt trafikförsörjningsprogram 2022-2030
- Remissversion Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län
- Missiv - Remiss avseende Regionalt trafikförsörjningsprogram
- Bilaga 1 - Nuläge

7. Trafikpliktsbeslut för allmän kollektivtrafik i stråket Lekeberg-Garphyttan-Örebro-Glanshammar

Diarienummer: 21RS2296 Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att med stöd av lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän trafikplikt för kollektivtrafik i stråket Lekeberg-Garphyttan-Örebro-Glanshammar i enlighet med förvaltningens förslag

samt

att paragrafen förklaras omedelbart justerad

Sammanfattning

Regionens samhällsbyggnadsnämnd har under hösten 2019 beslutat om handlingsplan för budget i balans. Detta ställer krav på åtgärder för effektivisering och reducering av utbudet av allmän kollektivtrafik och i december år 2021 genomförs det därför betydande förändringar i utbudet av allmän kollektivtrafik i stråket Lekeberg-Garphyttan-Örebro-Glanshammar. 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 sju allmänna kollektivtrafiklinjer trafikerade med buss. En linje klassas som expresslinje, fem linjer klassas som regionlinjer och en som landsbygdslinje. 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.



Beslutsunderlag

- FPM SBN 210623 RTP Leke-Garp-Öre-Glans
- Rapport - Strategisk utredning inför trafikplikt
- Trafikpliktsbeslut stråket Leke-Garp-Öre-Glans

8. Närtrafik kriterier och regler

Diarienummer: 20RS11395 Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att införa Närtrafik i hela länet enligt bilagda kriterier och regler

Sammanfattning

Det finns ett mål att alla medborgare i Örebro län har tillgång till allmän kollektivtrafik. Närtrafik har genomförts på prov i Askersund och Nora kommun sedan hösten 2018.

Vid Samhällsbyggnadsnämndens sammanträde 2020-12-02 beslutades att Närtrafik ska införas i hela länet. Kriterier och regler för när och var resenären får resa har tagits fram av en projektgrupp från enheterna Allmänna kollektivtrafiken och Serviceresor och Beställningscentralen.

Försöket har visat på ett lågt resande och ambitionen i det fortsatta arbetet har varit att gör erbjudandet med Närtrafiken mer efterfrågat.

Närtrafiken kan nyttjas på två sätt:

- Från bostaden, där kollektivtrafik helt saknas eller saknas under stora delar av trafikdygnet, till närmaste närtrafikhållplats (som vanligen ligger i närmaste tätort med visst serviceutbud).
- Från en närtrafikhållplats till landsbygd där kollektivtrafik helt saknas eller saknas under stora delar av trafikdygnet.

Närtrafikhållplatserna är valda där det finns ett visst utbud av kommersiell och offentlig service. Oftast handlar det om att en matvaruaffär ligger i anslutning till hållplatsen men även resecentrum, apotek/vårdcentraler mm.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM Närtrafik kriterier och regler
- Närtrafik kriterier och regler

9. Yttrande över "Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken"

Diarienummer: 21RS3627 Föredragande:



Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att förslaget till yttrande godkänns som Region Örebro läns svar på remiss av ”Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken”

Sammanfattning

Region Örebro län yttrar sig över ”Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken”. Region Örebro läns viktigaste synpunkt är att förslagen inte ska ha någon påverkan på den trafik (allmän kollektivtrafik och sjukresor) som Region Örebro län ansvarar för.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM Kostnadsbesparingar i färdtjänsten
- 2020 1 Remissunderlag - Kostnadsbesparingar inom färdtjänsten i Örebro län
- Förslag till yttrande
- Remiss - Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken
- Bilaga 1 remiss - Kostnadsbesparingar inom färdtjänsten i Örebro län, utredning av åtgärder med besparingspotential

10. Flytt av sammanträdesdatum

Diarienummer: 20RS6930 Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att flytta sammanträdet den 11 november till den 10 november.

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsnämnden har blivit inbjudna att tillsammans med regional tillväxtnämnd samt kulturnämnd genomföra ett gemensamt sammanträde den 10 november.

Samhällsbyggnadsnämnden behöver besluta om att flytta det planerade sammanträdet den 11 november till den 10 november.

Beslutsunderlag

- Flytt av sammanträdesdatum samhällsbyggnadsnämnden

11. Meddelande och delegationse beslut samhällsbyggnadsnämnden

Diarienummer: 21RS1042 Föredragande:



Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta meddelande och delegationsbeslut till protokollet.

Sammanfattning

Färdtjänstbeslut vecka 19-23

21RS3603 – Yttrande över detaljplan Törsjö

19RS1375 . Ordförandebeslut avslutad handläggning medborgarförslag

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM meddelande och delegationsbeslut samhällsbyggnadsnämnden 2021-06-23
- Sammanställning till nämnden t o m v 23
- Sammanställning till nämnden t o m v 21
- Sammanställning till nämnden t o m v 19
- PM Bärhjälp(744917) (0)_TMP

12. Information

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta informationen till protokollet.

Sammanfattning

Delårsrapport 2021 – kort information - Johan Ljung

VP2022, inkomna inspel - Johan Ljung

Aktiviteter för att locka tillbaka resenärerna - Monica Stål

Länstransportplan, remiss - Simon Jäderberg



3

Medborgarförslag sjukresor

18RS1588

Tjänsteställe, handläggare
Sjukreseadministrationenheten, Amanda Mihlzén

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 18RS1588

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Medborgarförslag sjukresor

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anse medborgarförslaget som besvarat

att inte ändra i Bestämmelser och tillämpningsanvisningar för Region Örebro läns sjukresor och transporter

Sammanfattning

Förslagslämnaren önskar att alla sjukresor skall vara gratis om den allmänna kollektivtrafiken är begränsad.

Av det regelverk som tillämpas för Region Örebro läns sjukresor finns möjlighet för samtliga medborgare i Region Örebro län att få kostnadsfri anslutningsresa, i form av serviceresefordon eller egen bil, om det föreligger bristande kommunikationer eller är över 2 km till närmaste angöringsplats.

Förvaltningen föreslår således att medborgarförslaget inte skall tillgodoses.

Ärendebeskrivning

Förslagslämnaren yrkar på att Region Örebro län skall erbjuda gratis sjukresor med kollektivtrafik eller taxiresa till och från bostad och hållplats/station, sedan från stationen vidare till vården. Detta skall vara möjligt i de fall det föreligger bristande kommunikationer.

I regelverket *Bestämmelser och tillämpningsanvisningar för Region Örebro läns sjukresor och transporter* beskrivs att man endast får anslutningsresa mellan hemmet och närmsta station/hållplats, för vidare resa med allmänna kommunikationer.

Anslutningsresan kan göras med egen bil eller med serviceresefordon från

folkbokföringsadress till närmaste hållplats/station om man helt eller delvis saknar allmänna kommunikationer och om avståndet är längre än 2 km.

Ansökan görs till Sjukreseenheten som bedömer ansökan utifrån regelverket ovan. Om det är längre mellan bostad och närmsta hållplats än från bostaden till vårdcentralen medges resa hela vägen till vårdcentralen, förutsatt att avståndet överstiger 2 km. Hänsyn tas således till väntetid och antal byten.

Vårdgivaren kan även skriva ett intyg för de personer som av medicinska skäl inte klarar att resa med allmänna kommunikationer. Denne kan då istället få resa med egen bil och få ersättning för det eller med serviceresefordon. Intyget prövas av Sjukreseenheten utifrån det regelverk som finns.

Bedömning

Bedömningen är att inte utöka de *Bestämmelser och tillämpningsanvisningar* som idag tillämpas för Region Örebro läns sjukresor eftersom redan omfattar de som är i behov av sjukresor. Möjligheten finns att ansöka om ersättning för anslutningsresa och efter prövning få kostnadsfria resor om det föreligger bristande kommunikationer eller är över 2 km till närmaste angöringsplats. Således föranleder det ingen sjukresekostnad för patienten, den blir som förslagsställaren önskar ”gratis”.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet har inte några konsekvenser utifrån miljö-barn och jämställdhetsperspektiven.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet har inte några ekonomiska konsekvenser.

Beslutsunderlag

Underlag för beslut är:

- Medborgarförslag sjukresor
- Föredrags-PM Samhällsbyggnadsnämnden 2021-05-24.

Johan Ljung
Områdeschef, Trafik och Samhällsplanering

Skickas till:

Eva Hermansson

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-06-23 Dnr: 18RS1588

Eva Hermansson

Svar på medborgarförslag om Sjukresor

Du har lämnat in ett medborgarförslag om att utöka möjligheterna till kostnadsfria sjukresor till och från närmaste hållplats, om den allmänna kollektivtrafiken är begränsad.

Vi kommer tyvärr inte att bifalla ditt förslag med motivering enligt nedan.


I regelverket *Bestämmelser och tillämpningsanvisningar för Region Örebro läns sjukresor och transporter* beskrivs att det finns möjlighet att få en kostnadsfri anslutningsresa, i form av serviceresefordon eller med egen bil, om det föreligger bristande kommunikationer, eller är över 2 km till närmaste angöringsplats.

Vårdgivare kan skriva ett intyg till Sjukreseenheten för de personer som av medicinska skäl inte kan resa med allmänna kommunikationer alls. De med intyg kan istället beviljas ersättning för sjukresa med egen bil alternativt sjukresa med serviceresefordon. Att utöka möjligheterna ytterligare och ändra regelverket skulle innebära en betydande kostnadsökning för Region Örebro län, vilket inte anses rimligt. Region Örebro län har således redan uppfyllt en del av den service som önskas i medborgarförslaget.

Slutligen beklagar vi att ditt svar från oss har dröjt. Region Örebro län vill ständigt förbättras och dina synpunkter är viktiga för oss. Vi vill därför tacka dig för ditt medborgarförslag gällande kostnadsfria sjukresor vid begränsad kollektivtrafik.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden

Namn: [REDACTED]	Datum: 22/2-18
Adress: [REDACTED]	Medborgarförslag Region Örebro län  Region Örebro län Box 1613 701 16 ÖREBRO 2018 -02- 23 Centrala diariet
Postadress: [REDACTED]	
Tel: [REDACTED]	
E-post: [REDACTED]	

Medborgarförslag (kortfattat namn): Sjukresor
Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt förslag och motivera varför det bör genomföras): <p>Grundregeln för sjukresor till och från vården är att alla erbjuds gratis resa med kollektivtrafik. Du som har färdtjänst eller medicinskt behov av annat färdstätt får åka taxi. På vissa orter är kollektivtrafiken begränsad, t.ex i Finnerödja finns inte tåg tillgå och busstider är kraftigt begränsat. Vid dessa orter som har liknande problem inom Region Örebro län skall sjukresor erbjudas med taxiresa till närmaste ort som har den kollektivtrafiken som avses i beslutet.</p> <p>Vi yrkar på att:</p> <p>Region Örebro län erbjuder gratis sjukresor med kollektivtrafik eller i förekommande taxiresa till närmaste större ort.</p> <p>Exempel: Socialdemokraterna i Finnerödja-Tiveds Socialdemokratiska förening vill att det ska vara möjligt att om man har behov, ska kunna åka taxi från hemmet till Laxå station och därifrån tåg till Örebro Centralstation. Därifrån ska man kunna åka taxi till USÖ , därman går på sitt läkarbesök. Efter läkarbesöket taxi till Örebro centralstation, tåg till Laxå och därifrån taxi hem igen till Finnerödja</p>
Personuppgifterna behandlas enligt PuL. <input type="checkbox"/> Jag godkänner att förslaget med mina personuppgifter publiceras i protokoll och föredragningslistor på landstingets hemsida. <input checked="" type="checkbox"/> Jag godkänner inte att förslaget med mina personuppgifter publiceras i protokoll och föredragningslistor på landstingets hemsida.
Namnunderskrift(-er): [REDACTED]
Namnförtydligande: [REDACTED]

4

Medborgarförslag sjukresor 19RS10406

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Medborgarförslag sjukresor

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anse medborgarförslaget som besvarat

att inte ändra i Bestämmelser och tillämpningsanvisningarna för Region Örebro läns sjukresor och transporter

Sammanfattning

Förslagslämnaren föreslår att reseersättning vid sjukresa med egen bil ersätts med samma summa som motsvarar kostnaden för allmänna färdmedel.

I regelverket för Region Örebro läns sjukresor är utgångspunkten att sjukresor med allmän kollektivtrafik skall vara kostnadsfri för patienten. Sjukresa med egen bil eller serviceresefordon är färdstätt vilka innebär fördyrade kostnader för Region Örebro län, varför en egenavgift alltid dras av patienten för dessa typer av sjukresor. Möjlighet finns även till kostnadsfri anslutningsresa för patienten, antingen med egen bil eller med serviceresefordon, till närmaste hållplats om avståndet överstiger 2 km.

Förvaltningen föreslår således att medborgarförslaget inte skall tillgodoses.

Ärendebeskrivning

Förslagslämnaren önskar att egenavgifter för sjukresa med egen bil ska motsvara samma kostnad som vid sjukresa med allmän kollektivtrafik.

I regelverket *Bestämmelser och tillämpningsanvisningar för Region Örebro läns sjukresor och transporter* beskrivs att resor med allmän kollektivtrafik skall vara kostnadsfri för patienten. Vårdkallelsen visas upp som biljett på bussen och besökskvittot används som biljett på hemresan. Vid utlägg för tåg- eller bussbiljett ersätts hela kostnaden i efterhand om dessa skickas till Sjukreseenheten.

Även anslutningsresa till närmaste hållplats/station är kostnadsfri, och ersätts fullt ut om patienten helt eller delvis saknar allmänna kommunikationer och avståndet är mer

Tjänsteställe, handläggare
Sjukreseadministrationenheten, Amanda Mihlzén

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 19RS10406

än 2 kilometer. Anslutningsresa sker med egen bil alternativt med serviceresefordon. Ansökan görs till Sjukreseenheten som bedömer ansökan utifrån regelverket ovan.

Vårdgivaren kan också skriva ett intyg för de personer som av medicinska skäl inte klarar att resa med allmänna kommunikationer. Denne kan då istället beviljas resa med egen bil och få ersättning för det eller med serviceresefordon. Intyget prövas av Sjukreseenheten utifrån det regelverk som finns.

Bedömning

Bedömningen är att inte reducera eller ta bort egenavgifterna för sjukresor med egen bil genom ändring av Sjukreseenhetens *Bestämmelser och tillämpningsanvisningar*. Sjukresa med egen bil eller serviceresefordon är färd satt vilka innebär fördrade kostnader för Region Örebro län, varför en egenavgift alltid dras av patienten för dessa typer av sjukresor. Egenavgiften är frikortgrundande och beräknas in i högkostnadsskyddet för sjukresor på 1400 kr. Möjlighet finns även till kostnadsfri anslutningsresa för patienten, antingen med egen bil eller med serviceresefordon, till närmaste hållplats om avståndet överstiger 2 km.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet har inte några konsekvenser utifrån miljö-barn och jämställdhetsperspektiven.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet att inte utöka nuvarande regelverk har inte några ekonomiska konsekvenser.

Beslutsunderlag

Underlag för beslut är:

- Medborgarförslag sjukresor
- Föredrags-PM Samhällsbyggnadsnämnden 2021-05-24.

Johan Ljung
Områdeschef, Trafik och Samhällsplanering

Skickas till:
Åke Lundqvist

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-06-23 Dnr: 19RS10406

Åke Lundqvist
Markgatan 20
703 55 Örebro

Svar på medborgarförslag om reseersättning

Du har lämnat in ett medborgarförslag om att bilresor ska ersättas med samma summa som skulle uppstå om man åker med allmänna färdmedel, och på så vis underlätta för personer som av olika skäl har svårt att ta sig till en hållplats.

Vi kommer tyvärr inte bifalla ditt förslag med motivering enligt nedan.

I regelverket *Bestämmelser och tillämpningsanvisningar för Region Örebro läns sjukresor och transporter* ska sjukresor med allmän kollektivtrafik vara kostnadsfria för patienten. Man åker gratis på vårdkallelsen/besökskvittot vid bussresa. Utlägg för buss- och tågstnader ersätts också i efterhand utan att någon egenavgift dras. Sjukresa med egen bil eller serviceresefordon är färdsett vilka innebär fördrade kostnader för Region Örebro län, varför en egenavgift alltid dras av patienten för dessa typer av sjukresor. Att minska eller ta bort egenavgiften skulle innebära en betydande kostnadsökning för Region Örebro län, vilket inte anses rimligt.

Det finns således möjlighet till kostnadsfri anslutningsresa, antingen med egen bil eller med serviceresefordon, till närmaste hållplats om avståndet överstiger 2 km.

Slutligen beklagar vi att ditt svar från oss har dröjt. Region Örebro län vill ständigt förbättras och dina synpunkter är viktiga för oss. Vi vill därför tacka dig för ditt medborgarförslag gällande ersättning att bilresor ska ersättas med samma summa som skulle uppstå om man åker med allmänna färdmedel till och från vården.

För Region Örebro län
Nina Höjjer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden

Åke Lundqvist	Datum: 2019-12-16
Adress: Markgatan 20	Medborgarförslag Region Örebro län Box 1613 701 16 ÖREBRO  Region Örebro län 2019-12-18
Postadress: 703 55 Örebro	
Tel: 019-25 76 94	
E-post: ake.lundqvist1@gmail.com	

Centrala diariet

Medborgarförslag (kortfattat namn):
<p>Rese ersättning</p>
Motivering (Lämna en mer utförlig beskrivning av ditt förslag och motivera varför det bör genomföras):
<p>Mitt förslag avser reseersättning vid sjukresa t. ex. till Lindesbergs lasarett med egen bil. Mitt förslag är att en sådan bilresa ersätts med samma summa som skulle uppstå för landstinget om man åker med allmänna färdmedel. Detta skulle underlätta för personer som av olika skäl har svårt att själva ta sig till buss hållplats, men fortfarande kan köra bil, och för Regionen skulle det bli samma kostnad.</p>
<p>Region Örebro län hanterar dina personuppgifter i enlighet med EU:s dataskyddsförordning (GDPR). För att kunna fullgöra uppgiften med att handlägga ditt medborgarförslag kommer dina personuppgifter registreras och lagras i Region Örebro läns diarium. Personuppgifterna kan även förekomma i protokoll, kallelser och handlingar.</p>
Namnunderskrift(-er):
<p>Åke Lundqvist</p>
Namnförtydligande:
<p>Åke Lundqvist</p>



5

Medborgarförslag utökad service inom färdtjänst

17RS1776

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Medborgarförslag utökad service inom färdtjänst

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anse att medborgarförslaget som besvarat.

att inte utöka servicegraden mer än vad lagen om färdtjänst (1997:736) avser, dvs från yttre port till yttre port. Utökad servicegrad finns redan då kunden kan medföra kostnadsfritt en ledsagare och efter prövning få stöd med bärhjälp vid färdtjänstresa. Detta regleras av regionala Tillämpningsföreskrifterna för Färdtjänst.

Sammanfattning

Förslagsställaren önskar en utökning av tjänsten innanför yttre port och likställa den med servicen inom sjukresor. Sjukresa inom regionen regleras av Regelverket för sjukresor som är ett internt regelverk inom regionen. Färdtjänsten regleras enligt färdtjänstlagen (1997:736) som är en trafiklag som behandlar transport mellan yttre portar. Inom färdtjänsten finns det redan reglerat av regionala tillämpningsföreskrifter om utökad service i form av medta kostnadsfri ledsagning samt bärhjälp efter särskild prövning. Förvaltningen föreslår att inte tillmötesgå medborgarförslaget om att utöka service inom färdtjänsten. Tilläggstjänster som bärhjälp och kostnadsfritt medta av ledsagare inom färdtjänsten erbjuds redan inom Örebro län.

Ärendebeskrivning

Medborgarförslaget avser att reglerna för utförandet av sjukresor och färdtjänst blir lika. Förslagsställaren uppger att man vid sjukresa kan få hjälp från dörr till dörr in denna mening menas med bostaddörren, och att detta även ska gälla vid resa med färdtjänst. Sjukresa inom Regionen regleras av regelverket för sjukresor som är ett internt regelverk inom regionen som beslutats av Regionfullmäktige och utgår från lagen Ersättning för resekostnader i samband med viss vård och behandling (1991:419). Skillnaden i förhållande till färdtjänsten är att färdtjänsten regleras enligt färdtjänstlagen (1997:736) som är en trafiklag avseende transporter mellan yttre portar,

och därmed regleras inte i lagen en utökad service innanför yttre port i samband med färdtjänstresa. Regionala tillämpningsföreskrifter för färdtjänst görs på uppdrag av länets kommuner och beslutas i Samhällsbyggnadsnämnden. Utökad service innanför yttre port regleras i sådana hänseenden av regionala tillämpningsföreskrifter avseende färdtjänst. Förslagsställaren uppger i samband med färdtjänst där personen i fråga inte klarar att med egen kraft ta sig till sin bostadsdörr exempelvis i flerbostadshus blir hänvisad till ledsagning som personen själv får anordna. Sjukresa avser att patienten kan transporteras till nödvändig vård och färdtjänsten syftar istället mot kunder med väsentliga svårigheter till förflyttning och självständigt nyttja allmänna kommunikationer kunna på likvärdiga villkor kunna transportera sig till olika rekreativa destinationer. Behovet av att likställa regelverken för sjukresa och med utökande service på färdtjänsten skulle göra att personer med behov av färdtjänst kan bibehålla sin självständighet även vid resor om inte handlar om vård anför förslagsställaren.

Bedömning

Bedömningen är att fortsatt särskilja regelverket för sjukresor och lag om färdtjänst(1997:736) samt därtill regionala tillämpningsföreskrifter avseende färdtjänst. Färdtjänstresor och sjukresor intentioner handlar dels om transport av enskild person men med helt olika syften. Servicegraden inom färdtjänsten är redan högre än vad lagen om färdtjänst (1997:736) reglerar. Det finns redan nu möjlighet för kunden att medföra kostnadsfritt en ledsagare och efter prövning få stöd med bärhjälp vid färdtjänstresa. Detta regleras av regionala Tillämpningsföreskrifterna för Färdtjänst.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förslaget bedöms inte ge några konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget bedöms inte ge några ekonomiska konsekvenser.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM Samhällsbyggnadsnämnden 2021-05-24
Medborgarförslag färdtjänst 17RS1776

Svarsbrev

Tjänsteställe, handläggare
Färdtjänstadministrationenheten, Tobias Gustafsson

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 17RS1776

Johan Ljung
Områdeschef, Trafik och samhällsplanering

Skickas till:
Ann-Mari Arvidsdotter
Erika Flodin

Sammanträdesdatum Beteckning
2021-06-23 Dnr: 17RS1776

Ann-Mari Arvidsdotter (leg. arbetsterapeut)
Vattugatan 7D
602 31 Kumla

Svar på medborgarförslaget

Tack för ditt medborgarförslag. Vi beklagar att handläggning dragit ut på tiden. I ditt förslag framför du att servicen i samband med färdtjänst även ska gälla innanför yttre port, och omfatta samma servicenivå som vid sjukresa.

Sjukresor inom regionen regleras av ”Regelverket för sjukresor” som är ett regelverk som beslutas av Region Örebro län. Färdtjänsten regleras enligt ”Färdtjänstlagen” som är en trafiklag som behandlar transport mellan yttre portar. Färdtjänsten utförs av Region Örebro län på uppdrag av länets 12 kommuner. Inom färdtjänsten finns idag en regional utökad service utöver ”Färdtjänstlagen” i form att du som färdtjänstkund kan kostnadsfritt medta ledsagare vid färdtjänstresa, samt att bärhjälp kan erhållas efter särskild prövning. Således tillgodoses en del av ditt förslag genom att servicegraden vid färdtjänstresa är utökad mer än vad Färdtjänstlagen kräver, däremot går vi inte hela vägen fram och tillmötesgår hela ditt förslag att omfatta samma grad av service innanför yttre port som vid sjukresa. Genom detta anser vi ditt medborgarförslag som besvarat.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande Samhällsbyggnadsnämnden

Medborgarförslag

Till Region Örebro län

Örebro 2017-03-16

17RS1776-1

Regler för färdtjänst och sjukresor i Örebro län

Det har kommit till vår kännedom att reglerna för sjukresor och färdtjänst är olika.

Vid sjukresor kan man få hjälp från dörr till dörr.

Vid färdtjänst port till port. Klarar inte personen att ta sig till sin port eller vidare in dit den ska hänvisas till ledsagning.

Detta är anmärkningsvärt att inte samma regler gäller för färdtjänst som sjukresor trots behovet av hjälp från dörr till dörr föreligger, vilket skulle göra att personer med behov av färdtjänst kan bibehålla sin självständighet även när det ej handlar om resor till vården.

Vårt förslag är att reglerna för sjukresor och färdtjänst är lika.

Leg. Arbetsterapeut

Kurator

Ann-Mari Arvidsdotter

Erika Flodin

Vattugatan 7 D

Berghammargatan 13 B

60231 Kumla

702 32 Örebro

0707323978

070-5861381

Arb: 6022661

Arb:6022648

Ann-Mari Arvidsdotter

Erika Flodin



6

Nytt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 20RS12049

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 20RS12049

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Nytt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att skicka ut förvaltningens förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram på remiss utan politiskt ställningstagandet till innehållet

samt

att paragrafen förklaras omedelbart justerad

Sammanfattning

På uppdrag av Samhällsbyggnadsnämnden har en remissversion av nytt trafikförsörjningsprogram tagits fram. Programmet tar sikte på år 2030 och det övergripande målet för allmän kollektivtrafik är en ökad marknadsandel av de motoriserade resorna i länet.

Arbetet med att förnya mål och strategier har involverat alla delar av området trafik och samhällsplanering och samordning har skett med de parallella projekten där RUS och Länstransportplan uppdateras. Tre av fem underliggande mål har samordnats mellan servicersor och allmän kollektivtrafik för ökad samordning mellan trafikformerna.

Strategier kopplade till målen inom områdena trafikering, attraktiv och tillgänglig resa, försäljning samt hälsa klimat och miljö beskrivs i programmet och måluppfyllelsen följs upp årligen via målspecifika och generella indikatorer.

Ärendebeskrivning

Enligt kollektivtrafiklagen har varje regional kollektivtrafikmyndighet i uppdrag att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Ambitionen är att programmet ska förnyas eller uppdateras en gång per mandatperiod och under 2019 gav

Samhällsbyggnadsnämnden förvaltningen Regional utveckling i uppdrag att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram och detta har tagits fram med sikte på år 2030. Programmet innehåller mål och strategier för kollektivtrafiken och ligger till grund för kommande beslut om trafikplikt, det vill säga verkställande av kommande förändringar i kollektivtrafikens utbud.

Arbetet med att förnya mål och strategier har involverat alla delar av området trafik och samhällsplanering och samordning har skett med de parallella projekten där RUS och Länstransportplan uppdateras.

Övergripande mål är att;

- öka kollektivtrafikens marknadsandel

Fem underliggande mål, delvis delade mellan allmän kollektivtrafik och service resor, finns formulerade:

- Resenärers nöjdhet med senaste resan ska öka
- Fysisk och digital infrastruktur ska förbättras och förenkla resenärsupplevelsen
- Kollektivtrafikens negativa påverkan på hälsa och miljö via luftkvalitet och buller ska minska
- Prisnivåer och biljettutbud ska hållas konkurrenskraftiga för ett ökat hållbart resande
- Alla i länet ska ha tillgång till någon form av allmän kollektivtrafik

Strategier kopplade till målen inom områdena trafikering, attraktiv och tillgänglig resa, försäljning samt hälsa klimat och miljö beskrivs i programmet och måluppfyllelsen följs upp årligen via målspecifika och generella indikatorer.

Programmet innehåller även en bedömning av vilket behov av fysisk ombyggnation och komplettering av hållpaltsmaterial som finns i länet. Detta för att öka den fysiska tillgängligheten vid busshållplatser i enlighet med nationella mål och riktlinjer.

Beredning

Information om arbetet med programmet och dialog kring prioriteringar har skett löpande i samhällsbyggnadsnämnden.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Miljö

Kollektivtrafiken är i detta strategiska hänseende ett av flera verktyg för att nå samhällsmål om minskad klimatpåverkan från transporter och negativa hälsoeffekter av trafik. Trafikförsörjningsprogrammets mål och strategier är formulerade för att fungera på detta sätt. Främst representerat av det övergripande målet om en ökning av kollektivtrafikens marknadsandel inom motorburen trafik.

Trafikförsörjningsprogrammet är även formulerat för att avtrycket från

kollektivtrafiken i sig ska minimeras. Steg bortom fossilfrihet har tagits genom att poängsätta drivmedel efter hur de påverkar förutsättningar att nå de svenska miljömålen. Sammantagen förväntad effekt av programmet är en minskad belastning på klimat och miljö från transportsystemet.

Barn

I och med det nya trafikförsörjningsprogrammet kommer grundskoleelever i stor utsträckning att resa med kommunal grundskoleskjuts istället för med linjetrafik. Tidigare var en strategi att samordna skolresorna med allmän kollektivtrafik. Det är inte utrett hur förändringen påverkar upplevelsen av resan hos eleverna. Den nya trafikformen Närtrafik ökar möjligheten för barn och unga att ta sig till och från fritidsaktiviteter på vardagskvällar även om de bor på platser som inte ligger i anslutning till linjelagd allmän kollektivtrafik.

Jämställdhet

De mål och strategier som formulerats i trafikförsörjningsprogrammet har inte analyserats ur ett jämställdhetsperspektiv i sin helhet.

Ekonomiska konsekvenser

Programmets ambitionsnivå motsvarar det ekonomiska utrymme som förväntas finnas inom förvaltningen under programperioden. Programmet är, vad man kan kalla, ekonomiskt styrt. De mer detaljerade ekonomiska bedömningarna görs dock inte på denna nivå av strategisk utformning av trafiken. Den görs istället i samband med varje enskilt trafikpliktsbeslut som fattas utifrån strategier och mål uppsatta i trafikförsörjningsprogrammet.

Uppföljning

Remissperioden pågår mellan 1 juli fram till 31 oktober och remissvaren som inkommer beaktas i tur och ordning för att se om inspelen innebär behov av justeringar i programmet som ska beslutas om i samhällsbyggnadsnämnden i december 2021.

Beslutsunderlag

Remissversion av regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län

Bilaga 1, Nuläge

Missiv – Remiss avseende Regionalt trafikförsörjningsprogram

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 20RS12049

Johan Ljung

Områdeschef, Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Kommuner:

Ljusnarsbergs kommun

Hällefors kommun

Lindesbergs kommun

Nora kommun

Örebro kommun

Lekebergs kommun

Kumla kommun

Hallsbergs kommun

Laxå kommun

Askersunds kommun

Degerfors kommun

Karlskoga kommun

Regioner:

Region Värmland

Region Dalarna

Region Västmanland

Region Östergötland

Region Sörmland

Region Uppsala

Region Stockholm

Västra Götalandsregionen

Myndigheter:

Trafikverket

Länsstyrelsen Örebro

Branschorganisationer och näringsliv:

Sveriges bussföretag

Tågföretagen

Handelskammaren

Svenskt Näringsliv

Företagarna

Möckelnföretagen

Business Region Örebro

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 20RS12049

Föreningar och intresseorganisationer:
Resenårsforum - Sveriges kollektivtrafikresenärer
Hela Sverige ska leva/ Länsbygderådet
De Handikappades Riksförbund - Örebroavdelningen

Regionalt trafikförsörjningsprog ram för Örebro län 2022-2030

Remissversion

Version: 1, Extern rapport

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2022-2030

Remissversion

2021-05-20

Innehåll

1.	Bakgrund.....	5
1.1	Trafikförsörjningsprogrammets syfte	5
2.	Mål	6
2.1	Samhällsmål för kollektivtrafiken att bidra till.....	6
2.2	Mål för kollektivtrafiken.....	7
2.3	År 2030.....	7
3.	Faktorer som ökar attraktivitet och nöjdhet	8
4.	Strategisk inriktning för kollektivtrafiken	9
4.1	Trafikering	10
4.2	Attraktiv och tillgänglig resa	10
4.3	Försäljning.....	12
4.4	Hälsa, klimat och miljö	12
5.	Inriktning för utbud av allmän kollektivtrafik.....	14
5.1	Regionaltåg	16
5.1.1	Principer för etablering av ny station	18
5.2	Expressbusstrafik.....	19
5.3	Regionbusstrafik	19
5.4	Landsbygdstrafik.....	19
5.5	Närtrafik	19
5.6	Stadstrafik	20
5.6.1	Bus rapid transit - BRT.....	20
5.7	Länsgränsöverskridande allmän kollektivtrafik med buss	21
5.8	Trafikplikt eller kommersiell trafik	21
5.9	Anpassning till kraftig förändring av efterfrågan	21
6.	Kommersiell kollektivtrafik	21
7.	Färdtjänst och riksfärdtjänst	22
7.1	Prissystem för färdtjänst.....	23
7.2	Prissystem för riksfärdtjänst	23
8.	Organisation och arbetsfördelning.....	23
8.1	Regionen och kommunerna	23
8.1.1	Regional samverkan	24

8.1.2	Storregionalsamverkan.....	24
8.2	Trafik	24
8.3	Trafikplikt	25
8.4	Tillköp	26
8.5	Infrastruktur för kollektivtrafik.....	26
8.5.1	Definition av tillgänglig busshållplats	27
8.5.2	Utrustningsnivåer.....	27
9.	Stödsystem.....	28
9.1	Försäljning och distributionssystem.....	28
9.2	Informationssystem	29
9.3	Kommunikationssystem.....	29
10.	Uppföljning och lärande	29
10.1	Indikatorer för uppföljning av programmet.....	29
	Referenser	31

1. Bakgrund

1.1 Trafikförsörjningsprogrammets syfte

Enligt kollektivtrafiklagen (lag (2010:1065) om kollektivtrafik) ska varje län ha en regional kollektivtrafikmyndighet. I Örebro län är det Region Örebro län som utgör myndigheten och har enligt lagen i uppdrag att regelbundet upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet i fråga ska ange mål för och beskriva behov av kollektivtrafik i länet samt beskriva den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver hur kollektivtrafik som verktyg kan bidra till att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin (RUS).

Utifrån programmet ska kollektivtrafikmyndigheten fatta beslut om allmän trafikplikt och dessa beslut anger mer konkret kollektivtrafikmyndighetens åtagande när det gäller att arrangera regional kollektivtrafik i länet.

Huvudpunkterna i vad trafikförsörjningsprogrammet ska innehålla är enligt lagen följande:

1. Behovet av regional kollektivtrafik i länet ska beskrivas samt mål för kollektivtrafikförsörjningen
2. Alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt.
3. Åtgärder för att skydda miljön,
4. Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.
6. Omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Några viktiga begrepp:

- Trafikplikt – med trafikplikt menas den trafik som ligger till grund för beslut om allmän trafik, det vill säga den trafik som myndigheten väljer att tilldela eller upphandla och avtala om.
- Regional kollektivtrafik – med regional kollektivtrafik menas enligt lagen all kollektivtrafik inom länet (både allmän och kommersiell trafik), samt trafik över länsgräns där det huvudsakligaste resandet utgörs av vardagsresor.
- Särskild kollektivtrafik – med särskild kollektivtrafik menas samhällsbetald trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd. Till särskild kollektivtrafik räknas färdtjänst, riksfärdtjänst, vissa sjukresor samt skolskjutsar. Inom Region Örebro län benämns det som serviceresor.

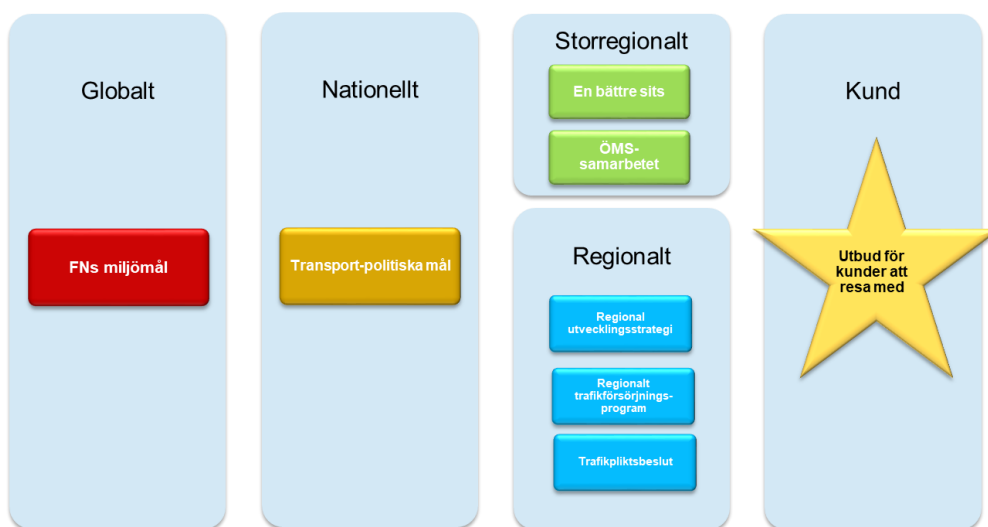
Ambitionen är att denna tredje version av trafikförsörjningsprogram ska ses över i sin helhet under år 2024.

2. Mål

2.1 Samhällsmål för kollektivtrafiken att bidra till

Trafikförsörjningsprogrammet är, som tidigare nämnts, underställt det regionala måldokumentet regional utvecklingsstrategi. De mål som finns formulerade i den regionala utvecklingsstrategin anger regionens ambitioner för regional utveckling inom en rad områden och de specificeras genom ett antal effektmål inom områdena: Stark konkurrenskraft, Hög och jämlik livskvalitet samt God resurseffektivitet.

Det är även av vikt att sätta programmet och dess funktion i ett större sammanhang och perspektiv. Målen i detta trafikförsörjningsprogram är formulerade för att passa in i den kedja av mål och strategier som finns från global nivå hela vägen ner till regional nivå. I centrum står även själva produkten som ska levereras mot kund, det vill säga utbudet av kollektivtrafik. Det trafikförsörjningsprogrammet tillför i den här kedjan av målformuleringar är att omsätta målen på samhällsnivå till en kollektivtrafikkontext. Det beskriver hur ”verktyget” kollektivtrafik bidrar till att nå samhällsmålen. Figur 1 visualiserar hierarkin med målsättningar och sätter fokus på den produkt som levereras mot kund. Det är först när trafiken används som den bidrar till målen så figuren går att läsa både från vänster och höger.



Figur 1. Schematisk hierarki mellan måldokument för utformning av utbud av kollektivtrafik. I bilden finns ingen hierarki mellan storregional och regional nivå. De samexisterar och påverkar varandra.

2.2 Mål för kollektivtrafiken

Målen i trafikförsörjningsprogrammet tar sikte på år 2030 och är 6 stycken till antalet. Samtliga mål är applicerbara på allmän kollektivtrafik men de tre målen om nöjdhet, infrastruktur och minskad påverkan på hälsa, klimat och miljö omfattar även serviceresor. För allmän kollektivtrafik är målet om ökad marknadsandel hierarkiskt överställt övriga mål.



Figur 2. Mål för allmän kollektivtrafik respektive serviceresor. Gröna mål är exklusiva för allmän kollektivtrafik medan blå/gröna delas och appliceras på både allmän kollektivtrafik och serviceresor.

Arbetet med att säkerställa att utveckling sker i riktning med dessa mål sker genom årlig uppföljning och analys av en rad indikatorer som framgår av Tabell 1 och Tabell 2 i kapitel 9.

2.3 År 2030...

År 2030 har andelen resor som görs med kollektivtrafik **ökat** väsentligt inom Örebroregionen. Kollektivtrafik har etablerat sig som en självklar valmöjlighet när avstånden är för långa för att gå eller cykla och tillgängligheten till kollektivtrafik har utvecklats i takt med hur förväntningarna på kollektivtrafik som medel för att uppnå ett hållbart transportsystem ökat.

År 2030 är förberedelserna inför att resa kollektivt är minimala och såväl nya som vaneresenärer upplever det **enkelt** att få tillgång till information om avgångar, resetider, bytesmöjligheter, produktsortiment och störningsinformation. Resenärer känner **trygghet** i att buss och tåg avgår och kommer fram i tid.

År 2030 är kollektivtrafikutbudet sammanhållet och **sömlöst** oavsett om den genomförs med buss, tåg, färdtjänst eller annat trafikslag. Det klassiska utbudet av kollektivtrafik kompletterats med en rad nya tjänster och trafikslag som kunder kombinerar för att tillfredsställa sina behov av resor. Trafikformerna Närtrafik och BRT har etablerats och

fungerar ur kundsynpunkt som naturliga länkar till övrigt utbud och bidrar till ökad tillgänglighet, ökad marknadsandel samt minskad trängsel och lägre bullernivåer.

År 2030 har kollektivtrafiken tillägnat sig de **tekniska framsteg** som gjorts gällande drivmedel och på fordonssidan för en stadigt minskad negativ påverkan på hälsa, klimat och miljö.

År 2030 har ytterligare ett stort antal hållplatser gjorts **tillgängliga** genom samarbete med kommunerna och Trafikverket. Hållplatserna är nu utrustade för ökad attraktivitet, trygghet och erbjuder bra bytesmöjligheter. Miljö ombord på bussar och tåg är inbjudande och erbjuder möjlighet till både avkoppling och arbete.

3. Faktorer som ökar attraktivitet och nöjdhet

Svensk och internationell forskning mäter upp en tydlig bild av vilka faktorer som har inverkan på hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs (Dickinsson & Wretstrand, 2015). Målsättningarna i detta program tar avstamp i denna forskning för att säkerställa att formulerade strategier faktiskt leder mot ovan uppsatta mål för kollektivtrafiken.



Figur 3. Faktorer som påverkar attraktivitet som i sin tur kan leda till ökat resande och ökat uttryck av nöjdhet hos kund.

En omfattande kartläggning har också gjorts av länet gällande befolkningsutveckling, sysselsättning, pendling, restider, prisutveckling etc. Denna utgör underlag för mål och strategier i programmet. Kartläggningen återfinns i Bilaga 1 som heter Nuläge.

4. Strategisk inriktning för kollektivtrafiken

I detta kapitel beskrivs vilka centrala strategier som används i arbetet för att uppnå målen och därmed erbjuda attraktiv och tillgänglig allmän kollektivtrafik och serviceresor.

Den grundläggande hållningen är att allmän kollektivtrafik ska vara en faktor som bidrar till samhällsutveckling. Utbudet ska utvecklas trafikslagsövergripande där varje trafikslag eller linjetyp är en del av helheten. Utbudet utvecklas i samverkan med planeringsprocesser i kommunerna men kan även användas för att bana väg för etableringar och utbyggnad.

I tider där vanor och beteenden förändras är det viktigt att vara lyhörd och utgå från befolkningens preferenser och behov av resande. För att undersöka kunders behov är arbetssättet något annorlunda än vad det var för några år sedan. Då var det vanligt att prognoserna byggdes utifrån hur de gamla resmönstren såg ut. Idag läggs större vikt vid prognoser om hur resenärer kommer vilja resa framöver. Därutöver är det inte minst viktigt att inriktningen för kollektivtrafiken också tar sin utgångspunkt i de mål som finns uppställda. Det är inte alltid att människors samlade vilja att resa på ett sätt överensstämmer med exempelvis klimatmålen.

I tabellen nedan finns strategier sammanfattade i fyra olika kategorier och under efterföljande rubriker följer en genomgång där strategierna beskrivs ytterligare och sätts i kontext. Samtliga strategier är applicerbara i arbetet med allmän kollektivtrafik och en handfull är även applicerbara i arbetet med serviceresor. Vilka dessa är framgår i texterna som följer.

Tabell 1. Centrala strategier för att nå uppsatta mål för kollektivtrafiken.

Arbetet mot målen genomsyras av dessa strategier				
Trafikering	Eftersträva konkurrenskraftiga restider jämfört med bilen och hög turtäthet i stråk med stor efterfrågan på resor	Prioritera i första hand: högre turtäthet i relationer med restid <30 min kortare restider i relationer med restid >30 min	Eftersträva bytesfria resor mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i länet samt till angränsande nodstäder	Utveckla trafik som kan utföras med hög grad av pålitlighet och punktlighet
Attraktiv och tillgänglig resa	Utveckla attraktiva hållplatser och bytespunkter där kunder kan kombinera olika transportmedel för en smidig resa dörr-till-dörr	Utveckla metoder och tjänster för att leverera störningsinformation i realtid till kund	Möjliggör för kunder att använda sin restid till arbete eller avkoppling på ett effektivt sätt	Utveckla metoder för att minimera trängsel i trafiken
Försäljning	Tillämpa prissättning och produktutbud som främjar ett ökat resande och ökade intäkter	Tillämpa prissättning och produktutbud som bidrar till ett jämnt nyttjande över trafikdygnet	Erbjud enkla sälljösningslösningar med fokus på självbetjäning	Eftersträva ökat resande genom påverkanskampanjer
Hälsa, klimat och miljö	Kravställ ny trafik (drivmedel och fordon) för minska påverkan på hälsa, miljö och klimat	Agera tillsammans med andra aktörer för att påverka beteenden och motivera fler att välja kollektivtrafiken istället för bilen	Dimensionera utbud och typ av målpunkter för att komplettera andra transportslag och klara omställningen till hållbart transportsystem	

4.1 Trafikering

Vid utveckling av trafiken, i syfte att locka fler resenärer, bör man i första hand se över om det går att minska restiden. Konkurrenskraftiga restider jämfört med bil och hög turtäthet i relationer med hög efterfrågan på resor. Relationer med störst efterfrågan på resor behöver trafikförsörjas så att kunder erbjuds både hög turtäthet och korta restider. Prioritera i första hand högre turtäthet i relationer under 30 minuter. Vid kortare resor utgör anslutningsresor till hållplats samt väntetid en förhållandevis stor andel av den totala restiden. För att minimera dold väntetid är det vid utveckling av trafiken generellt bättre att sätta in en extra avgång istället för att försöka minska restiden. Observera att ”högre turtäthet” inte per definition innebär ”hög turtäthet”. I längre reserelationer utgör kollektivtrafikresan en större andel av den totala restiden och därför bör kortare restider prioriteras i relation över 30 minuter.

Dagens trafikutbud innebär bytesfria resor mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i de flesta fall och denna princip bör bevaras även framåt eftersom det är mellan Örebro och angränsande nodstäder som har störst resandeflöden kan ses.

Trafikutvecklingen ska ske på ett sätt som slår vakt om värdena pålitlighet och punktlighet eftersom de påverkar attraktiviteten i stor utsträckning. Det handlar dels om att människor ska uppleva linjedragningar varaktiga över tid, vilket även möjliggör ett byggande och investeringar i kollektivtrafiknära lägen. Det innebär även att invånare och besökare måste kunna lita på att kollektivtrafiken avgår och kommer fram i tid för att våga planera sin vardag och fritid med hjälp av den och känna möjlighet att anpassa sitt resande efter oförutsedda händelser. Punktligheten är viktigt för såväl resenärer inom allmän kollektivtrafik som inom serviceresor.

4.2 Attraktiv och tillgänglig resa

Utveckling av hållplatser och stationer i anslutning till kollektivtrafiken ska leda till ökad funktion utifrån ett ”hela-resan”-perspektiv. Det innebär att det i större utsträckning behöver etableras infrastruktur för att parkera, låsa fast eller ta del av free floating-mobilitet vid punkter där kunder förväntas lägga tid på att byta mellan olika transportmedel. Det förutsätter i sin tur en fortsatt utveckling av samarbetet med kommuner och Trafikverket gällande byggande av hållplatser, pendlarparkeringar för bilar, cyklar eller andra transportmedel. Det övergripande syftet är att öka tillgängligheten och efterfrågan på resor i stråken med stor efterfrågan på resor. Vi ska i större utsträckning möjliggöra för att kombinera transportslag och för det krävs en bredare definition av stationer och hållplatser.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa och utrusta bussar och hållplatser enligt tillgänglighetskraven ska fortsätta. Det är ett arbete som ökar förutsättningarna för att kunder ska kunna flöda mellan trafiksystemen allmän kollektivtrafik och serviceresor.

Arbetet består exempelvis av en fortsatt utbyggnad av audiovisuellt informationssystem på bussar och kraftsamla för att höja hållplatsstandarden i länet. Av stycke 8.5 framgår definitionen av tillgänglig hållplats samt vilka utrustningsnivåer som är lämpliga beroende på resande från hållplatsen, om den utgör en målpunkt för specifik kundgrupp, hållplatsens funktion kopplat till byte mellan färdmedel samt hastighet på väg. Fokus för åtgärder är hållplatser i av RUSen utpekade utvecklingsområden. I arbetet är det viktigt att åtgärderna inte skapar hållplatser som ökar av tillgänglighet. Ett verktyg som ska användas för att undvika detta är genom samordning mellan arbetet att bygga ut infrastruktur för gång och cykel och tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

Kunders upplevelse av att känna tillit till och planera sina resor med kollektivtrafiken ökat i takt med att de har tillgång till information om trafiken i realtid. Det sker exempelvis genom buss på karta eller genom tillgång till störningsinformation. Utvecklingskraft bör därför läggas på att utveckla metoder för att tillhandahålla realtidsinformation om tider, körvägar, eventuella förseningar och inställda turer.

En viktig konkurrensfördel i kollektivtrafiken är möjligheten att använda restiden effektivt, exempelvis för arbete eller avkoppling. Fordonsflottan ska utvecklas för att kunder som reser i nedan typer av trafik ska erbjudas kompletterande komfort:

- Resor över 30-35 minuter
- Linje (med minst ovan angiven körtid) som körs i de nodsammanbindande kollektivtrafikstråken
- Linje (med minst ovan angiven körtid) som körs med expressbussar eller regionlinjer med många avgångar och hög andel arbetspendling.

Kompletterande komfort kan vara exempelvis eluttag, wifi och fällbara säten.

Covid19-pandemin har påverkat definitionen av acceptabel trängsel i väntan på och ombord på kollektivtrafiken. Detta ställer nya krav på utbudet och analyserna av efterfrågan på resor. Det finns med anledning av detta behov av att etablera nya metoder att förutse trängsel samt att dimensionera trafikutbudet där efter. Den satsning som bedöms ge absolut störst hämmande effekt på förekomsten av trängsel i länets kollektivtrafik är utveckling av ett system för Bus Rapid Transit (BRT) i Örebro stad, genom en utökning av turtätheten i de stråk där vi idag har såväl det största resandet som störst antal avgångar med trängselproblematik. En annan åtgärd för att minska trängsel kan vara att ta fram prismodeller som stimulerar fler resenärer att välja de avgångar som normalt har en låg beläggning.

4.3 Försäljning

Priset är dels en ekonomisk faktor men fungerar även som ett viktigt verktyg som kan bidra till att öka nöjdheten hos de som reser samt locka fler resenärer. Överlag finns en ambition att Örebro län ska ha priser som gör resande med allmän kollektivtrafik konkurrenskraftigt jämfört med att resa med bil. Nyligen har också den geografiska giltigheten styrts om till fem nivåer; tätort/kommun, ett område, två områden och län och syftet är att detta ska upplevas som en sänkt tröskel för kunder att använda kollektivtrafiken vid fler tillfällen än innan.

För att bättre nyttja de resurser som läggs och står till förfogande för kollektivtrafiken ska en hög beläggning eftersträvas under hela trafikdygnet. Prismodeller, som är en del i det totala erbjudandet som paketeras till kund, ska bidra till att attrahera fler resenärer samtidigt som tillförsel av intäkter inte äventyras. Modellerna ska vara konsekventa och ge lika förutsättningar i hela länet.

Säljlösningar och informationskanaler ska utvecklas för att minimera kraven på förberedelser inför resor med kollektivtrafiken. Sådana lösningar bidrar även till kortare restider och enkelhet för resenären. För att lyckas behöver digitala kanaler för försäljning och information utvecklas framåt. Kopplat till information ligger utmaningar i att på bredare front erbjuda pålitlig tillgång till realtid i alla trafiktyper samt störningsinformation.

Påverkanskampanjer har visat sig ha god effekt på efterfrågan och att låta kunder prova utbudet har gjort att många stannat som kunder. Strategin bör därför vara att fortsätta med detta både på långs sikt men även specifikt i utmaningen att återetablera resandet efter minskningen av resandet efter restriktionerna under Coronapandemin.

4.4 Hälsa, klimat och miljö

Kollektivtrafiken utgör å ens sidan ett verktyg för att minska transporters negativa effekter på hälsa, klimat och miljö. Det är även viktigt att jobba med att säkerställa att utförandet av trafiken i sig har så liten negativ effekt som möjligt på samma mål.

Ett tredje perspektiv är att kollektivtrafikresande innebär att resenärer rör mer på sig i vardagen och genererar färre utsläpp av partiklar och buller jämför med om resan gjorts med bil. Slutsatsen är att kollektivtrafikresandet genererar betydande positiva hälsoeffekter och en förbättrad hälsa innebär i sin tur en samhällsekonomisk nytta när belastning på vård minskar.

Kollektivtrafiken är ett centralt verktyg när det gäller att minska transporternas negativa klimatpåverkan. Självklart är det viktigt att det sker en fortsatt omställning till en privatbilism som sker med fordon med så liten klimatbelastning som möjligt. Men –

för att minska persontransporternas negativa klimatpåverkan är det allra viktigaste att så många bilresor som möjligt ersätts med kollektivtrafik, gång eller cykel.

För att detta ska vara möjligt är det viktigt att vi har en kollektivtrafik som dimensioneras för att klara en ökad marknadsandel i nivå med såväl efterfrågan som de uppställda klimatmålen. Det är också centralt att kollektivtrafiken utformas så att den är ett alternativ som upplevs som mer attraktivt än bilen. Till sist är också så att kollektivtrafik fungerar som verktyg klimatmålen bara om den används. En förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara såväl klimat- och resursmässigt hållbar, är att den har en beläggning som uppgår till en nivå som gör att det finns klimatnyttor med att människor väljer kollektivtrafiken framför att åka bil och att marknadsandelen ökar enligt målsättningen. För att uppnå detta krävs förändrade resebeteenden. Därför behöver Regionen utveckla arbetet med mobility-management både drivet av Region Örebro län men även inom nätverk tillsammans med kommuner och andra samhällsaktörer.

Utöver att så många som möjligt reser med kollektivtrafiken, är det också viktigt att kollektivtrafiken i sig ger så små avtryck som möjligt på klimat och miljö. När vi nu tar steg bortom fossilfrihet inom allmän kollektivtrafik, och så småningom även inom serviceresor, utökas ansatsen med att minimera drivmedlens påverkan på övriga svenska miljömål¹. Även om minskad miljöpåverkan och minskad energiförbrukning är den huvudsakliga inriktningen för kollektivtrafikens drivmedel är biogas alltså ett relevant drivmedel mot bakgrund av dess positiva effekter när det gäller att understödja en lokal kretsloppsekonomi som gör att miljövärdet är högt trots en något längre energieffektivitet.

Efterfrågan på biodiesel kommer sannolikt att öka kraftigt fram till 2030, främst till följd av reduktionsplikten för diesel som införs stegvis. De föreslagna nivåerna i reduktionsplikten skulle leda till att andelen av biodiesel ökar till 78 procent 2030. Detta är att jämföra med en andel på 31 procent för 2021. Sammantaget innebär detta en osäker tillgång på biodiesel och en trolig prisökning på drivmedlet under kommande år. För serviceresor ligger fokus på att nå målet om 100% fossilfria drivmedel samt att påbörja elektrifiering av fordonsflottan. För allmän kollektivtrafik är behovet främst att minska behovet av biodiesel samt att påbörja elektrifiering av fordon inom stadstrafiksystemen.

¹ Minskad klimatpåverkan, Ökad biodiversitet och minskad giftighet för djur och miljö, Ökad resursåtervinning, Minskad försurning, Minskad övergödning, Förbättrad luftkvalitet, Minskat trafikbuller under 50 km/h

Slutsatsen, som dragits tidigare, är den att kollektivtrafik som verktyg bara fungerar om den används. Det räcker inte att anskaffa fordon, köra dem med bästa möjliga energikälla och lägga attraktiva tidtabeller.

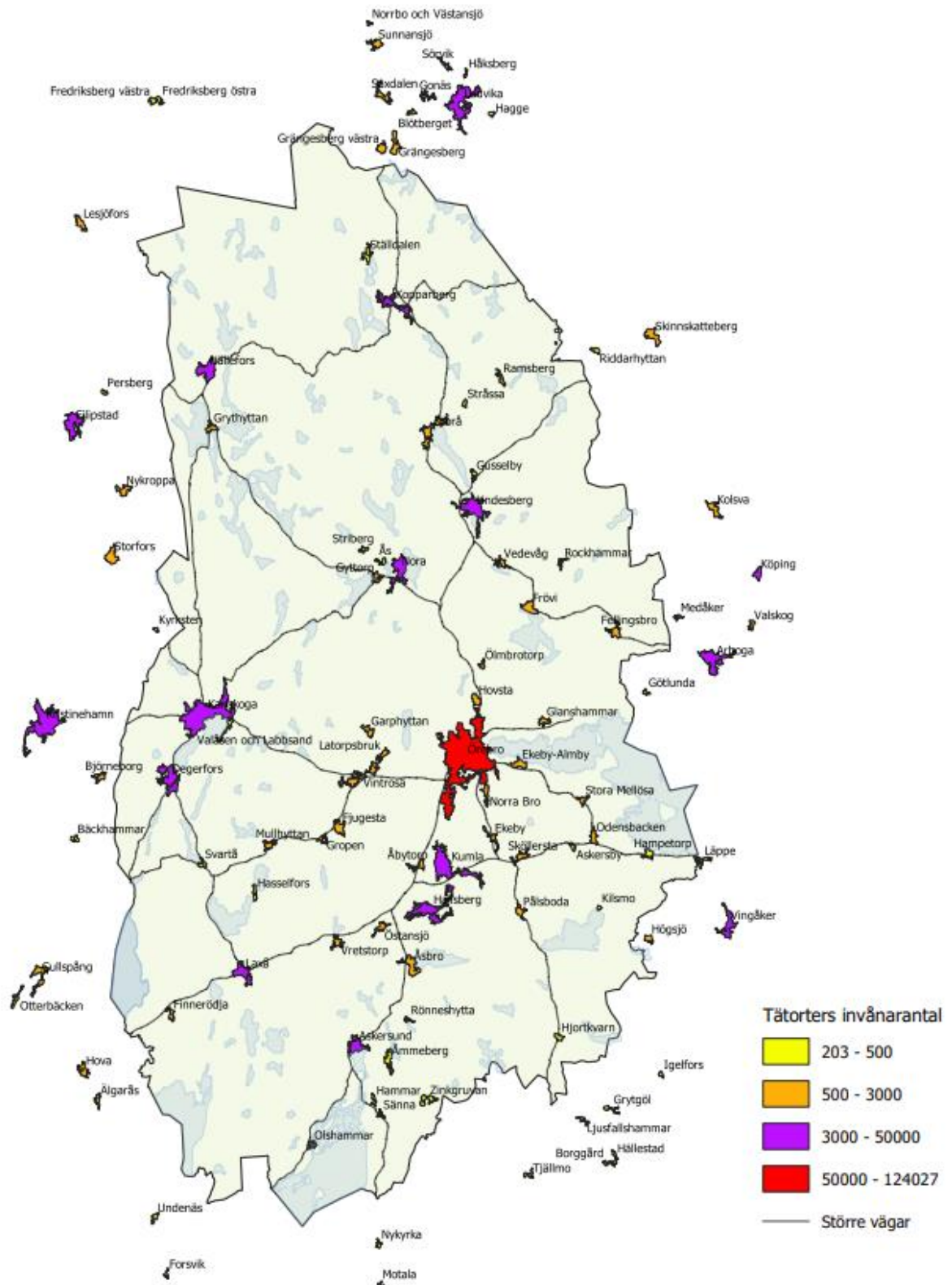
5. Inriktning för utbud av allmän kollektivtrafik

De ovan angivna målen samt den strategiska inriktningen för kollektivtrafiken leder över till att definiera det behov av kollektivtrafik som antas vara nödvändigt för att nå målen. Med utgångspunkt i analysen av resandeunderlag, pendlingsutveckling, färdmedelsval etc. som gjorts i bilaga 1 har det gjorts en bedömning av behov av kollektivtrafik som beskrivs i detta kapitel. De behov som uttrycks nedan kommer att fullgöras antingen genom att kommersiella aktörer kör kollektivtrafiken eller genom beslut om trafikplikt. Trafikpliktsbeslut innebär att kollektivtrafikmyndigheten upphandlar trafiken eller anordnar den i egen regi. Inriktningen för kollektivtrafiken kommer således att påverka transportbranscher som buss, tåg och taxi.

Förutsättningarna för en god kollektivtrafik som samordnar personers resbehov ser olika ut på olika platser i länet och merparten av antalet resor som sker i Örebro län sker inom Örebro tätort och mellan Örebro och närliggande orter. Utbudet av kollektivtrafik baseras på efterfrågan på resor i olika relationer eftersom en viktig utgångspunkt är att kollektivtrafiken har effekt på samhällsutvecklingen endast om den används. Forskning visar att det är mer klimateffektivt att köra buss än bil om antalet passagerare är >6,3 passagerare (Euro5/Euro6 teknologi) respektive >4,5 passagerare (elfordon) i bussen (K2, Statens vegvesen, Urbannet Analyse, 2017). Kollektivtrafiken i Örebro län ska vara baserad på tät och snabb trafik i de relationer där efterfrågan på resor är stor. En inriktning är att trafikdygnet generellt ska sträcka sig mellan kl. 06–23.

Örebro län har tågtrafik både inom länet och till angränsande län, tågtrafiken i Örebro län består till största del av regionaltåg. Busstrafiken kan delas in i Expressstrafik, Regiontrafik, Stadstrafik och Närtrafik. Det som avgör vilken linjetyp trafiken i en viss relation bör tillhöra är en kombination av:

- Kundens syfte med resorna i relationen
- Storleken på den faktiska och potentiella efterfrågan i relationen
- Om efterfrågan i första hand finns mellan ändpunkter i en reserelation (A och B) eller om det finns mellanmarknader inom reserelationen.



Figur 4. Örebro län med...

Tabell 2. Utbudstabell som anger minimum av utbud i den viktigaste reserelationen i trafikslag, antal avgångar vardag och helg samt syfte med trafiken. Trafiken relaterar utbudsmässigt direkt till befolkningsstorleken i länets tätorter.

Antal invånare i tätorter	Dubbelturer per vardag	Dubbelturer per helgdag	Huvudsakligt syfte/målgrupp	Aktuella trafikslag
>50000 inv	20	7	Arbets- och studiepandling, Fritidsaktiviteter Nöjen	Tågtrafik Expretrafik Regiontrafik Landsbygdstrafik Stadstrafik BRT
3000-50000 inv	20	5	Arbets- och studiepandling Fritidsaktiviteter Nöjen	Tågtrafik Expretrafik Regiontrafik Landsbygdstrafik Stadstrafik (Kga och Lbg)
500-3000 inv	10	4	Arbets- och studiepandling Fritidsaktiviteter (i viss mån)	Tågtrafik Regiontrafik Landsbygdstrafik
200-500 inv	∞		Serviceresor Fritidsaktiviteter (i viss mån)	Närtrafik
Utanför tätorter	∞		Serviceresor Fritidsaktiviteter (i viss mån)	Närtrafik

5.1 Regionaltåg

Örebro län har tillsammans med grannregionerna ett gemensamt intresse av att utveckla regional tågtrafik av tillräcklig omfattning utifrån de regionala behoven.

Den gemensamma utvecklingen bör ske genom etablerandet av ett gemensamt storregionalt stomnät som utgår från nuvarande regionala tågtrafiken inom Mälardalen och Bergslagen.

Kravet på stabilitet över tiden och löpande kapacitetsutbyggnad gör att den storregionala stomtrafiken behöver regleras i olika former av avtal om trafikutbud, fordonsförsörjning och tillgång till spårkapacitet. Storregional stomtrafik på spår bedöms heller inte ha möjlighet att vara kommersiellt lönsam i en omfattning som motsvarar regionens behov. Utvecklingen av det regionala stomnätet kräver därför att överenskommelser görs mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om trafikens omfattning och finansiering. Regionens behov av en snabbare trafik som med kortare restider kan driva på regionförstoringen och binda samman de större städerna i Mälardalen och Stockholm. Trafiken längs västra stambanan mot Göteborg är också viktigt vilket framgår av inriktningen i den regionala utvecklingsstrategin.

Regionaltågtrafiken syftar både till att användas för dagliga resor inom länet och för pendling och sällanresor över lite längre avstånd. Flertalet av de större målpunkterna ligger utanför länet. Regionaltågen nyttjas i första hand för resor i avståndsintervallet 20–200 kilometer. Tågen är därmed viktiga både för trafiken inom länet och för regionförstoringen med möjligheten att nå andra arbetsmarknader. Här följer en genomgång av tågutbud och huvudsakliga målpunkter i respektive delstråk inom länet och bortanför länsgränsen.

Norr

Sträckan Örebro- Frövi- Lindesberg och Kopparberg trafikeras av Tåg i Bergslagen med timmestrafik som grund, förstärkt med halvtimmestrafik på morgon och eftermiddagen mellan Örebro och Lindesberg. Detta utgör en delmängd av antalet avgångar i Tabell 1 ovan. Tågen fortsätter mot Dalarna där Ludvika och Borlänge är viktiga målpunkter.

Söder

I relationen Örebro- Kumla- Hallsberg är inriktningen att tillhandahålla halvtimmestrafik i högtrafik och timmestrafik övrig tid. Trafiken tillhandahålls med en kombination av Tåg i Bergslagens och SJs tåg. Detta utgör en delmängd av antalet avgångar i Tabell 1 ovan.

Öster

På Mäljarbanan och Svealandsbanan bedrivs också regionaltågstrafik. Viktiga målpunkter längs dessa banor är främst nodstäderna Stockholm, Västerås och Eskilstuna. Trafiken på Svealandsbanan drivs av Mälardalstrafik, medan trafiken på Mäljarbanan körs av SJ på kommersiell grund.

Från Hallsberg går det både fjärrtåg och regionaltåg mot Stockholm. Fjärrtågstrafiken körs på kommersiell grund och bedrivs främst av SJ med korta restider mellan Hallsberg och Stockholm. Regionaltågstrafiken bedrivs av Mälardalstrafik vars syfte är att skapa god tillgänglighet mellan Hallsberg, Vingåker och Katrineholm, Södertälje och Stockholm.

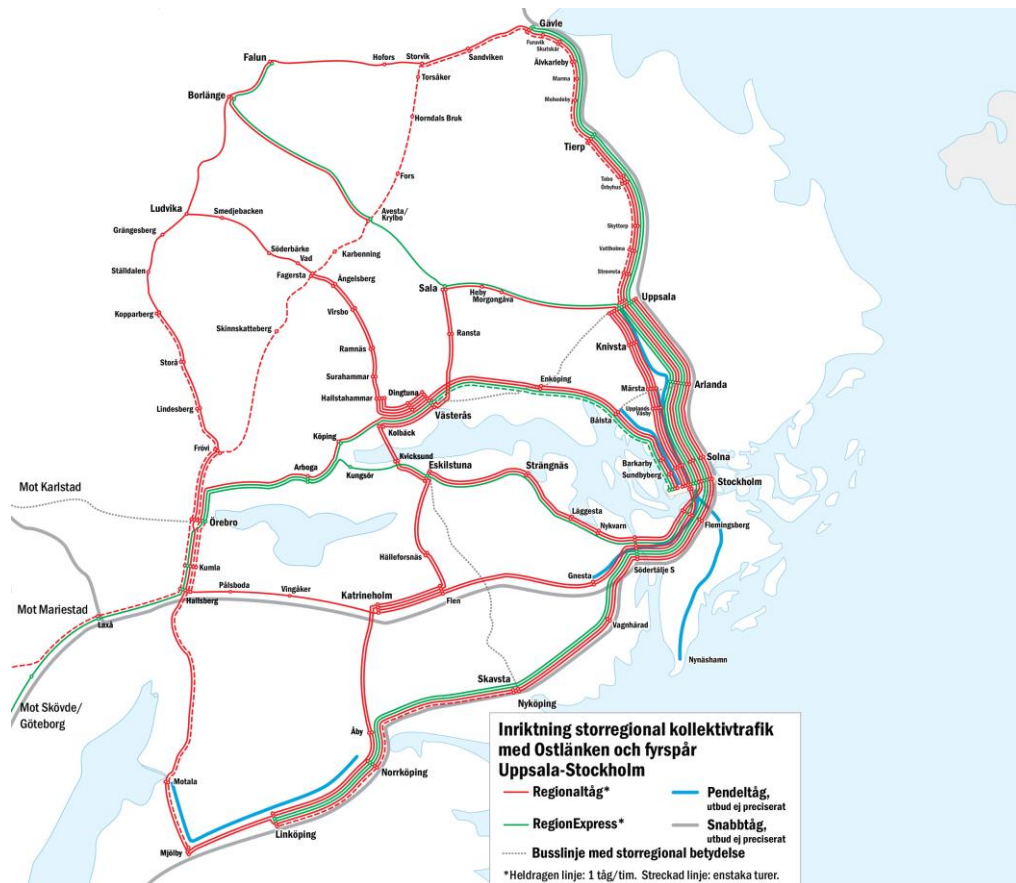
Sydöst

Mot Östergötland bedrivs regional tågtrafik från Hallsberg ner till Mjölby. Trafiken bedrivs av Tåg i Bergslagen. Syftet med trafik är att skapa tillgänglighet till Linköping och Norrköping, men också för att tillgängliggöra resor söderut på södra stambanan mot Malmö och Köpenhamn.

Väster

Mot Västra Götaland går SJ:s kommersiella regionaltågstrafik i riktning mot Skövde och Göteborg. Längs Kinnekullebanan bedriver Västtrafik regional tågtrafik mellan Göteborg och Örebro med några få avgångar per dag. Från Västra Götalandsregionen finns ett intresse att knyta samman Mariestad och andra orter längs Kinnekullebanan med Örebro. För Örebro läns del är trafikens främsta syfte att trafikförsörja sträckan Örebro till Laxå.

Från Hallsberg bedriver SJ kommersiell tågtrafik mot Degerfors, Karlstad och Oslo.



Figur 5. Strategi för tåg och expressbussar i Mälardalen framtagen inom det storregionala samarbetet En Bättre Sitts.

5.1.1 Principer för etablering av ny station

Principen är att nya stationer endast ska öppnas om de bedöms kunna ge ett positivt nettotillskott av resenärer. Ytterligare tågstopp längs en sträcka innebär längre restider, samtidigt som det skapar möjlighet till en god trafikförsörjning för fler resenärer. Följande huvudkriterier ska beaktas:

- Pendlingsbenägenheten mellan regionens större orter ska beaktas.
- Nettoresandet på den aktuella linjen ska öka.
- Restidskvoten i tunga reserelationer ska vara konkurrenskraftig.
- Tågtrafikens och infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas.

Förutom att lägga tågstopp strategiskt i förhållande till var bebyggelse redan finns så ger exploatering i stationsnära lägen hög tillgänglighet till kollektivtrafiken och bygger underlag för ökat resande. Kommunernas exploateringsplaner ska därför beaktas vid utredning av potentiella stationslägen. Viktigt är även att övrigt utbud av allmän kollektivtrafik utreds för anpassning till de nya förutsättningar för resande som ett stationsläge ger.

5.2 Expressbusstrafik

Expressbusslinjerna används i första hand för att skapa snabba förbindelser mellan Örebro tätort och övriga kommunhuvudorter som inte är sammanlänkade med tågtrafik. Expressbusstrafiken syftar huvudsakligen till att erbjuda resor i arbets- och studiependlingsyfte. Expressbusslinjer trafikeras enligt principen: få hållplatser och gen linjesträckning och bör angöra hållplatser som bidrar till en nettoökning av antalet resenärer. Det innebär generellt att det är få stopp i glesbebyggda områden, medan tätare stopp kan vara befogade inom tätorter. Det kan dock variera beroende på vilka övriga stråk av allmän kollektivtrafik som expressbusslinjen sammanfaller med och vilka tidsvinster som ett reducerat antal stopp kan leda till.

Linjer i följande relationer bör utbudet utgöras av expressbusslinjer

- Karlskoga–Örebro
- Askersund–Örebro
- Nora - Örebro
- Hällefors–Örebro
- Fjugesta–Örebro

Fordonen som kör dessa linjer ska hålla en motsvarande komfort som regionaltågen, för att bland annat möjliggöra nyttjande av restiden för arbete eller studier.

5.3 Regionbusstrafik

Det finns fler relationer än de som trafikeras av tåg och expressbusstrafik, där det finns en stor efterfrågan på resor till arbete, studier eller fritidsaktiviteter. Dessa relationer trafikeras av regionlinjer med minst 10 turer i vardera riktningen per vardag. I relationer där utbudet består av både tågtrafik och regionbusstrafik samplaneras de så att parallellkörning undviks. Tåg- och expressbusstrafikens syfte är att erbjuda snabba resor mellan kommunhuvudorter och större tätorter medan regionbusstrafiken på motsvarande sträcka ska fokusera på mellanmarknaderna och i den mån det är möjligt stärka tågtrafiken genom bytesmöjligheter mellan tåg och buss. Regionlinjerna ska, så långt det är möjligt, ha samma linjesträckning varje tur och körvägsvarianter ska undvikas.

5.4 Landsbygdstrafik

Linjetypen landsbygdstrafik innefattar linjelagd allmän kollektivtrafik som inte är tåg, express- eller regiontrafik. Det är generellt busslinjer men 3-5 avgångar per vardag och har en yttäckande linjesträckning ofta med en tidtabell anpassad till skoltider lokalt.

5.5 Närtrafik

Närtrafiken utgör en förlängning av den tidtabellslagda allmänna kollektivtrafiken i Örebro län. Utbudet av närtrafik riktar sig till personer bor mer än 1 km från en hållplats som angörs av express- eller regiontrafik och det huvudsakliga syftet är att ge invånarna på landsbygden möjlighet att nå service (handel, apotek, vårdcentral

eller bibliotek) i närmsta tätort. Resor erbjuds när efterfrågan på kollektivtrafikresor är något lägre och resenären hämtas i nära anslutning till bostaden och går till närtrafikhallplatser i närmsta tätort. Resenären kan därifrån välja att fortsätta sin resa vidare med annan kollektivtrafik. Närtrafikresor samplaneras med andra närtrafikresor samt med färdtjänst- och sjukresor.

5.6 Stadstrafik

I Örebro län finns stadstrafik i Örebro, Karlskoga och Lindesberg. För stadstrafiken är lägsta nivå en buss i halvtimmen under högtrafik och en buss i timmen i lågtrafik. Det ska även finnas turer under kvällar och helger. Det finns stråk i stadstrafiken där efterfrågan på kollektivtrafik är större vilket medger en högre turtäthet.

I stråk med stor efterfrågan på resor i stadstrafiken både i Örebro och i Karlskoga och Lindesberg ska busstrafiken ha hög framkomlighet. Det betyder att bussen bör prioriteras i gaturummet, att avstånd mellan hållplatser inte bör vara kortare än 400 meter och inte längre än 800 meter vid bebyggelse. Resenärerna i stråk med stor efterfrågan på resor i stadstrafiken ska uppleva busstrafiken som ett snabbt och effektivt sätt att resa.

Örebro stad växer, både genom förtätning men även genom att nya bostadsområden byggs i ytterkanterna. Det optimala för ett hållbart resande, med buss, från de nya bostadsområdena är att de ligger i starka kollektivtrafikstråk där det redan finns ett stort utbud av kollektivtrafik eller utgör en förlängning av dessa stråk. Förändringar i linjesträckningar på grund av ny bebyggelse ska enbart göras om det genererar ett nettotillskott av resenärer.

5.6.1 Bus rapid transit - BRT

Örebro stad har, när detta program tas fram, en av Sveriges långsammaste stadstrafiksystem och i syfte att kraftigt minska restiderna och åstadkomma en positiv resandeutveckling byggs ett BRT-system. Trafikstart för systemet sker etappvis mellan åren 2023 och 2025 och genomförandet sker i alla steg i tätt samarbete mellan Örebro kommun och Region Örebro län.

De systemegenskaper som är rådande för BRT-systemet i Örebro är:

- Systemet ska vara lätt att förstå och använda
- Hög synbarhet i stadsmiljön, egen design och varumärke
- Hållplatser, anslutningsvägar och stadsmiljö med hög kvalitet
- Egna körbanor och full prioritet i korsningar,
- Gena linjesträckning med mjuk linjeföring, jämn körbana med hög kvalitet.

Med ett BRT-system finns potential till att sänka restidskvoten från dagens 1,8–1,9 ner till 0,9–1,2. Detta beräknas ge en ökning av resandet på 20–30 procent.

5.7 Länsgränsöverskridande allmän kollektivtrafik med buss

Efterfrågan på allmän kollektivtrafik i relationer som korsar länsgränser ska utredas löpande tillsammans med och på lika villkor som efterfrågan inom länet. I dagsläget körs majoriteten av utbudet av allmän kollektivtrafik i relationer över länsgräns med tåg som beskrivits i stycke 5.1. Ett antal länsöverskridande relationer med efterfrågan på resor saknar dock tågförbindelse och där är det av strategiskt viktig betydelse för Örebro län att bibehålla busstrafik. I dagsläget domineras utbudet av resmöjligheter med buss till målpunkter i Värmland (ex Filipstad, Kristinehamn och Karlstad) respektive Västmanlands (Arboga och Götlanda).

5.8 Trafikplikt eller kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen (lag (2010:1065) om kollektivtrafik) öppnar för att behovet av kollektivtrafik kan tillgodoses genom att kollektivtrafikmyndigheten beslutar om trafikplikt eller att kollektivtrafikoperatörer driver den på kommersiella grunder. Den strategiska inriktningen som beskrivs i kapitel 3 samt det behov av kollektivtrafik som beskrivs ovan är utgångspunkten för om kollektivtrafikmyndigheten väljer att fatta beslut om trafikplikt eller väljer att förlita sig på de kommersiella aktörernas initiativ. Utöver dessa kriterier är det också avgörande att resenärerna kan erbjudas ett utbud av kollektivtrafik som är stabilt över en längre tid. Inför beslut om trafikplikt hålls samråd med entreprenörer för att klargöra om det finns intresse att driva delar av kollektivtrafiken på kommersiell grund.

5.9 Anpassning till kraftig förändring av efterfrågan

Det är kollektivtrafikmyndighetens ansvar att kontinuerligt anpassa utbudet av kollektivtrafik efter en förändrad efterfrågan och marknadspotential. Normalt sker detta i samråd med kommunerna i samband med att nya bostadsområden uppförs eller nya verksamheter etableras och tabeller justeras i samband med tidtabellsskifte. Om det däremot sker en hastig och omfattande förändring av efterfrågan, så kan det vara aktuellt med en särskild samverkan med berörd part för att kunna tillgodose efterfrågan vid tillfälle som avviker från rutinen.

6. Kommersiell kollektivtrafik

Det är Transportstyrelsen som i sin författningssamling TSFS 2012:2 anger regler för anmälan om trafikstart, upphörande samt förändrat utbud av kommersiell trafik. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är mottagare av anmälan och den ska inkomma 21 dagar innan trafik startar eller upphör samt i vissa fall även vid förändringar.

Alla kollektivtrafikföretag som bedriver regional kollektivtrafik ska på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor ha tillträde till hållplatser och bytespunkter i länet. Kollektivtrafikmyndighetens ambition är att genom en god dialog med väghållare och övriga trafikerande entreprenörer kunna tillgodose tillräcklig kapacitet för att samtliga trafikerande bolag ska kunna angöra hållplatser som önskat. Gällande fysisk plats för att angöra är kollektivtrafikmyndighetens förhoppning att åtgärder som prisstyrning och tidstyrning inte ska vara nödvändiga för att klara efterfrågad kapacitet. När det gäller förmedlande av digital information om avgångstider etc. erbjuds det där motsvarande möjlighet finns för kollektivtrafikmyndighetens trafikutbud. I Örebro län bedöms kapacitetsbrist vid bytespunkter i första hand kunna uppstå vid Örebro resecentrum.

Vid etablering kommersiell kollektivtrafik ska också trafikföretagen ges möjlighet att föra dialog med kollektivtrafikmyndigheten om eventuell biljettsamverkan.

7. Färdtjänst och riksfärdtjänst

Region Örebro län utreder och prövar tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst för samtliga av länets 12 kommuner. Det är ett ansvar regionen har sedan hösten 2001. Den som beviljas färdtjänst kan resa med serviceresefordon i och emellan länets samtliga kommuner samt 30 km utanför länsgränsen. Utöver färdtjänst och riksfärdtjänst utreds också rätten till månadskort samt särskilda villkor vid färdtjänstresa, exempelvis ensamåkning, två ledsagare, direktresa eller särskild placering i fordonet. Antalet personer i länet med tillstånd till färdtjänst uppgick år 2019 till cirka 10 700 stycken, vilket motsvarar 3,5 procent av befolkningen. Detta är en ökning på 0,2 procentenheter sedan 2015.

Rent praktiskt samplaneras och samkörs färdtjänst och sjukresor inom länet. Vid beviljande av färdtjänstillstånd får personen även automatiskt tillstånd att boka resor till vården (sjukresor) med serviceresefordon. Detta sker då till samma egenavgift som finns inom färdtjänsten.

Tillstånd till riksfärdtjänst innebär att kunden beviljas ersättning för de merkostnader som uppstår för resan till följd av kundens funktionsnedsättning. Ersättningen kan exempelvis bestå i beviljande av serviceresefordon för att ta sig till/från resmålet eller i form av utbetalning av en ledsagares biljettkostnader i samband med resa med allmänna kommunikationer.

Under 2019 var den totala kostnaden för resor med riksfärdtjänst med serviceresefordon cirka 3 miljoner kronor. Antalet riksfärdtjänstresor med

serviceresefordon var cirka 1300 stycken. När det gäller ersättning för merkostnader i samband med riksfärdtjänstresa med allmänna kommunikationer med ledsagare betalades drygt 32 000 kronor ut för 28 stycken resor 2019. Den statistik som finns från 2020 har så starkt påverkats av pågående pandemi att dessa siffror inte bör jämföras med, då det var väldigt mycket färre resor under det året.

7.1 Prissystem för färdtjänst

Grunderna för prissättning av den egenavgift kunden betalar för att resa med färdtjänst i Örebro län ska utgå ifrån att:

- resan erbjuder en högre service än motsvarande resa med allmänna kommunikationer och därmed ska egenavgiften vara större vid resor med färdtjänst.
- priset är relaterat till reslängden, utifrån en miniminivå och en maxnivå.
- undantaget från prissättningen är månadskort för arbets- och studieresor där prissättningen överensstämmer med den kostnad som gäller för motsvarande resa med allmän kollektivtrafik. Resor till och från förtroendeuppdrag ingår också i de resor som kunden kan få månadskort för.

Beslut om förändringar av priserna sker i samråd med kommunerna.

7.2 Prissystem för riksfärdtjänst

Regeringen har meddelat föreskrifter om kundens egenavgifter som anges i förordningen (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst. Egenavgiften får därmed varken vara lägre eller högre än den som är angiven i förordningen. Utgångspunkten för egenavgifterna är vad normala reskostnader är för att resa med allmänna kommunikationer, tåg 2:a klass.

8. Organisation och arbetsfördelning

8.1 Regionen och kommunerna

Region Örebro län utgör den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKTM) i Örebro län och mer specifikt är det, under nuvarande mandatperiod, samhällsbyggnadsnämnden som har myndighetsuppdraget inom Regionens organisation. Sedan trafiken skatteväxlades 2012 finansieras den till 100 procent av Region Örebro län. För att tillgodose den kommunala förankringen av de beslut som fattas av kollektivtrafikmyndigheten finns ett regionalt samverkansråd som består av ledande kommunala politiker. Det finns också en samverkansstruktur med tjänstepersoner från länets kommuner i form av beredningsgrupp till regionala chefssamverkansgruppen för trafik och infrastruktur (KC/RD).

8.1.1 Regional samverkan

För att utveckla trafiken krävs en aktiv dialog med kommuner, grannlän, operatörer och resenärer. Andra områden för dialog och samverkan kan vara periodkortsgiltighet och biljettmaskinsystem samt olika tekniska system för exempelvis bussprioritering vid trafikljus och realtid. Att ingå i dessa system är förknippat med kostnader och kräver även viss framförhållning.

Utgångspunkten för samverkan bör i första hand vara målen i trafikförsörjningsprogrammet. Men för att målen ska vara möjliga att nå är det viktigt att det finns en tydlig koppling till målen i exempelvis kommunernas översiktsplaner och Trafikverkets planer för transportinfrastrukturen. Länsplanen för transportinfrastruktur fyller också en viktig funktion när det gäller finansiering av infrastruktur kopplat till kollektivtrafiken.

När det gäller resor med kollektivtrafiken över länsgräns är det också viktigt att det sker en samverkan mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för en ömsesidig fordonsförsörjning.

8.1.2 Storregionalsamverkan

Samverkan med andra län är en viktig del i arbetet och det sker inom ett antal nätverk med länen inom Mälardalen. *En Bättre Sits (EBS)* samordnas av Mälardalsrådet och är ett nätverk av politiker med stöd av tjänstemän från de länsplanupprättande organen, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna samt Trafikverket vid behov. Den främsta uppgiften för *En Bättre Sits* är att ta fram en storregional systemanalys som är regionernas gemensamma prioriteringar och inspel till den nationella planen. I den storregionala systemanalysen beskrivs vilken kollektivtrafik regionerna har för avsikt att bedriva på järnväg och vilka infrastruktursatsningar som krävs för att kunna uppnå en konkurrenskraftig trafik.

Ett annat nätverk med påverkan på kollektivtrafikens uppdrag är ÖMS-samarbetet. De sju regionerna i östra Mellansverige genomför gemensamma studier för att undersöka och sprida kunskap om förutsättningarna för att öka integreringen mellan länen och verka för en gemensam marknad för arbete, utbildning och bostäder. Regioner som ingår i ÖMS-samarbetet är Stockholm, Uppsala, Gävleborg, Västmanland, Örebro, Södermanland och Östergötland. Även Mälardalsrådet ingår i samarbetet.

8.2 Trafik

Kollektivtrafikmyndigheten planerar och ger förutsättningar för genomförande av den allmänna kollektivtrafiken i länet. Det utbud som det fattas trafikpliktsbeslut om utförs av buss- och tågoperatörer som upphandlas eller är delägda av Region Örebro län. Tågoperatörer upphandlas tillsammans med andra län inom tågsamverkan som beskrivs

nedan medan all busstrafik körs i egen regi och tilldelas Svealandstrafiken AB. All trafik utförs under varumärket Länstrafiken Örebro.

Sedan 2018 äger Region Örebro län trafikbolaget Svealandstrafiken tillsammans med Region Västmanland. I takt med att trafikavtal löper ut tas nya trafikpliktsbeslut och busstrafiken som dessa omfattar överläts till Svealandstrafiken och utförs i egen regi eller upphandlas av tredje part. Svealandstrafiken ansvarar för att bedriva trafiken i enlighet med Region Örebro läns intentioner som anges i detta program och övriga strategier riktlinjer. Detta förutsätter ett väl fungerande samarbete inom alla aspekter av trafiken från tidtabeller, tekniska system, infrastruktur och kundkontakter.

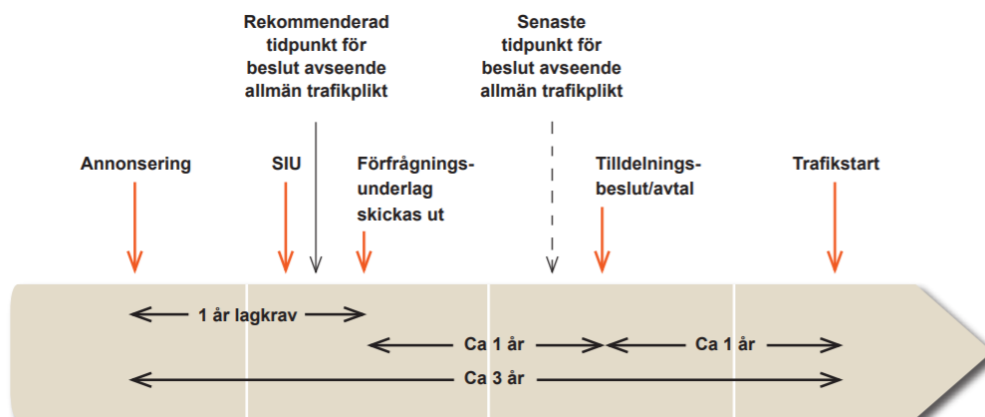
Region Örebro län är delägare i två tågtrafikbolag, Tåg i Bergslagen och Mälardalstrafik. Tåg i Bergslagen ägs gemensamt av regionerna Dalarna, Västmanland, Gävleborg och Örebro. Mälardalstrafik ägs gemensamt av regionerna Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland.

Region Örebro län är beställare av tågtrafiken. Planeringssamverkan kring den regionala tågtrafiken sker genom Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen, där frågor om planering, trafikering, marknadsföring, färdbevis och strategisk utveckling hanteras i nära samverkan med trafikbolag och berörda län. Samverkan kring tågtrafik sker också med Region Värmland, Region Östergötland samt med Västra Götalandsregionen, men i mindre omfattning.

8.3 Trafikplikt

Mål och strategier i trafikförsörjningsprogrammet utgör grunden för myndighetens beslut om allmän trafikplikt. Beslutet innebär att myndigheten slår fast vilka krav, till exempel på kvalitet, omfattning eller prissättning, som ska uppfyllas avseende en viss trafik. Myndigheten får, efter överenskommelse med en eller flera andra regionala kollektivtrafikmyndigheter, även fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.

Trafikplikten grundar sig även på en analys av att det offentliga har ett legitimt intresse av att kunna tillhandahålla kollektivtrafik, som kommersiella aktörer inte skulle erbjuda. Observera dock att myndigheten inte i någon särskild form behöver undersöka det kommersiella intresset eller visa att sådant intresse saknas för att ha rätt att organisera trafik.



Figur 6. Beskrivning av hålltider vid upphandling och tidpunkter för beslut om allmän trafikplikt inför uppstart av ny allmän kollektivtrafik.

8.4 Tillköp

Generellt gäller att Region Örebro län finansierar all kollektivtrafik som bedöms vara av regional betydelse. All kollektivtrafik som är av regional betydelse ska gå att härleda ur trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiklagen öppnar dock för en kommun att finansiera viss regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle tillhandahålla.

Eventuella tillköp av regional kollektivtrafik kräver en överenskommelse mellan kollektivtrafikmyndigheten och berörd kommun. Tillköp får inte medföra högre kostnader för kollektivtrafikmyndigheten, eller bidra till att trafiksystemets upplägg rubbas.

8.5 Infrastruktur för kollektivtrafik

Ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur i länet är uppdelat på flera parter. För busstrafiken är det respektive väghållarens ansvar att stå för markarbeten. Det är antingen Trafikverket, en kommun eller en enskild vägförening. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att anskaffa och planera för den hållplatsutrustning som finns ovan marken. I dagsläget handlar det ex om: stolpe med hållplatstopp, väderskydd, informationstavlor, pratorer och digitala skyltar.

För tågtrafiken är det Trafikverket som ansvarar för plattformar vid järnvägsstationer. Eventuell förändring och utveckling av plattformar bör ske i samråd mellan Trafikverket, kommunen, tågoperatörer och kollektivtrafikmyndigheten. Stationshus eller motsvarande vid resecentrum och järnvägsstationer ägs av Jernhusen eller respektive kommun.

8.5.1 Definition av tillgänglig busshållplats

Det finns i dagsläget ingen nationell definition av vilka utformningskrav som ska uppfyllas för att en busshållplats är att betrakta som fysiskt tillgänglig. Region Örebro län har därför tagit fram en egen definition som harmoniserar väl med hur andra län valt att definiera fysisk tillgänglighet vid busshållplats.

Definitionen utgörs av tre punkter:

- Plattformshöjd, kantsten: R17
- Taktilt stråk (plattor med ränder/pluppar)
- Visuellt stråk (Plattrad med kontrasterande färg (vit))

Detta utgör minikravet för utformning och region Örebro län väljer att beskriva utformningen utan att bedöma vilka personer med funktionsvariationer som kan resa från hållplatsen. Den bedömningen överläts till enskilda personer själva att göra.

Ca femtio busshållplatser som angörs av regiontrafik med 20 eller fler påstigande per vardag saknar ett eller flera tillgänglighetskrav. Geografiskt återfinns de inom 9 av 12 av länets kommuner. Ca trettio busshållplatser som finns inom Örebro stadstrafikområde saknar också ett eller flera tillgänglighetskrav. Dessa är hållplatser med mer än 60 påstigande per vardag. Samtliga hållplatser nämnda ovan återfinns inom utvecklingsområdena i RUS och fokus är att tillgänglighetsanpassa dessa till 2030.

8.5.2 Utrustningsnivåer

Utöver den grundläggande tillgänglighetsdefinitionen är ett antal utrustningsnivåer etablerande. En målnivå för hur hållplatser bör vara utrustade avgörs av flera faktorer. En grundläggande sortering sker efter antal påstigande men ytterligare fyra faktorer inverkar på vilken målnivå av utrustning som är lämplig ur ett tillgänglighets- och attraktivitetsperspektiv.

- Specifik kundgrupp eller målpunkt
- Funktion kopplat till byte mellan färdmedel
- Hastighet på väg
- Om hållplats finns i en relation med stor efterfrågan på resor

Utöver utrustningsnivåer har även en miniminivå etablerats för hur förutsättningarna vid en plats för på- eller avstigning ska vara. I arbetet med att förbättra hållplatser i länet ska det säkerställas att alla hållplatslägen, oavsett resande eller övriga ovan nämnda faktorer, ska placeras så att en ståyta (om minst 1,5x1,5 m) finns för på och avstigning. Till antalet är busshållplatserna fördelade på följande sätt mellan utrustningsnivåerna:

- Nivå 4 består av 1047 hållplatser och 83 av dem har behov av kompletteringar i tillgänglighet eller utrustning
- Nivå 3 består av 78 busshållplatser och 10 av dem har behov av kompletteringar i tillgänglighet eller utrustning
- Nivå 2 består av 234 busshållplatser och 232 av dem har behov av kompletteringar i tillgänglighet eller utrustning

- Nivå 1 består av 35 busshållplatser och 26 av dem har behov av kompletteringar i tillgänglighet eller utrustning

Ambitionen är att nå målpuffyllnad inom respektive utrustningsnivå med fokus på hållplatser uppifrån och ner i utrustningsnivåerna samt att höja lägstanivån så att samtliga hållplatslägen har definierad stäyta. Fokus på effektivitet är även viktigt vilket gör att kompletteringen sker i samband med andra åtgärder på väg.

Tabell 3. Tabellen anger målnivåer av utrustning som länets busshållplatser fördelas mellan. Fördelningen sker baserat på såväl antal resande som andra faktorer så som målpunkt eller bytesfunktion.

		Utrustningsnivåer					
		BRT	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4	
Typer av utrustning	Väghållarens ansvar	På-avstigningsyta på minst 1,5m.					X
		Tillgänglighetsanpassad plattform = Taktilt, visuellt stråk och kantsten(R17)	X	X	X	X	
		Belysning vid hållplatsområdet	X	X	X		
	Region Örebro läns ansvar	Topptavla				X	X
		Väderskydd med bänk med ryggstöd och armstöd istället för topptavla.	X	X	X		
		Tidtabell och eventuell resenärsinformation inklusive info i punktskrift	X	X	X	X	
		Realtid och digital information Prator	X	X			
		Cykelparkering	X				

9. Stödsystem

9.1 Försäljning och distributionssystem

Systemets huvudsakliga funktion är att vara ett stöd för att sälja, distribuera och validera färdbevis (biljetter). I samband med försäljning och användning av färdbevisen samlar systemet in data som används för uppföljning och analys av resandet, samt ekonomisk uppföljning och fördelning av intäkter. Försäljnings- och distributionssystem ska utformas så att de är enkla för resenären att förstå, samt att försäljning och validering av färdbevis inte har negativ inverkan på restiden.

9.2 Informationssystem

Informationssystemets viktigaste uppgift är att informera resenären om tillgängligt utbud av trafik samt om det förekommer störningar, såväl planerade som oplanerade i trafikutbudet. Systemet ger också liknande information då kunden byter mellan olika trafikslag och utförare. Både kollektivtrafikmyndigheten och de kommersiella aktörerna ska leverera trafikinformation till Samtrafiken AB. Ambitionen är att utveckla realtidssystemet för att bättre skulle kunna hantera behovet av information till resenärer.

9.3 Kommunikationssystem

Kommunikation mellan förare och trafikledning har två syften. Det möjliggör trafikstyrning, i första hand i samband med olika typer av störningar i det planerade trafikutbudet, men också utifrån ett säkerhetsperspektiv både för kunder och för personal. Inom ramen för utvecklingen av realtidssystemet ska systemfunktioner tillföras som möjliggör förbättrad information och stöd till föraren i form av textmeddelanden och kartstöd för att hantera störningar och samordning mellan trafikslag.

10. Uppföljning och lärande

I en årlig rapport ska programmet utvärderas med avseende på måluppfyllnad. Erfarenheterna från uppföljningen ska löpande implementeras i arbetet med att genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Vid behov kan kollektivtrafikmyndigheten besluta att uppdatera trafikförsörjningsprogrammet.

Kollektivtrafikmyndigheten ska också utveckla sin kompetens genom aktiv omvärldsbevakning, samverka med akademi, branschorganisationer och resenärsorganisationer samt ta del av goda exempel från andra delar av världen.

10.1 Indikatorer för uppföljning av programmet

Kärnindikatorer – relaterar till hur i hög grad kollektivtrafiken förmår att utvecklas för att nå målen som satts upp, dessa följs upp årligen.

Tabell 4. Kärndikatorer som följs upp årligen

Mål till 2030	Indikator	Mått	Källa
Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka	Allmän kollektivtrafik: Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor i länet	Jämfört med innan pandemin beräknat som andel av motoriserade resor -Ökning i länet i sin helhet (18 procent till 2025, 20 procent till 2030) -Ökning i stråk med stor efterfrågan på resor (40 procent till 2030) -Ökning inom stadstrafiker (Örebro, Lindesberg, Karlskoga) (målsättning? Fråga Angeia)	Hela länet - Kolbar samt Region Örebro län Stråk - Vi behöver utveckla metod för detta mha mobildata Stadstrafikerna - Vi behöver utveckla metod för detta mha mobildata
Alla i länet ska ha tillgång till någon form av allmän kollektivtrafik	Allmän koll: Tillgänglighet med allmän kollektivtrafik	Förbättrad	Beräkningar av ex: geografisk täckning utifrån avstånd till hållplats och antal avgångar från den.
Resenärers nöjdhet med senaste resan ska öka	Allmän kollektivtrafik: Andel resenärer nöjda med senaste resan Serviceresor: Andel resenärer nöjda med senaste resan	85 procent (2020 är det 79 procent) 95 procent (2020 är det 93 procent)	Kollbar - Frågan till alla som har rest någon gång per kvartal och inte bara de som benämns som kunder och reser minst en dag per månaden. ANBARO - fråga om nöjdhet -Fråga R18: Vilket sammanfattande betyg vill du ge för hela resan om du tänker på beställning, upphämtning och avlämning?
Fysisk och digital infrastruktur ska förbättras och förenkla resenärssupplevelsen	Allmän koll och Serviceresor: Antalet tillgänglighetsanpassade hållplatser Allmän koll: Hur enkelt upplever kunder det att förbereda inför och resa? Allmän koll: Andel resenärer som är aktiva användare av appen Andel kunder som köper resa via appen eller andra självbetjäningsskanaler Andel aktiva användare av appen som tar del av störningsinfo Serviceresor: Andel kunder som bokar i olika kanaler Hur många ringer in till BC?	Ytterligare 86 hållplatser som uppfyller sin tillgänglighets- och utrustningsklass Monica återkommer med förslag på procentaals 63 procent (mål till 2023) Mått sätts när tjänsten lanseras Ev. mål om att 25 procent resor ska bokas digitalt Minskar	Region Örebro län Kolbar - frågebatteriet om enkelhet: - Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriiser m.m.) - Det är enkelt att köpa [bolag] biljetter och kort - Det är enkelt att resa med [bolag] Region Örebro län Region Örebro län Region Örebro län Region Örebro län
Prisnivåer och biljetttbud ska hållas konkurrenskraftiga för ett ökat hållbart resande	Kostnad för kollektivtrafikesa vs. motsvarande resa med bil		Sörmlandstrafiken, vilka källor har de haft? Gör egen modell och utgå från ett antal stråk i länet. Inkludera parkeringskostnad, det salnas i Sörmlands modell Fixa med Sofia 1314
Kollektivtrafikens negativa påverkan på hälsa via luftkvalitet och buller ska minska	Allmän koll och Serviceresor: Drummedlens påverkan på hälsa, klimat och miljö utifrån de svenska miljömålen förordat på Serviceresor och allmän kollektivtrafik Andel förnybara bränslen i servicetrafiken Energianvändning per fordonskm	100 procent fossilfria drivmedel Minskat med 10% (ca 4,3 kWh/km 2021)	Utvärdera utifrån kartläggning som gjorts utifrån drivmedelsanvändning år 2020 FRIDA Region Örebro län och FRIDA

Övriga indikatorer – relaterar i stor utsträckning till produktionsegenskaper som indirekt har påverkan på kollektivtrafikens konkurrenskraft. Här finns också indikatorer som det inte är möjligt att frambringa kvartalsvärden på. Följs upp årligen

Tabell 5. Övriga indikatorer som följs upp årligen

Övriga indikatorer	Mått	Källa
Allmän koll: Restidskvoter	Tåg/bil 0,8 Expresslinjer/bil 1,2 Regionlinjer/bil 1,3 Stadslinjer/bil 1,5 BRT/bil 0,9-1,2	GoogleMaps/Reseplaneraren
Allmän koll: Tillgänglighet med allmän kollektivtrafik	Förbättrad	Beräkningar av ex: geografisk täckning utifrån avstånd till hållplats och antal avgångar från den.
Allmän koll: Trafikkostnad per utbudskilometer		
Allmän koll och Serviceresor: Punktighet (ankomst och avgång) tåg resp. buss	Ökar 95 procent (2019 svarade 91,6 procent ja)	SveaT har avvikelsedatat via PubTrans för all trafik de kör. Finns befintliga rapporter att utvärdera? Mats Dahlström (chef för trafikledarna) har förslag till rapport från Hoogia som vi ev. kan använda och påverka utseendet på. Han återkommer med förslag.... ANBARO fråga om punktighet: - R16. Kom du fram i tid?
Antalet inställda turer	Minskar	RÖL
Allmän koll och Serviceresor: Upplevd trygghet	Ökar Ökar	Kolbar fråga om trygghet: - Det känns tryggt att resa med [bolag] ANBARO fråga om trygghet: - R19. Om du tänker på dina färdtjänst-/sjukresor generellt, vilket betyg vill du generellt ge tryggheten när du gör en <färdtjänst-/sjuk>-resa? Resultat från trygghetsvandringar som Örebro kommun arrangerar
Allmän koll: Beläggning – antal passagerare per buss och linje	-	Region Örebro län – Vi behöver utveckla metod för att mäta på ett lämpligt sätt
Serviceresor: Förändringen i antalet utfärdade färdtjänstillstånd uppdelat på åldersgrupper	?	Region Örebro län – utveckla metod för att mäta på ett lämpligt sätt

Tabell 2 med indikatorer.....

Referenser

Dickinsson, J., & Wretstrand, A. (2015). *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel*.

Lund: K2 Reaserch.

K2, Statens vegvesen, Urbannet Analyse. (2017). *Kollektivtrafik - Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter*. Lund: K2.

SBNTjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina Ramberg

Datum
2021-05-18

Beteckning
20RS12049

Er beteckning

Missiv - Remiss avseende Regionalt trafikförsörjningsprogram

Ni inbjuds härmed att lämna synpunkter på förslaget till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län. Förslaget finns tillgängligt för nedladdning på Region Örebro läns webbplats: <https://www.regionorebrolan.se/remisser>.

Trafikförsörjningsprogrammet utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik i Örebro län. Programmet innehåller bland annat mål och grundläggande principer för kollektivtrafikens framtida utveckling.

Till remissversionen, som skickas ut utan politiskt ställningstagande till innehållet, bifogas även en separat nulägesbeskrivning som utgör en kontext till uppsatta mål och utformade strategier. Denna underlagsrapport bifogas endast för ökad förståelse och inte en del av den formella remisshanteringen.

Senaste dag att lämna remissvar är den 31 oktober 2021.

Remissvar skickas via e-post till regionen@regionorebrolan.se,
Eller till Region Örebro län, Box 1613, 701 16 Örebro.
Ange ”20RS12049” i ämnesraden alternativ brevrubriken.

Frågor besvaras av Lina Ramberg, projektledare för trafikförsörjningsprogrammet,
tfn: 019-602 39 25, lina.ramberg@regionorebrolan.se

Tack för er medverkan!

Med vänlig hälsning

Nina Höijer
Ordförande i

Lina Ramberg
Projektledare för

Samhällsbyggnadsnämnden

trafikförsörjningsprogrammet

Sändlista

Kommuner:

Ljusnarsbergs kommun
Hällefors kommun
Lindesbergs kommun
Nora kommun
Örebro kommun
Lekebergs kommun
Kumla kommun
Hallsbergs kommun
Laxå kommun
Askersunds kommun
Degerfors kommun
Karlskoga kommun

Regioner:

Region Värmland
Region Dalarna
Region Västmanland
Region Östergötland
Region Sörmland
Region Uppsala
Region Stockholm
Västra Götalandsregionen

Myndigheter:

Trafikverket
Länsstyrelsen Örebro

Branschorganisationer och näringsliv:

Svealandstrafiken AB
Sveriges bussföretag
Tågföretagen
Handelskammaren
Svenskt Näringsliv
Företagarna
Möckelnföretagen
Business Region Örebro

Föreningar och intresseorganisationer:

Resenärsforum - Sveriges kollektivtrafikresenärer
Hela Sverige ska leva/ Länsbygderådet
De Handikappades Riksförbund - Örebroavdelningen

Regionalt trafikförsörjningsprog ram

Bilaga 1

Version: 1

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Bilaga 1

2021-04-15

Innehåll

1.	Nuläge.....	4
1.1	Samhällsutmaningar för kollektivtrafiken.....	4
1.1.1	Befolkning och sysselsättning.....	4
1.1.2	Pendling.....	5
1.1.3	Pendlingsavstånd mellan bostad och arbete.....	9
1.1.4	Regionförstoring.....	10
1.1.5	Klimat och transporter.....	16
1.2	Kollektivtrafikens utveckling.....	16
1.2.1	Resandet 2011-2019.....	16
1.2.2	Marknadsandel.....	18
1.2.3	Restider.....	18
1.2.4	Prisets utveckling.....	19

1. Nuläge

1.1 Samhällsutmaningar för kollektivtrafiken

1.1.1 Befolkning och sysselsättning

Befolkningen i Örebro län har växt med 10% sedan 1995. De befolkningsframskrivningar som genomförts inom ramen för Östra Mellansverigesamarbetet (ÖMS) beräknar att befolkning i regionen uppgår till 295 000-320 000¹ år 2030. Prognosen mot 2050 pekar mot intervallet 297 000-343 000 invånare. Här kan också noteras att en fortsatt ojämn inomregional fördelning förutspås där merparten av de nya invånarna tillkommer i Örebro, Kumla och Hallsberg. Bedömningen är alltså att de delar av regionen som idag har befolkningstillväxt troligen kommer att fortsätta växa, och att de delar vars befolkning minskar troligen kommer att fortsätta att minska. En inströmning av utrikes födda kan förändra denna bedömning.

Inom länet har urbaniseringen i Örebro län liksom i övriga delar av landet lett till en förskjutning av befolkningen mot Örebro och kommuner med nära geografisk anknytning till Örebro. Det är städernas storlek och täthet som lockar med nya möjligheter till företagande och försörjning, utbildning, kultur och upplevelser.

Enligt den regionala utvecklingsstrategin kommer kraven på djupare kunskaper inom allt smalare och mer nischade arbetsfält leda till att det krävas ett större befolkningsunderlag för att hitta rätt kompetens inom arbetsmarknaden. Tätbefolkade och folkrika regioner är därför ofta mer attraktiva för företagsetableringar och investeringar än mindre tätbefolkade regioner. Det är också en orsak till att Örebro som stad växer då många människor lockas till de större städerna. Antingen flyttar de dit eller så pendlar de dit. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser allt längre sträckor till sina arbeten med en allt snabbare förstoring av arbetsmarknadsregionerna som följd.

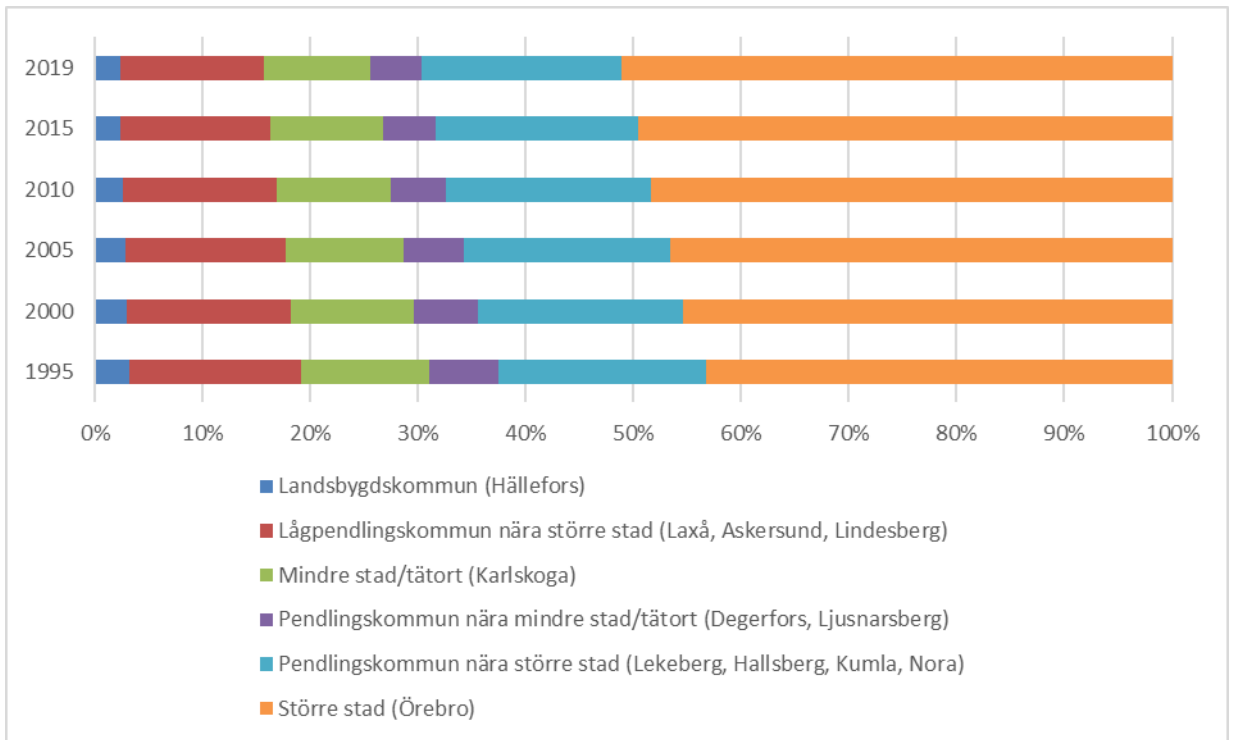
Befolkningen minskar i många av de mindre kommunerna inom Örebro län. Närheten till naturen och den sammanhållande gemenskapen är två av flera viktiga faktorer för landsbygdens attraktionskraft. Det finns samtidigt en positiv utveckling även i många mindre kommuner, tätorter och landsbygder, inte minst inom pendlingsavstånd från de större städerna.

I följande diagram kan man utläsa att Örebro kommun de senaste 24 åren ökat sin andel av befolkningen i länet från 43 procent 1995 till 51 procent 2019. Övriga kommungrupper har minskat sin andel. Största förändringen står lågpendlingskommuner nära större stad. Observera att för pendlingskommuner nära större stad (Örebro) har en minskad andel av befolkningen i länet, uppvisar de en ökning

¹ Region Örebro län; Örebroregionen utifrån och in - Underlags-PM för RUS 2030; Rapport 2016:04

i antalet invånare. Förklaringen är att ökningstakten mellan 1995 och 2019 är 5 gånger högre i Örebro än i kranskommunerna (30 respektive 6 procent).

Figur 1 Kommungruppers andel av länets befolkning perioden 1995-2019, uppdelat efter SKR:s kommungruppsindelning 2017.



Befolkningen blir allt äldre samtidigt som det är många äldre som fortsätter att arbeta efter pensioneringen. Antalet invånare i åldersgruppen 65+ har ökat med 23 procent i länet mellan 1995 till 2019. Åldersgruppen 20-64 år har ökat med 8 procent under samma period. Piggare äldre innebär att fler fortsätter arbeta efter pensionsåldern vilket till viss del påverkar arbetspendlandet inom gruppen 65+.

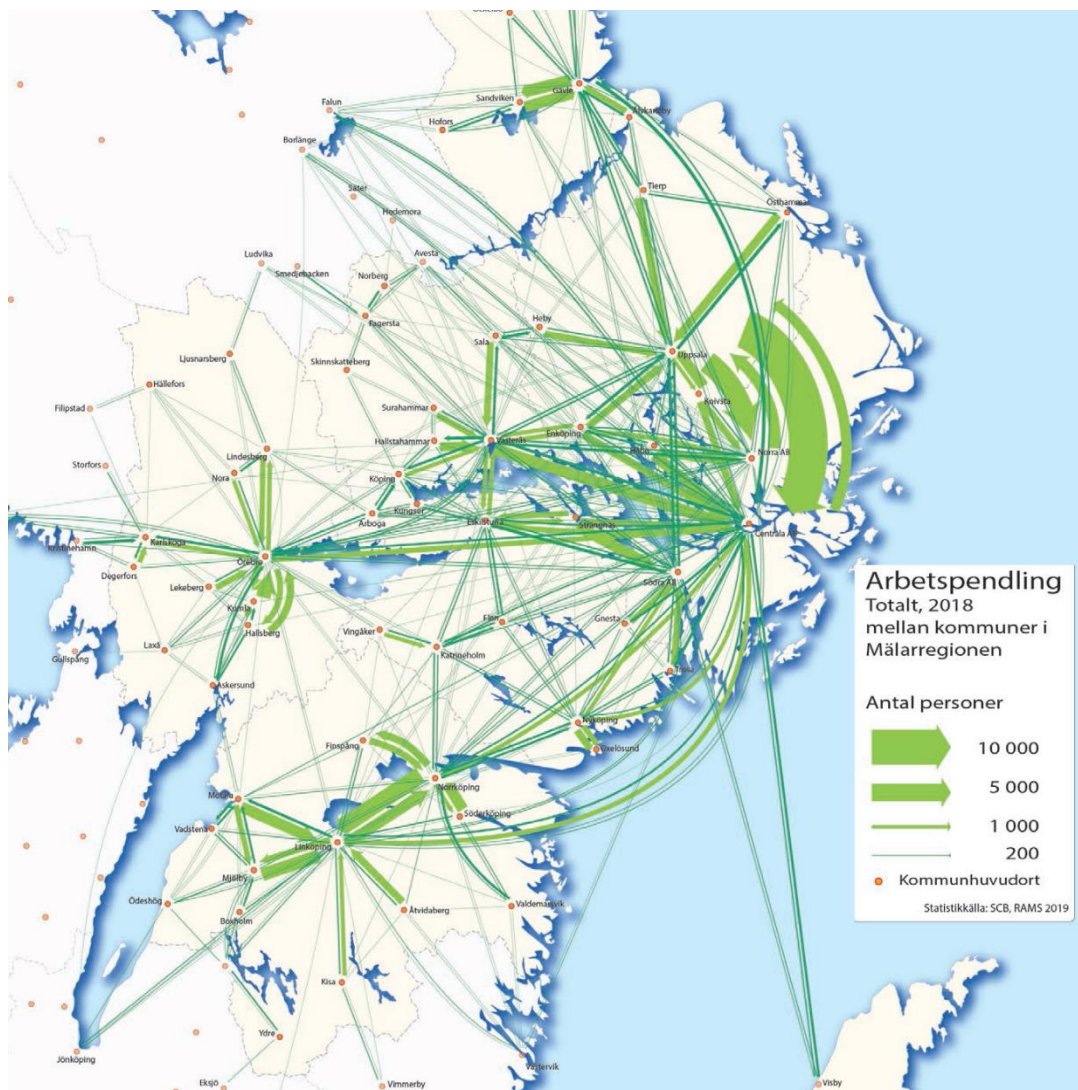
1.1.2 Pendling

Urbaniseringen innebär att arbetstillfällena ökar i storstäder till följd av ett allt större befolkningsunderlag. Det innebär att ytterligare människor lockas dit. Antingen flyttar de eller så pendlar de dit. Förbättrade pendlingsmöjligheter leder till att människor reser allt längre sträckor till sina arbeten, med en allt snabbare förstoring av arbetsmarknadsregionerna som följd.

Sett till vart människor pendlar, framgår det av figuren nedan att det finns två viktiga noder i Örebro län; Örebro och Karlskoga, även om Karlskoga tappat något sedan 2012. De största pendlingsströmmarna sker radiellt mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i länet. I stråken Örebro–Karlskoga, Hallsberg–Kumla–Örebro

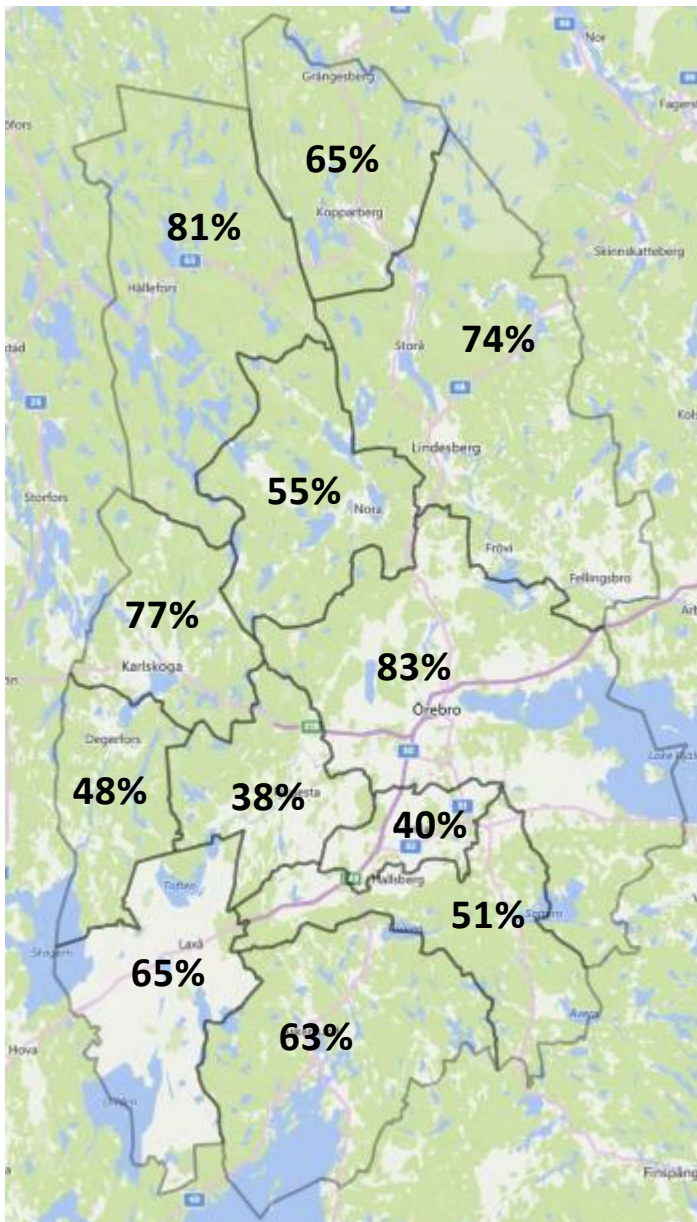
samt Örebro–Lindesberg finns ett dubbelriktat pendlande, vilket skapar underlag för en bättre kostnadstäckning för kollektivtrafiken.

Figur 2 Arbetspendling i Stockholm-Mälarenregionen och Stockholms län 2018. Källa Storregional systemanalys 2020 (Mälardalsrådet).



Följande tabell visar andel personer som är bosatta och arbetar i den egna kommunen (nattbefolkning). Ett lågt värde indikerar bland annat att utbudet av arbetsplatser och studiemöjligheter är större än i den egna kommunen och behovet av goda pendlingsmöjligheter är stora.

Figur 3 Andel av kommuninvånarna som arbetar/studerar i den egna kommunen (Källa: SCB)



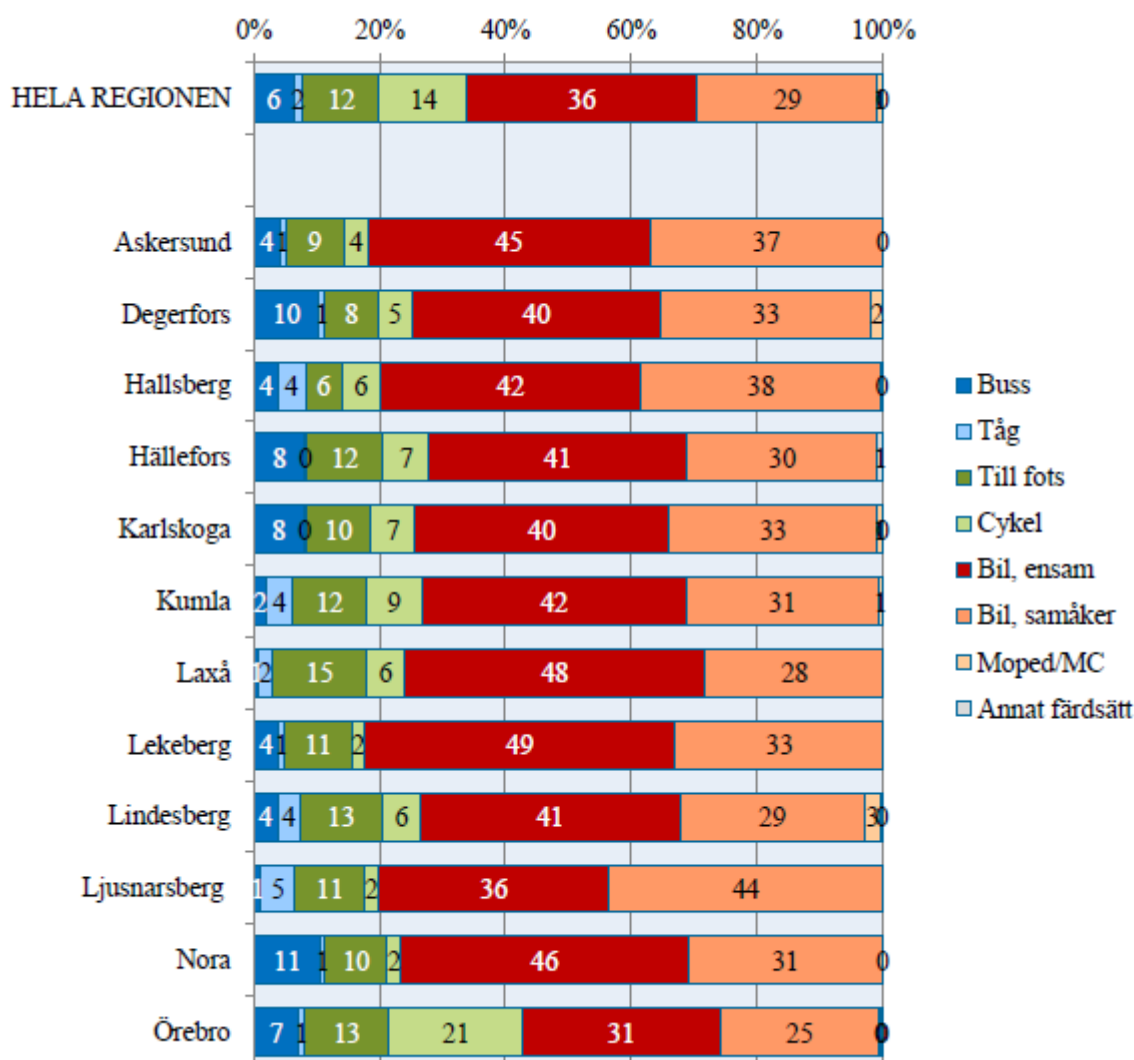
De flesta kommuner i länet har sin största pendling till Örebro kommun. Följande tabell visar de tre största pendlingsströmmarna för respektive kommuns nattbefolkning. Drygt var femte länsbo pendlar till en kommun utanför länet. Kommuner i Stockholms, Västmanlands och Värmlands län är de största målpunkterna för länsbor som pendlar till kommuner utanför Örebro län.

Tabell 1 De tre största pendlingsorterna från den egna kommunen

Kommun	Rang 1	Rang 2	Rang 3
Lekeberg	Örebro	Utanför länet	Kumla
Laxå	Örebro	Utanför länet	Hallsberg
Hallsberg	Örebro	Kumla	Utanför länet
Degerfors	Karlskoga	Utanför länet	Örebro
Hällefors	Utanför länet	Örebro	Nora
Ljusnarsberg	Utanför länet	Lindesberg	Örebro
Örebro	Utanför länet	Kumla	Hallsberg
Kumla	Örebro	Hallsberg	Utanför länet
Askersund	Örebro	Hallsberg	Utanför länet
Karlskoga	Örebro	Utanför länet	Degerfors
Nora	Örebro	Lindesberg	Utanför länet
Lindesberg	Örebro	Utanför länet	Ljusnarsberg

Region Örebro län gjorde 2017 en resvaneundersökning över länsbornas resvanor. I hela regionen görs 65 procent av resorna med bil. Andelen resor som genomförs med bil som huvudfärdmedel skiljer sig starkt mellan de olika kommunerna. Klart lägst andel bilresor görs i Örebro. Högst andel av resorna görs med bil i Lekeberg, Askersund, Ljusnarsberg och Hallsberg.

Figur 4 Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt efter hemkommun



De kommuner som har högst andel kollektivtrafiken är Degerfors, Hällefors, Karlskoga och Nora. De lägsta färdmedelsandelarna för kollektivtrafik är Kumla, Laxå och Ljusnarsberg.

Genomsnittliga färdmedelsandelen i länet är 8 procent för kollektivtrafikresor (buss och tåg) vilket är lågt när man jämför med länen i ÖMS (Östra Mellansverige).

1.1.3 Pendlingsavstånd mellan bostad och arbete

Samhällets grundfunktioner vilar på produktion av resurser i form av produkter och tjänster. En basfunktion är arbetspendlingen för att människor ska kunna ta sig till arbetet för att bidra till samhällets nytta. Arbetspendlingen är också en viktig beståndsdel i det dagliga transportarbetet. Inom transportsektorn är det vanligt att beskriva de avväganden som görs av val av färdmedel för resor till arbetet i termer av reslängd, restid, färdmedel, reskostnad m.m. Men sådana faktorer hänger även samman med bredare överväganden avseende val av jobb, bostad och transportmöjligheter

mellan bostad och arbete. En individs beslut angående arbetspendling är alltså resultatet av avvägningar som görs mellan boendemiljö, boyta, tillfredsställelse med arbetet, färdmedlets bekvämlighet m.m. och olika restriktioner². En faktor för val av färdmedel är avståndet till arbetsplatsen. Följande tabell visar en grov uppskattning av avstånd mellan bostad och arbete för de förvärvsarbetande i länets 12 kommuner. I Lekeberg har 24 procent av de förvärvsarbetande mindre än en km till sitt arbete. Lekeberg har minst andel av de förvärvsarbetande som cykelavstånd (< 5 km) medan Karlskoga har högst andel.

Tabell 2 Grov beräkning av avstånd bostad och arbete (Källa SCB, egen bearbetning)

	<1 km	1-2 km	2 – 3 km	3-4 km	4-5 km	5-10 km	10- 20 km	20- 30 km	30- 40 km	40- 50 km	50- 100 km	100 – 200 km	> 200 km
Lekeberg	24%	3%	2%	2%	1%	7%	29%	24%	4%	1%	1%	2%	1%
Laxå	31%	14%	5%	1%	1%	4%	12%	9%	6%	10%	3%	1%	2%
Hallsberg	23%	10%	5%	3%	2%	10%	18%	20%	4%	1%	1%	2%	1%
Degerfors	25%	13%	7%	3%	1%	14%	22%	5%	2%	5%	2%	1%	1%
Hällefors	30%	21%	6%	3%	3%	13%	6%	4%	2%	2%	5%	2%	2%
Ljusnarsberg	31%	13%	5%	3%	2%	13%	8%	5%	7%	2%	8%	4%	1%
Örebro	16%	14%	13%	9%	7%	14%	10%	5%	2%	1%	2%	4%	1%
Kumla	18%	9%	5%	4%	2%	13%	37%	4%	1%	1%	2%	2%	1%
Askersund	29%	7%	2%	1%	1%	13%	19%	8%	7%	7%	3%	2%	1%
Karlskoga	22%	17%	16%	9%	5%	9%	4%	3%	6%	4%	2%	2%	2%
Nora	25%	10%	6%	4%	4%	5%	13%	14%	12%	2%	2%	3%	1%
Lindesberg	26%	14%	8%	2%	2%	8%	15%	9%	7%	3%	2%	2%	1%

1.1.4 Regionförstoring

Regionförstoring är ett geografiskt begrepp som innebär att lokala arbetsmarknadsregioner växer samman. Detta sker bland annat genom att kommunikationerna i området byggs ut, vilket möjliggör pendling från landsbygd och mindre orter till arbete eller studier i större orter - eller omvänt.

Regionförstoring antas vara en faktor som starkt bidrar till den regionala tillväxten. Transportsektorns utveckling bidrar till att resor går snabbare med tiden som i sin tur leder till att arbetsmarknaden blir större, för med samma restid kan resan göras längre. I det förra regionala trafikförsörjningsprogrammet användes en modell med syftet att identifiera lokala centra och beskriva vilken betydelse och dragningskraft de har för sina omland. Det handlar om att skapa lokala arbetsmarknader som så långt det är möjligt återspeglar de funktionella sambanden på arbetsmarknaden. I denna modell används tätorten som minsta byggsten. Med tätort definieras sammanhållen bebyggelse med fler än 200 invånare. Det finns tre klassningar på tätort:

- Primär centralort – orter som i liten uträkning är beroende av andra orters arbetsmarknad

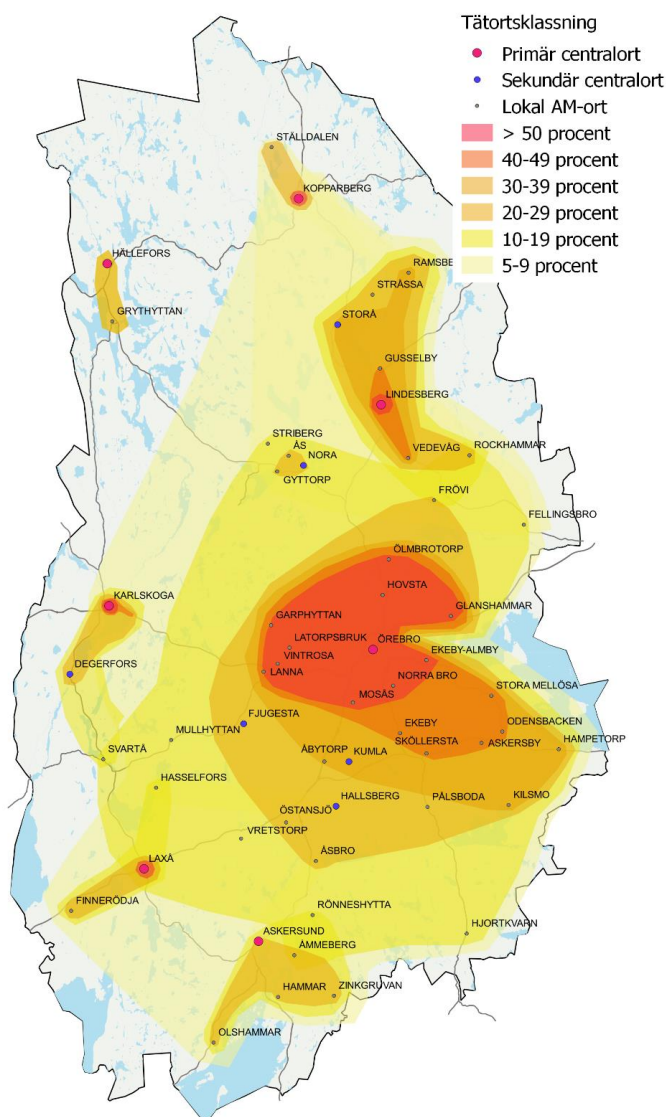
² Trafikanalys (2011); Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys; Rapport 2011:3

- Sekundära centralorter – orter som i hög grad är beroende av arbetsmarknaden i ett primärt centrum
- Osjälvständiga orter – orter som är beroende av arbetsmarknaden i ett primärt och/eller sekundärt centrum.

En ort antas vara beroende av en annan ort om minst 20 procent av den sysselsatta nattbefolkningen pendlar till en annan specifik ort.

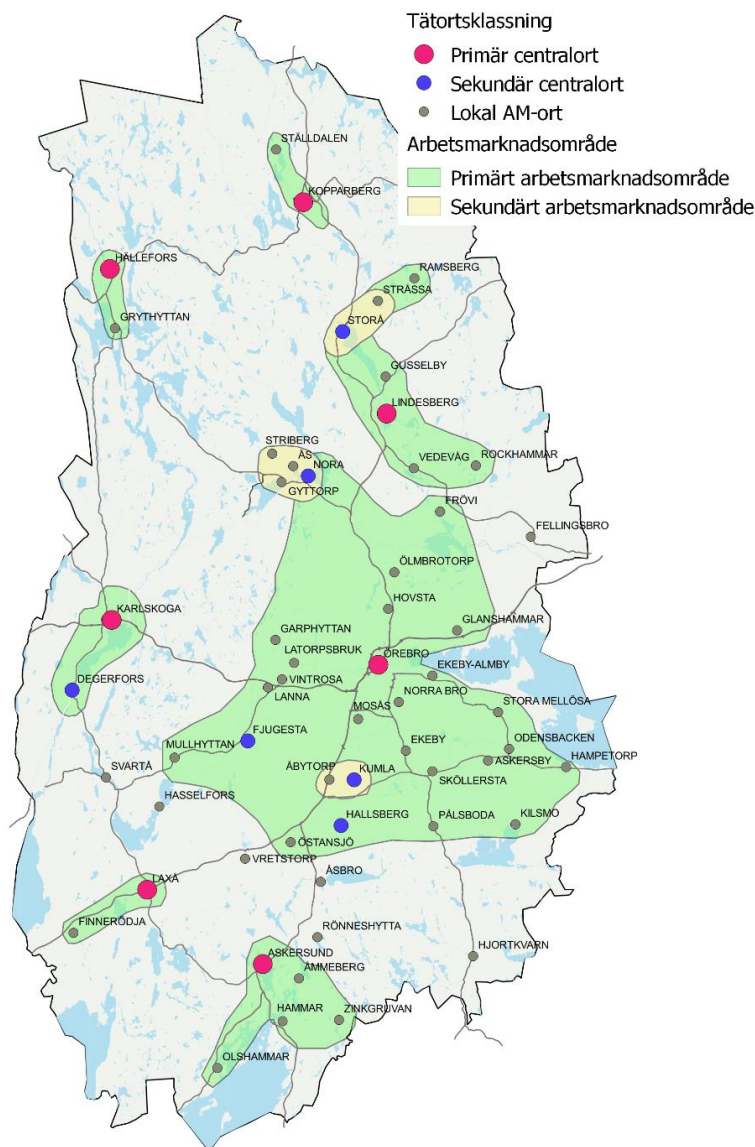
Följande figur visar andelen av tätortens nattbefolkning som pendlar till centralorten, ofta kommunhuvudorten. Den visar bland annat Örebro's betydelse för arbetsmarknaden i länet. Alla tätorter, förutom Degerfors, Ställdalen, Hällefors och Grythyttan, har minst 5 procent som arbetspendlar till Örebro.

Figur 5 Andel inpendlare av sysselsatt nattbefolkning från tätorter till centralorter Källa: SCB, egen bearbetning



Antalet primära arbetsmarknadsområden har inte förändrats sedan 2014. Däremot har det skett några förändringar. Askersund har blivit en primär centralort istället för Zinkgruvan och samtidigt har det primära arbetsmarknadsområdet blivit större och omfattar även tätorterna Olshammar och Hammar (2018). Ett sekundärt arbetsmarknadsområde har försvunnit. Det är Degerfors som tappat dragningskraften för orterna Svartå och Åtorp. Den senare klassas inte som tätort längre, som hade Degerfors som beroende ort. Sedan 2014 har även orterna Rölfors och Hällabrottet tappat klassningen som tätort.

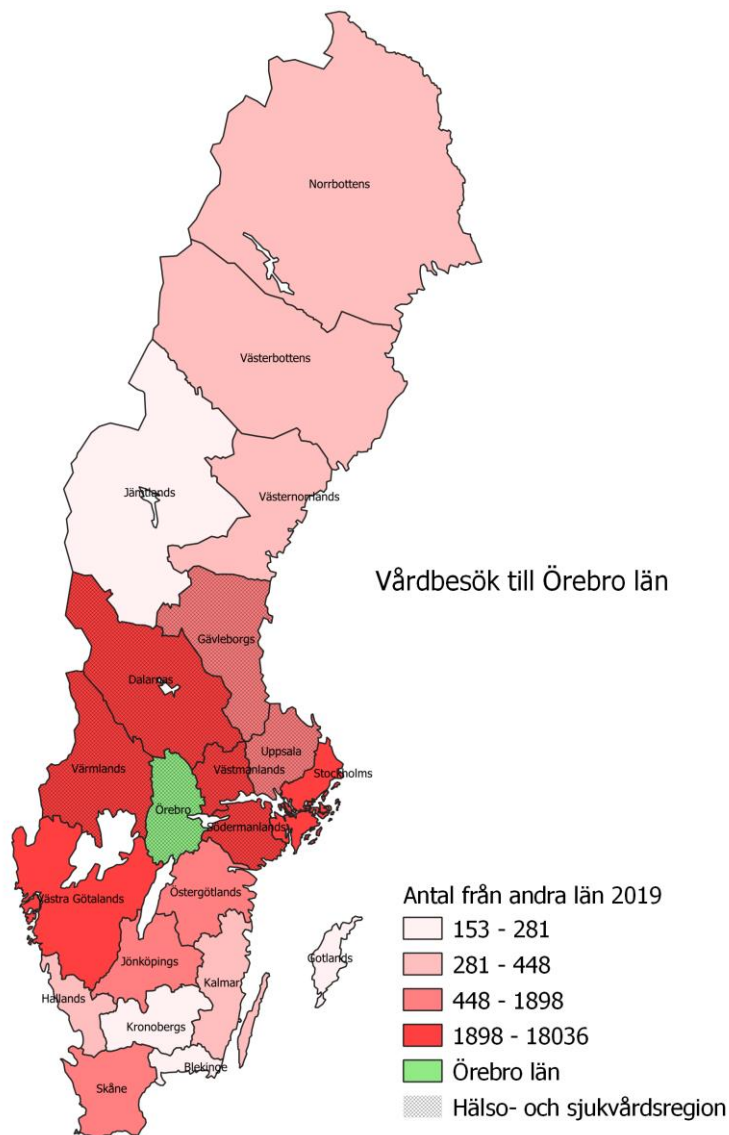
Figur 6 Arbetsmarknadsområden 2018 - samliga sysselsatta/förvärvsarbetande



Örebro arbetsmarknadsområde är länets stora kraftfält som har 66 000 förvärvsarbetande som pendlar inom området. Utöver dessa tillkommer de som arbetspendlar till orter utanför arbetsmarknadsområdet (< 20%). Karlskoga arbetsmarknadsområde har 11 000 arbetspendlare. Minsta arbetsmarknadsområdet är Kopparberg som har 750 arbetspendlare inom arbetsmarknadsområdet med Kopparberg som primär centralort.

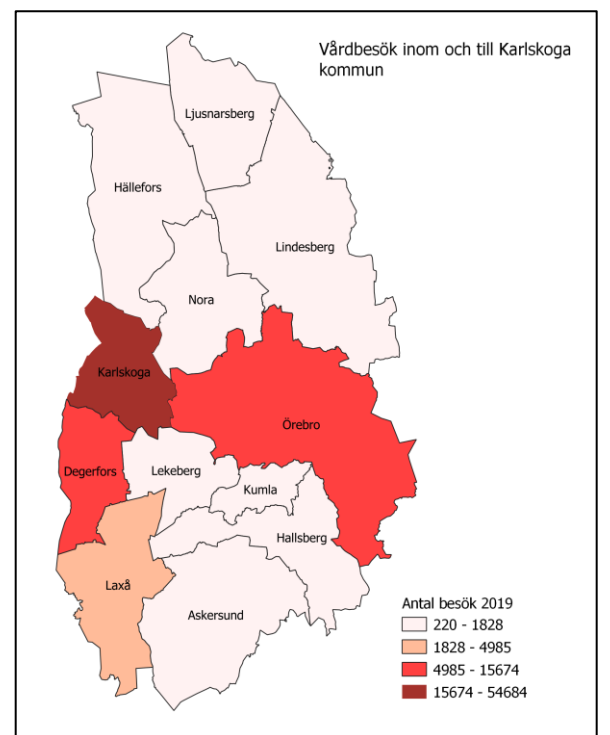
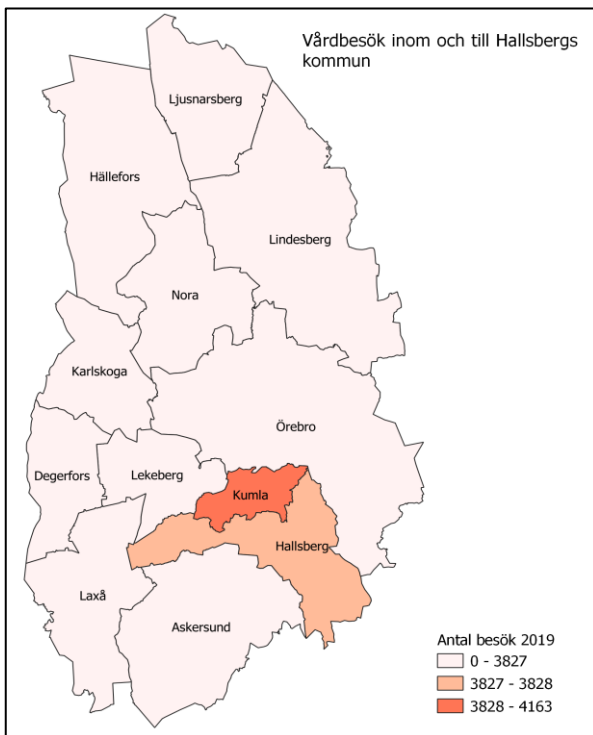
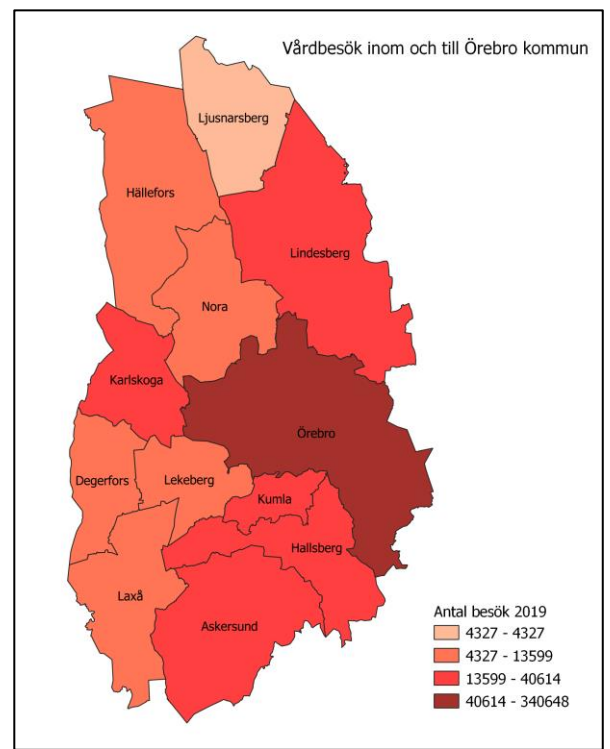
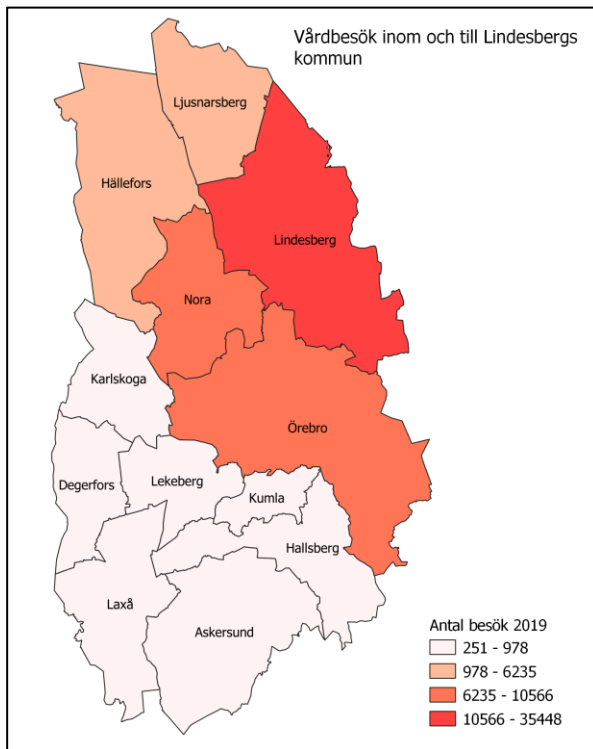
1.1.5 Resor till vård

Utöver arbetspendling är efterfrågan på resor till vård en intressant parameter, dels för att det rör sig om ett relativt stort antal resor men även eftersom resor till vård subventioneras inom Örebro län, det vill säga den kallelse till vård som skickas ut fungerar som färdbevis i kollektivtrafiken. I figurerna nedan visualiseras resor till vård både utifrån antalet vårdbesök till länet från andra län och inom länsgräns mellan och inom kommuner med större vårdinrättningar.



Figur 7. Antal resor till vård i Örebro län. Fokuserat samarbete finns mellan länen inom en hälso- och sjukvårdsregion bestående av Region Värmland, Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Sörmland och Region Örebro län.

Av figur 7 framgår att resor till vård i Örebro län är koncentrerade från grannlänen i alla väderstreck förutom i relation till Östergötland. Majoriteten av länen varifrån många patientbesök görs ligger inom den Hälso- och sjukvårdsregion som finns etablerad och är skuggad i kartan.



Figur 8. Resor till vård inom och till kommuner med större vårdinrättning inom Örebro län.

Av figur 8 framgår att resor till vård inom länet är strakt fokuserad inom och till Örebro, Karlskoga respektive Lindesbergs kommuner som alla har sjukhus. Resorna till Örebro sker från hela länet medan riktningen på resor till lasaretten i Lindesberg och Karlskoga är tydligt geografiskt avgränsade. Visst resande finns till vård i

Hallsbergs kommun och den är ytterligare begränsad till att främst komma från Kumla kommun.

1.1.6 Klimat och transporter

Under perioden 1990–2017 har de totala utsläppen i Örebro län minskat med 41 procent (motsvarande siffra för Sverige är 25 procent)³. Inrikes transporter i Örebro län minskade med 8 procent samma period. Inom regionens verksamhet har andelen fossilfria drivmedel ökat något under 2019⁴. Bussarna inom den allmänna kollektivtrafiken drivs till 100 procent av fossilfria drivmedel men är inte rena/utsläppsfria i och med att biodiesel och Biogas dominerar som drivmedel. Fordonen inom servicetrafiken drivs fortfarande till stor andel av fossila drivmedel men har påbörjat omställning mot biodiesel och ett mindre antal elfordon ingår i flottan.

1.2 Kollektivtrafikens utveckling

1.2.1 Resandet 2011-2019

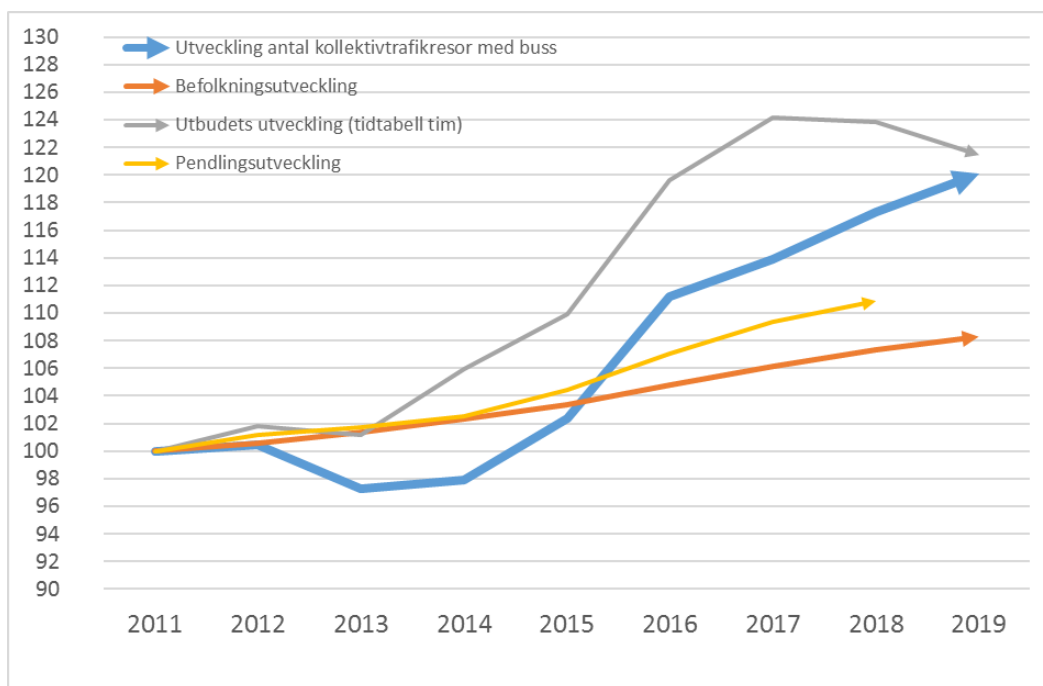
Resandet med kollektivtrafik i form av region- och stadsbuss har under de senaste fem åren ökat relativt kraftigt efter en ganska svag period 2011-2015, se figuren nedan. Utbudet har ökat mer än resandet med undantag av 2018-2019 då resandet har fortsatt öka kraftigt. Pendlingen har ökat mer än befolkningstillväxten vilket kan tolkas som att kollektivtrafikresandet har ökat sin marknadsandel de senaste åren.

Bussutbudet mätt i tidtabellstimmar har ökat med 2,4 procent per år mellan 2011-2019 vilket är marginellt högre än de 2,3 procent som bussresandet ökat med. Befolkningen och pendlingen har ökat med 1 respektive 1,4 procent per år under perioden.

Figur 9 Utveckling av antal kollektivtrafikens med buss, befolkningsutveckling, utbud av buss samt pendling, 2011=100. (Källa Region Örebro län och SCB).

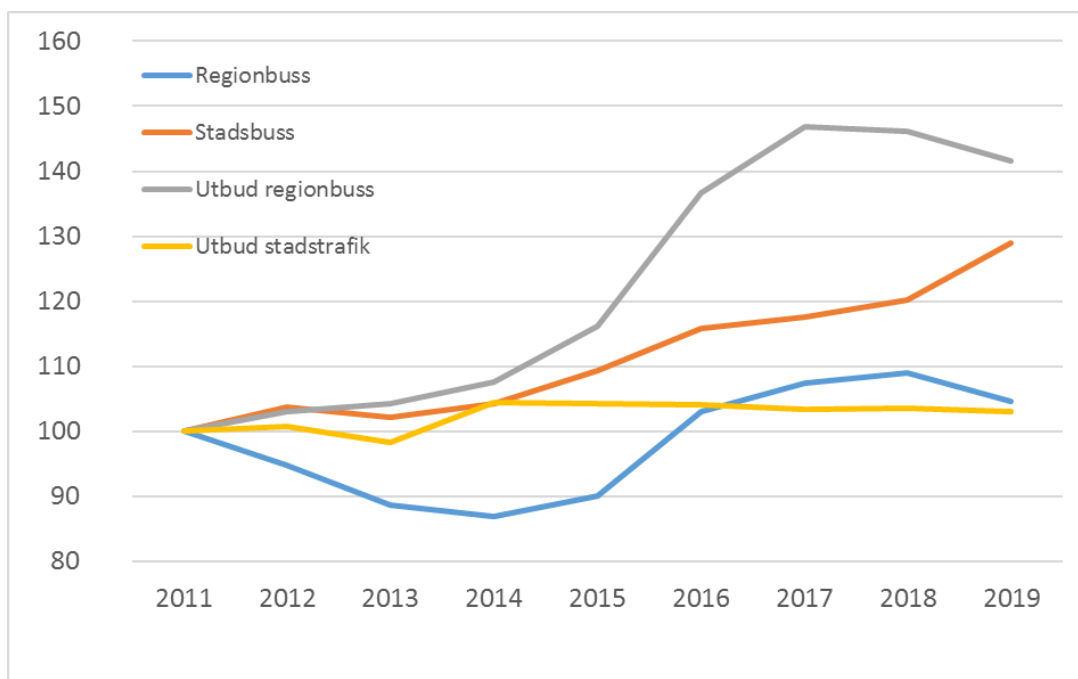
³ <https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/begransad-klimatpaverkan/klimatpaverkande-utslapp/orebro-lan/>

⁴ Region Örebro län (2020); Årsredovisning 2019



Det finns vissa skillnader i utvecklingen mellan regionbuss och stadsbuss. Resandet med stadsbussarna i Karlskoga och Örebro har ökat med i genomsnitt 3,2 procent per år under perioden 2011-2019. Samtidigt har utbudet i stadstrafiken haft en marginell ökning på i genomsnitt 0,4 procent per år. Utbudet i regionbusstrafiken har ökat 4,4 procent i genomsnitt samtidigt som resandet har ökat med 0,6 procent.

Figur 10 Utveckling av region- och stadstrafiken - resande och utbud (2011=100)



1.2.2 Marknadsandel

Ett mått som mäter kollektivtrafikens attraktionskraft är dess marknadsandel. En ökning av kollektivtrafikens marknadsandel bidrar till en attraktivare region med mindre miljöpåverkan, mindre trängsel, förbättrad trafiksäkerhet och folkhälsa. Marknadsandelen var enligt kollektivtrafikbarometern 17 procent år 2019 (nationellt snitt 31 procent). För 2015 var marknadsandelen 12 procent. En ökning sedan förra trafikförsörjningsprogrammets tillkomst. Marknadsandelen mäts som kollektivtrafikens andel av samtliga motorburna resor, det vill säga exklusive gång- och cykelresor.

1.2.3 Restider

Förväntningarna på kollektivtrafiken är stora utifrån olika aspekter som miljö, sociala och ekonomiska aspekter. Under vissa tider och vissa platser råder det trängsel där ett mer gemensamt resande minskar belastningen. Det innebär att kollektivtrafiken måste ta en större del av ökningen i antalet resor. Kollektivtrafiken måste därför utvecklas för att attrahera fler resande. En viktig inriktning är att kollektivtrafikutbudet måste bli bättre så att kollektivtrafiken kan konkurrera med bilen.

För att öka användningen av kollektivtrafik är kännedom om konkurrensförhållandet mellan en bussresa och motsvarande bilresa viktigt. Genom att använda data för en kollektivresa respektive en bilresa kan man beräkna reseuppoffringen för de två transportformerna och jämföra dessa i ett konkurrensindex. Ett enkelt mått är relationen i restid mellan de två färdmedlen, körtidskvoten.

Med körtid menas tiden för transport i systemet, dvs från hållplats till hållplats, parkeringsplats till parkeringsplats. Restid avser hela resan från dörr till dörr. Följande tabell visar körtidskvoter för fyra typer av kollektivtrafik. Region Örebro län har mål, liksom Kol-TRAST⁵, målkvoter för resor med kollektivtrafiken jämfört med bil; max 0,8 för tåg, 1,2 för expressbuss, 1,3 för regionbuss samt 1,5 för stadsbuss.

I Örebro län finns det 10 reserelationer med tåg. Restidskvoten med tåg mellan dessa relationer ligger mellan 0,6 och 1,1 med ett medianvärde på 0,8.

Tabell 3 Körtidskvoter för kollektivtrafiken i Örebro län

	Antal relationer	Intervall	Körtidskvot (median)
Tåg	10	0,6-1,1	0,8
Expressbuss	4	0,9-1,1	1,0
Regionbuss	15	0,9-2,3	1,3
Stadsbuss	16	1,0-2,5	1,7

⁵ Trafikverket & SKL (2012); Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik

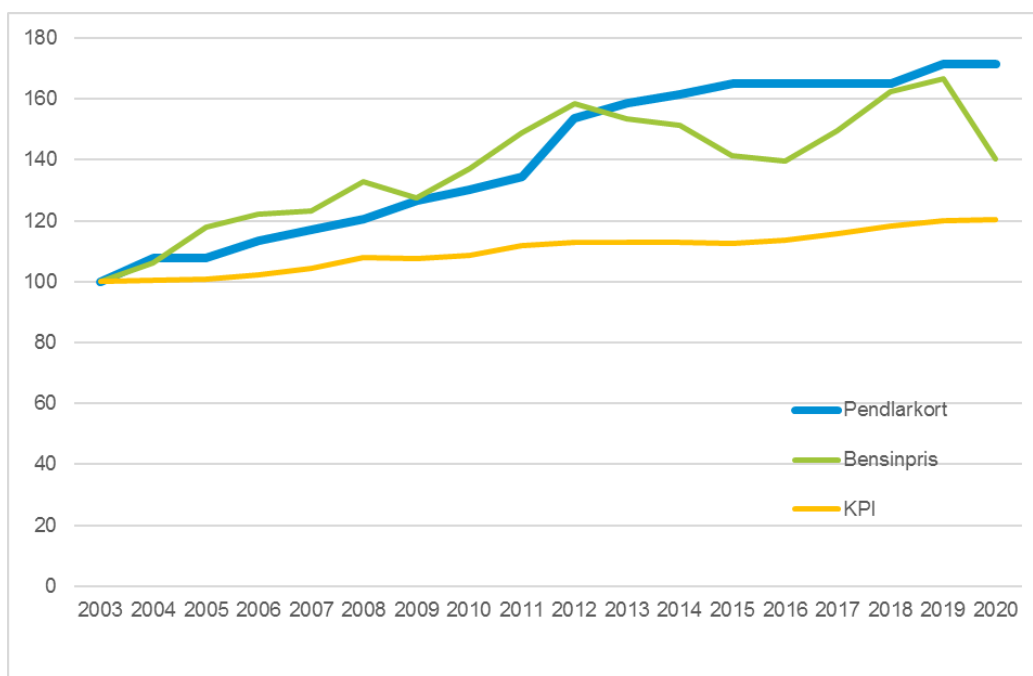
1.2.4 Prisets utveckling

Biljettpriserna kan sägas vara den monetära kostnaden för resan. Det bör betonas att det är viktigt att ha klart för sig att resenären också har andra uppföringar eller kostnader för resan utöver den monetära. Det kan handla om restid, väntetid eller komfort.

För kollektivtrafikhuvudmannen spelar taxorna en central roll för kollektivtrafiken. Taxorna är både en åtgärd för att få fler passagerare och en finansieringskälla för att upprätthålla ett bra utbud. Vad som är rätt taxenivå beror på vad som ger störst effekt på efterfrågan: lägre taxor eller bättre utbud. Det finns även exogena attribut, t ex priset på bensin, som också har betydelse för vilken taxenivå man bör lägga sig på.

Historiskt har biljettpriset följt bensinprisets utveckling med undantag för 2015-2016 då oljepriset för till följd av en oro för ett framtida utbudsöverskott och 2020 då Covid-19 påverkade samhällen starkt världen över. I följande diagram visas prisutvecklingen i fast pris (2003=100). Figuren visar att priset för pendlarkortet (Län 10 zoner) har ökat mer än KPI, dvs pendlarkortet har blivit relativt dyrare än andra varor. Den årliga prisökningen har varit 3 gånger högre för periodkortet relativt andra varor.

Figur 11 Prisutveckling i fast pris för Periodkort 10 zoner Län och bensin 95 blyfri oktän samt KPI (2003=100).





7

Trafikpliktsbeslut för allmän kollektivtrafik i stråket Lekeberg-Garphyttan- Örebro-Glanshammar 21RS2296

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 21RS2296

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Trafikpliktsbeslut för allmän kollektivtrafik i stråket Lekeberg-Garphyttan-Örebro-Glanshammar

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att med stöd av lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa allmän trafikplikt för kollektivtrafik i stråket Lekeberg-Garphyttan-Örebro-Glanshammar i enlighet med förvaltningens förslag

samt

att paragrafen förklaras omedelbart justerad

Sammanfattning

Regionens samhällsbyggnadsnämnd har under hösten 2019 beslutat om handlingsplan för budget i balans. Detta ställer krav på åtgärder för effektivisering och reducering av utbudet av allmän kollektivtrafik och i december år 2021 genomförs det därför betydande förändringar i utbudet av allmän kollektivtrafik i stråket Lekeberg-Garphyttan-Örebro-Glanshammar. 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 sju allmänna kollektivtrafiklinjer trafikerade med buss. En linje klassas som expresslinje, fem linjer klassas som regionlinjer och en som landsbygdslinje. 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.

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 Fjugesta-Garphyttan-Örebro-Glanshammar. 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 sju allmänna kollektivtrafiklinjer trafikerade med buss. En linje klassas som expresslinje, fem linjer klassas som regionlinjer och en som landsbygdslinje. 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

Expresslinjen i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda snabba arbets- och studiependlingsmöjligheter för boende i Fjugesta, Lanna (längs väg 204) och Örebro. På denna linje är utgångspunkten att trafik erbjuds under veckans alla dagar.

Regionlinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda arbets- och studiependlingsmöjligheter för boende i eller på vägen mellan orterna Mullhyttan, Lanna, Vintrosa/Latorp, Garphyttan och Glanshammar. I relationer som regionlinjer trafikerar är inriktningen att trafik ska erbjuds under veckans alla dagar.

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

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.

Ett helt nytt sätt att trafikera friluftsområdet Ånnaboda testas här och förhoppningen är att det bättre ska svara mot efterfrågan på resor till området och minska mängden bilar och bilresor i/till området.

Barn

De trafikala förändringarna innebär att ett mindre antal grundskoleelever får resa med kommunal skolskjuts istället för med linjetrafik och mellan 20 och 50 gymnasieelever bor inte längre inom 400m från en busshållplats, främst inom områdena Billinge och Folkavi.

Jämställdhet

Någon bedömning av konsekvenser för jämställdhet har inte genomförts.

Ekonomiska konsekvenser

Trafikpliktsbeslutet innebär en beräknad besparing på ca 2 mnkr. Detta i linje med inriktningsbeslutet om budget i balans som regionens samhällsbyggnadsnämnd antagit under hösten 2019.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 21RS2296

I samband med 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

- Trafikpliktsbeslut stråket Lekeberg-Garphyttan-Örebro-Glanshammar
- Rapport – Strategisk utredning inför trafikplikt, Region Örebro län
- Kommentarer på nytt trafikeringsförslag i stråket Fjugesta-Garphyttan-Örebro-Glanshammar, Örebro kommun
- Inspel till trafikeringsförslag i stråket Fjugesta-Garphyttan-Örebro-Glanshammar, Lekebergs kommun
- Namninsamling angående linje 526 och 527, Lekebergs kommun

Johan Ljung
Områdeschef, Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Svealandstrafiken AB
Örebro kommun
Lekebergs kommun
Degerfors kommun
Laxå kommun

Utredning av allmän kollektivtrafik

Stråket Lekeberg-Garphyttan-
Örebro-Glanshammar

Version: 1

Utredning av allmän kollektivtrafik
Stråket Lekeberg-Garphyttan-Örebro-Glanshammar

Lina Ramberg

2021-05-14

Innehåll

1.	Bakgrund.....	4
1.1	Varför ska vi göra en översyn?.....	4
1.2	Avgränsning	4
1.3	Tidsplan för trafikpliktsbeslut och trafikstart	5
1.4	Resandestatistik.....	5
2.	Pendling	6
2.1	Arbetspendling	6
2.2	Gymnasiependling	9
2.3	Lokala sammanhang och tillhörighet.....	10
3.	Dagens trafik	11
3.1	Linjernas utbud och funktion	11
3.2	Förstärkningar i dagens trafik.....	15
3.3	Närtrafik	15
4.	Forskning.....	15
5.	Synpunkter på dagens trafik.....	16
5.1	Kundsynpunkter	16
5.2	Inspel från entreprenörer.....	18
5.3	Tidiga inspel och information från kommunerna.....	19
5.3.1	Lekebergs kommun.....	19
5.3.2	Örebro kommun	20
6.	Grundläggande principer för utformningen av trafiken	22
6.1	Fordon.....	23
6.2	Utbudsvariationer	23
7.	Ny trafik.....	24
8.	Konsekvensanalys	29
8.1	Ekonomi	30
8.2	Hållplatser och övrig infrastruktur.....	31
8.2.1	Behov av nya hållplatser/vändplatser.....	31
8.2.2	Behov av tillgänglighetsanpassning	32
8.2.3	Övrigt	32
8.2.4	Hållplatser som utgår i och med förslaget	32

1. Bakgrund

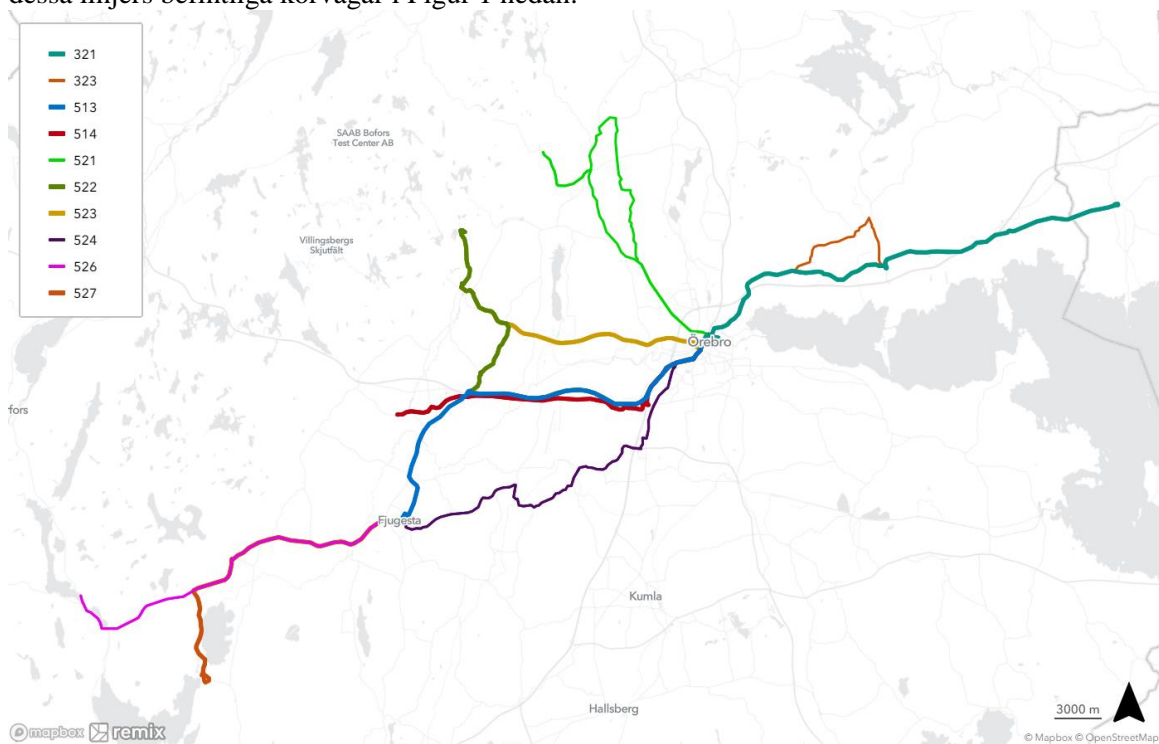
1.1 Varför ska vi göra en översyn?

Beslutet att se över utbud och efterfrågan på resor i stråket Lekeberg-Garphyttan-Örebro-Glanshammar syftar till två saker:

- Dels att uppdatera sambandet mellan efterfrågan på resor och utbudet av allmän kollektivtrafik
- Dels att uppnå målet om besparing av trafikknaster som Regionens samhällsbyggnadsnämnd beslutade om i och med inriktningsbeslutet i Budget i balans 2.0.

1.2 Avgränsning

Avgränsningen geografiskt har gjorts i förhållande till befintliga regionlinjer i området och har gemensamt att de utgår från depån i Bettorp. Linjerna som ingått i utredningen är följande: 527, 526, 524, 523, 522, 521, 514, 513, 321 och 323. Se dessa linjers befintliga körvägar i Figur 1 nedan.



Figur 1. Dagens allmänna kollektivtrafik. Linjenummer och linjesträckningar.

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 Fellingsbro

nyligen setts över och fått en delvis ny utformning (L324). Av den anledningen har den trafiken inte inkluderats i utredningen. Linjetrafiken mellan Örebro och Karlskoga har vissa beröringspunkter med stråket, främst i form av motorvägshållplatsen i höjd med Lanna. Den linjens huvudsakliga start och målpunkter berör dock inte stråket som utreds och har därför inte tagits med i denna utredning.

Utifrån inriktningsbeslutet i Budget i balans 2.0 är uppdraget i denna utredning att skapa ett nytt trafikupplägg som innebär en besparing på 2 miljoner sek. Besparingarna ska ske inom fyra kategorier trafik. Dessa är parallellgående trafik, linjer med hög andel grundskoleresor, linjer med lågt resande samt servicelinjer. I stråket är det endast kategorin linjer med lågt resande som har identifierats.

Till den allmänna linjelagda kollektivtrafiken som denna utredning ger förslag till, finns ett beslut om att addera den nya trafikformen 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 3.3. Direktivet är att en del av totalkostnaden för att trafikera stråket ska gå till finansieringen av denna nya trafikform.

1.3 Tidsplan för trafikpliktsbeslut och trafikstart

Trafiken i stråket är delegerad till Svealandstrafiken och körs i egen regi men delar kan även upphandlas från 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 1-2 år innan trafikstart äger rum. Trafikpliktsbeslutet fattas i juni 2021 och trafikstart för det nya upplägget ska ske vid ordinarie tidtabellskifte i december 2022.

1.4 Resandestatistik

Resandet på linjerna i stråket har utretts utifrån hur det såg ut innan pandemin förde med sig begränsningar för resande. Statistiken är därför från år 2019. I tabellen nedan visas linjerna i sortering med flest resande överst och minst antal resande längst ner. Resandet är fördelat på linjernas båda riktningar där de gula raderna indikerar linjer som drabbats av bortfall i antalet resor på grund av att samma fordon kört två olika linjer i följd och kunder som redan sitter på bussen inte checkar in sitt resekort igen när bussen byter linjenummer. Det är en resa för kunden men två i trafikal mening. Bedömningen av resande på linjerna i utredningen har tagit hänsyn och kompenserat för detta bortfall genom att identifiera hur många som reser i motsatt riktning på

linjen. Bortfallet går att se i form av differensen mellan antalet resor i kolumn 2 och 3 i tabellens gula rader.

Tabell 1. Påstigandestatistik per linje i stråket, vardagar sept-nov 2019

Linje	Snitt antal resenärer/vardag - mot Örebro	Snitt antal resenärer/vardag - från Örebro	Resenärer i snitt per tur
513	310	349	8
522	239	263	10
523	200	166	6
321	113	94	7
514	46	41	4
527	45	6	3
521	25	18	4
323	21	47	7
526	15	1	3
524	7	3	3

Sett till linjerna i sin helhet är det alltså linje 524 och 526 som har minst antal resenärer. Detta är även de linjer som har minst antal avgångar i stråket. 2 respektive 3 turer i vardera riktning.

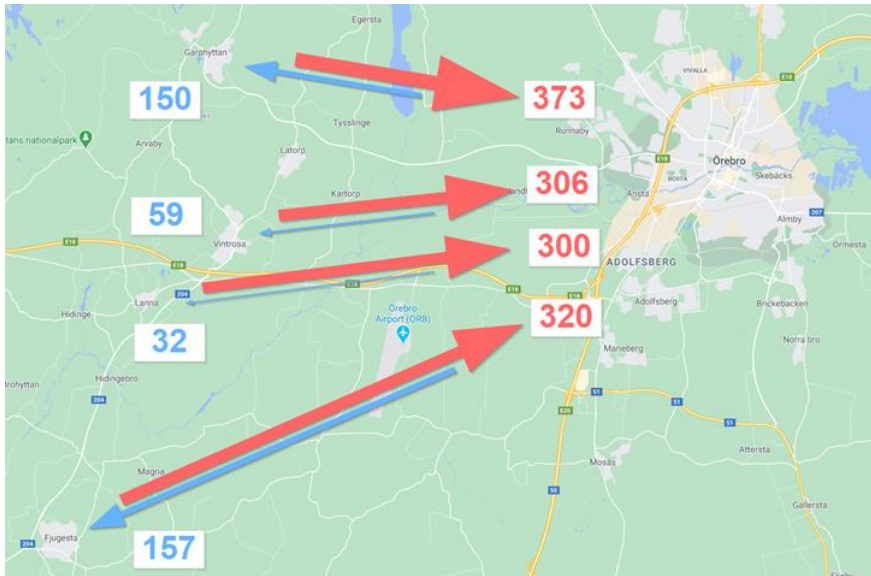
Mest resande ser vi på linjerna 513, 522, 523 samt linje 321. Resandesnittet per tur på dessa linjer varierar på grund av att turantalet per linje är olika.

2. Pendling

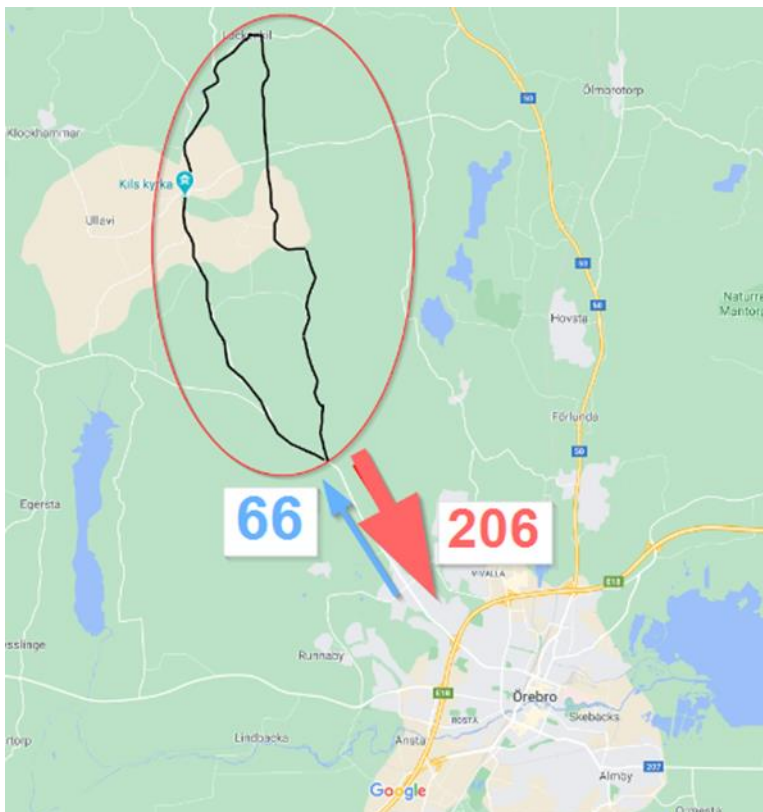
2.1 Arbetspendling

Arbetspendlingen har analyserats med hjälp av SCB-data över var länets invånare bor respektive arbetar. Denna data tar inte hänsyn till vilket färdmedel invånarna väljer utan representerar, tillsammans med gymnasiependlingen, grundefterfrågan på resor. Antalet pendlare är beräknat utifrån tätortsgränser eller landsbygdsområden för att representera kollektivtrafiknära lägen. Pendlingen har inte summerats utifrån administrativa gränser så som kommungränser eftersom det inte ger en sannolik bild av hur många pendlare som skulle attraheras av kollektivtrafiken.

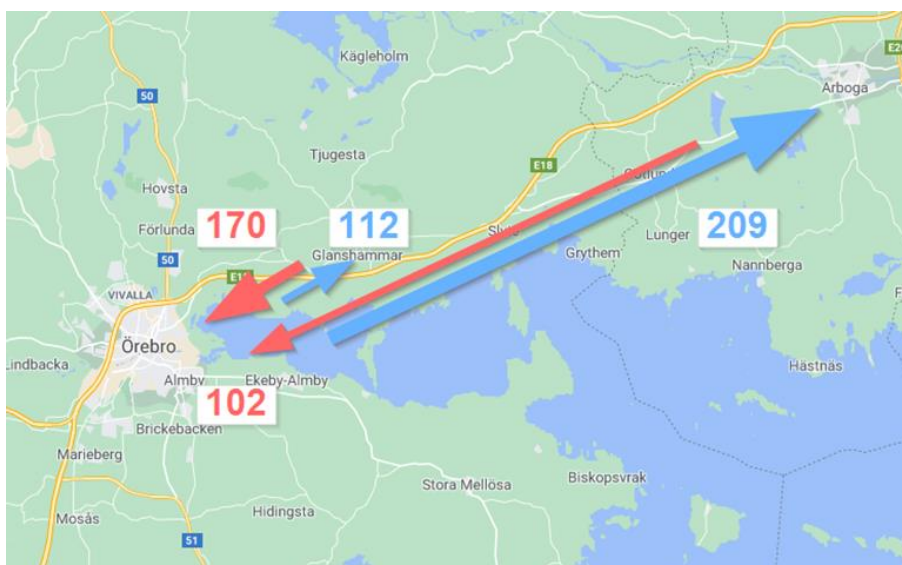
I stråket sker pendlingen i stor utsträckning i riktning mot Örebro. Störst pendling i motsatt riktning sker mot Fjugesta, Garphyttan samt Glanshammar. Utanför länsgränsen finns även Arboga som en målpunkt för arbetspendlare från Örebro tätort.



Figur 2. Arbetspendling mellan Örebro och orterna Garphyttan, Vintrosa/Latorp, Lanna respektive Fjugesta. Endast inom tätortsgrensarna för att representera vilka som har närhet till utbudet av allmän kollektivtrafik. Källa: SCB 2019 via Remix.



Figur 3. Arbetspendling mellan Örebro och byarna Klockhammar, Närkes kil och området däremellan, baserat på hur L521 kör idag. Källa: SCB 2019 via Remix.



Figur 4. Arbetspendling mellan Örebro och orterna Glanshammar respektive Arboga. Endast inom tätortsgränserna för att representera vilka som har närhet till utbudet av allmän kollektivtrafik. Källa: SCB 2019 via Remix.

I tabellen nedan presenteras arbetspendlingen inom orter samt pendling in och ut från orterna i området. I tabellen finns även data på orternas storlek som referens till antalet pendlare.

Som komplement till områdena i tabellen bör det nämnas att det till området Pilängen/Berglunda är ca 2100 personer som pendlar totalt sett. Det är ca 30 personer av dessa som pendlar från orterna Fjugesta eller Lanna. En överväldigande majoritet av pendlandet till området sker alltså från Örebro tätort.

Tabellen är sorterad utifrån antalet utpendlare från respektive ort och visar att Fjugesta som ort är både störst och har flest pendlare både inom orten, in till orten och ut från orten. Datat visar även att orterna Fjugesta, Garphyttan, Vintrosa och Lanna utgör en delvis egen kategori i stråket i och med sina pendlingsflöden. Där efter kan Latorp, Glanshammar och Mullhyttan noteras som orter i en kategori med ett noterbart antal utpendlare.

Två områden har summerats utöver tätorterna i stråket. Det motiveras av att dessa landsbygder har en lite tätare struktur än vad som är fallet i andra områden. Detta är tänkt som underlag för att bedöma om en mer yttäckande kollektivtrafik är motiverad.

Tabell 2. Data om var invånare bor och jobbar beräknat på rutor 250x250m. Boende på orter, pendling inom, pendling in till respektive pendling ut ifrån orter och områden i stråket.

Källa: SCB 2019 och Remix.

Från ort/område	Boende	Internal	In-P	Out-P	Till Örebro (inkl. Pilängen)	Pendlare till Örebro/O ut-P
Fjugesta	2336	213	709	583	320	55%
Lanna	1100	51	119	539	300	56%
Garphyttan	1544	99	332	505	373	74%
Vintrosa	1300	43	142	461	306	66%
Latorpsbruk	740	17	37	310	212	68%
Glanshammar	787	35	22	253	170	67%
Cirkeln Glanshammar	350	30	47	247	173	70%
Cirkeln Närkeskil	300	40	104	213	168	79%
Mullhyttan	521	62	80	208	52	48%
Området söder om flygpl.	200	28	17	156	99	63%
Svartå	470	25	25	150	24	16%
Hasselfors	420	41	102	111	27	24%
Götlunda	269	9	79	101	29	29%
Gropen	209	14	19	87	29	33%
Längst E18	90	17	16	78	56	72%
Närkeskil	70	8	54	54	38	70%
Tysslinge	100	10	25	49	34	69%

2.2 Gymnasiependling

Resor till grundskolan säkerställs genom det kommunala ansvaret för grundskoleskjutsar men en grupp som ska värnas för att säkerställa genomförd utbildning är gymnasieelever. I stråket som utredningen omfattar är det till Örebro som majoriteten av eleverna söker sig under gymnasietiden. Datat över gymnasiependling är från 2018 och i tabellen nedan finns en sammanställning av antalet elever som pendlar in från orterna och områdena i stråket. Tabellen är sorterad i fallande ordning. Det kan konstateras att antalet gymnasieelever som pendlar till sin utbildning i Örebro följer samma mönster som arbetspendlingen även om gymnasieeleverna är betydligt färre i antal. Efterfrågan på resor finns alltså i samma relationer i båda grupper av pendlare.

Tabell 3. Gymnasieelever som pendlar mellan orter och områden i stråket till skolor i Örebro tätort.
Källa: SCB HT 2018 via Remix.

	Pendling till gymnasieskolor i Örebro (15 skolor)	Antal
Från	Fjugesta	64
	Garphyttan	63
	Arboga	52
	Vintrosa	50
	Lanna	37
	Glanshammar	27
	Latorpsbruk	20
	Cirkeln Närkeskil	20
	Cirkeln Glanshammar	20
	Mullhyttan	14
	Området Under flygplatsen	13
	Gropen	9
	Tysslinge	5
	Längst E18	5
	Klockhammar	3
	Svartå	<5
	Närkeskil	<5
	Götlunda	<5
	<i>Karlskoga</i>	152
	<i>Degerfors</i>	44

2.3 Lokala sammanhang och tillhörighet

En handfull intervjuer har gjorts med boende i olika områden i stråket. Efter dessa och efter analys av datat träder bilden av lokala sammanhang fram och de överensstämmer till viss del inte med linjernas körvägar idag.

Orten Hasselfors tillhör Laxå kommun och upptagningsområde för skola/förskola, huvudsaklig riktning för arbetspendlare samt målpunkt för grundläggande service verkar vara i riktning mot Laxå och inte in mot Mullhyttan/Fjugesta så som trafiken i stråket körs idag.

Orten Svartå tillhör Degerfors kommun, och precis som i Hasselfors fall, verkar upptagningsområde för skola/förskola, huvudsaklig riktning för arbetspendlare samt målpunkt för grundläggande service vara i riktning mot Degerfors och inte in mot Mullhyttan/Fjugesta så som trafiken körs idag.

Områdena Latorp, Vintrosa och området kring Spånga längs gamla E18 verkar hänga ihop när det kommer till upptagningsområden för skola/förskola samt grundläggande service så som matbutik. Trafiken idag körs inte för att tillgodose denna koppling.

3. Dagens trafik

3.1 Linjernas utbud och funktion

Linje 321 Götlunda – Glanshammar – Örebro

Antal turer: **14 dubbelturer** + 2 halvturer (som antingen överlappar med 323 eller med andra delen av linjen 321)

Restid: **55 min**

Trafikeringsdagar: **M-F + L-S**

Restidskvot Glanshammar – Örebro: $(26/14) = 1,9$

Resor med linjen: **I snitt 7 resenärer /tur vardagar**

Linjen har stor tyngdpunkt på delsträckan Glanshammar Örebro. Linjedelen Glanshammar-Götlunda går genom ett geografiskt område där efterfrågan på resor är mindre.

Resandet mot Örebro från hållplatser öster om Glanshammar är ca 50 personer om dagen och ca 20 av dessa är gymnasieelever och ca 10 är vuxen enkel eller periodbiljett. Ca 14 är Örebro kommuns grundskolekort.

Linjen har en funktion kopplat till grundskolan och 53 elever är planerade på själva linjeturen. Används endast på morgonen. På samma sträcka men från Grythem via Sjöboviken är det 69 som åker skolbuss. Man har fått sätta in förstärkning för skolbussen eftersom färre åker med föräldrarna under pandemin.

Götlunda ligger i Västmanlands län och Region Västmanland har sedan dec 2019 lagt ner den linjelagda trafiken som kördes med L 552 på sträckan Arboga-Götlunda-Kungsör. Idag finns två anropsstyrda turer på en linje 55 kvar samt kommunal skolskjuts. Kopplingen mellan Götlunda och Örebro är av intresse för Arboga kommun men inte på regional nivå i Västmanland (trafiken är ej skatteväxlad i Västmanland).

Linje 323 Glanshammar – Örebro

Antal turer: **5 dubbelturer**

Restid: **40 minuter**

Trafikeringsdagar: **M-F**

Restidskvot Nasta – Örebro: $(40/12) = 3,3$

Restidskvot med linje 324 Nasta – Örebro: $(20/12) = 1,6$

Resor med linjen: **I snitt 7 resenärer /tur vardagar**

Linjen har en tidtabell med turer som inte körs under jullovet eller sommarlovet vilket gör att den främst fungerar för skolpendling. Den är även sammanlänkad med

tidtabellen för linje 321 och fungerar i praktiken som en förstärkning till trafiken på L321. Linjesträckningen sammanfaller både med L321 och L324s körvägar.

Linjen har en funktion i planeringen av grundskoleskjutsar och 16 elever planeras på linjen, endast på morgonen. Vägen är så smal och kurvig och av trafiksäkerhetsskäl går därför även en skolbuss och tar upp elever på den andra sidan av vägen. Om linjen tas bort krävs att ytterligare ett skolskjutsfordon anskaffas i Örebro kommun på grund av att eleverna som ska köras till skolan i Glanshammar annars blir för många. Linje 324, som ej ingår i utredningen men som delvis har samma körväg som L323, tar idag med elever som ska till Engelbrektsskolan och det är 10 elever som fått busskort. De får även åka hem på L324.

Påstigande på hållplatser längs L324s körväg och de två hållplatser som är unika för 323 är ca 6 om dagen. Hälften av dessa kliver på vid hpl Nasta.

Linje 521 Klockhammar – Närkes Kil – Örebro

Antal turer: **4,5 dubbelturer**

Restid: **37-48 min**

Trafikeringsdagar: **M-F**

Restidskvot Klockhammar – Örebro: $(40/22) = 1,8$

Resor med linjen: **I snitt 4 resenärer /tur vardagar**

Linjen har en tidtabell och körvägar som är knutna till skolans verksamhet. Turerna körs dock alla dagar och är inte begränsade till skoldagar.

Linjen har en funktion kopplat till grundskolan och det är 4 elever som är planerade på linjen, endast på morgonen. Bussen gör en avstickare till Mellringeskolan vilket händer att den missar. Det finns två skolbussar i området för Närkes Kil och en av dessa bussar kör till Mellringe med 15 elever. Den ena startar i Bocksboda och kör då genom Klockhammar. Bedömningen från skolskjutsplanerare är att båda skolbussarna skulle kunna klara grundskoleskjutsbehovet om linjen läggs ner. De kör då båda in till Mellringeskolan.

Linje 522 Ånnaboda - Garphyttan – Örebro

Antal turer: **25 dubbelturer vardagar (4 från Ånnaboda vardagar och 6 på hela helgen)**

Restid: **34 min (Garphyttan – Örebro), 44 min Ånnaboda - Örebro**

Trafikeringsdagar: **M-F, L-S**

Restidskvot Garphyttan – Örebro: $(34/21) = 1,6$

Restidskvot Ånnaboda – Örebro: $(44/27) = 1,6$

Resor med linjen: **I snitt 10 resenärer /tur vardagar**

Resandet på linjen mellan Örebro och Garphyttan är stort. På delsträckan Vintrosa/Latorp – Garphyttan är utbytet däremot litet, både sett till pendling oavsett färdmedelsval och resandet med kollektivtrafiken.

Från detta läsår planeras alla grundskoleelever längs sträckan på skolbussar både till Mellringeskolan och till Gumaeliuskolan. Gumaeliuskolans elever fick busskort förra året för att åka med dessa linjer. I verkligheten anser eleverna på Gumaelius att det fungerar bättre för dem med linjetrafiken så de flesta har köpt busskort trots att det finns skolbuss.

Det är också många som väljer andra skolor i Örebro och åker med linje 522 och 523 till dessa. Samma sak kan sägas om linje 321 och 323.

Linjen utgör tillsammans med L523 resmöjligheten till friluftslivsområdet Ånnaboda. Linjerna körs av samma fordon och turerna till Ånnaboda och L522 kör från Ånnaboda. Heltrafiken till området körs av L522. Efterfrågan på resor till Ånnaboda är stor men resandet med kollektivtrafiken är litet på denna delsträcka.

Linje 523 Garphyttan – Örebro

Antal turer: **24 dubbelturer (4 turer slutar i Ånnaboda men ingen startar därifrån)**

Restid: **30 min (Garphyttan – Örebro), 40 min (Ånnaboda – Örebro)**

Trafikeringsdagar: **M-F**

Restidskvot Garphyttan – Örebro: $(30/21) = 1,4$

Restidskvot Ånnaboda – Örebro: $(40/27) = 1,5$

Resor med linjen: **I snitt 6 resenärer/tur vardagar**

Resandet på linjen mellan Örebro och Garphyttan är stort.

Linjen utgör tillsammans med L522 resmöjligheten till friluftslivsområdet Ånnaboda. Linjerna körs av samma fordon och turerna till Ånnaboda och L522 kör från Ånnaboda. Heltrafiken till området körs av L522. Efterfrågan på resor till Ånnaboda är stor men resandet med kollektivtrafiken är litet på denna delsträcka.

513 Fjugesta – Örebro

Antal turer: **41 dubbelturer per vardag**

Restid: **38 minuter**

Trafikeringsdagar: **M-F, L-S**

Restidskvot Fjugesta – Örebro: $(38/23) = 1,65$

Resor med linjen: **I snitt 9 resenärer /tur vardagar (utan kompensation för incheckningsbortfall är det 8)**

Linjen utgör en länk mellan två kommunhuvudorter och är därmed en viktig länk i stråket att jämställa med expressbusslinje.

På kvällar och helger antar linjen delvis körvägen som L514 har på vardagar. Den kör då via Lanna och gamla E18 samt via Berglunda företagsby istället för att trafikera väg 204 och motorvägen på sin väg mellan Fjugesta och Örebro.

I Fjugesta kopplar linjen till trafiken mot Hasselfors och Svartå och ofta är det samma fordon som skyltar om och kör vidare i respektive riktning.

514 Hidinge - Lanna – Berglunda - Örebro

Antal turer: **12 dubbelturer per vardag**

Restid: **37 min**

Trafikeringsdagar: **M-F**

Restidskvot Lanna (Hidinge skola) – Örebro: $(32/19) = 1,7$

Resor med linjen: **I snitt 4 resenärer/tur vardagar**

Resmöjligheterna från Hidinge/Lanna och Berglunda utgörs på helgen av L513 som då kör genom Lanna, längs gamla E18 och via Berglunda på vägen mellan Fjugesta och Örebro.

Linje 524 Fjugesta – Örebro

Antal turer: **2 dubbelturer**

Restid: **50 min**

Trafikeringsdagar: **M-F (vintertid)**

Restidskvot Norra Folkavi – Örebro C: $(29/18) = 1,6$

Resor med linjen: **I snitt 3 resenärer /tur vardagar**

Linjen binder samman Fjugesta och Örebro via Folkavi.

526 Svartå – Mullhyttan - Fjugesta

Antal turer: **3 dubbelturer**

Restid: **26 min**

Trafikeringsdagar: **M-F**

Restidskvot Svartå - Fjugesta: $(26/21) = 1,2$

Resor med linjen: **I snitt 5 resenärer /tur vardagar (utan kompensation för incheckningsbortfall är det 3)**

Resandet på linje 526 är starkt koncentrerat till delsträckan Mullhyttan – Fjugesta. Det är i snitt 4 påstigande på hållplatserna väster om Mullhyttan per dag på linjen. Trafiken kopplar till L513 i Fjugesta och ofta är det samma fordon som skyltar om och kör vidare i respektive riktning.

527 Hasselfors – Mullhyttan – Fjugesta

Antal turer: **10 dubbelturer till Mullhyttan, varav 5 går hela vägen till Hasselfors**

Restid: **25 min**

Trafikeringsdagar: **M-F, L-S**

Restidskvot Hasselfors – Fjugesta: $(25/19) = 1,3$

Restidskvot Mullhyttan – Fjugesta: $(15/10) = 1,5$

Resor med linjen: **I snitt 4 resenärer /tur vardagar (utan kompensation för incheckningsbortfall är det 3)**

Resandet på linje 527 är starkt koncentrerat till delsträckan Mullhyttan – Fjugesta. Det är i snitt 5 påstigande på hållplatserna väster om Mullhyttan per dag på linjen. Trafiken kopplar till L513 i Fjugesta och ofta är det samma fordon som skyltar om och kör vidare i respektive riktning.

3.2 Förstärkningar i dagens trafik

Enligt Rebus finns det inga stående förstärkningar på linjerna i stråket, dock finns en handfull registreringar av fullsatt buss på linjerna 513, 522 respektive 523 (samtliga i peaktid) som är värda att notera vid fortsatt detaljplanering av tidtabeller.

3.3 Närtrafik

För den som ska resa till och från en bostad som ligger mer än 1 km till närmsta busshållplats är Närtrafik en trafikform som kommer att erbjudas i hela länet från och med hösten 2021. Närtrafiken är anropsstyrd och ska fungera som en förlängning av linjenätet för den allmänna kollektivtrafiken i länet. Resor kommer att kunna beställas under helgfria vardagar mellan 09.00-14.30 samt mån-tors 17.30-21.00.

Närtrafik blir möjligt att genomföra i hela länet genom att Länstrafiken kommer att använda dom serviceresefordon som inte används under dom tider som Serviceresor inte har en så hög belastning.

4. Forskning

Byten

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 kan vara värdefullt att skapa bytesfria resor framför kapade linjer och många anslutningar i de fall restidskvoten påverkas negativt av byten.*

Under 2020 genomförde Regionen en intervjustudie, under projektnamnet Kundresan, för att kartlägga hur sällanresenärer upplever att resa med den allmänna kollektivtrafiken. Sällanresenärer är de personer som uppger att de reser kollektivt 1-3 dagar per månad eller någon gång per kvartal. En av slutsatserna efter genomförda intervjuer är att denna grupp upplever byten som en faktor som ”stör och sinkar restiden”.

Slutsatsen blir att en av sakerna vi kan göra för öka sannolikheten att gruppen sällanresenärer ska uppleva den allmänna kollektivtrafiken mer attraktiv är att skapa liner som innebär resor med så få byten mellan kända målpunkter. Detta samtidigt som vi slår vakt som övriga attraktivitetsfaktorer som påverkar resande positivt: tillgänglighet, korta restider, flexibilitet, pålitlighet och enkelhet.

Intermodalitet

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 infrastruktur vid hållplatser för människor att byta mellan transportmedel.

5. Synpunkter på dagens trafik

5.1 Kundsynpunkter

Samtliga kundsynpunkter kopplat till de aktuella linjerna som inkommit (från och med 1/1/2019) har gått genom. Den totala listan finns att läsa i bilaga 1. Här följer en sammanfattning av vad kunderna har önskat och/eller haft synpunkter på.

L321

Önskemål om att: Sprida ut turer över dagen och få in något fler turer på kvällar/helger.

L323

Önskemål om att: planera avgångarna med 323 och 321 tillsammans.

L513

Önskemål om att: bussen ska gå hela vägen till Mullhyttan och undvika förvirring, fler anpassade avgångar för de som arbetar skift, vill kunna åka på natten, fler helgturer. Sedan finns frågor kring hur det kommer fungera med den nya körvägen som är längs väg 204.

L514

Önskemål om att: kommer 514 få fler avgångar? Möjlighet med av och påstigning vid Björkemo? Aspholmen bör ha en hållplats.

L521

Önskemål om att: fler avgångar som stämmer överens med arbets- och skoltider.

L522

Önskemål om att: Önskemål om mer trafik till Ånnaboda/Sånnaboda samt mer helgtrafik. Önskemål finns om trafik till Berglunda.

L523

Önskemål om att: Utöka helgtrafik, angör Karlslund och anpassa avgångarna efter arbete/skolor.

L524

Önskemål om att: återinföra gamla linjen 525

L526

Önskemål om att: Anlägg buss Mullhyttan – Fjugesta mellan 8.20 och 13.20.

L527

Önskemål om att: Mer trafik och senare turer till Mullhyttan, otydligt vilken buss som går till Mullhyttan.

5.2 Inspel från entreprenörer

Intervju med förare/ facklig representant på Svealandstrafiken (EH)

Framkomlighet

Vägar som upplevs för smala:

Med den storlek på fordon som vi har att trafikera med i dagsläget är vägarna som L524 samt L521 (delsträckan på Billeingevägen) kör på för smala.

Vägen mellan Närkes Kil och Klockhammar samt vändplatsen vid stallet på vänster sida vägen är det god framkomlighet på.

Ånnaboda:

Förarens erfarenhet är att alla resenärer önskar åka med upp till receptionen i Ånnaboda under vintern. På sommaren går en del av nere vid vägen till Ånnabodasjön. Som chaufför upplevs inga framkomlighetsproblem i backen upp till receptionen och inte heller några problem längs vägen mellan Garphyttan och Ånnaboda. Problem utgörs endast av parkerade bilar som ibland gör det omöjligt att vända i rondellen uppe vid receptionen.

När det kommer till skid- och friluftsutrustning på bussen så gör förare reflektionen att det inte är önskvärt med lösa grejer som stavar och skidor i bussen. Nu har vi bussar utan lastutrymme och inget annat i inredningen av fordonen som möjliggör medtagande av utrustning.

Resande

Som förare har EH noterat att resandet är väldigt begränsat på sträckorna bortom Mullhyttan och att det har varit så väldigt länge. Förare är av upplevelsen att man som boende i Hallselfors eller Svartå dras mer mot Laxå resp. Degerfors.

Gällande kopplingen mellan linjer i Fjugesta så har förare och kollegorna aldrig riktigt varit förtjusta i att linjen byter linjenummer. De upplever det som förvirrande för kunder även om de som reser ofta såklart lärt sig att de kan sitta kvar på bussen som bara skyltar om. Förare med kollegor upplever att nya resenärer frågar och blir osäkra hur de ska resa eftersom inte slutdestinationen står på bussen i respektive ände av resan. Förare tycker att det vore bäst om det var en och samma linje hela vägen mellan Örebro och Mullhyttan.

På frågan om hur resandet är längs gamla E18 så har förare noterat att det är några vuxna och några skolelever som reser regelbundet på vardagar men inget stort resande.

Gällande turerna som kör igenom Berglunda så frågar sig chaufförerna ofta ”varför kör vi Berglunda”? Det är två/tre personer som åker och det är samma personer jämt. Det är tydligt att som trafiken körs nu så är den inte attraktiv.

5.3 Tidiga inspel och information från kommunerna

5.3.1 Lekebergs kommun

Medverkande:

Pernilla Jacobsson Wallner, Översiktsplanerare Lekebergs kommun

Jan-Åke Stolt Karlsson, Lekebergs kommun

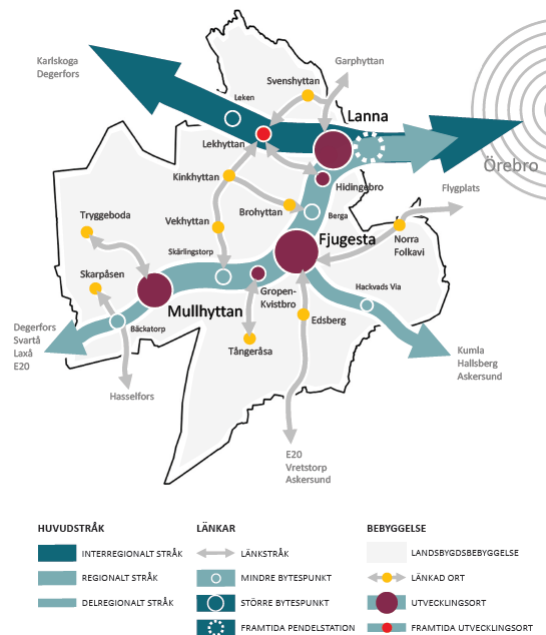
Lina Ramberg, Region Örebro län

Kommunen förmedlar en bild av att allmän kollektivtrafik är en nödvändighet för att inte alla ska ta bilen in till Örebro och bidra till trängsel där.

Gällande målpunkter inom kommunen trycker de på att Mullhyttan är en viktig ort förutom huvudorten Fjugesta. Det är en del av det regionalt starka stråket ur kommunens perspektiv

Kopplat till Fjugesta vill kommunen gärna se att linjestäckningen med buss fortsatt är genom Fjugesta, Lanna och Mullhyttan eftersom det bidrar till levande centrum.

Kommunen är i färd med att ta fram en ny översiktsplan. Central i denna plan är en ny strukturbild. Bilden utgår från nuläget och utgör kommunens målbild för utveckling till 2050.



Figur 5. Strukturbild och målbild 2050 för Lekebergs kommun. Utgör del av kommunens nya översiktsplan.

De grå sträckan i bilden är relationer där invånare ska ta sig själva och ansluta till allmän kollektivtrafik i det turkosa stråken.

Vita ringar är platser där kommunen ser framför sig att det byggs pendlarparkeringar för bil och cykel för att skapa anslutningsmöjligheter till busstrafiken.

Ringar fyllda med vinrött är orter där kommunen vill satsa på boendeutveckling.

Den turkosa kopplingen mot sydost representerar länken mot

Kumla/Hallsberg/Askersund och syftar främst på att förbättra vägstandarden.

Kommunen förväntar sig inte att det ska gå allmän kollektivtrafik i denna relation.

5.3.2 Örebro kommun

Medverkande på första dialogmöte:

Lena Norrström, Landsbygdsstrateg för landsbygdsnämnden Örebro kommun

Per Elvingsson, Infrastruktur Örebro kommun

Anna Lundgren, Skolskjuts Örebro kommun

Nedim Murtic, Näringslivsstrateg Örebro kommun

Markus Eklund, Verksamhetsutvecklare Örebro kommun

Janet Lindgren, Skolskjutsplanerare Örebro kommun/Region Örebro län

Lina Ramberg, Region Örebro län

Örebro kommun trycker på vikten av att kartlägga hur skoleleverna åker på linjerna som nu ska utredas. Kommunen pratar om situationen där vi både som kommun och region har besparingskrav och vill bryta trenden där vi båda gör besparingar inom våra egna organisationer och som i nästa led drabbar den andre. De upplever att detta leder till ytterligare intäktsbortfall och ökade kostnader i en negativ spiral.

Det konkreta önskemålet från kommunen är att vi inte ska spara in på allmän kollektivtrafik som genererar ett ökat antal skolskjutsfordon för Örebro kommun. Skolans intresse av en väl utbyggd kollektivtrafik viktigt både ur elevperspektivet men även ur ett kompetensförsörjningsperspektiv. Kommunen beskriver att det behöver kunna pendla lärare från Örebro till mindre orter för att skolorna där ska kunna rekrytera lärare och annan efterfrågad kompetens.

Från näringslivets perspektiv framför kommunen önskemålet att det ska gå att arbetspendla med allmän kollektivtrafik till verksamheterna som redan finns och är på väg att etableras i Pilängen och Berglunda. Idag saknas det avgångar som passar till skiftbyten tidig morgon och sen kväll. Näringslivsstrategen Nedim hänvisar till den rapport han gjort och förmedlat till regionen samt protokoll från möten med företagare i området för mer info om exakta tider och antal anställda som utgör ett potentiellt resandeunderlag. I en prioriteringssituation bedömer kommunen att det är området Pilängen som är mest prioriterat att trafikera, detta baserat på typen av verksamheter som finns etablerade på respektive sida om motorvägen. De arbetstider som är efterfrågade att anpassa trafiken till är följande:

Schneider Electric

Måndag-Torsdag	Fredag
06:00-14:45	06:00-13:00
14:45-23:00	13:00-21:00

Ebrex Sweden

Måndag-Fredag
06:00-15:00
08:00-17:00

PostNord

Måndag-Fredag
05:20-13:30
07:00-16:00
14:30-22:40
22:30-05:30
22:30-06:50

Lidl

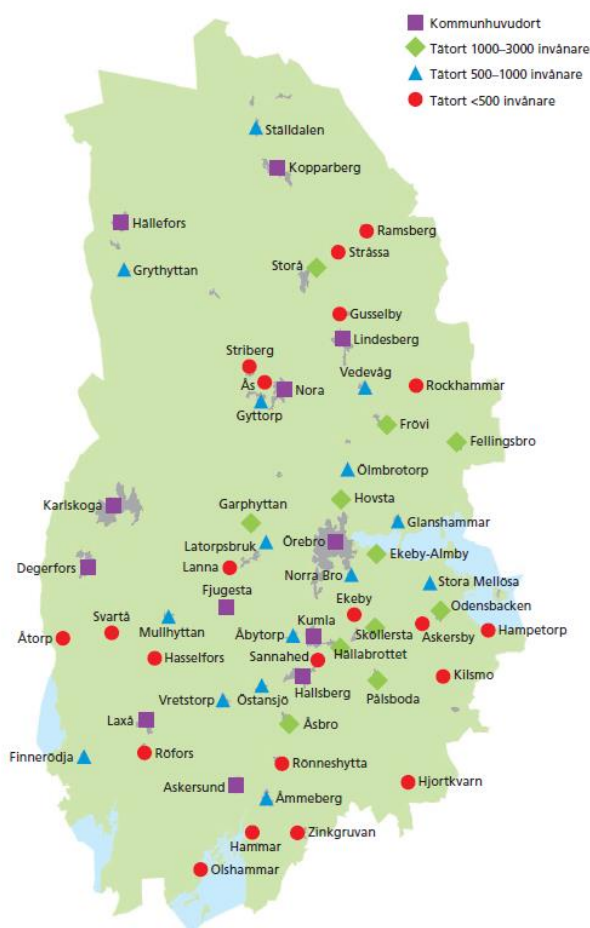
Arbetstider på lagret.	Arbetstider personal
Måndag till fredag	Varumottagning
06:00 – 01:00	6:00-14:00
Lördag	07:00-16:00
06:00- 22:00	06:00-14:00 (Lördag)
Söndag	07:00-14:00 (Söndag)
07:00- 01:00	
Varuleverans	Återvinning
06:00 – 15:00	06:00 – 15:00
09:00- 19:00	10:00- 19:00
17:00 – 01:00 (Lördag kl22:00)	17:00 – 01:00 (Lördag kl22:00)
Plock	
06:30 – 14:00	
12:00 – 19:00	
13:15- 21:00	
06:00- 14:00 (Lördag)	
13:00-21:00 söndag.	

6. Grundläggande principer för utformningen av trafiken

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

- Fasta linjesträckningar
- Konkurrenskraftiga restidskvoter med så liten skinnad mot bilen som möjligt
- Enhetligt uppehållsmönster
- Tidtabeller med regelbundna avgångar på samma minuttal (styva tabeller)
- I avsaknad av tåg utgör express- eller regionlinjer stommen i trafiken som resmöjligheter mellan kommunhuvudorter och övriga större orter/större målpunkter (se Figur 6). Landsbygdslinjer därutöver har viss koppling till skoltider och skolelever i grundskola och gymnasiets resbehov.

Utbudsmängden på respektive linje avgörs av den linjetyp som är satt och den utbudstabell som finns i Trafikförsörjningsprogrammet.



Figur 6. Orter som är utpekade i Trafikförsörjningsprogrammet för försörjning med allmän kollektivtrafik.

6.1 Fordon

Analysen av dagens resandestatistik visar att det finns viss potential att differentiera fordonsflottan i stråket. Det gäller endast trafiken som föreslås mellan Örebro och Närkes Kil. I övrigt behöver det vara fullstora fordon som trafikerar linjerna.

Mindre fordon ger bättre framkomlighet och högre energieffektivitet per personkilometer om efterfrågan är begränsad samtidigt som det utgör ett hinder för fordonen att samverka i den totala flottan av fordon på ett effektivt sätt.

De fordon som ska trafikera sträckan Fjugesta - Örebro 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 om bord finns behöver de vara tillräckligt stora för att en bärbar dator ska få plats.

6.2 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 verksamhetsdagar 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 beskrivningen i trafikförsörjningsprogrammet.

7. Ny trafik

Mullhyttan – Fjugesta

Delsträcka av dagens L527/526

Linjetyp: Regionlinje

Huvudsakligt syfte: Skol- och arbetspendling samt fritidsaktiviteter i riktning mot Fjugesta.

Trafikeringsdagar: M-F + L-S

Trafikmängd: 10-15 dubbelturer vardagar, ca 5 dubbelturer helg

Hållplatser som ska angöras: Samtliga hållplatser på sträckan trafikeras

Samplaneringsbehov: Avgångarna ska planeras för att utgöra del av eller möta linjetrafikens avgångar mellan Fjugesta och Örebro. Väljs byten ska trafiken planeras för snabba och smidiga byten mellan linjerna

Motivation till förslaget:

Utredningen visar att efterfrågan på resor från Hasselfors, till både skola och arbete, är riktad mot Laxå. Resandet med dagens linje 527 är begränsat till ca 5 personer i snitt väster om Mullhyttan och det speglar den grundläggande efterfrågan på resor som pendlingsstatistiken visar.

I trafikförsörjningsprogrammet är Hasselfors utpekad som ort som ska försörjas med trafik och det blir linje 762 mellan Hasselfors och Laxå som utgör utbudet från och med december 2022.

Efterfrågan på resor mellan Mullhyttan och Fjugesta och vidare mot Örebro är tydlig. Mullhyttan finns utpekad för trafik i trafikförsörjningsprogrammet och Lekebergs kommun lyfter fram orten för utveckling i sin strukturbild vilket talar för behov av allmän kollektivtrafik.

De som jobbar i Mullhyttan pendlar inte in från andra orter i någon större utsträckning utan bor lokalt. Däremot pendlar många som bor i och kring Mullhyttan/Gropen ut mot Fjugesta och Örebro vilket motiverar att trafiken mellan Mullhyttan och Örebro körs som en och samma linje eller med två linjer med ett friktionsfritt byte mellan dem i Fjugesta.

~~Linje 526 — Svartå — Mullhyttan — Fjugesta~~

Utgår i sin helhet

~~Linjetyp:~~

~~Huvudsakligt syfte:~~

~~Trafikeringsdagar:~~

~~Trafikmängd:~~

~~Hållplatser som ska angöras:~~

Motivation till förslaget:

Utredningen visar att från Svartå är efterfrågan på resor till både skola och arbete riktad mot Degerfors och Karlskoga. Resandet med dagens linje 526 är begränsat till ca 4 personer i snitt/vardag väster om Mullhyttan och det speglar den grundläggande efterfrågan på resor som pendlingsstatistiken visar. Detta är även bilden av efterfrågan som förare som kör linjen ger. Sammantaget bedöms inte sträckan Svartå-Mullhyttan vara aktuella för linjelagd allmän trafik i kommande upplägg på grund av den begränsade totala efterfrågan på resor i riktning mot Mullhyttan.

I trafikförsörjningsprogrammet är Svartå utpekad som ort som ska försörjas med trafik och det är L593 i riktning mot Degerfors respektive trafikformen Närtrafik som utgör utbudet från och med december 2022.

~~Linje 524~~ — ~~Fjugesta~~ — ~~Norra Folkavi~~ — ~~Täby~~ — ~~Örebro~~ **Utgår i sin helhet**

Linjetyp:

Huvudsakligt syfte:

Trafikeringsdagar:

Trafikmängd:

Motivation till förslaget:

Utredningen visar att boendestrukturen i området som linjen trafikerar är glest vilket gör det svårt att utforma ett utbud av kollektivtrafik som i restid blir konkurrenskraftigt jämfört med bilen. Efterfrågan på resor med befintlig trafik är lågt och det beror sannolikt delvis på det begränsade utbud av turer som linjen erbjuder. Förare som kör trafiken upplever vägarna som bristfälliga gällande framkomlighet. Sammantaget bedöms inte sträckan vara aktuell för allmän kollektivtrafik i kommande upplägg på grund av boendestrukturen, avsaknaden av stråket i den regionala utvecklingsstrategin samt framkomlighetsproblem.

Garphyttan – Örebro

Delsträcka av dagens L523

Linjetyp: Regionlinje

Huvudsakligt syfte: Skol- och arbetspendling samt fritidsaktiviteter i båda riktningar

Trafikeringsdagar: M-F

Trafikmängd: 25-30 dubbelturer vardagar

Hållplatser som ska angöras: Samtliga hållplatser på sträckan trafikerar.

Motivation till förslaget:

Denna linje har mycket resande och kör den väg som Garphytteborna själva kör när de tar bilen mellan Örebro och Garphyttan. Den har alltså den körväg som är mest lik bilens samt den körväg som erbjuder lägsta möjliga restidskvot mellan orterna vilket innebär attraktiv trafik. Sträckning och turutbud bibehålls därför mellan Garphyttan

och Örebro. Resmöjligheter vidare upp till Ånnaboda samt resmöjligheter på helgen erbjuds genom trafiken på linjen som går via Vintrosa/Latorp.

Ånnaboda – Garphyttan – Vintrosa - Örebro

Dagens linje 522

Linjetyp: Regionlinje

Huvudsakligt syfte: Skol- och arbetspendling, fritidsaktiviteter i båda riktningar. Friluftsliv i riktning mot Ånnaboda.

Trafikeringsdagar: M-F + L-S

Trafikmängd: 20-25 dubbelturer vardagar och då slutar linjen vid Garphyttans kvarnväg. 5-10 dubbelturer helgdagar och då kör linjen med alla turer till/från Ånnaboda.

Under dagar på skolloven (sommars-, läs-, jul-, sport- och påsklov) kör linjen upp till Ånnaboda med motsvarande mängd turer som på helgdagar.

Hållplatser som ska angöras: Samtliga hållplatser på respektive sträcka trafikeras.

Motivation till förslaget:

Utpendlingen är stor från Vintrosa och Latorp i riktning mot Örebro. Endast ett fåtal pendlar i motsatt riktning, främst till Susuki i Garphyttan. Linjen utgör, tillsammans med linjen via Grävevägen, utbudet av trafik mellan Garphyttan och Örebro.

Resandet till Ånnaboda är litet med dagens utbud av turer på linjerna 522 och 523. Besöken till området är dock många, speciellt under helger och lov, och därav dras slutsatsen att brister i matchning mellan utbud och efterfrågan är anledningen till det låga resandet. Utbudet av resor till Ånnaboda omfördelas till mer besöksstata tider och läggs helt och hållet till denna linje som har helgtrafik och störst yttäckning på sin väg mellan Örebro och Ånnaboda.

Om resmöjligheter till Ånnaboda börjar marknadsföras bör vi även se över möjligheten till ex skidställ eller motsvarande i bussarna som gör att det går att ta med den utrustning som man behöver på ett säkert och smidigt sätt.

Från hållplatserna i Vintrosa och Latorp är resandet mot Garphyttan minimalt trots många turalternativ. Resandet från hpl i Vintrosa och Lanna är färre än 1/dag från samtliga hållplatser både på vardagar och också helger. Detta motiverar att trafiken inte behöver köra hela vägen till Garphyttan utan istället bör vändas i Latorp. Där saknas dock en yta för vändning idag och trafiken kan inte läggas om på det sättet till dec 2022.

Om resmönstret bibehålls i framtiden bör det arbetas för att trafiken separeras i två stråk med regiontrafik och turer till Ånnaboda läggs på trafiken via Grävevägen. Ett första steg blir så att utreda etablering av vändplats för bussarna i Latorp.

Närkes Kil - Örebro**Delsträcka av dagens L521****Linjetyp:** Landsbygdslinje**Huvudsakligt syfte:** Skol – arbetspendling främst mot Örebro men även mot skolan i Närkes kil.**Trafikeringsdagar:** M-F**Trafikmängd:** ca 5 dubbelturer per dag**Hållplatser som ska angöras:** Samtliga hållplatser på respektive sträcka trafikeras.**Motivation till förslaget:**

Stråket är inte utpekat för prioritering i dagens trafikförsörjningsprogram och resandet med trafiken idag är litet. Tidtabellen är komplicerad, har avgångstider som för tankarna till en skolskjutslinje men används inte för grundskoleskjuts i någon större utsträckning. Från området är det mot Örebro man reser för både arbete skola och fritidsaktiviteter.

I Närkes kil finns en F-6 skola samt fritids och en kooperativ förskoleverksamhet.

Örebro kommun har önskat att vi ska slå vakt om möjligheten till kompetensförsörjning till verksamheter som dessa då man upplever att kollektivtrafik kan göra det lättare att rekrytera personal till skolan om kollektivtrafik finns.

Regelbundet kommer det även in kundönskemål om mer trafik i stråket.

Sammantaget gör att en linje är motiverad på delsträcka mellan Örebro och Närkes kil längs Ekersvägen/Vallbyvägen trots att det inte finns utpekat i trafikförsörjningsprogrammet. I framtiden när det finns BRT-trafik från Mellringe kan det vara tänkbart att bryta linjen där för de som vill resa vidare in mot centrala Örebro.

Det måste säkerställas att trafiken går att vända i Närkes Kil, alternativet är att linjen går vidare till Klockhammar och använder befintlig vändplats där.

Lanna – gamla E18 - Pilängen - Örebro**Linjetyp:** Regionlinje**Huvudsakligt syfte:** Skol- och arbetspendling samt fritidsaktiviteter, även arbetspendling på delsträckan Pilängen/Berglunda/Bista-Örebro C**Trafikeringsdagar:** M-F**Trafikmängd:** ca 15 dubbelturer vardagar**Hållplatser som ska angöras:** Samtliga hållplatser på sträckan trafikeras.**Motivation till förslaget:**

Trots att detta inte är en kommunhuvudort har Hidinge/Lanna ungefär lika många inpendlare till Örebro som Fjugesta (ca 300 pers) och orten har växt på ett sätt som gjort att infrastrukturen inte hängt med riktigt. Etablerandet av en hållplatsstruktur

pågår och boendet består främst av villamattor som gör avstånden långa inom området.

Restiden in till Örebro är ca 30 min (från Hidinge skola) och linjen får därför ansvara för trafikeringen av Pilängen istället för linjen från Fjugesta som har en längre körtid. Detta i enlighet med strategierna i trafikförsörjningsprogrammet. Ca 3 kvällsturer som idag körs med L513 fördelas även till denna linje för att utöka tillgängligheten till Pilängen som kommunen önskat med skifttider mellan ca kl 06 på morgonen och ca kl 23 på kvällen.

Körvägen via gamla E18 bibehålls för att det har varit ett starkt önskemål sedan tidigare från boende i området. På sikt bör man utveckla trafiken så att det är linjen från Vintrosa/Latorp som angör på grund av att dessa områden har mer gemensamt, ex upptagningsområden för skolan.

Kundärenden och intervjuer visar att från Lanna önskar man att linjen går via Aspholmen in till Örebro och pendlingsstatistiken visar att det är ett 40-tal Lannabor som jobbar på Aspholmen men bara en handfull i Bista. Från Örebro är intresset istället vänt mot vägen via Bista där det jobbar över 500 personer på arbetsplatser längs Bistagatan. Det finns således en intressekonflikt mellan vilka målpunkter som Lannaborna vill nå på vägen in till Örebro och de som Örebroarna vill nå. Det övervägande antalet från Örebro sett gör att valet faller på körvägen via Bistagatan .

Fjugesta - Örebro

Linjetyp: Expressbusslinje

Huvudsakligt syfte: Skol- och arbetspendling samt fritidsaktiviteter

Trafikeringsdagar: M-F, L-S

Trafikmängd: ca 40 dubbelturer vardagar, ca 10 dubbelturer helgdagar

Hållplatser som ska angöras: Samtliga hållplatser på sträckan trafikeras.

Motivation till förslaget:

Linjen utgör kopplingen mellan två kommunhuvudorter och pendlingsutbytet mellan Fjugesta och Örebro är stort, över 300 personer pendlar i riktning mot Örebro vardagar. Tåg på sträckan saknas varför utbudet med buss ska vara stort och resandet med dagens utbud bekräftar nivån på efterfrågan.

Restiden är idag strax över 30 minuter mellan ÖRC och Sannabadet och den restidskvoten är det viktigt att slå vakt om.

Götlunda - Glanshammar – Örebro

Linjetyp: Regionlinje

Huvudsakligt syfte: Skol- och arbetspendling samt fritidsaktiviteter.

Trafikeringsdagar: M-F + L-S

Trafikmängd: 15-20 dubbelturer per dag, 5-10 dubbelturer helgdagar

Hållplatser som ska angöras: Samtliga hållplatser på sträckan trafikeras.

Motivation till förslaget:

Linjen behåller sin körväg som den ser ut idag och endast en del turer är motiverade att köra hela vägen till Götlunda. Detta baserat på att efterfrågan på resor är mindre öster om Glanshammar än väster om. Samt att Västmanland inte har kvar någon anslutande trafik mellan Götlunda och Arboga – Kungsör som tidigare kördes i form av L552.

Motsvarande turer 4,6,10 och ca 3 eftermiddagsturer är motiverade att köra vidare baserat på hur kunderna väljer turer för att resa idag. Tur 6 med ankomsttid i Glanshammar 7:50 är viktig för grundskolan och måste bibehållas.

Boende i Glanshammar har länge önskat justeringar och tillsammans med storleken på pendling till och från orten är förslaget att resurserna från linje 323 tas i anspråk och omfördelas för en bättre utformning av linje 321 samt linje 324 som ansluter från det angränsande stråket (nordöst).

~~Linje 323 — Örebro — Nasta — Glanshammar~~

Utgår i sin helhet

~~Linjetyp: Landsbygdslinje~~

~~Huvudsakligt syfte: Skolpendling~~

~~Trafikeringsdagar: M-F~~

~~Trafikmängd: 5 dubbelturer per dag~~

Motivation till förslaget:

Behovet av linjestreckningen (som inte sammanfaller andra linjer) utgörs uteslutande av grundskolan i Glanshammar och påstigande på hållplatser unika för linjen är litet. Analys av pendlingsdata samt kundönskemål visar att övriga resenärer, inklusive gymnasieelever, skulle vara mer betjänta av att trafikutbudet omfördelades och utökade turer på linjen som kör Götlunda - Glanshammar – Örebro respektive L324 (Fellingsbro – Örebro).

Sammantaget bedöms inte sträckan vara aktuell för allmän kollektivtrafik i kommande upplägg på grund av avsaknaden av efterfrågan samt alternativen som finns i angränsande linjer.

Avgångarna på L324 ska anpassas så att de passar för Gymnasieelever boende kring Nasta att pendla med mot Örebro. Boende längs Gamla Arbogavägen som bara trafikeras av L323 får som mest 1,5km till hållplatser på antingen L324 eller L321.

8. Konsekvensanalys

När trafiken görs om enligt beskrivningen ovan minskar yttäckningen i de områden där efterfrågan är som minst eller där trafiken inte används alls idag. Främst på sträckorna Mullhyttan – Hasselfors respektive Svartå.

Yttäckning minskar även något när man räknar antalet invånare som bor inom 400m från en busshållplats i trafikförslaget. Det är en minskning med -4 512 personer. Det är även ca 460 färre arbetstillfällen som nås inom 400m från hållplats i och med den nya trafiken.

För gymnasieelever har det nya trafikeringsförslaget begränsad negativ inverkan även om effekten känns på individnivå. Mellan 20 och 50 gymnasieelever bor inte länge inom 400m från en busshållplats. Områdena där de flesta av dessa gymnasieelever bor är längs Billingevägen samt söder om gamla E18/flygplatsen

En betydande konsekvens är att omfördelningen av resurser kring Glanshammar leder till behov av ytterligare ett skolskjutsfordon för Örebro kommun. Det är ett fåtal grundskoleelever som behöver resa från Nasta till Glanshammar längs en resväg som det saknas efterfrågan på resor på ifrån andra kundgrupper, så som arbetspendlare eller gymnasieelever.

8.1 Ekonomi

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 nedan.

Linje 524

Linjen körs med ett stort fordon och den lägre fordons och produktionskostnaden beräknas vara ca 950 000 sek/år.

Linje 526

Linjen körs med ett stort fordon och den lägre fordons och produktionskostnaden beräknas vara ca 500 000 sek/år.

Linje 527 - Delsträcka

Linjen körs med ett stort fordon som fortfarande behövs för att köra den kvarvarande delsträckan Mullhyttan-Fjugesta så besparingen utgörs av kilometer- och timkostnader för det som går mellan Mullhyttan och Hasselfors. Det uppskattas till ¼ av dagens rullkostnad och är ca 400 000 sek/år.

Linje 521 – Delsträcka

Linje körs med ett fordon som fortfarande behövs för den variant av linjen som föreslås. Besparingen består i det minskade antalet timmar och kilometer som behöver köras och de förväntas minska med 30%. I kronor uppskattas besparingen till 300 000 sek/år.

Linje 323

Linjen körs med ett stort fordon och den lägre fordons och produktionskostnaden beräknas vara ca 500 000 sek/år. Det beräknas ingen besparing för denna linje utan resurserna ska omfördelas till linjerna 324 och 321.

Omfördelningen av utbudet av trafik till Ånnaboda beräknas i dagsläget inte innebära någon förändring i kostnader.

Summan av besparingar beräknas till ca 2 miljoner sek/år

8.2 Hållplatser och övrig infrastruktur

8.2.1 Behov av nya hållplatser/vändplatser

Ny hållplats bör etableras längs Tysslingevägen i höjd med nya bostäder i södra Garphyttan. Förslagsvis i höjd med ny radhuslänga vid koordinaterna: 59.29721057458156, 14.956733924206949

Det finns kundönskemål om att trafiken mellan Örebro och Garphyttan ska angöra en hållplats i höjd med Karlslund. Det finns ingen hållplats längs Karlslundsgatan för regiontrafik idag vilket skapar behov av att utreda möjligheten till detta.

Huvudsakliga målpunkter för resande är då Motionsspåret, Stallverksamheten och friluftsområdet kring Karlslunds Herrgård. Placering och beräkning av resande bör samordnas med behoven som kommer av stadstrafikutredningen som pågår parallellt med denna utredning.

I och med att linjen mellan Glanshammar och Örebro i större utsträckning kommer att använda hållplatsen Glanshammars kyrka som ändhållplats behöver en analys göras för att säkerställa att plats finns för fordon att reglera tid.

Den samlade pendlingen till industriområdena Pilängen och Berglunda är starkt dominerad i riktning till/från Örebro. Det finns dock ett 100-tal som pendlar från de västra delarna av stråket. De är dock spridda vilket gör att man inte når en stor del av dem genom att bara dra in en linje till hållplatserna i området. En lösning skulle kunna vara att etablera en motorvägshållplats längs E18 i höjd med industriområdena. Det skulle möjliggöra stopp för samtliga regionlinjer som trafikerar de västra delarna av stråket utan att resande in till centrala Örebro drabbas av en försämrad restidskvot och minskad konkurrenskraft mot bilen som färdmedel.

På sikt skulle trafik i relationen Ånnaboda - Garphyttan – Örebro kunna köras via Grävevägen och trafiken från Latorp/Vintrosa vända i Latorp och endast gå via motorvägen till in Örebro. Det kräver en ny vändplats och pausmöjlighet för förare någonstans i norra änden av Latorp. Ev i anslutning till hållplatsen som idag har 4 lägen vid Grävevägen: Norra Latorp. Vändplatsen krävs inte för detta trafikeringsförslag utan är ett medskick till kommande utredningar.

Det måste säkerställas att trafiken mellan Närkers Kil och Örebro går att vända i Närkers Kil. Alternativet är att linjen går vidare till Klockhammar och använder befintlig vändplats där.

8.2.2 Behov av tillgänglighetsanpassning

Föreslås en tillgänglighetsanpassning och namnbyte av hållplats Ånnaboda västra (vid spåret runt Ånnabodasjön).

8.2.3 Övrigt

För förtydligad tillgänglighet till friluftsliv:

Hållplats Vena föreslås byta namn till något som indikerar att den ligger vid entrén till Rynningeviken. En skyltning till från entrén bör finnas eftersom hållplatsen ligger ca 200m från ingången till området.

Översyn av hållplatsstruktur inom Fjugesta tätort:

Hållplatsavstånd, tillgänglighetsanpassning och utplacerad hållplatsutrustning är i behov av översyn i sin helhet inom tätorten i Fjugesta för att säkerställa korta restider, optimal koppling till start och målpunkter samt säkra och trygga hållplatsmiljöer.

8.2.4 Hållplatser som utgår i och med förslaget

Längs körvägen för L323, sträckan mellan mellan Käglanvägen och Glanshammar:

Hagaby skola (136750) Endast det läge som ligger på Gamla Arbogavägen, väg 817

Torphälla (137260)

Hälla (137270)

Kumla (137280)

Längs körvägen för L514 genom Berglunda industriområde:

Berglunda (194240)

Berglunda företagsby (192450)

Längs körvägen för L521, öster om Ekersvägen/Vallbyvägen och norr om

Närkes Kil:

Billingevägen (130850)
Ekersby (131360)
Norrängen (131370)
Ekebergs (131380)
Hjulberga (131390)
Grenvägen (131400)
Hultet (131410)
Frösta (131420)
Frötorp (131430)
Frötorp norra (131440)
Brobylöten (131450)
Södra Billinge södra (131460)
Södra Billinge (131470)
Hammarby (131475)
Södra Billinge by (131480)
Norra Billinge södra (131490)
Norra Billinge (131500)
Norra Billinge norra (131510)
Daltorp (131520)
Prästtorp, Närkes Kil (131530)
Finntorp (131540)
Norrbacka (131550)

Om linjen till Närkes kil går att vända i Närkes kil utgår även hållplatser längs vägen till Klockhammar:

Marielund Närkes Kil (130950)
Fallavägen (130960)
Ullavi, Närkes Kil (130970)
Algusttorp (130980)
Hummelbäcken (130990)
Karlslund, Klockhammar (131000)
Klockhammar (131010)

Längs körvägen för L524 söder om flygplatsen:

Palmbohultsvägen (133620)
Hagalund Täby (133630)
Råby (133640)
Södra Dyringe (133650)
Råbergavägen (133660)

Västås (133690)
Björkholmen (133700)
Norra Folkavivägen (133710)
Norra Folkavi (132130)
Eketorp (132140)
Plattan (132141)
Smedstorpsvägen Folkavi (132160)
Ingelstorp (132170)
Klosteråsen (132180)
Landsåsen (132190)
Lövsta gård (132200)
Nedre Gysta (132210)

Längs körvägen för L526 och L527 öster om Mullhyttan till Svartå/Hasselfors:

Brovägen (133430)
Västanås (133440)
Bäcketorp (133450)
Bäcklunda (133460)
Hemsjöstrand (133470)
Ängslätten (133480)
Storbörboda (120840)
Farmen (120830)
Lilla Tebo (133500)

Allmän trafikplikt för regional busstrafik i trafikområde Lekeberg-Garphyttan-Örebro-Glanshammar

Inledning

I december år 2022 genomförs det omfattande förändringar i utbudet av allmän kollektivtrafik i stråket Lekeberg-Garphyttan-Örebro-Glanshammar. Genom att besluta om allmän trafikplikt skapar Region Örebro län ramar för trafikbolaget Svealandstrafiken att detaljplanera utbudet i tidtabeller. Detta beskrivs närmare i Uppdragsavtal mellan Region Örebro län och Svealandstrafiken AB (18RS3110). Region Örebro län önskar se en blandning av trafik i egen regi och trafik avropad från ramavtal i stråket. Region Örebro län emotser att Svealandstrafiken återkommer med ett förslag på uppdelning däremellan.

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.

I det aktuella trafikområdet saknas infrastruktur för tågresor mellan Örebro och övriga tätorter. Därför är det olika former av busstrafik som ensamt utgör utbudet av allmän kollektivtrafik. Totalt sker trafiken med sju allmänna kollektivtrafiklinjer där en av linjerna klassas som expresslinje, fem som regionlinjer och en som landsbygdslinje. Utbudet som detta trafikpliktsbeslut innebär föregås av en större trafikutredning på strategisk nivå. Under våren 2022 kommer trafiken att detaljplaneras och få sin exakta utformning.

Trafikslag, linjetyper och övergripande syften

Expresslinjen i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda snabba arbets- och studiependlingsmöjligheter för boende i Fjugesta, Lanna (längs väg 204) och Örebro. På denna linje är utgångspunkten att trafik erbjuds under veckans alla dagar.

Regionlinjerna i stråket har som huvudsakliga syfte att erbjuda arbets- och studiependlingsmöjligheter för boende i eller på vägen mellan de större tätorterna. I relationer som regionlinjer trafikerar är inriktningen att trafik ska erbjuds under veckans alla dagar.

Landsbygdslinjen 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 ofta starkt knutna till grundskolans ramtider. På dessa linjer erbjuds trafik på vardagar, måndag till fredag eller endast skoldagar.

Trafikbeskrivning



Figur 1. Ungefärliga linjesträckningar för ny trafik. Observera att linjenumren kommer att förändras och de gamla visas här endast som referens.

Expresstrafik

Fjugesta – Örebro

Relationen trafikeras med en **expresslinje**.

Utbudet är i grunden ca 40 turer i vardera riktningen vardagar och ca 10 turer i vardera riktningen helgdagar. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Linjens körväg är översiktligt: Sannabadet – Storgatan – Haga, Hidingebro (väg 204 i höjd med Lanna) – Södra station - Örebro RC – USÖ. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Regiontrafik

Mullhyttan - Fjugesta

Relationen trafikeras med en **regionlinje**.

Utbudet är i grunden 10-15 turer i vardera riktningen vardagar och ca 5 turer i vardera riktningen helgdagar. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Linjens körväg är översiktligt: Mullhyttan – Gropen – Sannabadet. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Lanna – Pilängen - Örebro

Relationen trafikeras med en **regionlinje**.

Utbudet är i grunden ca 15 turer i vardera riktningen vardagar. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Linjens körväg är översiktligt: Västra Skärmartorp – Lanna centrum – Vintrosa Sanna – Truckgatan – Terminalgatan – Södra station - Örebro RC – USÖ. Samtliga mellanliggande hållplatser på linjen angörs.

Ånnaboda - Garphyttan – Vintrosa - Örebro

Relationen trafikeras med en **regionlinje**.

Utbudet är i grunden 20-25 turer i vardera riktningen vardagar. Vardagar har linjen Garphyttans kvarnväg som slutstation. 5-10 turer i vardera riktningen helgdagar och då kör linjen alla turer med Ånnaboda som slutstation. Under dagar på skolloven (sommardag, läs-, jul-, sport- och påsklov) kör linjen upp till Ånnaboda med motsvarande mängd turer som på helgdagar. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Linjens körväg är översiktligt: Ånnaboda – Garphyttan centrum – Trådvägen – Norra Latorp – Vintrosa centrum – Södra station – Örebro RC – USÖ. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Garphyttan - Örebro

Relationen trafikeras av en **regionlinje**.

Utbudet är i grunden 25-30 turer i vardera riktningen vardagar. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Linjens körväg är översiktligt: Garphyttan kvarnväg - Garphyttan centrum – Trådvägen – Gräve by – Haga centrum – Örebro RC – USÖ. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

(Götlunda -) Glanshammar - Örebro

Relationen trafikeras av en **regionlinje**.

Utbudet är i grunden 15-20 turer i vardera riktningen per vardag, 5-10 turer i vardera riktningen på helgdagar. Majoriteten av utbudet är samlat på delsträckan Glanshammar och Örebro och ca tre turer i vardera riktningen går hela vägen till Götlunda. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Linjens körväg är översiktligt: (Götlunda) – Lillkyrka – Glanshammar – Munkatorp – Örebro RC – USÖ. Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

Landsbygdstrafik

Närkes Kil – Örebro

Relationen trafikeras av en **landsbygdslinje**.

Utbudet är i grunden fem turer i varje riktning vardagar. Vid behov kan turutbudet ytterligare behöva förstärkas eller utglesas.

Linjens körväg är översiktligt: Närkes Kil – Ekers kyrka – Nyponlunden – Örebro RC - USÖ.
Samtliga mellanliggande hållplatser angörs.

8

Närtrafik kriterier och regler 20RS11395

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 20RS11395

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Närtrafik kriterier och regler

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att införa Närtrafik i hela länet enligt bilagda kriterier och regler

Sammanfattning

Det finns ett mål att alla medborgare i Örebro län har tillgång till allmän kollektivtrafik. Närtrafik har genomförts på prov i Askersund och Nora kommun sedan hösten 2018.

Vid Samhällsbyggnadsnämndens sammanträde 2020-12-02 beslutades att Närtrafik ska införas i hela länet. Kriterier och regler för när och var resenären får resa har tagits fram av en projektgrupp från enheterna Allmänna kollektivtrafiken och Serviceresor och Beställningscentralen.

Försöket har visat på ett lågt resande och ambitionen i det fortsatta arbetet har varit att göra erbjudandet med Närtrafiken mer efterfrågat.

Närtrafiken kan nyttjas på två sätt:

- Från bostaden, där kollektivtrafik helt saknas eller saknas under stora delar av trafikdygnet, till närmaste närtrafikhållplats (som vanligen ligger i närmaste tätort med visst serviceutbud).
- Från en närtrafikhållplats till landsbygd där kollektivtrafik helt saknas eller saknas under stora delar av trafikdygnet.

Närtrafikhållplatserna är valda där det finns ett visst utbud av kommersiell och offentlig service. Oftast handlar det om att en matvaruaffär ligger i anslutning till hållplatsen men även resecentrum, apotek/vårdcentraler mm.

Ärendebeskrivning

Det finns ett mål i Regionala Trafikförsörjningsprogrammet att alla medborgare i Örebro län har tillgång till allmän kollektivtrafik. Kollektivtrafik är persontransporttjänster som erbjuds allmänheten fortlöpande antingen som linjetrafik eller som samordnad anropsstyrd trafik. Närtrafik har genomförts på försök under 2018-2020 i Askersund och Nora kommun. Syftet var att studera efterfrågan och kostnaden för anropsstyrd trafik.

Beslut är taget i Samhällsbyggnadsnämnden (2020-12-02) att närtrafik ska införas i hela länet. Kriterier och regler skulle tas fram under våren 2021 utifrån beslutsunderlaget som presenterades vid beslutssammanträdet.

Försöket har visat på ett lågt resande och ambitionen i det fortsatta arbetet har varit att gör erbjudandet med Närtrafiken mer efterfrågat. Syftet med Närtrafiken är att alla ska ha möjlighet att resa kollektivt för att åtminstone kunna göra serviceärenden. Genom att erbjuda anropsstyrd trafik under en viss period av dygnet utnyttjas den befintliga fordonsparken inom Serviceresor mer effektivt. I lågtrafiktid står en stor del av fordonsflottan outnyttjad, och kan därmed nyttjas för närtrafik under denna tid. Den ger också en bättre tillgänglighet till besöksmål som är otillgängliga med den linjelagda kollektivtrafiken. Lågtrafiktiden innebär att närtrafiken är sämre anpassad att använda vid arbetspendling.

Närtrafiken kan nyttjas på två sätt:

- Från bostaden, där kollektivtrafik helt saknas eller saknas under stora delar av trafikdygnet, till närmaste närtrafikhållplats (som vanligen ligger i närmaste tätort med visst serviceutbud).
- Från en närtrafikhållplats till landsbygd där kollektivtrafik helt saknas eller saknas under stora delar av trafikdygnet.

Regler

Resor som närtrafiken får användas till:

- För att bli hämtad vid sin bostad ska man bo minst 1 km från en hållplats som trafikeras av minst 10 dubbelturer per dygn och resa till närmaste närtrafikhållplats.
- Bor man inom 1 km från en sådan hållplats kan man resa med närtrafik genom att bli upphämtad vid närmaste närtrafikhållplats till den adressen man vill åka till.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 20RS11395

Principen är att man åker till närmaste närtrafik hållplats. Det gäller oavsett vilken kommun hållplatsen ligger i.

När kan man resa:

- Helgfria vardagar kl 09.00-14.30
- Helgfria måndagar-torsdagar kl 17.30-21.00

Genom att erbjuda kvällstrafik ges ungdomar möjlighet att stanna kvar efter skolan för att delta i sociala aktiviteter eller i träningar.

Bokning av resa

- Beställning sker genom att ringa till Beställningscentralen telefon: 0771 - 92 00 00 eller via mejl: bestallning@lanstrafiken.se

Det finns ingen gräns för hur nära inpå en resa man bokar.

Närtrafiktaxa

- En närtrafikresa kostar 45 kronor som enhetspris oavsett reslängd.
- Prisgrupper för enkelbiljetten är i enlighet med Länstrafikens resevillkor.

För att göra förståelsen för närtrafiken enklare införs ett enhetspris oavsett reslängd. Utvärderingen av försöksprojektet visar att 95 procent av resorna var under 25 km.

Beredning

Nämnden för samhällsbyggnad har vid sitt sammanträde den 2 december 2020 behandlat ärendet och beslutade att införa närtrafik i hela länet.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Med en ökad samordning av passagerare i fordonen bidrar förslaget till en förbättrad miljö.

Förslaget bedöms gynna ungdomar boende på landsbygd att delta i aktiviteter efter skoltiden. De förändringar i trafikutbud som beslutats och som inneburit begränsad tillgänglighet på fritiden kommer delvis att förbättras med Närtrafik.

Försöksprojektet visade att kvinnor utnyttjade Närtrafiken i större utsträckning än män

Ekonomiska konsekvenser

En skattning av trafik kostnaden visar att Närtrafiken kan komma kosta ungefär 3 miljoner kronor per år. Utöver trafik kostnaden tillkommer kostnader för marknadsföring. Det är en grov skattning då efterfrågan under kvällstid är svår att skatta. Den stora kostnaden kommer att vara bedriva trafik under kvällstid.

Ökad kostnad finansieras inom samhällsbyggnadsnämndens budget. Närtrafiken är en del i en särskild satsning som görs på kollektivtrafik. Inom vissa delar av länet sparar Region Örebro län in kostnader som ligger till grund för denna satsning.

Uppföljning

Trafiken kommer att följas upp några gånger per år för att utvärderas och se hur kostnaderna utvecklas. Inriktningen har varit att starta med ett mer begränsat utbud till att börja med som kan breddas om efterfrågan visas bli begränsad. Det kommer att då finnas möjlighet inom ekonomisk ram att utöka erbjudandet.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnd 2021-06-23

Underlagsrapporten Närtrafik kriterier och regler

Johan Ljung

Områdeschef Trafik och samhällsplanering



Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 20RS11395

Skickas till:

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)

Närtrafik

Kriterier och regler

Slutversion

Närtrafik

Kriterier och regler

2021-06-17
Dnr: 20RS11395

Innehåll

1.	Bakgrund.....	4
2.	Syfte	4
3.	Kriterier.....	5
3.1	Resor som närtrafiken får användas till	5
3.2	Lokalisering av närtrafikållplatser.....	6
3.3	När kan man resa	8
3.4	Bokning av resa	9
3.5	Närtrafiktaxa.....	9
4.	Betalning och validering	9
	Bilaga Närtrafikållplatser Örebro län	11

1. Bakgrund

Det finns ett mål att alla medborgare i Örebro län har tillgång till allmän kollektivtrafik. Idag finns det allmän kollektivtrafik i form av buss- och tåglinjer som är tidtabellsagda. De går framförallt i stråk där det finns stort antal resenärer vars resbehov täcks av den linjelagda trafiken. Det finns även ett antal linjer som går morgon och eftermiddag som karakteriseras som landsbygdslinjer. Det finns ett tomrum efter en trafiktyp som kan erbjuda allmän kollektivtrafik för boende långt från högtrafikerade busslinjer. Närtrafik är en trafiktyp som erbjuder dessa grupper kollektivtrafik.

Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Örebro län (TFP) utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik i Örebro län. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver hur en utvecklad kollektivtrafik kan bidra till att målen i den regionala utvecklingsstrategin nås.

I TFP anges att alla invånare i länet ska ha tillgång till kollektivtrafik. Kollektivtrafik är persontransporttjänster som erbjuds allmänheten fortlöpande antingen som linjetrafik eller som samordnad anropsstyrd trafik.

Närtrafik har genomförts på försök under 2018-2020 i Askersund och Nora kommun. Syftet var att studera efterfrågan och kostnaden för anropsstyrd trafik. Resandet har utvärderat bl a av Sweco och inför lansering i hela länet föreslås vissa justeringar för att öka resandet.

Denna rapport tar fram kriterier för hur, när och vad man kan resa med Närtrafik. Man ska ha möjlighet att använda kollektivtrafik även om man bor långt ute på landsbygden. Närtrafiken ska ses som ett komplement till den linjelagda kollektivtrafiken och inriktningen har varit att efterlika de regler som gäller inom den linjelagda kollektivtrafiken så långt det är möjligt.

2. Syfte

Syftet med Närtrafiken är att alla ska ha möjlighet att resa kollektivt för att åtminstone kunna göra serviceärenden. Denna rapport syftar till att beskriva de regler och kriterier som gäller för att resa med Närtrafiken. Region Örebro län har ambitionen att erbjuda alla länets invånare möjlighet att åka kollektivt. Utgångspunkten är att ta fram en enhetlig modell för hela länet som är enkel att förstå.

Genom att erbjuda anropsstyrd trafik under en viss period av dygnet utnyttjas den befintliga fordonsparken inom Serviceresor mer effektivt. I lågtrafiktid står en stor del

av fordonsflottan outnyttjad, och kan därmed nyttjas för närtrafik under denna tid. Under kvällstid finns dock en begränsning av tillgången av fordon.

Huvudsyftet med närtrafiken är att länsinvånare som saknar kollektivtrafik ska kunna förutom att genomföra serviceärenden även delta i aktiviteter under kvällstid. Den ger också en bättre tillgänglighet till besöksmål som är otillgängliga med den linjelagda kollektivtrafiken. Lågtrafiktiden innebär att närtrafiken är sämre anpassad att använda vid arbetspendling.

3. Kriterier

3.1 Resor som närtrafiken får användas till

Närtrafiken kan nyttjas på två sätt:

- Från bostaden, där kollektivtrafik helt saknas eller saknas under stora delar av trafikdygnet, till närmaste närtrafikhållplats (som vanligen ligger i närmaste tätort med visst serviceutbud).
- Från en närtrafikhållplats till en adress på landsbygden där kollektivtrafik helt saknas eller saknas under stora delar av trafikdygnet.

Skälen för ovanstående kriterier är följande:

- För att inte konkurrera med den allmänna kollektivtrafiken bör det finnas ett avstånd till hållplatsen. Avståndet mellan bostad och hållplats är satt till 1000 m. Det innebär att de som kan bli hämtade vid sin bostadsadress bor minst en km från närmaste hållplats.
- Eftersom närtrafiken också syftar till att ge tillgång till kollektivtrafik där linjelagd sådan inte finns med regelbundenhet hela trafikdygnet, gäller också att närtrafiken endast ska finnas där antalet dubbelturer med den linjelagda trafiken är färre än 10.

För att bli hämtad vid sin bostad ska man bo minst 1 km från en hållplats som trafikeras av minst 10 dubbelturer per dygn och resa till närmaste närtrafikhållplats.

Bor man inom 1 km från en sådan hållplats kan man resa med närtrafik genom att bli upphämtad vid närmaste närtrafikhållplats till den adressen man vill åka till. Målpunkten är att adressen ska finnas i Lantmäteriets fastighetsdatabas.

Undantag från ovanstående kriterier:

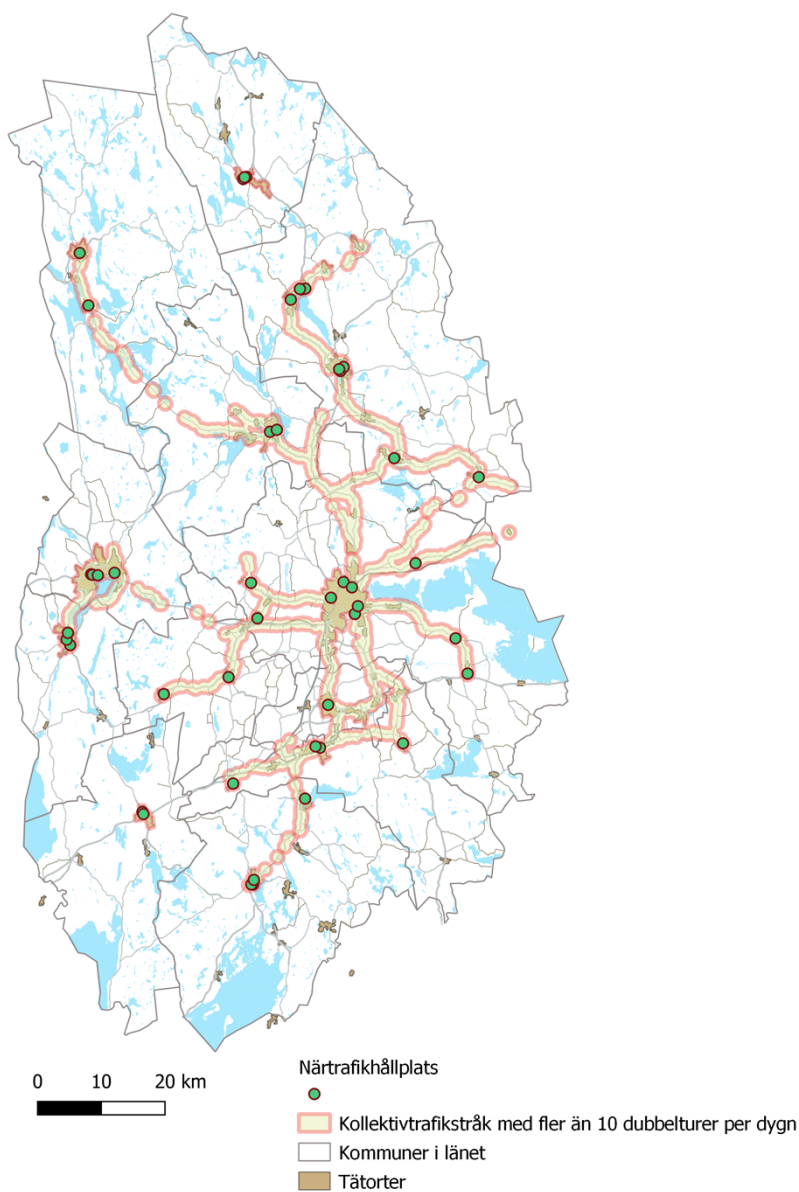
- Närtrafiken får ej nyttjas för resor inom kommunhuvudorter, även om det inom kommunhuvudorten finns platser där det saknas en busslinje med minst 10 dubbelturer.

Skälet för ovanstående undantag är följande:

- Anledningen är att tillgängligheten är högre i en tätort, i de större tätorterna finns stadstrafik, förekomst av gång- och cykelvägar och liknande.

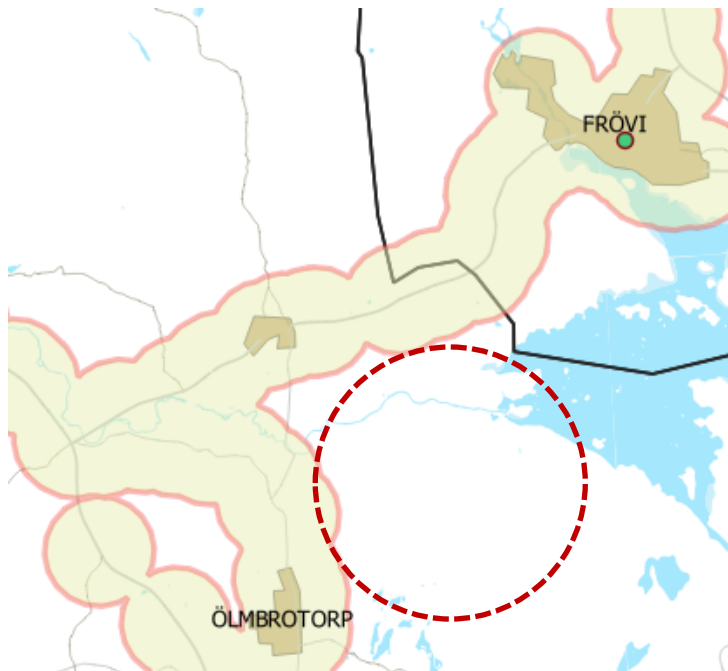
3.2 Lokalisering av närtrafikhållplatser

Närtrafikhållplatserna är valda där det finns ett visst utbud av kommersiell och offentlig service. Oftast handlar det om att en matvaruaffär ligger i anslutning till hållplatsen. I alla kommuner ligger närtrafikhållplatserna också i anslutning till kollektivtrafikstråk med minst 10 dubbelturer per dygn.



Figur 1 Kollektivtrafikstråk med fler än 10 dubbelturer/dygn och närtrafikållplatser (se bilaga med mer detaljerad information om närtrafikållplatserna)

Principen är att man åker till närmaste närtrafikållplats. Det gäller oavsett vilken kommun ållplatsen ligger i. Ett exempel är om man bor nordost om Ölmbrotorp i Örebro kommun reser man till den närmaste närtrafikållplatsen som ligger i Frövi, Lindesberg kommun.



Figur 2 Exempel för boende (inom röda ringen) och närmaste närtrafikållplats (grön punkt)

I mindre orter finns det flera närtrafikållplatser och då kan man som resenär välja någon av dessa, även om någon av dessa inte ligger närmast bostadsadressen.

När det gäller resor från närtrafikållplatser gäller närhetsprincipen, det vill säga att resan i huvudsak ska göras från den närtrafikållplats som ligger närmast målpunkten för resan. Om man t ex bor i Örebro och vill resa till en adress i Tiveden måste man som resenär ta sig till Laxå station med allmän kollektivtrafik och därifrån resa med närtrafik till Tiveden. I detta exempel kan även Askersunds busstation vara startpunkten för närtrafikresan. I vissa fall kan flera närtrafikållplatser vara aktuella om målpunkten ligger i mitten av dem.

3.3 När kan man resa

Resor med närtrafiken kan ske
 Helgfria vardagar kl 09.00-14.30
 Helgfria måndagar-torsdagar kl 17.30-21.00

Närtrafiken syftar till att man som boende på landsbygden långt från kollektivtrafik ska kunna genomföra serviceärenden. Det kan handla om att handla mat, hämta ut paket, apotek, besök hos frisör/hårfrisörska mm. Tiderna är satta med utgångspunkt i att denna typ av ärenden ska kunna uträttas. Det saknas möjlighet för arbetspendling då antalet fordon är mycket begränsade under högtrafiken på morgon och eftermiddag. Kvällstiden skapar också större möjlighet för rekreation för de som bor utan tillgänglighet till linjelagd kollektivtrafik.

Resan måste vara påbörjad under den angivna tidsperioden.

3.4 Bokning av resa

Beställning sker genom att ringa till Beställningscentralen telefon: 0771 - 92 00 00 eller via mejl: bestallning@lanstrafiken.se

Det finns ingen gräns för hur nära inpå en resa man bokar.

En närtrafikresa bokas när man kommer på att man vill resa. Det är viktigt att poängtera att innan ett fordon kan komma krävs tid för framkörning och samplanering med andra resor vilket innebär att det tar en stund innan fordonet är på plats.

Har man en tid att passa måste man som resenär ha framförhållning och beställa resan dagen innan. Man kan beställa flera resor samtidigt och då måste beställningen ske tidigast 14 dagar innan avresedatum

3.5 Närtrafiktaxa

En närtrafikresa kostar 45 kronor som enhetspris oavsett reslängd.

Prisgrupper för enkelbiljetten är i enlighet med Länstrafikens resevillkor.

För att göra närtrafiken lättare att förstå gäller biljett med ett enhetspris. Det blir lättare att veta vad en resa kostar och man behöver inte veta hur lång resan är vilket krävs om man har en avståndsbaserad taxa.

4. Betalning och validering

Resan kan betalas via följande sätt:

- App (mobilbiljett)
- kontant (betalkort/bankkort) hos föraren
- fakturering via Beställningscentralen

Övriga biljettyper som kan användas är:

- Periodbiljett
- Gymnasiebiljett fram till kl 19.00
- Skolbiljett fram till kl 18:00
- Sjukresa gratis vid uppvisande av kallelse

Det vanligaste betalningssättet är att betalning sker med betal-/bankkort i fordonet.

Det går även att betala resan med Länstrafikens reseapp som visas upp för föraren. Om man vid beställningen väljer andra betalsätt än kontant betalning, kommer det i förarens körorder stå noll kr att betala. Har man ett av Länstrafikens periodkort fungerar det som betalning.

Det är viktigt att kunden uppger betalningssätt vid beställningen för att den informationen kommer till föraren som kan validera betalningen om den sker på andra sätt än kontant betalning.

Skolbiljetter och gymnasiebiljetter är svåra att kontrollera giltigheten. Skolorna har information om vem som äger vilket gymnasiekort (biljett). Regionen kan endast se via atries om gymnasiekortet har en giltig biljett men BC saknar tillgång till atries. Efterkontroll får ske om gymnasiebiljetten är giltig inför nästa resa. För skolbiljetter är problemet den geografiska giltigheten. Skolbiljetten är giltig för resor inom kommunen, i vissa fall flera kommuner. Resor inom den egna kommunen bör det inte vara något problem utan problemet uppstår om resan går över en kommungräns. Det återstår att lösa hur processen av kontroll av giltigheten för skolbiljett och gymnasiebiljett ska kunna ske.

Bilaga Närtrafikhållplatser Örebro län

Kommun	Tätort	Närtrafikhållplats	Matvaruaffär	Resecentrum	Apotek	Vårdcentral
Askersund	Askersund	Askersund busstation		X		
Askersund	Askersund	Askersund torget	X		X	
Askersund	Askersund	Idrottsvägen	X			
Degerfors	Degerfors	Degerfors järnvägsstation		X		
Degerfors	Degerfors	Degerfors medborgarplats	X		X	
Degerfors	Degerfors	Nya Brogatan	X			
Hallsberg	Hallsberg	Centralplan	X		X	
Hallsberg	Hallsberg	Hallsberg station	X	X	X	
Hallsberg	Hallsbergs	Nytorget	X			
Hallsberg	Vretstorp	Vretstorp Stationsgatan	X		X	
Hällefors	Grythyttan	Grythyttan torget	X			
Hällefors	Grythyttan	Hällefors station	X		X	X
Karlskoga	Karlskoga	Alfred Nobels torg	X		X	X
Karlskoga	Karlskoga	Centrumleden	X		X	
Karlskoga	Karlskoga	Gesällgatan södra	X			
Karlskoga	Karlskoga	Karlskoga busstation		X		
Karlskoga	Karlskoga	Karlskoga Lasarettet	X		X	X
Karlskoga	Karlskoga	Sandviken	X			
Karlskoga	Karlskoga	Vindarnas väg norra	X			
Kumla	Kumla	Kumla station	X	X	X	
Laxå	Laxå	Laxå järnvägsstation		X		
Laxå	Laxå	Postgatan	X		X	
Lekeberg	Fjugesta S	Fjugesta Storgatan	X		X	
Lekeberg	Mullhyttan	Mullhyttans kyrka	X		X	
Lindesberg	Fellingsbro	Fellingsbro station	X	X	X	X
Lindesberg	Frövi	Frövi station	X	X	X	
Lindesberg	Guldsmedshyttan	Guldsmedshyttan kiosken	X			
Lindesberg	Lindesberg	Lindesberg station	X	X	X	X
Lindesberg	Storå	Storå station		X		
Lindesberg	Storå	Storåplan	X			
Lindesberg	Storå	Storåskolan			X	X
Lindesberg	Lindesberg	Ågårdén	X			
Lindesberg	Lindesberg	Östermalm	X			
Ljusnarsberg	Kopparberg	Garhytteskolan			X	
Ljusnarsberg	Kopparberg	Vårdcentralen				X
Ljusnarsberg	Kopparberg	Kopparberg station		X		
Ljusnarsberg	Kopparberg	Malmtorget Kopparberg	X			
Nora	Nora	Haga Nora	X			
Nora	Nora	Nora Station	X	X	X	
Örebro	Örebro	Almbyplan	X			

Örebro	Örebro	Eurostop	X		X	
Örebro	Garphyttan	Garphyttan centrum	X			
Örebro	Örebro	Haga centrum	X		X	X
Örebro	Örebro	Lavendelvägen	X		X	
Örebro	Glanshammar	Marmorvägen	X			
Örebro	Odensbacken	Odenskolan	X		X	X
Örebro	Stora Mellösa	Stora Mellösa	X			
Örebro	Örebro	Svampen	X		X	
Örebro	Vintrosa	Vintrosa centrum	X			



9

Yttrande över "Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken"

21RS3627

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Yttrande över "Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken"

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att förslaget till yttrande godkänns som Region Örebro läns svar på remiss av "Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken"

Sammanfattning

Region Örebro län yttrar sig över "Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken". Region Örebro läns viktigaste synpunkt är att förslagen inte ska ha någon påverkan på den trafik (allmän kollektivtrafik och sjukresor) som Region Örebro län ansvarar för.

Ärendebeskrivning

Färdtjänsttrafiken i Örebro län drivs av Region Örebro län på uppdrag av länets 12 kommuner som också finansierar trafiken. För dessa kommuner är det regionens färdtjänstutredare som ansvarar för att utreda och pröva tillstånd. Färdtjänsten är till för enskilda personer som på grund av någon funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig eller att resa med allmänna kommunikationer på egen hand. En färdtjänstresa görs exempelvis till arbete, butik eller fritidsaktiviteter.

Kostnaderna för färdtjänsttrafiken har ökat. Detta beror bland annat på att de som är i behov av färdtjänst använder tjänsten mer, men det finns också andra orsaker. Detta har inneburit en kostnadsökning för länets kommuner som överstiger den budget de har för färdtjänstresor. Region Örebro län ihop med kommunerna vill därför ha svar på vilka möjliga åtgärder som finns för att minska kostnaderna och vilka effekter dessa åtgärder har på verksamheten och för kunderna. En utredning har tagits fram av Trivector Traffic i samarbete med Region Örebro läns medarbetare. Styrgruppen har bestått av tre representanter för Region Örebro län, fyra representanter från länets

kommuner och projektledaren. Styrgruppen har beslutat att skicka rapporten på remiss till Region Örebro län och länets kommuner.

Bedömning

Några av förslagen innehåller en ökad användning av den allmänna kollektivtrafiken. De förslagen riskerar att en överflytt av kostnaderna sker från det kommunala till det regionala skattekollektivet då båda reseformerna är skattesubventionerade. Det är viktigt att det kommunala skattekollektivet bekostar färdtjänstresorna oavsett vilket trafikslag de åker med.

En förändring av bestämmelserna för färdtjänst riskerar också att påverka sjukresorna då de resorna sker samplanerat i samma fordon. Sjukresorna bekostas av Region Örebro län. Någon försämring för de som åker sjukresa får inte ske.

Några av förslagen innebär ökad administration för Region Örebro län och skulle detta innebära en kostnadsökning ska den finansieras av uppdragsgivarna.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förslagen bedöms inte ge någon påverkan på barn- och jämställdhetsperspektiven. Skulle de förslag genomföras som innebär ett minskat resande innebär det en positiv konsekvens för miljöperspektivet.

Ekonomiska konsekvenser

Färdtjänsten finansieras av länets kommuner och det blir inga ekonomiska konsekvenser för Region Örebro län.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM Yttrande över ”Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken”

Förslag till yttrande

Remiss – Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken

Remissunderlag – Kostnadsbesparingar inom färdtjänsten i Örebro län

Johan Ljung
Områdeschef

Tjänsteställe, handläggare
Trafik och samhällsplanering, Johan Ljung

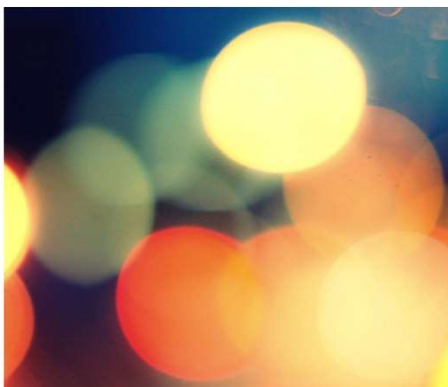
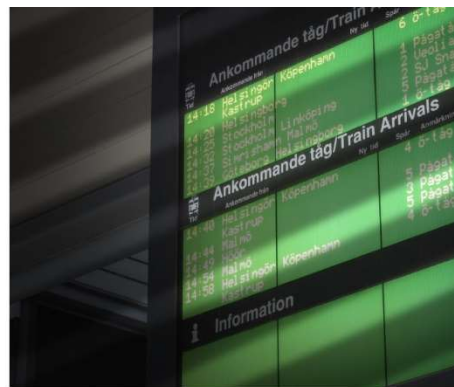
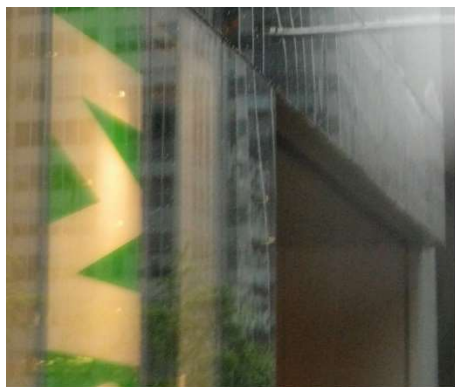
Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 21RS3627

Skickas till:
Region Örebro län, märkt ärende 20RS4353

Kostnadsbesparingar inom färdtjänsten i Örebro län

Utredning av åtgärder med besparingspotential



Dokumentinformation

Titel:	Kostnadsbesparingar inom färdtjänsten i Örebro län – Utredning av åtgärder med besparingspotential
Serie nr:	2020:178
Projektnr:	20092
Författare:	Frida Odbacke Kristoffer Levin
Medverkande:	
Kvalitetsgranskning:	Lena Richardsson
Beställare:	Region Örebro län Kontaktperson: Johan Ljung, johan.ljung@regionorebrolan.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2020-02-02		Beställare
0.91	2020-02-03	Smärre justeringar	Beställare
1.0	2022-03-24	Smärre justeringar	Beställare

Förord

Våren 2020 fick Trivector i uppdrag av Region Örebro län att ta fram och utreda åtgärdsförslag inom färdtjänsttrafiken i länet utifrån besparingspotential och andra konsekvenser. Utredningen initierades av Region Örebro län och länets kommuner på grund av en kostnadsökning inom färdtjänsttrafiken. Utredningen har genomförts av Kristoffer Levin, Lena Rickardson och Frida Odbacke på Trivector. Arbetet har utförts i dialog med arbetsgrupp och styrgrupp bestående av region- och kommunrepresentanter.

Lund 2021-03-24

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund och frågeställning	1
1.2	Genomförande	1
1.3	Regelverk	2
1.4	Avgränsningar	3
2.	Nulägesbeskrivning	4
2.1	Resor och kostnader inom färdtjänstrafiken	4
2.2	Kostnader för administration	8
2.3	Summering av kostnadsutveckling	8
2.4	Prognos	9
3.	Studerade åtgärder för kostnadsbesparing	10
3.1	Åtgärder för kostnadsbesparing inom trafiken	11
3.2	Åtgärder kopplat till administration	20
4.	Sammanfattning, diskussion och förslag till fortsatt arbete	21
4.1	Sammanfattning av kostnadsbesparingspotential	21
4.2	Diskussion och förslag på fortsatt arbete	21

1. Inledning

1.1 Bakgrund och frågeställning

Färdtjänsttrafiken i Region Örebro län drivs av Region Örebro län (formellt Länstrafiken Örebro som är varumärke för all kollektivtrafik inom kollektivtrafikmyndigheten Region Örebro län) på uppdrag av länets 12 kommuner (som också finansierar trafiken). För dessa kommuner är det regionens färdtjänstutredare som ansvarar för att utreda och pröva tillstånd. Färdtjänsten är till för enskilda personer som på grund av någon funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig eller att resa med allmänna kommunikationer på egen hand. En färdtjänstresa görs exempelvis till skola, arbete, butik eller fritidsaktiviteter.

Kostnaderna för färdtjänsttrafiken har ökat. Detta beror bland annat på att de som är i behov av färdtjänst använder tjänsten mer, men det finns också andra orsaker (vilket behandlas närmre under kapitel 2). Detta har inneburit en kostnadsökning för länets kommuner som överstiger den budget de har för färdtjänstresor. Region Örebro län vill därför ha svar på vilka möjliga åtgärder som finns för att minska kostnaderna och vilka effekter dessa åtgärder har på verksamheten och för kunderna.

1.2 Genomförande

Arbetet med att utreda möjliga kostnadsbesparingar har utförts i följande steg:

STEG 1: Analys av historisk utveckling och nuläge

För att identifiera förändringar som skett under de senaste åren har en analys gjorts av hur kostnader, antal resor etcetera har utvecklats under de föregående fem åren. Ett antal nyckeltal har även tagits fram som exempelvis genomsnittligt antal resor per invånare samt kostnad per resa under dessa år. I nulägesanalysen har dagens kostnader och resandevolymer studerats, och därtill har en översikt av hur resor fördelas på kommunerna gjorts.

Analysen av historisk utveckling och nuläge har syftat till att identifiera eventuella förklaringar till de ökade kostnaderna. Detta har satts i relation till gällande föreskrifter för färdtjänstillstånd, administrativa kostnader samt trafikavtal.

STEG 2: Framtagande av tänkbara åtgärder

I steg 2 har ett antal tänkbara åtgärder med kostnadsbesparingspotential tagits fram. Dessa har initierats av olika källor. En del av dem har tagits fram av Region Örebro län i dialog med länets kommuner. Listan över tänkbara åtgärdsförslag har också varit på remiss internt hos förvaltningar inom regionen, där ytterligare

åtgärdsförslag har genererats. Vidare har en del förslag hämtats från tidigare utredningar som Trivector genomfört, samt omvärldsanalys.

STEG 3: Analys och beräkning av besparingspotential

Det sista steget utgörs av en analys av huruvida respektive åtgärdsförslag har en besparingspotential eller ej, samt en översiktlig bedömning av vilka övriga effekter respektive åtgärdsförslag kan ge. Varje åtgärdsförslag har analyserats utifrån följande aspekter:

- ▶ **Besparingspotential.** Åtgärdsförslagen har analyserats utifrån i vilken grad de bedöms påverka kostnadsutvecklingen. Där det varit möjligt har en uppskattad besparingspotential angetts som en minskning i procent av dagens kostnader.
- ▶ **Övriga konsekvenser.** Åtgärdsförslagets påverkan på andra aspekter än de ekonomiska har beskrivits översiktligt. Detta handlar till exempel om påverkan på kundernas rörelsefrihet, förändrade administrativa rutiner eller inverkan på den allmänna kollektivtrafiken.

Andra regioner eller kommuners erfarenhet av liknande åtgärder har beskrivits kopplat till respektive åtgärdsförslag. Åtgärdsförslagen har diskuterats med arbetsgrupp och styrgrupp och med hjälp av erfarenheter och kunskap från dessa grupper har åtgärdsförslagen utvecklats.

1.3 Regelverk

Färdtjänst innebär transport för enskilda personer som på grund av någon funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter med att förflytta sig eller att resa med allmänna kommunikationer på egen hand. Färdtjänstresor omfattar privatresor, till exempelvis till skola, arbete, butik eller fritidsaktiviteter. Riksfärdtjänst är färdtjänstresor som sträcker sig längre än 30 km utanför länsgränsen.

Färdtjänsttrafiken är styrd av *Lag om färdtjänst* (1997:735) som reglerar vem som ansvarar för att tillgodose behovet av färdtjänst och vem som har rätt att få ett färdtjänstillstånd. Utöver detta har Region Örebro län tagit fram tillämpningsföreskrifter¹ som syftar till att vägleda handläggning av färdtjänstansökningar. Tillämpningsföreskrifterna har sin utgångspunkt i *Lag om färdtjänst*, men den innehåller även ett antal bestämmelser i frågor som inte regleras i denna.

Tillämpningsföreskrifterna ger vägledning kring vem som har rätt till färdtjänst. Följande krav är förutsättningar för godkännande av en färdtjänstansökan:

- ▶ Personen ska vara folkbokförd i någon av regionens kommuner.
- ▶ Personen ska ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.
- ▶ Funktionsnedsättningen som är anledning till ansökan ska inte vara tillfällig.

¹ Örebro läns landsting 2013-03-01. Tillämpningsföreskrifter för färdtjänst.

En individuell prövning görs för varje ansökan. Personens funktionsnedsättning beaktas. Det tas ingen hänsyn till geografiska skäl som exempelvis brist på eller avsaknad av allmänna kommunikationer. Vid bedömningen tas dock hänsyn till hur de allmänna kommunikationerna är utformade samt vilken hjälp exempelvis en busschaufför är skyldig att bistå med.

Vid ansökningsprövningar för personer under 18 år görs en bedömning i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionsnedsättning. Behov av att resa självständigt är då inte inkluderat i bedömningen.

I normala fall är färdtjänstillståndet tidsbegränsat, men personer med varaktig funktionsnedsättning kan beviljas tillsvidarestillstånd. Antalet resor inom färdtjänsten är normalt sätt obegränsade, men i vissa fall där personen klarar vissa resor med allmänna kommunikationer kan en begränsning införas på 100 resor per år. Dock är det endast vid synnerliga skäl tillåtet att begränsa resor som anses vara väsentliga för personen, såsom resor till arbete eller skola.

Färdtjänsten gäller för resa inom Örebro län. Begränsningen är 30 km utanför länsgränsen, för längre resor hänvisas personen till riksfärdtjänst, som även den tillhandahålls av region Örebro.

1.4 Avgränsningar

I utredningen ingår aspekter kopplade till både trafik och administration, dels i form av åtgärdsförslag kopplade till de båda områdena, dels utifrån effekter på dessa. Avgränsningar har gjorts enligt följande:

- ▶ **Inkluderade restyper.** Endast färdtjänst är inkluderat i beräkningar och analyser, med vissa undantag då enstaka åtgärdsförslag berör någon av de andra restyperna. Övriga former av serviceresor berörs alltså i regel inte.
- ▶ **Upphandling.** I utredningen ingår ej åtgärdsförslag kopplat till upphandlingstekniska frågor.
- ▶ **Processutveckling.** I en parallell utredning som beställts av Örebro kommun har processfrågorna studerats närmare. Utredningen berör bland annat samverkan och informationsutbyte mellan kommunerna och Region Örebro län. I rubricerad utredning berörs vissa åtgärdsförslag kopplat till administrationen men process- och samverkansfrågor hanteras primärt i den parallella utredningen.
- ▶ **Data för sammanställning av kostnadsutveckling.** Data som analyserats har tillhandahållits av beställaren. 2019 används som basår i analyserna eftersom det var det senast sammanställda representativa året under analysarbetet. För analys av den historiska utvecklingen används åren 2015-2019.

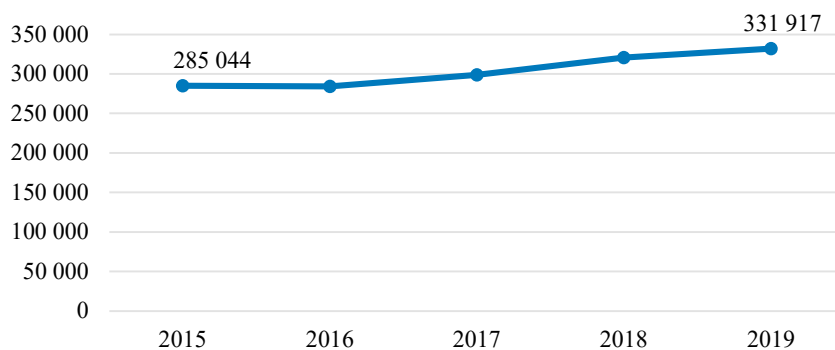
2. Nulägesbeskrivning

2.1 Resor och kostnader inom färdtjänsttrafiken

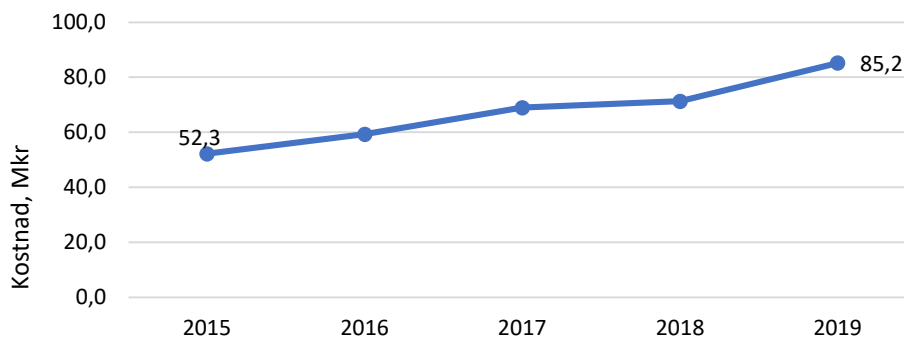
Av de olika restyper som Länstrafiken utför på beställning av kommunerna står färdtjänsttrafiken för den största andelen. Övriga restyper som förekommer är riksfärdtjänst, dagvård, kommunresa, närtrafik, flextrafik och kompletteringstrafik. Antalet färdtjänstresor 2019 uppgick till 68% av det totala antalet serviceresor och motsvarande andel av kostnaderna var 69%.

Historisk utveckling

Under 2019 genomfördes ca 332 000 färdtjänstresor i hela regionen, vilket motsvarar en ökning med 4 % sedan 2018 och 16 % sedan 2015 . Utvecklingen visas i Figur 1 nedan. Kostnaderna för färdtjänst har under samma tidsperiod (2015-2019) ökat från 52,3 Mkr till 85,2 Mkr, en ökning med 63% (se Figur 2).



Figur 1. Utveckling av antalet färdtjänstresor per år i Region Örebro län under perioden 2015-2019.²



Figur 2. Kostnadsutveckling för trafikering av färdtjänst i Region Örebro län 2015-2019.³

² Statistik från Region Örebro län

³ Statistik från Region Örebro län

Orsaker till kostnadsutvecklingen

Under den studerade tidsperioden 2015-2019 ökade antalet färdtjänstresor per invånare med 11 % (se Tabell 1). En anledning till detta skulle kunna vara demografiska faktorer, som en åldrande befolkning. Det är dock svårt att påvisa att detta skulle ha någon direkt betydelse, då andelen av länets invånare 65+ respektive 80 + bara har ökat marginellt.

Tabell 1. Nyckeltal för färdtjänst i Region Örebro Län 2015-2019⁴

Nyckeltal, färdtjänst		2015	2016	2017	2018	2019
Kostnad per resa	Totalt (kr)	183	209	231	225	257
	Index	100	114	126	123	140
Resor per invånare	Totalt (antal resor)	0,98	0,96	1,00	1,06	1,09
	Index	100	98	102	108	111

Det faktum att de ökade kostnaderna per resa är den största anledningen till den totala kostnadsökningen under den studerade perioden visar att det måste finnas andra faktorer än de demografiska som har betydelse. En aspekt som har lyfts som en tänkbar förklaring är att efterfrågan ökat, det vill säga att de som är i behov av färdtjänst använder tjänsten mer.

En annan viktig förklaring är med största sannolikhet kopplat till upphandlingar av serviceresor. Det finns två markanta språng i kostnadsutvecklingen under den studerade tidsperioden 2015-2019. Ett av dessa skedde 2016–2017, ett annat 2018–2019. Dessa språng i kostnadsutvecklingen är kopplade till att Region Örebro län av olika skäl tvingats göra direktupphandlingar vid två tillfällen (2015, 2018/2019) och detta har varit kostnadsdrivande:

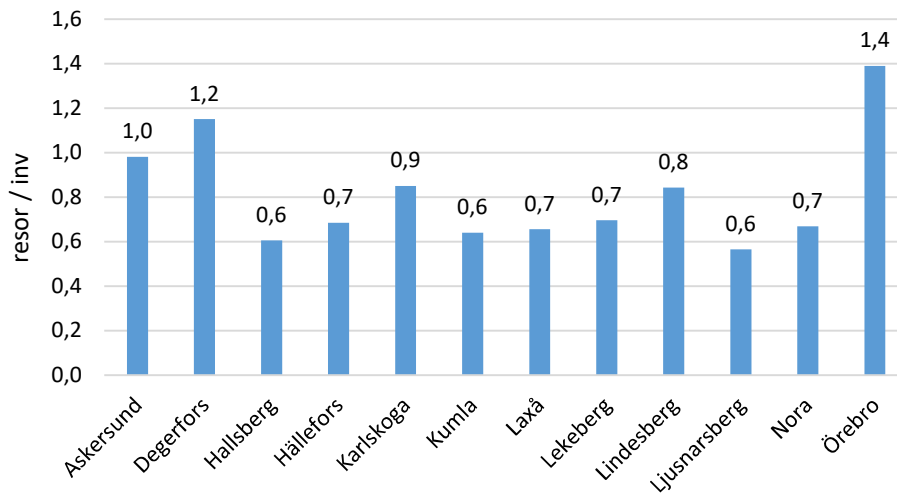
- ▶ 2016: Ett avtal med låga kostnader sades upp på grund av för låg service-nivå, vilket ledde till direktupphandling av annan leverantör.
- ▶ 2018/2019: En upphandling genomfördes om femårsavtal, vilken dock överklagades och därför fick direktupphandling ske av 1-årigt avtal.

Fördelning av resor mellan kommunerna

Örebro kommun står för den betydande andelen av alla resor. 2019 var denna andel 65%, vilket delvis förklaras av att invånarantalet i kommunen motsvarar 51% av invånarna i regionen⁵. Karlskoga är den kommun som står för den näst största andelen resor i regionen (8%), följt av Lindesberg (6%). Relaterat till respektive kommuns invånarantal står Örebro och Degerfors för störst utnyttjande av färdtjänsttrafiken. Se Figur 3 nedan som visar antal resor/invånare.

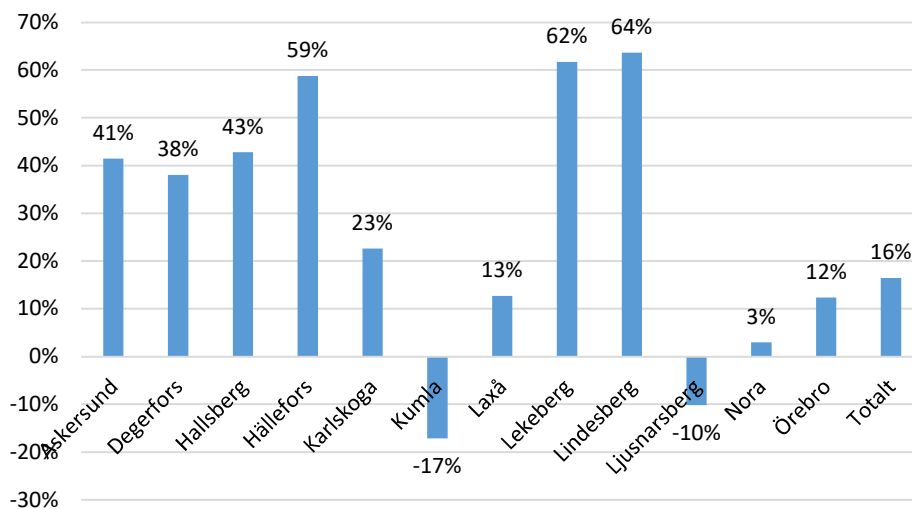
⁴ Statistik från Region Örebro län

⁵ Data från SCB. Invånarantal per kommun sista kvartalet 2019.



Figur 3. Antal färdtjänstresor per kommuninvånare 2019 och år.⁶

I Figur 4 nedan visas hur utvecklingen av antal färdtjänstresor sett ut per kommun mellan 2015 och 2019. Störst ökning har skett i Lindesberg, Lekeberg och Hällefors. Ökningen i Lindesberg skedde framför allt mellan 2017 och 2018, då antalet ökade med 54%.

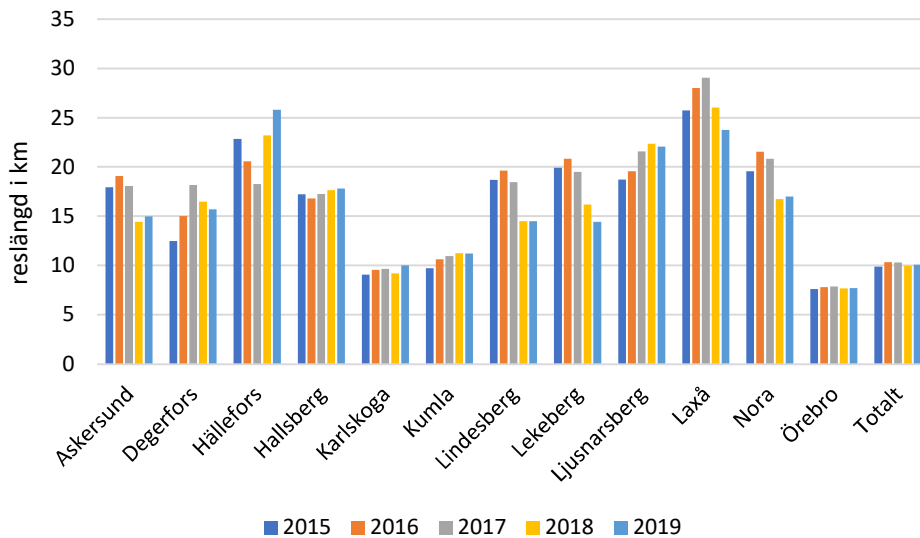


Figur 4. Förändring av antalet färdtjänstresor per kommun mellan 2015 och 2019⁷

Den genomsnittliga reslängden varierar kraftigt mellan kommunerna, vilket till stor del antas beror på geografiska förutsättningar. I Örebro är resorna kortast, vilket sannolikt beror på att merparten av resorna sker inom tätorten. De längsta genomsnittliga resorna sker i Laxå och Hällefors, vilket kan bero på att avståndet till Örebro är som längst i dessa kommuner och att de flesta arbetsplatser och utbildningar är placerade i Örebro, se Figur 5.

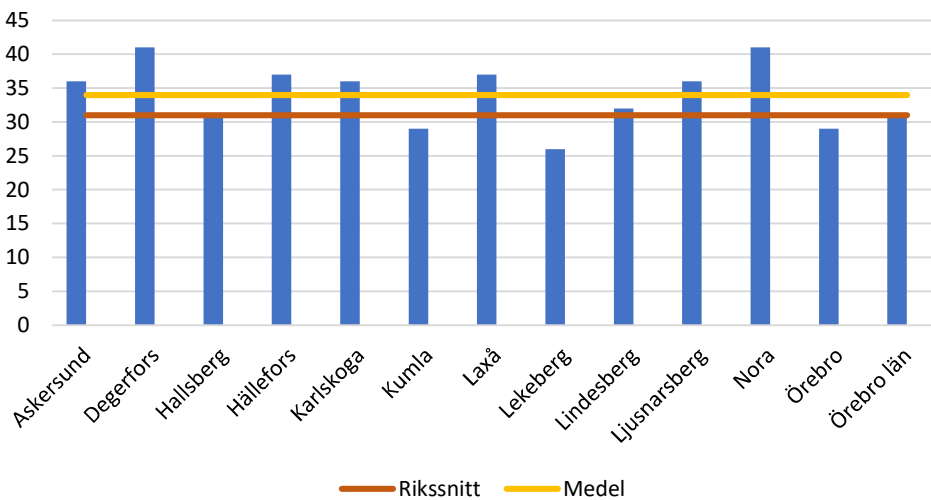
⁶ Statistik från Region Örebro län

⁷ Statistik från Region Örebro län



Figur 5. Förändring av genomsnittlig reslängd (km) per kommun 2015-2019.⁸

I Figur 6 visas antalet färdtjänsttillstånd per invånare och kommun. Relaterat till rikssnittet (31 tillstånd/1 000 invånare) ligger medelantalet i Örebro län något högre (34 tillstånd/1 000 invånare). I en jämförelse mellan länets kommuner är antalet tillstånd per invånare högst i Nora (41 tillstånd/1 000 invånare) och lägst i Lekeberg (26 tillstånd/1 000 invånare).



Figur 6 Antal färdtjänsttillstånd per 1 000 kommuninvånare, rikssnitt⁹ samt medel för Region Örebro Län 2018.¹⁰

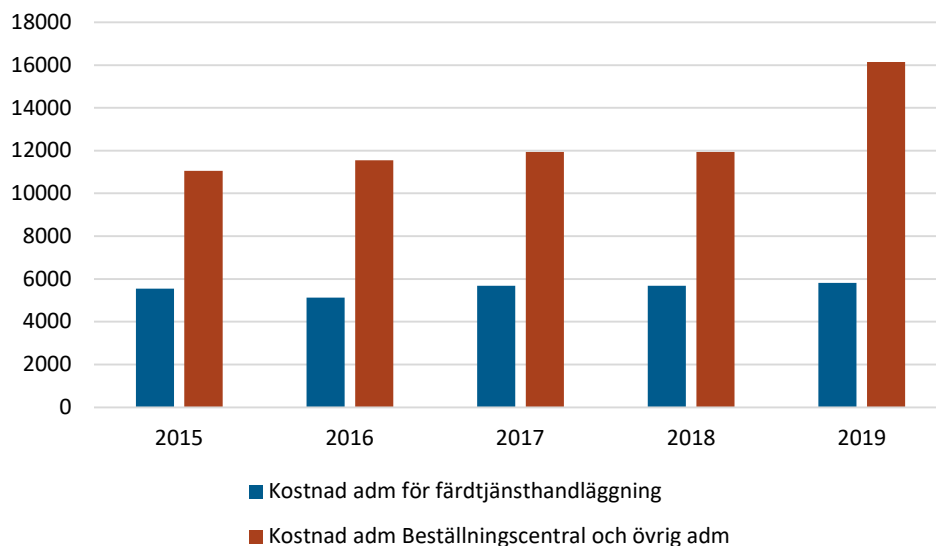
⁸ Statistik från Region Örebro län

⁹ <http://www.regionfakta.com/Sodermanlands-lan/Samhallets-service/Fardtjansttillstand/>

¹⁰ Statistik från Region Örebro län

2.2 Kostnader för administration

Kostnaderna för administration i anslutning till färdtjänsttrafiken delas upp i kostnader för färdtjänsthandläggning respektive beställningscentral och övrig administration. 2019 motsvarade de administrativa kostnaderna 25% av kostnader för trafiken. I Figur 7 nedan visas kostnadsutveckling för administrationskostnaderna mellan 2015 och 2019. Under perioden har administrationskostnaderna ökat med 32%, vilket beror på förändringar i organisationen som gjorts under åren. Dessa förändringar utgörs till exempel av utökning av antalet administratörer samt andra åtgärder för att förbättra kvalitet, kapacitet och arbetsmiljö inom handläggning och beställningscentral.



Figur 7. Kostnadsutveckling för administration och trafik i Region Örebro Län¹¹

2.3 Summering av kostnadsutveckling

I tabell 2 nedan visas en summering av kostnadsutvecklingen för kostnader relaterade till trafik och administration.

¹¹ Statistik från Region Örebro län

Tabell 2. Summering av kostnadsutvecklingen 2015-2019¹²

Kostnader (tkr)	2015	2016	2017	2018	2019
Kostnad administration Färdtjänsthandläggning	5549	5130	5677	5677	5819
Kostnad administration Beställningscentral och övrig adm	11 052	11 544	11 938	11 938	16 139
<i>Summering av administrativa kostnader</i>	<i>16 601</i>	<i>16 674</i>	<i>17 615</i>	<i>17 615</i>	<i>21 958</i>
Kostnad trafik, färdtjänst	53 258	59 370	69 040	71 322	85 248
Årlig ökning (jmf. med basår 2015)	2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Administrationskostnader	-	0%	6%	0%	25%
Kostnad trafik, färdtjänst	-	11%	16%	3%	20%

2.4 Prognos

En prognos har tagits fram av Region Örebro län för kostnadsutvecklingen inom färdtjänsten med det nya trafikavtal som trädde i kraft sommaren 2020. Kostnaderna bedöms minska från cirka 85 miljoner kronor 2019 till **75 miljoner** kronor 2021. Detta beror delvis på att det nya trafikavtalet väntas ge en effekt i förhållande till 2019. Men det beror också på den effekt som den (i skrivande stund) pågående Coronapandemin har inneburit. Färdtjänsttrafiken har under 2020 sett en tydlig minskning av antal resor, vilket inte fullt ut speglas i kostnaderna eftersom graden av samplanering har minskat. Detta för att undvika trängsel i fordon. Prognosen för 2020 ligger på 70 miljoner kronor.

Den prognosticerade kostnaden för 2021 utgör jämförelsealternativet för de beräkningar för kostnadsbesparingspotential som görs i denna utredning.

¹² Statistik från Region Örebro län

3. Studerade åtgärder för kostnadsbesparing

I kapitlen 3.1 och 3.2 görs en framställning och utvärdering av de åtgärdsförslag som har utretts. I kapitel 4 återfinns en sammanfattning i tabellform (se Tabell 4) för en överblick över samtliga åtgärder.

Som beskrivits i inledningen har åtgärdsförslagen initierats av olika källor. En del av dem har tagits fram av Region Örebro i dialog med länets kommuner. Listan över tänkbara åtgärdsförslag har också varit på remiss internt hos förvaltningar inom Region Örebro, där ytterligare åtgärdsförslag har genererats. Vidare har en del förslag hämtats från tidigare utredningar som Trivector genomfört, samt omvärldsanalys.

Varje åtgärdsförslag har analyserats utifrån följande aspekter:

- ▶ **Besparingspotential.** Åtgärdsförslagen har analyserats utifrån i vilken grad det bedöms påverka kostnadsutvecklingen. Där det varit möjligt har en uppskattad besparingspotential angetts som en minskning i procent av dagens kostnader.
- ▶ **Övriga konsekvenser.** Åtgärdsförslagets påverkan på andra aspekter än de ekonomiska har beskrivits översiktligt. Detta handlar till exempel om påverkan på kundernas rörelsefrihet, förändrade administrativa rutiner eller inverkan på den allmänna kollektivtrafiken.

För de åtgärdsförslag som det finns erfarenheter av liknande åtgärder i andra regioner och kommuner har detta beskrivits. Åtgärdsförslagen har diskuterats med arbetsgrupp och styrgrupp och med hjälp av erfarenheter och kunskap från dessa grupper har åtgärdsförslagen utvecklats.

Åtgärder kan delas in i två olika kategorier:

Åtgärder som har potential att leda till en direkt kostnadsbesparing inom **färdtjänsttrafiken**. Sammanlagt 12 olika åtgärder har identifierats, vilka beskrivs i kapitel 3.2. För dessa åtgärder anges om möjligt en uppskattad kvantifierad besparingspotential. Antagandena bakom den bedömda potentialen beskrivs för respektive åtgärd. Besparingspotentialen anges i ett spann inom vilket potentialen bedöms röra sig då en exakt siffra kan vara missvisande. I vissa fall är det inte möjligt att kvantifiera besparingspotentialen. I dessa fall förs i stället ett resonemang. För en del av åtgärdena föreslås fortsatta utredningar om hur åtgärden bäst utformas innan en mer exakt besparingspotential kan bedömas.

Åtgärder som är kopplade till **administration** av färdtjänsten; som att underlätta handläggning och effektivisering av administrationen, beskrivs i avsnitt 3.3.

3.1 Åtgärder för kostnadsbesparing inom trafiken

Åtgärd 1	Kopplade resor (kombinationsresor)
Beskrivning	Kopplade resor, också kallat kombinationsresor, innebär att delar av en resa flyttas över till den allmänna kollektivtrafiken, så att den mer kostsamma delen (taxi/specialfordon långa sträckor) minimeras.
Erfarenheter från andra län	Kopplade resor tillämpas bland annat i Kalmar län och i Västra Götalandsregionen ¹³ . Det har också utretts i Skåne men ännu inte införts där. ¹⁴
Besparingspotential	<p>Besparingspotential: 1-1,5 % av kostnaderna.</p> <p>Den utredning som har gjorts i Skåne visar att det finns potential att minska kostnaderna för färdtjänst med ca 2 % och antalet resor med ca 4 %. Det ger även vinster för resenärerna i form av minskade egenavgifter. Denna bedömning bygger på ett antal kriterier för vilka färdtjänstresor som kan flyttas över, däribland att restiden inte får öka med mer än 50 %, att kollektivtrafikdelen av resan ska kunna ske utan byten, att det ska finnas en god turtäthet inom kollektivtrafiken och att fordonet på kollektivtrafikdelen av resan är anpassat för resenärens hjälpmedel/utrustning. En slutsats är också att det preliminärt är i kombination med tåg som det finns en potential, eftersom bussresor som en del av en kombinationsresa innebär en för stor tidsförlust för resenären.¹⁵</p> <p>Potentialen för kopplade resor påverkas av kollektivtrafikutbudet inom ett län. I Örebro län är det en stor andel av resorna som sker inom Örebro tätort, där en kopplad resa i många fall med största sannolikhet innebär en tidsförlust för resenären då resorna är korta och vänta-/bytestiden blir lång i proportion till restiden. Ovan nämnda beräkningar har heller inte beaktat planeringen av servicefordon utan utgår enbart från en genomsnittlig kilometerkostnad. Om man tar med fordonsomlopp i beräkningen finns det en risk att effektiviteten sjunker (exempelvis om det är samma taxifordon som används vid såväl början som vid slutet av resan).</p> <p>En <u>preliminär</u> slutsats är således att den verkliga kostnadsbesparingspotentialen för Örebro län är relativt liten och mindre än de 2 % som bedömts för Skåne.</p>
Övriga konsekvenser	<p>Konsekvenser för den allmänna kollektivtrafiken</p> <p>Det finns en risk att den allmänna kollektivtrafiken blir långsammare. Erfarenheter från andra län visar att dessa effekter är störst inledningsvis efter införande, men sjunker efterhand.¹⁶ Erfarenheter visar också att påverkan på den allmänna kollektivtrafiken kan minskas om den färdtjänstberättigade får ta med sig medresenär.¹⁷ Redan idag är det möjligt i Örebro län att ta med ledsagare kostnadsfritt i kollektivtrafiken om man har färdtjänstkort, vilket bör marknadsföras mer.</p> <p>Konsekvenser för kunderna</p> <p>Sannolikt är detta en åtgärd som av vissa färdtjänstgrupper kan upplevas som att den ger försämrad servicegrad. Dock kan det även finnas grupper som upplever det som en förbättring att använda den allmänna kollektivtrafiken och resa som andra (t ex unga vuxna).</p>

¹³ Intervju med Tommy Englund, Tr

¹⁴ Intervju med Jasna Martinsson, Skånetrafiken, 2020-12-11

¹⁵ Ahlström et al, 2017. *Kombinationsresor för färdtjänstresor i Skåne*. Trivector Rapport: 2017:9.

¹⁶ Intervju med Tommy Englund, trafikkontoret Göteborgs stad, 2020-10-02

¹⁷ Intervju med Lars Lindahl, Kalmar länstrafik, 2020-10-05

Åtgärd 2	Differentierade färdtjänstillstånd
Beskrivning	Differentierade färdtjänstillstånd innebär att val av fordon görs för hela eller delar av resan, samt inom vilka geografiska områden man får använda färdtjänst eller hänvisas till den allmänna kollektivtrafiken. ¹⁸ Differentieringen görs redan i samband med att färdtjänstbeslutet tas.
Erfarenheter från andra län	Differentierade tillstånd tillämpas i Kalmar län med goda resultat. I kombination med att man i Kalmar har anställt jurister som arbetar med att striktare följa regelverket har man uppnått landets lägsta antal tillstånd per invånare. Antalet färdtjänstillstånd i Örebro Län är 32 tillstånd/ 1000 invånare. Motsvarande för Kalmar är 23 tillstånd/1000 invånare. ¹⁹
Besparingspotential	Besparingspotential: Ej kvantifierbar Effekten på trafik kostnaderna bedöms vara positiv. Det främsta referensexemplet (Kalmar) visar på en minskning av antal tillstånd och av antal resor efter att differentierade tillstånd införts. Erfarenheterna från Kalmar är att en eventuell kostnad kopplad till utökning av handläggningen är lönsam i jämförelse med den minskning av kostnaderna som väntas av att antalet resor minskar. Det saknas dock en kvantifiering av den förändring som genomförts i Kalmar. Därtill har införandet av differentierade tillstånd införts i kombination med andra åtgärder, som exempelvis en striktare uppföljning av regelverket, vilket gör att effekten av de enskilda åtgärderna är svåra att skatta. ²⁰
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för administrationen För att införa denna åtgärd krävs upprättande av bedömningsgrunder för differentierade tillstånd och att beställningscentralen får de förutsättningar som krävs för utförandet. Åtgärden kommer sannolikt att kräva fler färdtjänstutredare. Det är svårt att kvantifiera behovet av ökad administrationskostnad i relation till potentiellt minskade trafik kostnader.

¹⁸ Intervju med Lars Lindahl, Kalmar länstrafik, 2020-10-05 och 2021-03-01

¹⁹ <http://www.regionakta.com/Sodermanlands-lan/Samhallets-service/Fardtjansttillstand/>

²⁰ Intervju med Lars Lindahl, Kalmar länstrafik, 2020-10-05 och 2021-03-01

Åtgärd 3	Gratis kollektivtrafik för färdtjänstberättigade
Beskrivning	Åtgärden innebär att den som är färdtjänstberättigad åker gratis med den allmänna kollektivtrafiken. Eventuellt kan detta styras till att bara gälla vissa tider på dygnet, exempelvis 9-15 och 17:30, genom att införa ett lågtrafikkort.
Erfarenheter från andra län	Gratis kollektivtrafik för färdtjänstberättigade eller seniorrabatt har testats i ett par svenska län, däribland Skåne, Kalmar och Stockholm.
Besparingspotential	<p>Besparingspotential: 1,75-2 % av kostnaderna.</p> <p>I Helsingborg infördes gratis kollektivtrafik för 75 +, vilket ledde till en minskning av kostnaderna för färdtjänst med 2,5 %. Antagandet här är att om enbart gratis färdtjänst införs är potentialen 70 % av den i Helsingborg, eftersom vi bedömer att utbudet i kollektivtrafiken, och därmed potentialen för överflyttning, i genomsnitt är bättre i Helsingborg (främst stadstrafik med rel. högt turutbud till skillnad från trafiken i hela Region Örebro län) än i Örebro län.</p> <p>Det bör poängteras att denna åtgärd samtidigt leder till minskade intäkter till den allmänna kollektivtrafiken, eftersom en del av de kollektivtrafikresor som blir gratis genomförs även tidigare. Dessa två effekter behöver vägas mot varandra. I Skåne var slutsatsen att om antalet färdtjänstresor minskar med 1,5 % nås ”break even”, det vill säga kostnadsminskningarna är då på samma nivå som intäktsbortfallet.²¹ Exakt var denna gräns ligger för Örebro del behöver dock studeras vidare där egenavgifter och kollektivtrafiktaxor i Örebro beaktas.</p> <p>Det finns således sannolikt en besparingspotential, men dess omfattning är något osäker och det kommer också att innebära en viss överflyttning av kostnader från färdtjänst till allmän kollektivtrafik.</p> <p>Potentialen för överflyttning av kollektivtrafik skiljer sig också mycket mellan olika kommuner, eftersom den allmänna kollektivtrafiken är begränsad i vissa kommuner. Därför är potentialen med stor sannolikhet inte lika i alla kommunerna.</p>
Övriga konsekvenser	<p>Konsekvenser för den allmänna kollektivtrafiken</p> <p>Kostnader kan komma att flyttas över till regionen genom minskade biljettintäkter. Troligen kommer det dock inte att behövas fler fordon eftersom det ökade resandet antas ske på marginalen.</p> <p>Det finns en risk att den allmänna kollektivtrafiken blir långsammare. Erfarenheter från andra län visar dessa effekter är störst inledningsvis efter införande, men sjunker efterhand.²² Erfarenheter visar också att påverkan på den allmänna kollektivtrafiken kan minskas om den färdtjänstberättigade får ta med sig medresenär.²³ Redan idag är det möjligt i Örebro län att ta med ledsagare kostnadsfritt i kollektivtrafiken om man har ett ledsagarkort (det kort man som färdtjänstberättigad kan få för att ta med sig en ledsagare utan kostnad på allmänna kommunikationer), vilket bör marknadsföras mer.</p> <p>Förare är inte behjälpliga vid ombordstigning på den allmänna kollektivtrafiken i dagens regelverk. Detta är en av anledningarna till att det i dagsläget är svårt att hänvisa till den allmänna kollektivtrafiken utan ledsagare.</p>

²¹ Regional seniorrabatt i Skånes kollektivtrafik, Trivector Rapport 2013:39

²² Intervju med Tommy Englund, trafikkontoret Göteborgs stad, 2020-10-02

²³ Intervju med Lars Lindahl, Kalmar länstrafik, 2020-10-05

Åtgärd 4	Utveckla flextrafiken
Beskrivning / Besparings- potential	<p>Åtgärden innebär att utveckla den flextrafik som idag finns i Örebro stad. Liknande trafik, kallad service- eller flextrafik, finns i flera städer i landet. Trivector har utrett detta för Region Uppsalas räkning²⁴ där erfarenheter från olika städer, bland annat Örebro, har kartlagts:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Erfarenheter från Lund visar att det inte finns tydliga tecken på att färdtjänstresor ökar när servicelinjer minskar. Det hänger ihop med en gradvis tillgänglighetsanpassning av övriga kollektivtrafiken. ▶ I Örebro och Uppsala har flex- och servicetrafik haft stora underskott. ▶ I Uppsala är ca 80 % av resenärerna på servicelinjerna inte färdtjänstberättigade. <p>Det finns också platser i Sverige med positiva erfarenheter. Göteborgs stad har ett system med tillköp av trafik från Västrafik som innebär att det ska finnas hållplatser som ligger inom 300 meter från bostäder med pensionärer. Det har inte gjorts någon utvärdering kring om detta system har inneburit kostnadsbesparingar. Dock är det en uppfattning hos de som arbetar med flextrafiken att den senarelägger äldres debut i färdtjänsten²⁵, dvs. att antalet ansökningar om tillstånd minskar.</p> <p>Om flextrafiken fanns i hela Örebro län skulle den troligen ha en hel del blivande färdtjänstkunder, men som väljer att skjuta en eventuell ansökan om färdtjänst på framtiden. En annan fördel med flextrafik är att den erbjuder en större trygghet för en resenär än den allmänna kollektivtrafiken. På den befintliga flextrafiken kan man få hjälp av chaufför att stiga på och av och när det inte finns flextrafik tycker resenären att de inte kan åka, eftersom man inte får hjälp i den allmänna kollektivtrafiken.²⁶ Att flextrafik kan minska antalet ansökningar är en viktig aspekt som dock inte har utretts.</p> <p><u>Slutsats:</u> Flextrafiken kan innebära en förbättrad tillgänglighet för brukarna och en överflyttning av resor från färdtjänst till allmän kollektivtrafik. Det är dock svårt att värdera dessa effekter i relation till kostnaderna. Kostnaden för flextrafiken i Örebro var mycket hög och innebar ingen besparing för kommunen. Flextrafik som kommunalt tillköp är av dessa anledningar inte aktuell i Örebro i dagsläget.</p> <p>En fördjupad studie av hur flextrafiken påverkar färdtjänstillstånden bör göras. Det är inte möjligt att ange en besparingspotential för denna åtgärd inom ramen för denna utredning.</p>

²⁴ Översyn av Mjuka linjen i Uppsala, Trivector Rapport 2018:76

²⁵ Intervju med Tommy Englund, Trafikkontoret Göteborg, 2020-10-02

²⁶ Input från dialog med arbetsgruppen

Åtgärd 5	Differentierade egenavgifter utanför högtrafik
Beskrivning	Denna åtgärd innebär att egenavgifterna sänks i lågtrafiktid för att styra resor mot lågtrafik och därmed minska uttaget av extra bilar i högtrafik.
Besparingspotential	<p>Besparingspotential: max 1 %</p> <p>Besparingspotentialen ligger i att åtgärden skulle kunna minska uttaget av extra bilar i högtrafik som innebär en stor kostnad. Antagande om besparingspotential baseras på kostnader för så kallade avropspass, där extra bilar kallas in. Ca 1 % av alla resor i september 2020 utgjordes av avropspass.</p> <p>Sannolikt kommer inte differentierade egenavgifter innebära att samtliga avropspass försvinner. Men samtidigt är 2020 inte ett representativt år med tanke på en lägre reseefterfrågan.</p>

Åtgärd 6	Ta betalt för barn- och ungdomar
	Dagens system klarar inte av att följa beslutat regelverk och det går i dagsläget därför inte att ta betalt för barn från 7 år till 20 år. Barn till färdtjänstberättigade ska betala halv taxa, men åker nu gratis. Det är oklart vad det är som gör att systemet inte klarar av att ta betalt av barn. Åtgärdsförslaget handlar om att se över betalningssystemet för att se om det går att ta betalt enligt regelverket.
Besparingspotential/ diskussion	<p>Besparingspotential: 0,25 %</p> <p>De ökade intäkterna som blir en konsekvens av att börja ta betalt för barn och ungdomar motsvarar ungefär 0,25 % av dagens intäkter.</p>
Övriga konsekvenser	<p>Konsekvenser för kunderna</p> <p>Barn kommer att få en ökad kostnad jämfört med idag. Dock är denna kostnad enligt regelverket.</p>

Åtgärd 7	Höjda egenavgifter
Beskrivning	En resa med färdtjänst kostar idag minimum 40 kronor. Därefter ökar kostnaden efter resans längd. Maxkostnaden är 125 kronor. Egenavgiften höjdes senast 2009. Förslaget som ligger till grund för beräkningarna (se nedan) innebär en ökning av egenavgifterna med 15 %, vilket skulle innebära en justering av minimikostnaden till 46 kr.
Erfarenheter från andra län	
Besparingspotential	Potentialen består i detta en kombination av intäktsökning och minskat resande. Potentialen är beroende av nivån på egenavgifter. Potentialen har beräknats med hjälp av priselasticitet. De erfarenhetsvärden som brukar användas för priselasticitet ²⁷ inom den allmänna kollektivtrafiken (-0,3) har justerats med antagandet att färdtjänstresenärer är en mer priskänslig grupp. Antagandet innebär en priselasticitet på -0,4 - -0,5 vilket innebär att en ökning av egenavgifterna skulle innebära ett minskat resande med ca 6-8 %. Vid sidan av det minskade resandet innebär höjda egenavgifter också en intäktsökning. Det är dock viktigt att poängtera att det inte går att sätta ett direkt likhetstecken mellan antalet resor och kostnaderna. Exempelvis kan de minskade resorna utgöras av samordnade resor, vilket innebär att en bil ändå används. Besparingspotentialen är också beroende av ingångsvärden, exempelvis vilken höjning av egenavgifterna som är aktuell (vår beräkning grundar sig på ett antagande om en 15%-ig höjning, men en annan höjningsnivå ger ett annat resultat).
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för kunderna Risk att resenärer med begränsade medel upplever begränsad rörelsefrihet.

Åtgärd 8	Begränsa antalet resor per månad eller år
Beskrivning	I dagsläget finns det inga begränsningar på maximalt antal resor. Åtgärdsförslaget innebär att sätta ett tak, då det är ett litet antal resenärer som står för många resor. Enligt <i>Lag om färdtjänst</i> går det inte att begränsa resor till/och från arbete eller studier, varför det enbart är fritids- och serviceresor som kan begränsas.
Besparingspotential	Besparingspotential: beroende på nivå Besparingspotentialen är beroende av på vilken nivå taket för antal resor sätts och redovisas i tabell 3 med olika alternativ för tak.
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för kunderna Denna åtgärd innebär en försämrad tillgänglighet för de som annars använder färdtjänsten till fritidsresor i hög utsträckning, om taket sätts lågt. Det kan i grunden upplevas som en bestraffning för de som har svårt att resa med andra färdmedel och att åtgärden försvårar vardagen för den enskilde användaren. Notera därför att för denna åtgärd är en högre besparingspotential att likställa med större negativa konsekvenser.

²⁷ Exempel på priselasticitet i förenklad form: Pris 15 kr, prishöjning +1 kr (+7%), priselasticitet -0,3. - $0,3 \cdot 7\% = 2\%$, det vill säga resandet beräknas minska med 2 %.

Åtgärd 9	Pristrappa
Beskrivning	Denna åtgärd innebär en variant på ”Höjda egenavgifter” (åtgärd 5) i kombination med ”Begränsa antalet resor per månad eller år” (åtgärd 8) och innebär att egenavgifterna höjs i samband med fler resor.
Besparingspotential	Besparingspotential: Besparingspotentialen är beroende av var taket för antal resor sätts och redovisas i Tabell 3 med olika alternativ för tak. Besparingspotentialen är också beroende av hur mycket egenavgiften höjs vid en viss nivå på resor. Här görs ett räkneexempel med en höjning av egenavgiften med 15 %, vilket ger relativt små effekter. En större höjning skulle ge större effekter, men det bör då diskuteras om det är mer effektivt och rättvist med en jämn höjning av egenavgiften för alla resor.
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för kunderna Denna åtgärd innebär en försämrad tillgänglighet för de som annars använder färdtjänsten till fritidsresor i hög utsträckning, om taket sätts lågt. Det kan i grunden upplevas som en bestraffning för de som har svårt att resa med andra färdmedel och att åtgärden försvårar vardagen för den enskilde användaren.

Tabell 3. Besparingspotential beroende på ett eventuellt tak för antal resor alternativt pristrappa

Färdtjänstresor per år	Andel av alla färdtjänstresor	Besparing med tak (ingen ersättning över detta tak) ²⁸	Pristrappa (15 % ökning av egenavgiften över detta tak)
>300	4,4 %	2,0 %	0,5 %
>400	2,4 %	1,0 %	0,3 %
>500	1,0 %	0,4 %	0,1 %
>600	0,5 %	0,2 %	0,1 %
>700	0,3 %	0,1 %	<0,1 %
>800	0,2 %	0,1 %	<0,1 %
>900	0,1%	<0,1 %	<0,1 %

²⁸ OBS. Begränsning kan inte göras för arbets- och studieresor. Data saknas över hur stor andel av färdtjänstresorna i Örebro län som utgörs av arbets- och studieresor. En uppskattning har dock gjorts att dessa utgör 60 % av resor, vilket är genomsnittet för Sverige enligt Trafikanalys. Det är alltså endast 40 % av färdtjänstresorna som kan begränsas. Resvanor i Sverige 2019, 2020-05-27.

Åtgärd 10	Villkora ledsagare
Beskrivning	Enligt dagens regelverk kan samtliga som är färdtjänstberättigade ta med en ledsagare utan särskild prövning och utan extra kostnad. Färdtjänstresenärer får också ta med sig en medresenär, som inte är ledsagare men som önskar medfölja på resan. Åtgärdsförslaget innebär att behovet av ledsagare prövas i samband med handläggning och att det blir villkorat i färdtjänstbeslutet.
Erfarenheter från andra län	Villkorade ledsagare tillämpas bland annat i Skåne. Där utreds i samband med färdtjänstbeslut vilket hjälpbehov kunden har i bilen. Generellt beviljas inte ledsagare om kunden klarar av att resa med färdtjänst på egen hand. Ledsagare kostar inget för kunden att ta med sig. I Skåne erbjuds också två medresenärer, där vuxen medresenär får betala samma biljettpris som kunden. Medresenärerna måste inte beviljas på förhand utan ingår i tillståndet. Man får således alltid ha med sig en person i bilen om man vill det, men beroende på om det är medresenär eller ledsagare, så varierar kostnaden för resan. ²⁹
Besparingspotential	Besparingspotential: ej kvantifierbar 2019 var det ca 15 % av resorna som skedde med ledsagare. I statistiken är det dock svårt att skilja på vem som är ledsagare och medresenär. Villkorandet av ledsagare innebär att det troligtvis är mindre än 15 % av de som följer med som måste betala för sig. Förmodligen kommer denna åtgärd innebära att många som idag kan få ledsagare inte blir beviljade vid prövning. Det är oklart vilken effekt det får på kostnaderna, eftersom det inte är säkert om det kommer leda till fler resenärer som betalar för sig. Det är alltså svårt att väga ett förmodat minskat resande mot en ökad intäkt.
Övriga konsekvenser	Konsekvenser på administrationen Åtgärden kommer troligen att kräva ökad administration, dels i form av fler ansökningar, dels genom att avslag genererar generellt mer arbete i och med kommunikationen till kunder som har fått avslag. Om färre ledsagare leder till att samma servicebehov i stället ska täckas av exempelvis hemtjänsten finns det en risk att kostnader flyttas över till andra delar av kommunernas budgetar. Andemeningen i åtgärdsförslaget är dock att de som är i behov av ledsagare ska få detta efter prövning.

²⁹ Intervju med Jasna Martinsson, Skånetrafiken, 2020-12-11

Åtgärd 11	Inför egenavgifter för månadskort i Kumla och Örebro
Beskrivning	Månadskort finns i alla kommuner och det kan man ansöka om då man är färdtjänstberättigad och reser till skola, arbete eller till förtroendeuppdrag (till exempel politiska uppdrag). Detta ska styrkas med intyg. I alla kommuner utom Örebro och Kumla betalar man avgift för varje resa, oavsett om det är till skola/arbete/uppdrag eller fritidsresa. De som har månadskort i Kumla och Örebro betalar egenavgift för resor till skola/arbete/uppdrag, men fritidsresor är gratis. Åtgärdsförslaget innebär att införa egenavgifter för fritidsresor för de som har månadskort, även i Kumla och Örebro, så att systemet blir likställt i hela länet.
Besparingspotential	Besparingspotential: mycket liten Åtgärden skulle innebära en intäktsökning genom ökade egenavgifter. Antalet kunder med månadskort är 6 i Kumla och 41 i Örebro, vilket i jämförelse med det totala antalet kunder i dessa kommuner är mycket få. Intäktsökningen är därför försumbar i relation till dagens kostnader.
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för kunderna Denna åtgärd är i första hand en rättvisefråga, då systemet idag inte ser likadant ut över hela länet.

Åtgärd 12	Ta betalt för bomkörningar
Beskrivning	I dagsläget debiteras inte bomkörningar. Det görs en uppföljning på de som bommar vid upprepade tillfällen, men det finns inga rutiner för att ta betalt. Åtgärdsförslaget innebär att ta betalt för återkommande bomkörningar.
Besparingspotential	Besparingspotential För denna åtgärd har ingen besparingspotential beräknats. Detta beror på följande faktorer: <ul style="list-style-type: none"> - Det är svårt att ta betalt för bomkörningar i de fall då resan är kostnadsfri för användare. - Det sker redan ett aktivt arbete inom regionen med att följa upp bommar. Det är viktigt att fortsätta med denna kommunikation med kunderna - Det är främst vanligt för de resor där det finns stående bokningar, till exempel skolresor och daglig verksamhet. - Om man börjar ta betalt för bomkörningar inträder en marknadslogik. Man måste ta betalt för bomkörningar så ska man ta betalt för den fulla kostnaden, annars finns det en risk att kostnaden ökar.
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för kunderna I stället för att ta betalt för bomkörningar kan ytterligare åtgärder göras för att minimera antalet genom andra konsekvenser för användaren, t ex ändrade bokningsregler för personer som har haft x antal bomkörningar.

3.2 Åtgärder kopplat till administration

Vid sidan av ovan nämnda åtgärder som är direkt kopplade till färdtjänsttrafiken har också ett antal åtgärder diskuterats som syftar till att underlätta handläggning och effektivisera administrationen. Notera att det är svårt att göra en beräkning av besparingspotentialen för dessa åtgärder, men icke desto mindre kan dessa åtgärder bidra till effektivisering, vilket påverkar verksamhetens totala kostnader.

Åtgärd 13	GIS-system för att koppla tillgänglighet till beställningscentralens arbete
Beskrivning	Kommunerna rapporterar idag in tillgänglighetsanpassning av hållplatser till NVDB ³⁰ vid ombyggnader. Åtgärden innebär att ta fram ett GIS-system som kopplar tillgänglighetsdata från NVDB till beställningscentralens arbete. På så sätt kan beställningscentralen se vilka hållplatser som är tillgänglighet och underlätta möjligheten att styra färdtjänstresor mot allmän kollektivtrafik.

Åtgärd 14	Digitalisering
Beskrivning	Denna åtgärd innebär ett kontinuerligt arbete med digitalisering av både handläggning och beställningscentral samt ökad kommunikation för att få fler att använda de digitala verktygen. Digitalisering pågår redan idag inom Region Örebro län och det finns även kommande satsningar för att öka medvetenhet bland kunderna om de portaler som finns. Färdtjänstappen kommer snart släppas i ny version där det går att boka och avboka alla typer av serviceresor. Besparingspotentialen ligger bland annat i att antal samtal till kundtjänst väntas minska och att såväl bokningar som avbokningar digitalt väntas öka.

Åtgärd 15	Genomför skatteväxling
Beskrivning	Som beskrivits i inledningen står idag kommunerna för kostnaden för färdtjänstresor, såväl trafik som administration, som utgör ca 70 % av alla serviceresor. Det finns en upplevelse bland kommunerna att systemet skulle bli mer överblickbart om en skatteväxling genomförs så att kostnaderna för alla serviceresor flyttas över till Region Örebro län. Det skulle också potentiellt ge ett ökat incitament att minska kostnaderna. Frågan kommer att hanteras i en kommande översyn över kollektivtrafikorganisationen i Örebro län.

³⁰ Nationella vägdatan

4. Sammanfattning, diskussion och förslag till fortsatt arbete

4.1 Sammanfattning av kostnadsbesparingspotential

I Tabell 4 visas besparingspotentialen för respektive åtgärd beskriven ovan. Den sammanlagda potentialen inom färdtjänsttrafiken bedöms till **3,5 % - 4 %** för de åtgärder som går att kvantifiera. I absoluta tal innebär det en besparing på **2,5-3 miljoner per år** (för prognosåret 2021).

Höjda egenavgifter är troligen den åtgärd som har den största effekten, men ingår inte i den procentuella besparing som nämns ovan, då dess potential beror på var nivån på egenavgift sätts. Den bidrar till såväl ett minskat resande som en intäktsökning.

För åtgärder direkt kopplade till administrationen (handläggning och beställningscentral) är det svårt att kvantifiera besparingspotentialen. Som redovisats beräknas flera av de åtgärder direkt kopplade till färdtjänsttrafiken som föreslås å ena sidan ge en besparing, men de kommer å andra sidan sannolikt att innebära ökad administration, vilket ska vägas mot digitalisering som har stor potential för effektivisering.

4.2 Diskussion och förslag på fortsatt arbete

Nedan sammanfattas några generella slutsatser av de åtgärder med besparingspotential som tagits fram. En beskrivning görs också av de ytterliga överväganden och kompletterande utredningar som bör göras innan åtgärder genomförs.

Kundernas upplevelse är viktig att beakta

Förutom effekter på kostnaderna kan en åtgärd även innebära andra konsekvenser, till exempel för administrationen och/eller kunderna. Det är det samlade betyget för varje åtgärd som måste ligga till grund för det fortsatta arbetet, dvs. effekter på administration, kollektivtrafik och kunder tillsammans, se Tabell 4.

Det finns bland annat forskning som visar på ett starkt samband mellan livstillfredsställelse och vardagsresande bland såväl barn, vuxna som äldre. Äldre är idag en population som blir alltmer mobila och har ett annat aktivitetsmönster än tidigare generationer. Samhället har också andra förväntningar på äldre idag än tidigare. Om förmågan att på egen hand kunna ta sig fram med bil upphör finns det en risk att det kan ha en negativ effekt på välbefinnandet.³¹ Det är därför viktigt att det finns alternativ till bilen som inte minskar de äldres rörelsefrihet.

³¹ Margareta Friman och Lars E. Olsson, 2020. *Daily Travel and Wellbeing among the Elderly*. International Journal of Environmental Research and Public Health, 2020-03-30.

Tabell 4. Bedömda effekter av åtgärdsförslagen

Åtgärder		Besparingspotential			Övriga effekter			
		Ef- fekt på antal resor	Effekt på årlig trafik- kostnad	Effekt på ökad intäkt	Kommentar	Administration	Kunderna	Allmän kollektivtrafik
1	Inför kopplade resor (kombinationsresor)		-1-1,5%				Kommer att upplevas som försämrad servicegrad	Risk för längre restid
2	Differentierade färdtjänstillstånd	-	-		Ej kvantifierbar	Kräver fler utredare		
3	Gratis kollektivtrafik för färdtjänstberättigade		-1,75 - 2%					Risk för längre restid
4	Utveckla flextrafiken i Örebro	-	- *		Har ej bedömts		Förbättrad tillgänglighet	Ej kostnadseffektiv
5	Differentierad egenavgift utanför peaktid		-0,5-1%					
6	Ta betalt för barn och ungdomar			0,25%				
7	Höjda egenavgifter	-6%		14%	Effekten beror på nivå		Ekonomisk begränsning	
8	Begränsa antalet resor per månad eller år	-		+	Effekten beror på nivå		Försämrad service	
9	Pristrappa	-		+	Effekten beror på nivå		Försämrad service	
10	Villkora ledsagare	-	-		Ej kvantifierbar	Kräver fler utredare		
11	Inför egenavgifter för månadskort i Kuma och Örebro			+	Små effekter			
12	Ta betalt för bomkörningar				Har ej bedömts			
13	GIS-system för att koppla tillgänglighet till beställningscentralens arbete				Ej kvantifierbar			
14	Digitalisering				Ej kvantifierbar	Minskad administration	Ökad service och tillgänglighet	

* (dock ökade kostnader för flextrafiken)

Exempel på utredda åtgärdsförslag som har relativt små effekter på kostnadsbesparing, men samtidigt leder till en försämrad servicenivå och en begränsning av rörelsefriheten är att sätta tak på resor eller pristrappa. Det är viktigt att beakta att det finns en samhällsekonomisk aspekt på att begränsa rörelsefriheten, som är svårt att ställa mot kostnadsbesparingspotential men som dock är viktig.

Potential för överflyttning till allmän kollektivtrafik bör utredas samlat

Åtgärder kopplade till överflyttning till kollektivtrafiken bör fortsatt hanteras tillsammans. Dessa åtgärder ensamma har potential att leda till en årlig besparing på ca 2-3 %, men potentialen måste utnyttjas på rätt sätt så att en åtgärd inte leder till kraftigt ökad administration eller upplevd försämrad service hos kunderna.

En del av de åtgärdsförslag som har utretts, exempelvis differentierade tillstånd samt flextrafik, har provats med framgång i andra län. Detta innebär dock inte att en åtgärd bara kan appliceras rakt av i ett annat län. Dagens regelverk behöver justeras (parallellt med bättre efterlevnad av existerande villkor), bland annat kring differentierade tillstånd och att se över möjligheten att få hjälp vid ombordstigning i den allmänna kollektivtrafiken. Potentialen för överflyttning till kollektivtrafiken skiljer sig också mycket mellan olika kommuner. Därför är potentialen sannolikt inte jämnt fördelad mellan kommunerna.

Att uppmuntra till en användning av den allmänna kollektivtrafiken kan i förlängningen leda till förbättrad folkhälsa och att det blir en ”vana som sätter sig”. Detta är effekter vars fulla potential inte har värderats i denna utredning. Men det finns en tro att en väl fungerande flextrafik som marknadsförs mot kunderna kan ge goda effekter, även om det finns utvärderingar som visar att det är en utmaning att få en lönsamhet i sådan trafik. Eventuell fortsatt flextrafik bör därför utredas.

Rekommendationen är att kombinera förändrade rutiner i handläggning med ekonomiska incitament, marknadsföring av redan existerande regelverk, exempelvis möjligheten att ta med ledsagare på kollektivtrafiken, och tillgänglighetsförbättringar av hållplatser. Ett förslag är att ha en fortsatt dialog med län som har använts som exempel i denna utredning för att få en djupare förståelse.

Fortsatt arbete kring ansvarsfördelning och kommunikation

I en parallell utredning som fokuserat på samverkan och informationsutbyte mellan kommunerna och Region Örebro län finns förslag på hur dialogprocessen kan stärkas framöver. En slutsats av rubricerad utredning är att det är viktigt att det sker en dialog mellan berörda kommuner och regionen i samband med att det görs förändringar i regelverk, så att det sker en harmonisering mellan kommunerna.

Kollektivtrafikorganisationen inom Örebro län kommer att studeras vidare i en kommande utvärdering av avtal om kollektivtrafik för Örebro län. I denna utvärdering kommer även frågan om skatteväxling att tas upp.

Servicenivå och upphandlingar

Servicenivå kostar pengar. Graden av servicenivå har inte specifikt diskuterats i denna utredning, men flera av de beskrivna åtgärdsförslagen i kapitel 3 påverkar indirekt servicenivån och/eller syftar till en ökad efterlevnad av regelverk eller befintlig lagstiftning.

I denna utredning har inga direkta åtgärder kopplat till upphandlingar tagits fram. Som beskrivits inledningsvis har upphandlingar haft en stor betydelse för den kostnadsökning som skett under perioden 2015-2019. Samtidigt kan det konstateras att med det nya trafikavtal som trätt i kraft väntas kostnaderna minska. Prognosen för 2021 innebär en minskning med 10 miljoner kronor jämfört med 2019, men denna minskning går inte helt att tillskriva ett nytt avtal, utan beror också på minskat resande till följd av Coronapandemin.

Tjänsteställe, handläggare
Trafik och samhällsplanering, Johan Ljung

Sammanträdesdatum
2021-06-23

Beteckning
21RS3627

Er beteckning
20RS4353

Region Örebro län, styrgruppen för utredningen
”Utredning om kostnadsbesparingar inom
färdtjänsttrafiken”

Svar på remiss ”Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken

Region Örebro län tackar för möjligheten att lämna synpunkter på utredningen och vill framföra följande synpunkter:

Några av förslagen innehåller en ökad användning av den allmänna kollektivtrafiken. De förslagen riskerar att en överflytt av kostnaderna sker från det kommunala till det regionala skattekollektivet då båda reseformerna är skattesubventionerade. Det är viktigt att det kommunala skattekollektivet bekostar färdtjänstresorna oavsett vilket trafikslag de åker med.

En förändring av bestämmelserna för färdtjänst riskerar också att påverka sjukresorna då de resorna sker samplanerat i samma fordon. Sjukresorna bekostas av Region Örebro län. Någon försämring för de som åker sjukresa får inte ske.

Några av förslagen innebär ökad administration för Region Örebro län och skulle detta innebära en kostnadsökning ska den finansieras av uppdragsgivarna.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i samhällsbyggnadsnämnden

Hector Liv, Regionservice LönePersonalAdm

Från: Ljung Johan, Reg utv Länstrafiken
Skickat: den 30 mars 2021 10:37
Till: Region Örebro län; Askersunds kommun; Degerfors kommun (kommun@degerfors.se); Hallsbergs kommun; Hällefors kommun; Karlskoga kommun (info@karlskoga.se); Kumla kommun; Laxå kommun; Lekebergs kommun; Lindesbergs kommun; Ljusnarsbergs kommun; Nora kommun (nora.kommun@nora.se); Örebro kommun
Kopia: Andreas Ahlstrom (andreas.ahlstrom@orebro.se); Bosse Björk (bo.bjork@karlskoga.se); Charlotte Lindström (charlotte.lindstrom@lindesberg.se); Eva Jonsson (eva.jonsson@lekeberg.se); 'hans.traav@laxa.se'; Magnus Ådén; 'marianne.christiansen@hallsberg.se'; Mikael Haapala (mikael.haapala@ljusnarsberg.se); Mikael Pulkkinen (mikael.pulkkinen@hellefors.se); Olofsson Henrik; 'patrik.kindstrom@orebro.se'; Thomas Åkesson (thomas.akesson@kumla.se); Wallin Karin, Reg utv Samhällsplanering och Infrastruktur; Juliusson Staffan, Reg utv Trafik och Samhällsplanering; Arneback Petter, Regional utveckling; Agnetha Köhler (agnetha.kohler@karlskoga.se); 'Kristoffer Levin'
Ämne: Remiss "Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken"
Bifogade filer: 2020 178 Kostnadsbesparingar inom färdtjänsten i Örebro län 2021-03-24_v 1.0.pdf

Till kommunerna i Örebro län och Region Örebro län
(med kopia till medlemmarna i "Regional beredningsgrupp till Regionala chefssamverkansgruppen för verksamhetsområdet trafik och infrastruktur" och styrgruppen i projektet)

På uppdrag av styrgruppen för projektet "Utredning om kostnadsbesparingar inom färdtjänsttrafiken" skickar jag rapporten på remiss. Remissvar ska ha inkommit till regionen@regionorebrolan.se senast 15 september 2021 och vara märkt med ärende 20RS4353. Remisstiden är satt utifrån att en politisk behandling ska kunna ske. Efter remisstiden kommer styrgruppen att behandla inkomna synpunkter och arbeta in relevanta synpunkter i rapporten innan den går vidare till fastställelse.

Med vänlig hälsning

Johan Ljung

Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Regional utveckling, Region Örebro län

Box 1613, 701 16 Örebro

Besöksadress: Eklundavägen 1

Tel: 019-602 39 94

Tel växel: 019-602 10 00

E-post: johan.ljung@regionorebrolan.se

www.regionorebrolan.se

AW eller IVA?

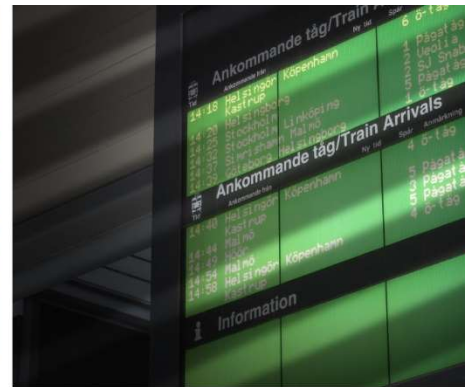
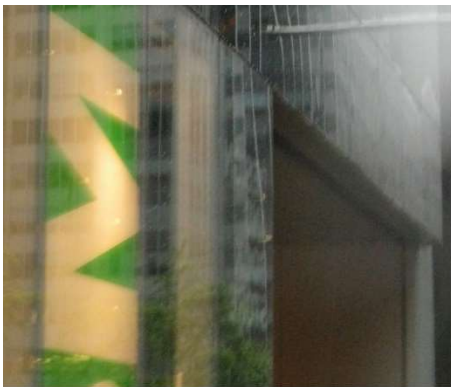
Nu sprids smittan till allt yngre personer i vårt län. Ta hand om dig själv och varandra.

**Nej, det är
inte över!**



Kostnadsbesparingar inom färdtjänsten i Örebro län

Utredning av åtgärder med besparingspotential



Dokumentinformation

Titel:	Kostnadsbesparingar inom färdtjänsten i Örebro län – Utredning av åtgärder med besparingspotential
Serie nr:	2020:178
Projektnr:	20092
Författare:	Frida Odbacke Kristoffer Levin
Medverkande:	
Kvalitetsgranskning:	Lena Richardsson
Beställare:	Region Örebro län Kontaktperson: Johan Ljung, johan.ljung@regionorebrolan.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2020-02-02		Beställare
0.91	2020-02-03	Smärre justeringar	Beställare
1.0	2022-03-24	Smärre justeringar	Beställare

Förord

Våren 2020 fick Trivector i uppdrag av Region Örebro län att ta fram och utreda åtgärdsförslag inom färdtjänsttrafiken i länet utifrån besparingspotential och andra konsekvenser. Utredningen initierades av Region Örebro län och länets kommuner på grund av en kostnadsökning inom färdtjänsttrafiken. Utredningen har genomförts av Kristoffer Levin, Lena Rickardson och Frida Odbacke på Trivector. Arbetet har utförts i dialog med arbetsgrupp och styrgrupp bestående av region- och kommunrepresentanter.

Lund 2021-03-24

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund och frågeställning	1
1.2	Genomförande	1
1.3	Regelverk	2
1.4	Avgränsningar	3
2.	Nulägesbeskrivning	4
2.1	Resor och kostnader inom färdtjänstrafiken	4
2.2	Kostnader för administration	8
2.3	Summering av kostnadsutveckling	8
2.4	Prognos	9
3.	Studerade åtgärder för kostnadsbesparing	10
3.1	Åtgärder för kostnadsbesparing inom trafiken	11
3.2	Åtgärder kopplat till administration	20
4.	Sammanfattning, diskussion och förslag till fortsatt arbete	21
4.1	Sammanfattning av kostnadsbesparingspotential	21
4.2	Diskussion och förslag på fortsatt arbete	21

1. Inledning

1.1 Bakgrund och frågeställning

Färdtjänsttrafiken i Region Örebro län drivs av Region Örebro län (formellt Länstrafiken Örebro som är varumärke för all kollektivtrafik inom kollektivtrafikmyndigheten Region Örebro län) på uppdrag av länets 12 kommuner (som också finansierar trafiken). För dessa kommuner är det regionens färdtjänstutredare som ansvarar för att utreda och pröva tillstånd. Färdtjänsten är till för enskilda personer som på grund av någon funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig eller att resa med allmänna kommunikationer på egen hand. En färdtjänstresa görs exempelvis till skola, arbete, butik eller fritidsaktiviteter.

Kostnaderna för färdtjänsttrafiken har ökat. Detta beror bland annat på att de som är i behov av färdtjänst använder tjänsten mer, men det finns också andra orsaker (vilket behandlas närmre under kapitel 2). Detta har inneburit en kostnadsökning för länets kommuner som överstiger den budget de har för färdtjänstresor. Region Örebro län vill därför ha svar på vilka möjliga åtgärder som finns för att minska kostnaderna och vilka effekter dessa åtgärder har på verksamheten och för kunderna.

1.2 Genomförande

Arbetet med att utreda möjliga kostnadsbesparingar har utförts i följande steg:

STEG 1: Analys av historisk utveckling och nuläge

För att identifiera förändringar som skett under de senaste åren har en analys gjorts av hur kostnader, antal resor etcetera har utvecklats under de föregående fem åren. Ett antal nyckeltal har även tagits fram som exempelvis genomsnittligt antal resor per invånare samt kostnad per resa under dessa år. I nulägesanalysen har dagens kostnader och resandevolymer studerats, och därtill har en översikt av hur resor fördelas på kommunerna gjorts.

Analysen av historisk utveckling och nuläge har syftat till att identifiera eventuella förklaringar till de ökade kostnaderna. Detta har satts i relation till gällande föreskrifter för färdtjänstillstånd, administrativa kostnader samt trafikavtal.

STEG 2: Framtagande av tänkbara åtgärder

I steg 2 har ett antal tänkbara åtgärder med kostnadsbesparingspotential tagits fram. Dessa har initierats av olika källor. En del av dem har tagits fram av Region Örebro län i dialog med länets kommuner. Listan över tänkbara åtgärdsförslag har också varit på remiss internt hos förvaltningar inom regionen, där ytterligare

åtgärdsförslag har genererats. Vidare har en del förslag hämtats från tidigare utredningar som Trivector genomfört, samt omvärldsanalys.

STEG 3: Analys och beräkning av besparingspotential

Det sista steget utgörs av en analys av huruvida respektive åtgärdsförslag har en besparingspotential eller ej, samt en översiktlig bedömning av vilka övriga effekter respektive åtgärdsförslag kan ge. Varje åtgärdsförslag har analyserats utifrån följande aspekter:

- ▶ **Besparingspotential.** Åtgärdsförslagen har analyserats utifrån i vilken grad de bedöms påverka kostnadsutvecklingen. Där det varit möjligt har en uppskattad besparingspotential angetts som en minskning i procent av dagens kostnader.
- ▶ **Övriga konsekvenser.** Åtgärdsförslagets påverkan på andra aspekter än de ekonomiska har beskrivits översiktligt. Detta handlar till exempel om påverkan på kundernas rörelsefrihet, förändrade administrativa rutiner eller inverkan på den allmänna kollektivtrafiken.

Andra regioner eller kommuners erfarenhet av liknande åtgärder har beskrivits kopplat till respektive åtgärdsförslag. Åtgärdsförslagen har diskuterats med arbetsgrupp och styrgrupp och med hjälp av erfarenheter och kunskap från dessa grupper har åtgärdsförslagen utvecklats.

1.3 Regelverk

Färdtjänst innebär transport för enskilda personer som på grund av någon funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter med att förflytta sig eller att resa med allmänna kommunikationer på egen hand. Färdtjänstresor omfattar privatresor, till exempelvis till skola, arbete, butik eller fritidsaktiviteter. Riksfärdtjänst är färdtjänstresor som sträcker sig längre än 30 km utanför länsgränsen.

Färdtjänsttrafiken är styrd av *Lag om färdtjänst* (1997:735) som reglerar vem som ansvarar för att tillgodose behovet av färdtjänst och vem som har rätt att få ett färdtjänstillstånd. Utöver detta har Region Örebro län tagit fram tillämpningsföreskrifter¹ som syftar till att vägleda handläggning av färdtjänstansökningar. Tillämpningsföreskrifterna har sin utgångspunkt i *Lag om färdtjänst*, men den innehåller även ett antal bestämmelser i frågor som inte regleras i denna.

Tillämpningsföreskrifterna ger vägledning kring vem som har rätt till färdtjänst. Följande krav är förutsättningar för godkännande av en färdtjänstansökan:

- ▶ Personen ska vara folkbokförd i någon av regionens kommuner.
- ▶ Personen ska ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.
- ▶ Funktionsnedsättningen som är anledning till ansökan ska inte vara tillfällig.

¹ Örebro läns landsting 2013-03-01. Tillämpningsföreskrifter för färdtjänst.

En individuell prövning görs för varje ansökan. Personens funktionsnedsättning beaktas. Det tas ingen hänsyn till geografiska skäl som exempelvis brist på eller avsaknad av allmänna kommunikationer. Vid bedömningen tas dock hänsyn till hur de allmänna kommunikationerna är utformade samt vilken hjälp exempelvis en busschaufför är skyldig att bistå med.

Vid ansökningsprövningar för personer under 18 år görs en bedömning i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionsnedsättning. Behov av att resa självständigt är då inte inkluderat i bedömningen.

I normala fall är färdtjänstillståndet tidsbegränsat, men personer med varaktig funktionsnedsättning kan beviljas tillsvidarestillstånd. Antalet resor inom färdtjänsten är normalt sätt obegränsade, men i vissa fall där personen klarar vissa resor med allmänna kommunikationer kan en begränsning införas på 100 resor per år. Dock är det endast vid synnerliga skäl tillåtet att begränsa resor som anses vara väsentliga för personen, såsom resor till arbete eller skola.

Färdtjänsten gäller för resa inom Örebro län. Begränsningen är 30 km utanför länsgränsen, för längre resor hänvisas personen till riksfärdtjänst, som även den tillhandahålls av region Örebro.

1.4 Avgränsningar

I utredningen ingår aspekter kopplade till både trafik och administration, dels i form av åtgärdsförslag kopplade till de båda områdena, dels utifrån effekter på dessa. Avgränsningar har gjorts enligt följande:

- ▶ **Inkluderade restyper.** Endast färdtjänst är inkluderat i beräkningar och analyser, med vissa undantag då enstaka åtgärdsförslag berör någon av de andra restyperna. Övriga former av serviceresor berörs alltså i regel inte.
- ▶ **Upphandling.** I utredningen ingår ej åtgärdsförslag kopplat till upphandlingstekniska frågor.
- ▶ **Processutveckling.** I en parallell utredning som beställts av Örebro kommun har processfrågorna studerats närmare. Utredningen berör bland annat samverkan och informationsutbyte mellan kommunerna och Region Örebro län. I rubricerad utredning berörs vissa åtgärdsförslag kopplat till administrationen men process- och samverkansfrågor hanteras primärt i den parallella utredningen.
- ▶ **Data för sammanställning av kostnadsutveckling.** Data som analyserats har tillhandahållits av beställaren. 2019 används som basår i analyserna eftersom det var det senast sammanställda representativa året under analysarbetet. För analys av den historiska utvecklingen används åren 2015-2019.

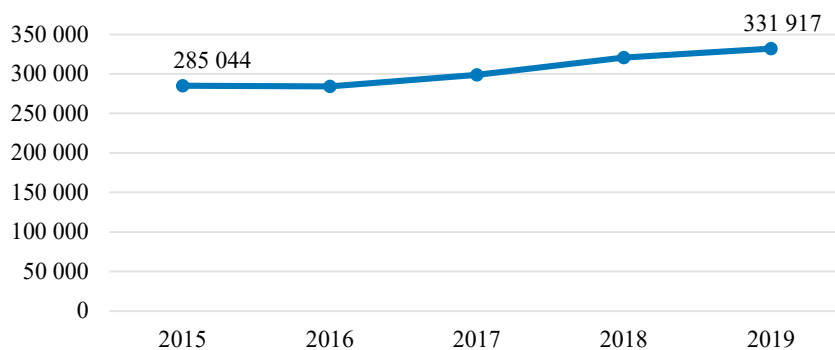
2. Nulägesbeskrivning

2.1 Resor och kostnader inom färdtjänsttrafiken

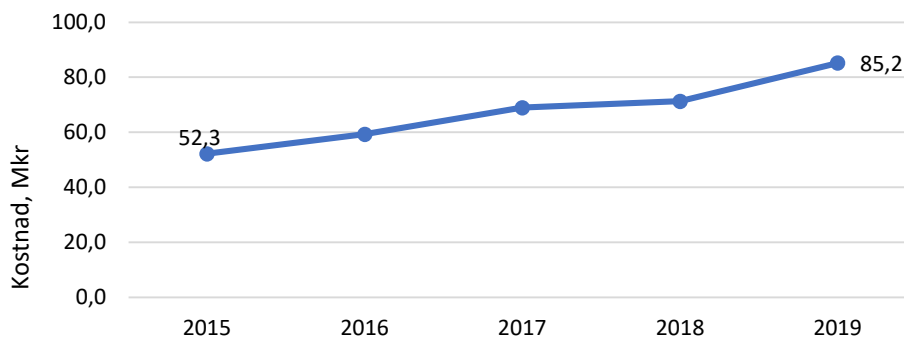
Av de olika restyper som Länstrafiken utför på beställning av kommunerna står färdtjänsttrafiken för den största andelen. Övriga restyper som förekommer är riksfärdtjänst, dagvård, kommunresa, närtrafik, flextrafik och kompletteringstrafik. Antalet färdtjänstresor 2019 uppgick till 68% av det totala antalet serviceresor och motsvarande andel av kostnaderna var 69%.

Historisk utveckling

Under 2019 genomfördes ca 332 000 färdtjänstresor i hela regionen, vilket motsvarar en ökning med 4 % sedan 2018 och 16 % sedan 2015 . Utvecklingen visas i Figur 1 nedan. Kostnaderna för färdtjänst har under samma tidsperiod (2015-2019) ökat från 52,3 Mkr till 85,2 Mkr, en ökning med 63% (se Figur 2).



Figur 1. Utveckling av antalet färdtjänstresor per år i Region Örebro län under perioden 2015-2019.²



Figur 2. Kostnadsutveckling för trafikering av färdtjänst i Region Örebro Län 2015-2019.³

² Statistik från Region Örebro län

³ Statistik från Region Örebro län

Orsaker till kostnadsutvecklingen

Under den studerade tidsperioden 2015-2019 ökade antalet färdtjänstresor per invånare med 11 % (se Tabell 1). En anledning till detta skulle kunna vara demografiska faktorer, som en åldrande befolkning. Det är dock svårt att påvisa att detta skulle ha någon direkt betydelse, då andelen av länets invånare 65+ respektive 80 + bara har ökat marginellt.

Tabell 1. Nyckeltal för färdtjänst i Region Örebro Län 2015-2019⁴

Nyckeltal, färdtjänst		2015	2016	2017	2018	2019
Kostnad per resa	Totalt (kr)	183	209	231	225	257
	Index	100	114	126	123	140
Resor per invånare	Totalt (antal resor)	0,98	0,96	1,00	1,06	1,09
	Index	100	98	102	108	111

Det faktum att de ökade kostnaderna per resa är den största anledningen till den totala kostnadsökningen under den studerade perioden visar att det måste finnas andra faktorer än de demografiska som har betydelse. En aspekt som har lyfts som en tänkbar förklaring är att efterfrågan ökat, det vill säga att de som är i behov av färdtjänst använder tjänsten mer.

En annan viktig förklaring är med största sannolikhet kopplat till upphandlingar av serviceresor. Det finns två markanta språng i kostnadsutvecklingen under den studerade tidsperioden 2015-2019. Ett av dessa skedde 2016–2017, ett annat 2018–2019. Dessa språng i kostnadsutvecklingen är kopplade till att Region Örebro län av olika skäl tvingats göra direktupphandlingar vid två tillfällen (2015, 2018/2019) och detta har varit kostnadsdrivande:

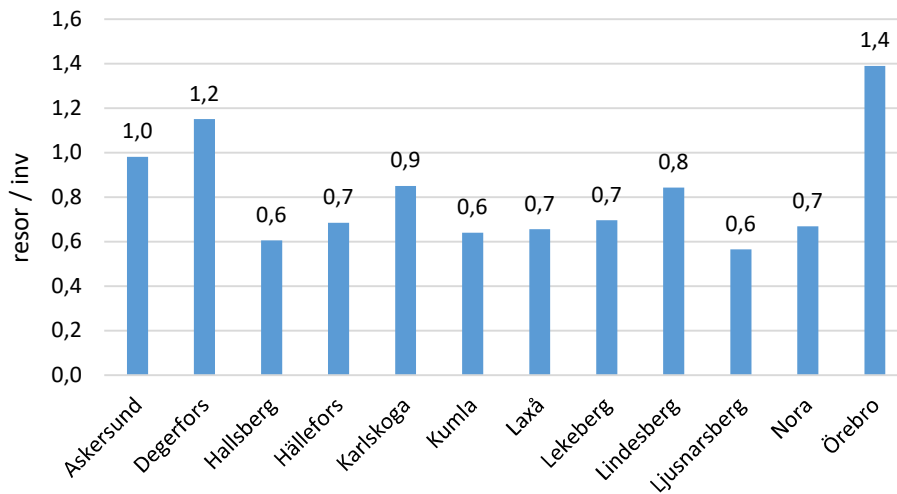
- ▶ 2016: Ett avtal med låga kostnader sades upp på grund av för låg service-nivå, vilket ledde till direktupphandling av annan leverantör.
- ▶ 2018/2019: En upphandling genomfördes om femårsavtal, vilken dock överklagades och därför fick direktupphandling ske av 1-årigt avtal.

Fördelning av resor mellan kommunerna

Örebro kommun står för den betydande andelen av alla resor. 2019 var denna andel 65%, vilket delvis förklaras av att invånarantalet i kommunen motsvarar 51% av invånarna i regionen⁵. Karlskoga är den kommun som står för den näst största andelen resor i regionen (8%), följt av Lindesberg (6%). Relaterat till respektive kommuns invånarantal står Örebro och Degerfors för störst utnyttjande av färdtjänsttrafiken. Se Figur 3 nedan som visar antal resor/invånare.

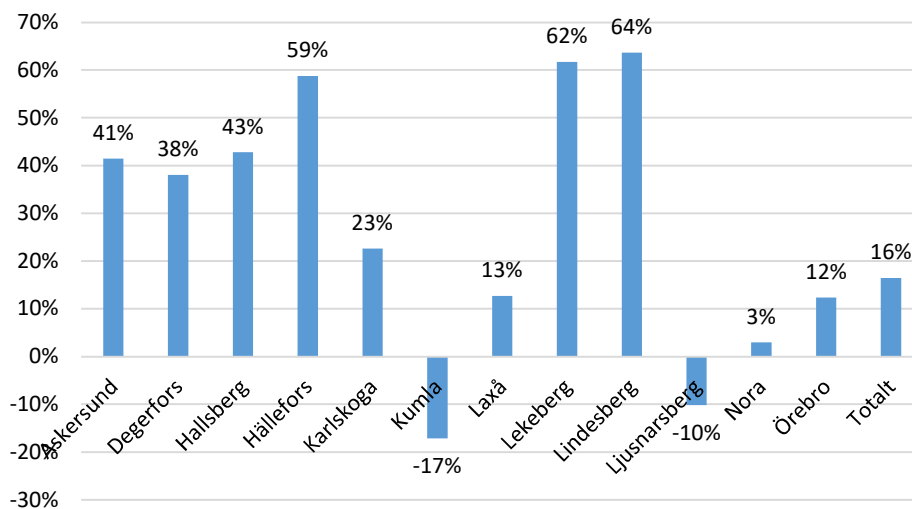
⁴ Statistik från Region Örebro län

⁵ Data från SCB. Invånarantal per kommun sista kvartalet 2019.



Figur 3. Antal färdtjänstresor per kommuninvånare 2019 och år.⁶

I Figur 4 nedan visas hur utvecklingen av antal färdtjänstresor sett ut per kommun mellan 2015 och 2019. Störst ökning har skett i Lindesberg, Lekeberg och Hällefors. Ökningen i Lindesberg skedde framför allt mellan 2017 och 2018, då antalet ökade med 54%.

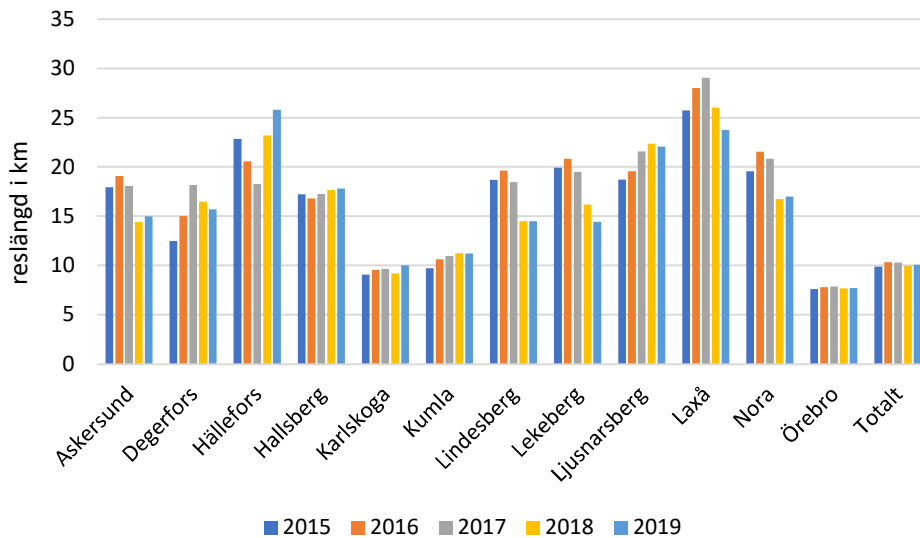


Figur 4. Förändring av antalet färdtjänstresor per kommun mellan 2015 och 2019⁷

Den genomsnittliga reslängden varierar kraftigt mellan kommunerna, vilket till stor del antas beror på geografiska förutsättningar. I Örebro är resorna kortast, vilket sannolikt beror på att merparten av resorna sker inom tätorten. De längsta genomsnittliga resorna sker i Laxå och Hällefors, vilket kan bero på att avståndet till Örebro är som längst i dessa kommuner och att de flesta arbetsplatser och utbildningar är placerade i Örebro, se Figur 5.

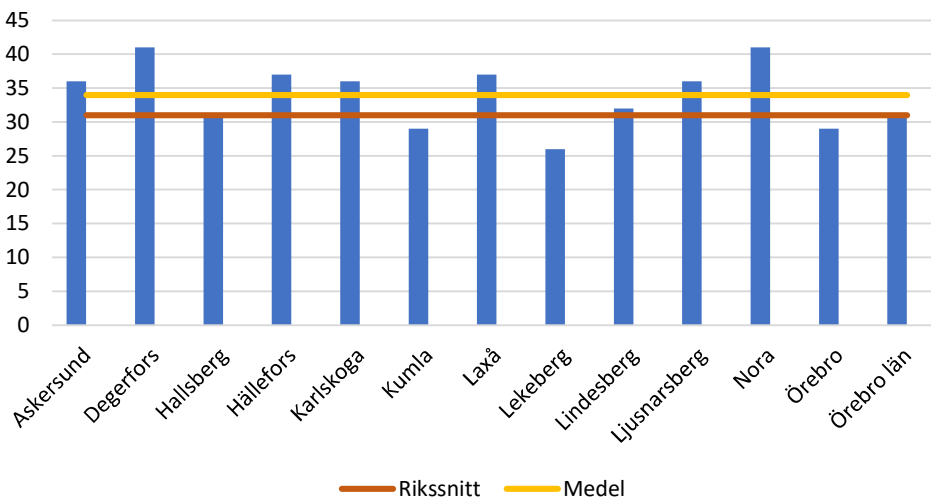
⁶ Statistik från Region Örebro län

⁷ Statistik från Region Örebro län



Figur 5. Förändring av genomsnittlig reslängd (km) per kommun 2015-2019.⁸

I Figur 6 visas antalet färdtjänsttillstånd per invånare och kommun. Relaterat till rikssnittet (31 tillstånd/1 000 invånare) ligger medelantalet i Örebro län något högre (34 tillstånd/1 000 invånare). I en jämförelse mellan länets kommuner är antalet tillstånd per invånare högst i Nora (41 tillstånd/1 000 invånare) och lägst i Lekeberg (26 tillstånd/1 000 invånare).



Figur 6 Antal färdtjänsttillstånd per 1 000 kommuninvånare, rikssnitt⁹ samt medel för Region Örebro Län 2018.¹⁰

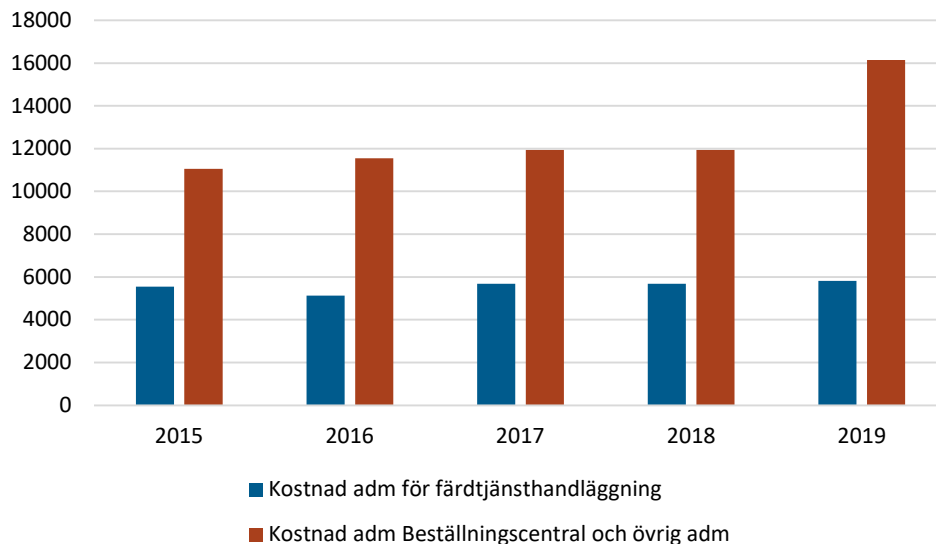
⁸ Statistik från Region Örebro län

⁹ <http://www.regionfakta.com/Sodermanlands-lan/Samhallets-service/Fardtjansttillstand/>

¹⁰ Statistik från Region Örebro län

2.2 Kostnader för administration

Kostnaderna för administration i anslutning till färdtjänsttrafiken delas upp i kostnader för färdtjänsthandläggning respektive beställningscentral och övrig administration. 2019 motsvarade de administrativa kostnaderna 25% av kostnader för trafiken. I Figur 7 nedan visas kostnadsutveckling för administrationskostnaderna mellan 2015 och 2019. Under perioden har administrationskostnaderna ökat med 32%, vilket beror på förändringar i organisationen som gjorts under åren. Dessa förändringar utgörs till exempel av utökning av antalet administratörer samt andra åtgärder för att förbättra kvalitet, kapacitet och arbetsmiljö inom handläggning och beställningscentral.



Figur 7. Kostnadsutveckling för administration och trafik i Region Örebro Län¹¹

2.3 Summering av kostnadsutveckling

I tabell 2 nedan visas en summering av kostnadsutvecklingen för kostnader relaterade till trafik och administration.

¹¹ Statistik från Region Örebro län

Tabell 2. Summering av kostnadsutvecklingen 2015-2019¹²

Kostnader (tkr)	2015	2016	2017	2018	2019
Kostnad administration Färdtjänsthandläggning	5549	5130	5677	5677	5819
Kostnad administration Beställningscentral och övrig adm	11 052	11 544	11 938	11 938	16 139
<i>Summering av administrativa kostnader</i>	<i>16 601</i>	<i>16 674</i>	<i>17 615</i>	<i>17 615</i>	<i>21 958</i>
Kostnad trafik, färdtjänst	53 258	59 370	69 040	71 322	85 248
Årlig ökning (jmf. med basår 2015)	2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Administrationskostnader	-	0%	6%	0%	25%
Kostnad trafik, färdtjänst	-	11%	16%	3%	20%

2.4 Prognos

En prognos har tagits fram av Region Örebro län för kostnadsutvecklingen inom färdtjänsten med det nya trafikavtal som trädde i kraft sommaren 2020. Kostnaderna bedöms minska från cirka 85 miljoner kronor 2019 till **75 miljoner** kronor 2021. Detta beror delvis på att det nya trafikavtalet väntas ge en effekt i förhållande till 2019. Men det beror också på den effekt som den (i skrivande stund) pågående Coronapandemin har inneburit. Färdtjänsttrafiken har under 2020 sett en tydlig minskning av antal resor, vilket inte fullt ut speglas i kostnaderna eftersom graden av samplanering har minskat. Detta för att undvika trängsel i fordon. Prognosen för 2020 ligger på 70 miljoner kronor.

Den prognosticerade kostnaden för 2021 utgör jämförelsealternativet för de beräkningar för kostnadsbesparingspotential som görs i denna utredning.

¹² Statistik från Region Örebro län

3. Studerade åtgärder för kostnadsbesparing

I kapitlen 3.1 och 3.2 görs en framställning och utvärdering av de åtgärdsförslag som har utretts. I kapitel 4 återfinns en sammanfattning i tabellform (se Tabell 4) för en överblick över samtliga åtgärder.

Som beskrivits i inledningen har åtgärdsförslagen initierats av olika källor. En del av dem har tagits fram av Region Örebro i dialog med länets kommuner. Listan över tänkbara åtgärdsförslag har också varit på remiss internt hos förvaltningar inom Region Örebro, där ytterligare åtgärdsförslag har genererats. Vidare har en del förslag hämtats från tidigare utredningar som Trivector genomfört, samt omvärldsanalys.

Varje åtgärdsförslag har analyserats utifrån följande aspekter:

- ▶ **Besparingspotential.** Åtgärdsförslagen har analyserats utifrån i vilken grad det bedöms påverka kostnadsutvecklingen. Där det varit möjligt har en uppskattad besparingspotential angetts som en minskning i procent av dagens kostnader.
- ▶ **Övriga konsekvenser.** Åtgärdsförslagets påverkan på andra aspekter än de ekonomiska har beskrivits översiktligt. Detta handlar till exempel om påverkan på kundernas rörelsefrihet, förändrade administrativa rutiner eller inverkan på den allmänna kollektivtrafiken.

För de åtgärdsförslag som det finns erfarenheter av liknande åtgärder i andra regioner och kommuner har detta beskrivits. Åtgärdsförslagen har diskuterats med arbetsgrupp och styrgrupp och med hjälp av erfarenheter och kunskap från dessa grupper har åtgärdsförslagen utvecklats.

Åtgärder kan delas in i två olika kategorier:

Åtgärder som har potential att leda till en direkt kostnadsbesparing inom **färdtjänsttrafiken**. Sammanlagt 12 olika åtgärder har identifierats, vilka beskrivs i kapitel 3.2. För dessa åtgärder anges om möjligt en uppskattad kvantifierad besparingspotential. Antagandena bakom den bedömda potentialen beskrivs för respektive åtgärd. Besparingspotentialen anges i ett spann inom vilket potentialen bedöms röra sig då en exakt siffra kan vara missvisande. I vissa fall är det inte möjligt att kvantifiera besparingspotentialen. I dessa fall förs i stället ett resonemang. För en del av åtgärdena föreslås fortsatta utredningar om hur åtgärden bäst utformas innan en mer exakt besparingspotential kan bedömas.

Åtgärder som är kopplade till **administration** av färdtjänsten; som att underlätta handläggning och effektivisering av administrationen, beskrivs i avsnitt 3.3.

3.1 Åtgärder för kostnadsbesparing inom trafiken

Åtgärd 1	Kopplade resor (kombinationsresor)
Beskrivning	Kopplade resor, också kallat kombinationsresor, innebär att delar av en resa flyttas över till den allmänna kollektivtrafiken, så att den mer kostsamma delen (taxi/specialfordon långa sträckor) minimeras.
Erfarenheter från andra län	Kopplade resor tillämpas bland annat i Kalmar län och i Västra Götalandsregionen ¹³ . Det har också utretts i Skåne men ännu inte införts där. ¹⁴
Besparingspotential	<p>Besparingspotential: 1-1,5 % av kostnaderna.</p> <p>Den utredning som har gjorts i Skåne visar att det finns potential att minska kostnaderna för färdtjänst med ca 2 % och antalet resor med ca 4 %. Det ger även vinster för resenärerna i form av minskade egenavgifter. Denna bedömning bygger på ett antal kriterier för vilka färdtjänstresor som kan flyttas över, däribland att restiden inte får öka med mer än 50 %, att kollektivtrafikdelen av resan ska kunna ske utan byten, att det ska finnas en god turtäthet inom kollektivtrafiken och att fordonet på kollektivtrafikdelen av resan är anpassat för resenärens hjälpmedel/utrustning. En slutsats är också att det preliminärt är i kombination med tåg som det finns en potential, eftersom bussresor som en del av en kombinationsresa innebär en för stor tidsförlust för resenären.¹⁵</p> <p>Potentialen för kopplade resor påverkas av kollektivtrafikutbudet inom ett län. I Örebro län är det en stor andel av resorna som sker inom Örebro tätort, där en kopplad resa i många fall med största sannolikhet innebär en tidsförlust för resenären då resorna är korta och vänte-/bytestiden blir lång i proportion till restiden. Ovan nämnda beräkningar har heller inte beaktat planeringen av servicefordon utan utgår enbart från en genomsnittlig kilometerkostnad. Om man tar med fordonsomlopp i beräkningen finns det en risk att effektiviteten sjunker (exempelvis om det är samma taxifordon som används vid såväl början som vid slutet av resan).</p> <p>En <u>preliminär</u> slutsats är således att den verkliga kostnadsbesparingspotentialen för Örebro län är relativt liten och mindre än de 2 % som bedömts för Skåne.</p>
Övriga konsekvenser	<p>Konsekvenser för den allmänna kollektivtrafiken</p> <p>Det finns en risk att den allmänna kollektivtrafiken blir långsammare. Erfarenheter från andra län visar att dessa effekter är störst inledningsvis efter införande, men sjunker efterhand.¹⁶ Erfarenheter visar också att påverkan på den allmänna kollektivtrafiken kan minskas om den färdtjänstberättigade får ta med sig medresenär.¹⁷ Redan idag är det möjligt i Örebro län att ta med ledsagare kostnadsfritt i kollektivtrafiken om man har färdtjänstkort, vilket bör marknadsföras mer.</p> <p>Konsekvenser för kunderna</p> <p>Sannolikt är detta en åtgärd som av vissa färdtjänstgrupper kan upplevas som att den ger försämrad servicegrad. Dock kan det även finnas grupper som upplever det som en förbättring att använda den allmänna kollektivtrafiken och resa som andra (t ex unga vuxna).</p>

¹³ Intervju med Tommy Englund, Tr

¹⁴ Intervju med Jasna Martinsson, Skånetrafiken, 2020-12-11

¹⁵ Ahlström et al, 2017. *Kombinationsresor för färdtjänstresor i Skåne*. Trivector Rapport: 2017:9.

¹⁶ Intervju med Tommy Englund, trafikkontoret Göteborgs stad, 2020-10-02

¹⁷ Intervju med Lars Lindahl, Kalmar länstrafik, 2020-10-05

Åtgärd 2	Differentierade färdtjänstillstånd
Beskrivning	Differentierade färdtjänstillstånd innebär att val av fordon görs för hela eller delar av resan, samt inom vilka geografiska områden man får använda färdtjänst eller hänvisas till den allmänna kollektivtrafiken. ¹⁸ Differentieringen görs redan i samband med att färdtjänstbeslutet tas.
Erfarenheter från andra län	Differentierade tillstånd tillämpas i Kalmar län med goda resultat. I kombination med att man i Kalmar har anställt jurister som arbetar med att striktare följa regelverket har man uppnått landets lägsta antal tillstånd per invånare. Antalet färdtjänstillstånd i Örebro Län är 32 tillstånd/ 1000 invånare. Motsvarande för Kalmar är 23 tillstånd/1000 invånare. ¹⁹
Besparingspotential	Besparingspotential: Ej kvantifierbar Effekten på trafik kostnaderna bedöms vara positiv. Det främsta referensexemplet (Kalmar) visar på en minskning av antal tillstånd och av antal resor efter att differentierade tillstånd införts. Erfarenheterna från Kalmar är att en eventuell kostnad kopplad till utökning av handläggningen är lönsam i jämförelse med den minskning av kostnaderna som väntas av att antalet resor minskar. Det saknas dock en kvantifiering av den förändring som genomförts i Kalmar. Därtill har införandet av differentierade tillstånd införts i kombination med andra åtgärder, som exempelvis en striktare uppföljning av regelverket, vilket gör att effekten av de enskilda åtgärderna är svåra att skatta. ²⁰
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för administrationen För att införa denna åtgärd krävs upprättande av bedömningsgrunder för differentierade tillstånd och att beställningscentralen får de förutsättningar som krävs för utförandet. Åtgärden kommer sannolikt att kräva fler färdtjänstutredare. Det är svårt att kvantifiera behovet av ökad administrationskostnad i relation till potentiellt minskade trafik kostnader.

¹⁸ Intervju med Lars Lindahl, Kalmar länstrafik, 2020-10-05 och 2021-03-01

¹⁹ <http://www.regionakta.com/Sodermanlands-lan/Samhallets-service/Fardtjansttillstand/>

²⁰ Intervju med Lars Lindahl, Kalmar länstrafik, 2020-10-05 och 2021-03-01

Åtgärd 3	Gratis kollektivtrafik för färdtjänstberättigade
Beskrivning	Åtgärden innebär att den som är färdtjänstberättigad åker gratis med den allmänna kollektivtrafiken. Eventuellt kan detta styras till att bara gälla vissa tider på dygnet, exempelvis 9-15 och 17:30, genom att införa ett lågtrafikkort.
Erfarenheter från andra län	Gratis kollektivtrafik för färdtjänstberättigade eller seniorrabatt har testats i ett par svenska län, däribland Skåne, Kalmar och Stockholm.
Besparingspotential	<p>Besparingspotential: 1,75-2 % av kostnaderna.</p> <p>I Helsingborg infördes gratis kollektivtrafik för 75 +, vilket ledde till en minskning av kostnaderna för färdtjänst med 2,5 %. Antagandet här är att om enbart gratis färdtjänst införs är potentialen 70 % av den i Helsingborg, eftersom vi bedömer att utbudet i kollektivtrafiken, och därmed potentialen för överflyttning, i genomsnitt är bättre i Helsingborg (främst stadstrafik med rel. högt turutbud till skillnad från trafiken i hela Region Örebro län) än i Örebro län.</p> <p>Det bör poängteras att denna åtgärd samtidigt leder till minskade intäkter till den allmänna kollektivtrafiken, eftersom en del av de kollektivtrafikresor som blir gratis genomförs även tidigare. Dessa två effekter behöver vägas mot varandra. I Skåne var slutsatsen att om antalet färdtjänstresor minskar med 1,5 % nås ”break even”, det vill säga kostnadsminskningarna är då på samma nivå som intäktsbortfallet.²¹ Exakt var denna gräns ligger för Örebros del behöver dock studeras vidare där egenavgifter och kollektivtrafiktaxor i Örebro beaktas.</p> <p>Det finns således sannolikt en besparingspotential, men dess omfattning är något osäker och det kommer också att innebära en viss överflyttning av kostnader från färdtjänst till allmän kollektivtrafik.</p> <p>Potentialen för överflyttning av kollektivtrafik skiljer sig också mycket mellan olika kommuner, eftersom den allmänna kollektivtrafiken är begränsad i vissa kommuner. Därför är potentialen med stor sannolikhet inte lika i alla kommunerna.</p>
Övriga konsekvenser	<p>Konsekvenser för den allmänna kollektivtrafiken</p> <p>Kostnader kan komma att flyttas över till regionen genom minskade biljettintäkter. Troligen kommer det dock inte att behövas fler fordon eftersom det ökade resandet antas ske på marginalen.</p> <p>Det finns en risk att den allmänna kollektivtrafiken blir långsammare. Erfarenheter från andra län visar dessa effekter är störst inledningsvis efter införande, men sjunker efterhand.²² Erfarenheter visar också att påverkan på den allmänna kollektivtrafiken kan minskas om den färdtjänstberättigade får ta med sig medresenär.²³ Redan idag är det möjligt i Örebro län att ta med ledsagare kostnadsfritt i kollektivtrafiken om man har ett ledsagarkort (det kort man som färdtjänstberättigad kan få för att ta med sig en ledsagare utan kostnad på allmänna kommunikationer), vilket bör marknadsföras mer.</p> <p>Förare är inte behjälpliga vid ombordstigning på den allmänna kollektivtrafiken i dagens regelverk. Detta är en av anledningarna till att det i dagsläget är svårt att hänvisa till den allmänna kollektivtrafiken utan ledsagare.</p>

²¹ Regional seniorrabatt i Skånes kollektivtrafik, Trivector Rapport 2013:39

²² Intervju med Tommy Englund, trafikkontoret Göteborgs stad, 2020-10-02

²³ Intervju med Lars Lindahl, Kalmar länstrafik, 2020-10-05

Åtgärd 4	Utveckla flextrafiken
Beskrivning / Besparings- potential	<p>Åtgärden innebär att utveckla den flextrafik som idag finns i Örebro stad. Liknande trafik, kallad service- eller flextrafik, finns i flera städer i landet. Trivector har utrett detta för Region Uppsalas räkning²⁴ där erfarenheter från olika städer, bland annat Örebro, har kartlagts:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Erfarenheter från Lund visar att det inte finns tydliga tecken på att färdtjänstresor ökar när servicelinjer minskar. Det hänger ihop med en gradvis tillgänglighetsanpassning av övriga kollektivtrafiken. ▶ I Örebro och Uppsala har flex- och servicetrafik haft stora underskott. ▶ I Uppsala är ca 80 % av resenärerna på servicelinjerna inte färdtjänstberättigade. <p>Det finns också platser i Sverige med positiva erfarenheter. Göteborgs stad har ett system med tillköp av trafik från Västrafik som innebär att det ska finnas hållplatser som ligger inom 300 meter från bostäder med pensionärer. Det har inte gjorts någon utvärdering kring om detta system har inneburit kostnadsbesparingar. Dock är det en uppfattning hos de som arbetar med flextrafiken att den senarelägger äldres debut i färdtjänsten²⁵, dvs. att antalet ansökningar om tillstånd minskar.</p> <p>Om flextrafiken fanns i hela Örebro län skulle den troligen ha en hel del blivande färdtjänstkunder, men som väljer att skjuta en eventuell ansökan om färdtjänst på framtiden. En annan fördel med flextrafik är att den erbjuder en större trygghet för en resenär än den allmänna kollektivtrafiken. På den befintliga flextrafiken kan man få hjälp av chaufför att stiga på och av och när det inte finns flextrafik tycker resenären att de inte kan åka, eftersom man inte får hjälp i den allmänna kollektivtrafiken.²⁶ Att flextrafik kan minska antalet ansökningar är en viktig aspekt som dock inte har utretts.</p> <p><u>Slutsats:</u> Flextrafiken kan innebära en förbättrad tillgänglighet för brukarna och en överflyttning av resor från färdtjänst till allmän kollektivtrafik. Det är dock svårt att värdera dessa effekter i relation till kostnaderna. Kostnaden för flextrafiken i Örebro var mycket hög och innebar ingen besparing för kommunen. Flextrafik som kommunalt tillköp är av dessa anledningar inte aktuell i Örebro i dagsläget.</p> <p>En fördjupad studie av hur flextrafiken påverkar färdtjänstillstånden bör göras. Det är inte möjligt att ange en besparingspotential för denna åtgärd inom ramen för denna utredning.</p>

²⁴ Översyn av Mjuka linjen i Uppsala, Trivector Rapport 2018:76

²⁵ Intervju med Tommy Englund, Trafikkontoret Göteborg, 2020-10-02

²⁶ Input från dialog med arbetsgruppen

Åtgärd 5	Differentierade egenavgifter utanför högtrafik
Beskrivning	Denna åtgärd innebär att egenavgifterna sänks i lågtrafiktid för att styra resor mot lågtrafik och därmed minska uttaget av extra bilar i högtrafik.
Besparingspotential	Besparingspotential: max 1 % Besparingspotentialen ligger i att åtgärden skulle kunna minska uttaget av extra bilar i högtrafik som innebär en stor kostnad. Antagande om besparingspotential baseras på kostnader för så kallade avropspass, där extra bilar kallas in. Ca 1 % av alla resor i september 2020 utgjordes av avropspass. Sannolikt kommer inte differentierade egenavgifter innebära att samtliga avropspass försvinner. Men samtidigt är 2020 inte ett representativt år med tanke på en lägre reseefterfrågan.

Åtgärd 6	Ta betalt för barn- och ungdomar
	Dagens system klarar inte av att följa beslutat regelverk och det går i dagsläget därför inte att ta betalt för barn från 7 år till 20 år. Barn till färdtjänstberättigade ska betala halv taxa, men åker nu gratis. Det är oklart vad det är som gör att systemet inte klarar av att ta betalt av barn. Åtgärdsförslaget handlar om att se över betalningssystemet för att se om det går att ta betalt enligt regelverket.
Besparingspotential/ diskussion	Besparingspotential: 0,25 % De ökade intäkterna som blir en konsekvens av att börja ta betalt för barn och ungdomar motsvarar ungefär 0,25 % av dagens intäkter.
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för kunderna Barn kommer att få en ökad kostnad jämfört med idag. Dock är denna kostnad enligt regelverket.

Åtgärd 7	Höjda egenavgifter
Beskrivning	En resa med färdtjänst kostar idag minimum 40 kronor. Därefter ökar kostnaden efter resans längd. Maxkostnaden är 125 kronor. Egenavgiften höjdes senast 2009. Förslaget som ligger till grund för beräkningarna (se nedan) innebär en ökning av egenavgifterna med 15 %, vilket skulle innebära en justering av minimikostnaden till 46 kr.
Erfarenheter från andra län	
Besparingspotential	Potentialen består i detta en kombination av intäktsökning och minskat resande. Potentialen är beroende av nivån på egenavgifter. Potentialen har beräknats med hjälp av priselasticitet. De erfarenhetsvärden som brukar användas för priselasticitet ²⁷ inom den allmänna kollektivtrafiken (-0,3) har justerats med antagandet att färdtjänstresenärer är en mer priskänslig grupp. Antagandet innebär en priselasticitet på -0,4 - -0,5 vilket innebär att en ökning av egenavgifterna skulle innebära ett minskat resande med ca 6-8 %. Vid sidan av det minskade resandet innebär höjda egenavgifter också en intäktsökning. Det är dock viktigt att poängtera att det inte går att sätta ett direkt likhetstecken mellan antalet resor och kostnaderna. Exempelvis kan de minskade resorna utgöras av samordnade resor, vilket innebär att en bil ändå används. Besparingspotentialen är också beroende av ingångsvärden, exempelvis vilken höjning av egenavgifterna som är aktuell (vår beräkning grundar sig på ett antagande om en 15%-ig höjning, men en annan höjningsnivå ger ett annat resultat).
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för kunderna Risk att resenärer med begränsade medel upplever begränsad rörelsefrihet.

Åtgärd 8	Begränsa antalet resor per månad eller år
Beskrivning	I dagsläget finns det inga begränsningar på maximalt antal resor. Åtgärdsförslaget innebär att sätta ett tak, då det är ett litet antal resenärer som står för många resor. Enligt <i>Lag om färdtjänst</i> går det inte att begränsa resor till/och från arbete eller studier, varför det enbart är fritids- och serviceresor som kan begränsas.
Besparingspotential	Besparingspotential: beroende på nivå Besparingspotentialen är beroende av på vilken nivå taket för antal resor sätts och redovisas i tabell 3 med olika alternativ för tak.
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för kunderna Denna åtgärd innebär en försämrad tillgänglighet för de som annars använder färdtjänsten till fritidsresor i hög utsträckning, om taket sätts lågt. Det kan i grunden upplevas som en bestraffning för de som har svårt att resa med andra färdmedel och att åtgärden försvårar vardagen för den enskilde användaren. Notera därför att för denna åtgärd är en högre besparingspotential att likställa med större negativa konsekvenser.

²⁷ Exempel på priselasticitet i förenklad form: Pris 15 kr, prishöjning +1 kr (+7%), priselasticitet -0,3. - $0,3 \cdot 7\% = 2\%$, det vill säga resandet beräknas minska med 2 %.

Åtgärd 9	Pristrappa
Beskrivning	Denna åtgärd innebär en variant på ”Höjda egenavgifter” (åtgärd 5) i kombination med ”Begränsa antalet resor per månad eller år” (åtgärd 8) och innebär att egenavgifterna höjs i samband med fler resor.
Besparingspotential	Besparingspotential: Besparingspotentialen är beroende av var taket för antal resor sätts och redovisas i Tabell 3 med olika alternativ för tak. Besparingspotentialen är också beroende av hur mycket egenavgiften höjs vid en viss nivå på resor. Här görs ett räkneexempel med en höjning av egenavgiften med 15 %, vilket ger relativt små effekter. En större höjning skulle ge större effekter, men det bör då diskuteras om det är mer effektivt och rättvist med en jämn höjning av egenavgiften för alla resor.
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för kunderna Denna åtgärd innebär en försämrad tillgänglighet för de som annars använder färdtjänsten till fritidsresor i hög utsträckning, om taket sätts lågt. Det kan i grunden upplevas som en bestraffning för de som har svårt att resa med andra färdmedel och att åtgärden försvårar vardagen för den enskilde användaren.

Tabell 3. Besparingspotential beroende på ett eventuellt tak för antal resor alternativt pristrappa

Färdtjänstresor per år	Andel av alla färdtjänstresor	Besparing med tak (ingen ersättning över detta tak) ²⁸	Pristrappa (15 % ökning av egenavgiften över detta tak)
>300	4,4 %	2,0 %	0,5 %
>400	2,4 %	1,0 %	0,3 %
>500	1,0 %	0,4 %	0,1 %
>600	0,5 %	0,2 %	0,1 %
>700	0,3 %	0,1 %	<0,1 %
>800	0,2 %	0,1 %	<0,1 %
>900	0,1%	<0,1 %	<0,1 %

²⁸ OBS. Begränsning kan inte göras för arbets- och studieresor. Data saknas över hur stor andel av färdtjänstresorna i Örebro län som utgörs av arbets- och studieresor. En uppskattning har dock gjorts att dessa utgör 60 % av resor, vilket är genomsnittet för Sverige enligt Trafikanalys. Det är alltså endast 40 % av färdtjänstresorna som kan begränsas. Resvanor i Sverige 2019, 2020-05-27.

Åtgärd 10	Villkora ledsagare
Beskrivning	Enligt dagens regelverk kan samtliga som är färdtjänstberättigade ta med en ledsagare utan särskild prövning och utan extra kostnad. Färdtjänstresenärer får också ta med sig en medresenär, som inte är ledsagare men som önskar medfölja på resan. Åtgärdsförslaget innebär att behovet av ledsagare prövas i samband med handläggning och att det blir villkorat i färdtjänstbeslutet.
Erfarenheter från andra län	Villkorade ledsagare tillämpas bland annat i Skåne. Där utreds i samband med färdtjänstbeslut vilket hjälpbehov kunden har i bilen. Generellt beviljas inte ledsagare om kunden klarar av att resa med färdtjänst på egen hand. Ledsagare kostar inget för kunden att ta med sig. I Skåne erbjuds också två medresenärer, där vuxen medresenär får betala samma biljettpreis som kunden. Medresenärerna måste inte beviljas på förhand utan ingår i tillståndet. Man får således alltid ha med sig en person i bilen om man vill det, men beroende på om det är medresenär eller ledsagare, så varierar kostnaden för resan. ²⁹
Besparingspotential	Besparingspotential: ej kvantifierbar 2019 var det ca 15 % av resorna som skedde med ledsagare. I statistiken är det dock svårt att skilja på vem som är ledsagare och medresenär. Villkorandet av ledsagare innebär att det troligtvis är mindre än 15 % av de som följer med som måste betala för sig. Förmodligen kommer denna åtgärd innebära att många som idag kan få ledsagare inte blir beviljade vid prövning. Det är oklart vilken effekt det får på kostnaderna, eftersom det inte är säkert om det kommer leda till fler resenärer som betalar för sig. Det är alltså svårt att väga ett förmodat minskat resande mot en ökad intäkt.
Övriga konsekvenser	Konsekvenser på administrationen Åtgärden kommer troligen att kräva ökad administration, dels i form av fler ansökningar, dels genom att avslag genererar generellt mer arbete i och med kommunikationen till kunder som har fått avslag. Om färre ledsagare leder till att samma servicebehov i stället ska täckas av exempelvis hemtjänsten finns det en risk att kostnader flyttas över till andra delar av kommunernas budgetar. Andemeningen i åtgärdsförslaget är dock att de som är i behov av ledsagare ska få detta efter prövning.

²⁹ Intervju med Jasna Martinsson, Skånetrafiken, 2020-12-11

Åtgärd 11	Inför egenavgifter för månadskort i Kumla och Örebro
Beskrivning	Månadskort finns i alla kommuner och det kan man ansöka om då man är färdtjänstberättigad och reser till skola, arbete eller till förtroendeuppdrag (till exempel politiska uppdrag). Detta ska styrkas med intyg. I alla kommuner utom Örebro och Kumla betalar man avgift för varje resa, oavsett om det är till skola/arbete/uppdrag eller fritidsresa. De som har månadskort i Kumla och Örebro betalar egenavgift för resor till skola/arbete/uppdrag, men fritidsresor är gratis. Åtgärdsförslaget innebär att införa egenavgifter för fritidsresor för de som har månadskort, även i Kumla och Örebro, så att systemet blir likställt i hela länet.
Besparingspotential	Besparingspotential: mycket liten Åtgärden skulle innebära en intäktsökning genom ökade egenavgifter. Antalet kunder med månadskort är 6 i Kumla och 41 i Örebro, vilket i jämförelse med det totala antalet kunder i dessa kommuner är mycket få. Intäktsökningen är därför försumbar i relation till dagens kostnader.
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för kunderna Denna åtgärd är i första hand en rättvisefråga, då systemet idag inte ser likadant ut över hela länet.

Åtgärd 12	Ta betalt för bomkörningar
Beskrivning	I dagsläget debiteras inte bomkörningar. Det görs en uppföljning på de som bommar vid upprepade tillfällen, men det finns inga rutiner för att ta betalt. Åtgärdsförslaget innebär att ta betalt för återkommande bomkörningar.
Besparingspotential	Besparingspotential För denna åtgärd har ingen besparingspotential beräknats. Detta beror på följande faktorer: <ul style="list-style-type: none"> - Det är svårt att ta betalt för bomkörningar i de fall då resan är kostnadsfri för användare. - Det sker redan ett aktivt arbete inom regionen med att följa upp bommar. Det är viktigt att fortsätta med denna kommunikation med kunderna - Det är främst vanligt för de resor där det finns stående bokningar, till exempel skolresor och daglig verksamhet. - Om man börjar ta betalt för bomkörningar inträder en marknadslogik. Man måste ta betalt för bomkörningar så ska man ta betalt för den fulla kostnaden, annars finns det en risk att kostnaden ökar.
Övriga konsekvenser	Konsekvenser för kunderna I stället för att ta betalt för bomkörningar kan ytterligare åtgärder göras för att minimera antalet genom andra konsekvenser för användaren, t ex ändrade bokningsregler för personer som har haft x antal bomkörningar.

3.2 Åtgärder kopplat till administration

Vid sidan av ovan nämnda åtgärder som är direkt kopplade till färdtjänsttrafiken har också ett antal åtgärder diskuterats som syftar till att underlätta handläggning och effektivisera administrationen. Notera att det är svårt att göra en beräkning av besparingspotentialen för dessa åtgärder, men icke desto mindre kan dessa åtgärder bidra till effektivisering, vilket påverkar verksamhetens totala kostnader.

Åtgärd 13	GIS-system för att koppla tillgänglighet till beställningscentralens arbete
Beskrivning	Kommunerna rapporterar idag in tillgänglighetsanpassning av hållplatser till NVDB ³⁰ vid ombyggnader. Åtgärden innebär att ta fram ett GIS-system som kopplar tillgänglighetsdata från NVDB till beställningscentralens arbete. På så sätt kan beställningscentralen se vilka hållplatser som är tillgänglighet och underlätta möjligheten att styra färdtjänstresor mot allmän kollektivtrafik.

Åtgärd 14	Digitalisering
Beskrivning	Denna åtgärd innebär ett kontinuerligt arbete med digitalisering av både handläggning och beställningscentral samt ökad kommunikation för att få fler att använda de digitala verktygen. Digitalisering pågår redan idag inom Region Örebro län och det finns även kommande satsningar för att öka medvetenhet bland kunderna om de portaler som finns. Färdtjänstappen kommer snart släppas i ny version där det går att boka och avboka alla typer av serviceresor. Besparingspotentialen ligger bland annat i att antal samtal till kundtjänst väntas minska och att såväl bokningar som avbokningar digitalt väntas öka.

Åtgärd 15	Genomför skatteväxling
Beskrivning	Som beskrivits i inledningen står idag kommunerna för kostnaden för färdtjänstresor, såväl trafik som administration, som utgör ca 70 % av alla serviceresor. Det finns en upplevelse bland kommunerna att systemet skulle bli mer överblickbart om en skatteväxling genomförs så att kostnaderna för alla serviceresor flyttas över till Region Örebro län. Det skulle också potentiellt ge ett ökat incitament att minska kostnaderna. Frågan kommer att hanteras i en kommande översyn över kollektivtrafikorganisationen i Örebro län.

³⁰ Nationella vägdatan

4. Sammanfattning, diskussion och förslag till fortsatt arbete

4.1 Sammanfattning av kostnadsbesparingspotential

I Tabell 4 visas besparingspotentialen för respektive åtgärd beskriven ovan. Den sammanlagda potentialen inom färdtjänsttrafiken bedöms till **3,5 % - 4 %** för de åtgärder som går att kvantifiera. I absoluta tal innebär det en besparing på **2,5-3 miljoner per år** (för prognosåret 2021).

Höjda egenavgifter är troligen den åtgärd som har den största effekten, men ingår inte i den procentuella besparing som nämns ovan, då dess potential beror på var nivån på egenavgift sätts. Den bidrar till såväl ett minskat resande som en intäkt-sökning.

För åtgärder direkt kopplade till administrationen (handläggning och beställningscentral) är det svårt att kvantifiera besparingspotentialen. Som redovisats beräknas flera av de åtgärder direkt kopplade till färdtjänsttrafiken som föreslås å ena sidan ge en besparing, men de kommer å andra sidan sannolikt att innebära ökad administration, vilket ska vägas mot digitalisering som har stor potential för effektivisering.

4.2 Diskussion och förslag på fortsatt arbete

Nedan sammanfattas några generella slutsatser av de åtgärder med besparingspotential som tagits fram. En beskrivning görs också av de ytterliga överväganden och kompletterande utredningar som bör göras innan åtgärder genomförs.

Kundernas upplevelse är viktig att beakta

Förutom effekter på kostnaderna kan en åtgärd även innebära andra konsekvenser, till exempel för administrationen och/eller kunderna. Det är det samlade betyget för varje åtgärd som måste ligga till grund för det fortsatta arbetet, dvs. effekter på administration, kollektivtrafik och kunder tillsammans, se Tabell 4.

Det finns bland annat forskning som visar på ett starkt samband mellan livstillfredsställelse och vardagsresande bland såväl barn, vuxna som äldre. Äldre är idag en population som blir alltmer mobila och har ett annat aktivitetsmönster än tidigare generationer. Samhället har också andra förväntningar på äldre idag än tidigare. Om förmågan att på egen hand kunna ta sig fram med bil upphör finns det en risk att det kan ha en negativ effekt på välbefinnandet.³¹ Det är därför viktigt att det finns alternativ till bilen som inte minskar de äldres rörelsefrihet.

³¹ Margareta Friman och Lars E. Olsson, 2020. *Daily Travel and Wellbeing among the Elderly*. International Journal of Environmental Research and Public Health, 2020-03-30.

Tabell 4. Bedömda effekter av åtgärdsförslagen

Åtgärder		Besparingspotential			Övriga effekter		
		Ef- fekt på antal resor	Effekt på årlig trafik- kostnad	Effekt på ökad intäkt	Kommentar	Administration	Kunderna
1	Inför kopplade resor (kombinationsresor)		-1-1,5%			Kommer att upplevas som försämrad servicegrad	Risk för längre restid
2	Differentierade färdtjänstillstånd	-	-		Ej kvantifierbar	Kräver fler utredare	
3	Gratis kollektivtrafik för färdtjänstberättigade		-1,75 - 2%				Risk för längre restid
4	Utveckla flextrafiken i Örebro	-	- *		Har ej bedömts	Förbättrad tillgänglighet	Ej kostnadseffektiv
5	Differentierad egenavgift utanför peaktid		-0,5-1%				
6	Ta betalt för barn och ungdomar			0,25%			
7	Höjda egenavgifter	-6%		14%	Effekten beror på nivå	Ekonomisk begränsning	
8	Begränsa antalet resor per månad eller år	-		+	Effekten beror på nivå	Försämrad service	
9	Pristrappa	-		+	Effekten beror på nivå	Försämrad service	
10	Villkora ledsagare	-	-		Ej kvantifierbar	Kräver fler utredare	
11	Inför egenavgifter för månadskort i Kuma och Örebro			+	Små effekter		
12	Ta betalt för bomkörningar				Har ej bedömts		
13	GIS-system för att koppla tillgänglighet till beställningscentralens arbete				Ej kvantifierbar		
14	Digitalisering				Ej kvantifierbar	Minskad administration	Ökad service och tillgänglighet

* (dock ökade kostnader för flextrafiken)

Exempel på utredda åtgärdsförslag som har relativt små effekter på kostnadsbesparing, men samtidigt leder till en försämrad servicenivå och en begränsning av rörelsefriheten är att sätta tak på resor eller pristrappa. Det är viktigt att beakta att det finns en samhällsekonomisk aspekt på att begränsa rörelsefriheten, som är svårt att ställa mot kostnadsbesparingspotential men som dock är viktig.

Potential för överflyttning till allmän kollektivtrafik bör utredas samlat

Åtgärder kopplade till överflyttning till kollektivtrafiken bör fortsatt hanteras tillsammans. Dessa åtgärder ensamma har potential att leda till en årlig besparing på ca 2-3 %, men potentialen måste utnyttjas på rätt sätt så att en åtgärd inte leder till kraftigt ökad administration eller upplevd försämrad service hos kunderna.

En del av de åtgärdsförslag som har utretts, exempelvis differentierade tillstånd samt flextrafik, har provats med framgång i andra län. Detta innebär dock inte att en åtgärd bara kan appliceras rakt av i ett annat län. Dagens regelverk behöver justeras (parallellt med bättre efterlevnad av existerande villkor), bland annat kring differentierade tillstånd och att se över möjligheten att få hjälp vid ombordstigning i den allmänna kollektivtrafiken. Potentialen för överflyttning till kollektivtrafiken skiljer sig också mycket mellan olika kommuner. Därför är potentialen sannolikt inte jämnt fördelad mellan kommunerna.

Att uppmuntra till en användning av den allmänna kollektivtrafiken kan i förlängningen leda till förbättrad folkhälsa och att det blir en ”vana som sätter sig”. Detta är effekter vars fulla potential inte har värderats i denna utredning. Men det finns en tro att en väl fungerande flextrafik som marknadsförs mot kunderna kan ge goda effekter, även om det finns utvärderingar som visar att det är en utmaning att få en lönsamhet i sådan trafik. Eventuell fortsatt flextrafik bör därför utredas.

Rekommendationen är att kombinera förändrade rutiner i handläggning med ekonomiska incitament, marknadsföring av redan existerande regelverk, exempelvis möjligheten att ta med ledsagare på kollektivtrafiken, och tillgänglighetsförbättringar av hållplatser. Ett förslag är att ha en fortsatt dialog med län som har använts som exempel i denna utredning för att få en djupare förståelse.

Fortsatt arbete kring ansvarsfördelning och kommunikation

I en parallell utredning som fokuserat på samverkan och informationsutbyte mellan kommunerna och Region Örebro län finns förslag på hur dialogprocessen kan stärkas framöver. En slutsats av rubricerad utredning är att det är viktigt att det sker en dialog mellan berörda kommuner och regionen i samband med att det görs förändringar i regelverk, så att det sker en harmonisering mellan kommunerna.

Kollektivtrafikorganisationen inom Örebro län kommer att studeras vidare i en kommande utvärdering av avtal om kollektivtrafik för Örebro län. I denna utvärdering kommer även frågan om skatteväxling att tas upp.

Servicenivå och upphandlingar

Servicenivå kostar pengar. Graden av servicenivå har inte specifikt diskuterats i denna utredning, men flera av de beskrivna åtgärdsförslagen i kapitel 3 påverkar indirekt servicenivån och/eller syftar till en ökad efterlevnad av regelverk eller befintlig lagstiftning.

I denna utredning har inga direkta åtgärder kopplat till upphandlingar tagits fram. Som beskrivits inledningsvis har upphandlingar haft en stor betydelse för den kostnadsökning som skett under perioden 2015-2019. Samtidigt kan det konstateras att med det nya trafikavtal som trätt i kraft väntas kostnaderna minska. Prognosen för 2021 innebär en minskning med 10 miljoner kronor jämfört med 2019, men denna minskning går inte helt att tillskriva ett nytt avtal, utan beror också på minskat resande till följd av Coronapandemin.



10

Flytt av
sammanträdesdatum

20RS6930

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Per Marcusson

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 20RS6930

Organ
Ange här vilket organ ärendet ska behandlas i

Flytt av sammanträdesdatum

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att flytta sammanträdet den 11 november till den 10 november.

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsnämnden har blivit inbjudna att tillsammans med regional tillväxtnämnd samt kulturnämnd genomföra ett gemensamt sammanträde den 10 november.

Samhällsbyggnadsnämnden behöver besluta om att flytta det planerade sammanträdet den 11 november till den 10 november.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM flytt av sammanträdesdatum

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)

11

Meddelande och
delegationsebslut
samhällsbyggnadsnämnden
21RS1042

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Per Marcusson

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 21RS1042

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Meddelande och delegationse beslut samhällsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta meddelande och delegationsbeslut till protokollet.

Sammanfattning

Färdtjänstbeslut vecka 19-23

21RS3603 – Yttrande över detaljplan Törsjö

19RS1375 . Ordförandebeslut avslutad handläggning medborgarförslag

Beslutsunderlag

FöredragningsPM meddelande och delegationsbeslut Samhällsbyggnadsnämnden

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

Ftj = färdtjänst A = avslag
Riks = riksfärdtjänst B = beviljade
Arb = månadskort/rabatterade resor D = delavslag
Svk = särskilda behov

2021-05-31 till och med 2021-06-13

	Ftj	Riks	Arb
Andel avslag	8%	6%	0%
Andel beviljade	87%	94%	100%
Andel delavslag	5%	0%	0%
A = avslag			
B = beviljade			
D = delavslag			

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
33606	FTJ	B	2021-06-15
33608	FTJ	B	2021-06-15
33620	FTJ	B	2021-06-15
27706	FTJ	B	2021-06-15
33136	FTJ	B	2021-06-15
22660	FTJ	B	2021-06-15
33730	FTJ	B	2021-06-15
33842	FTJ	B	2021-06-15
33543	FTJ	B	2021-06-15
18498	FTJ	B	2021-06-15
27500	FTJ	B	2021-06-15
33744	FTJ	B	2021-06-15
33748	FTJ	B	2021-06-15
39903	FTJ	B	2021-06-15
34349	FTJ	B	2021-06-15
15635	FTJ	B	2021-06-15
33581	FTJ	B	2021-06-15
33035	FTJ	B	2021-06-15
33618	FTJ	B	2021-06-15
33597	FTJ	B	2021-06-15
33793	FTJ	B	2021-06-15
33710	FTJ	B	2021-06-15
33576	FTJ	B	2021-06-15
33760	FTJ	B	2021-06-15

33746	FTJ	B	2021-06-15
33584	FTJ	B	2021-06-15
33784	FTJ	B	2021-06-15
33791	FTJ	B	2021-06-15
17507	FTJ	B	2021-06-15
33545	FTJ	B	2021-06-15
33621	FTJ	B	2021-06-15
33697	FTJ	B	2021-06-15
18231	FTJ	B	2021-06-15
41643	FTJ	B	2021-06-15
44235	FTJ	B	2021-06-15
33785	FTJ	B	2021-06-15
33700	FTJ	B	2021-06-15
33790	FTJ	B	2021-06-15
33787	FTJ	B	2021-06-15
33138	FTJ	B	2021-06-15
33265	FTJ	B	2021-06-15
33725	FTJ	B	2021-06-15
33591	FTJ	B	2021-06-15
33747	FTJ	B	2021-06-15
33489	FTJ	B	2021-06-15
18356	FTJ	A	2021-06-15
33704	FTJ	B	2021-06-15
33645	FTJ	B	2021-06-15
33633	FTJ	B	2021-06-15
33762	FTJ	B	2021-06-15
36353	FTJ	B	2021-06-15
38936	FTJ	B	2021-06-15
24289	FTJ	D	2021-06-15
24289	FTJ	D	2021-06-15
24289	FTJ	D	2021-06-15
29239	FTJ	B	2021-06-15
21429	FTJ	A	2021-06-15

33500	FTJ	B	2021-06-15
48502	FTJ	B	2021-06-15
33575	FTJ	B	2021-06-15
33454	FTJ	B	2021-06-15
28942	FTJ	B	2021-06-15
33642	FTJ	B	2021-06-15
33683	FTJ	B	2021-06-15
33705	FTJ	B	2021-06-15
45266	FTJ	B	2021-06-15
27861	FTJ	B	2021-06-15
33143	FTJ	B	2021-06-15
33113	FTJ	B	2021-06-15
18388	FTJ	A	2021-06-15
33483	FTJ	B	2021-06-15
28870	FTJ	B	2021-06-15
28813	FTJ	B	2021-06-15
33519	FTJ	B	2021-06-15
33475	FTJ	A	2021-06-15
26706	FTJ	B	2021-06-15
38021	FTJ	A	2021-06-15
31705	FTJ	B	2021-06-15
31673	FTJ	B	2021-06-15
33634	FTJ	B	2021-06-15
25737	FTJ	B	2021-06-15
44788	FTJ	B	2021-06-15
16975	FTJ	B	2021-06-15
47435	FTJ	B	2021-06-15
33742	FTJ	B	2021-06-15
31205	FTJ	B	2021-06-15
17342	FTJ	B	2021-06-15
33239	FTJ	B	2021-06-15
14848	FTJ	B	2021-06-15
29041	FTJ	B	2021-06-15

33141	FTJ	A	2021-06-15
18109	FTJ	B	2021-06-15
33623	FTJ	B	2021-06-15
41545	FTJ	D	2021-06-15
32505	FTJ	A	2021-06-15
33540	FTJ	B	2021-06-15
33453	FTJ	B	2021-06-15
32506	FTJ	A	2021-06-15
33698	FTJ	B	2021-06-15
36558	FTJ	B	2021-06-15
16330	FTJ	B	2021-06-15
31995	FTJ	B	2021-06-15
33630	FTJ	B	2021-06-15
33646	FTJ	B	2021-06-15
17546	FTJ	B	2021-06-15
33571	FTJ	B	2021-06-15
21836	FTJ	A	2021-06-15
33804	FTJ	A	2021-06-15
32765	FTJ	A	2021-06-15
1024	FTJ	D	2021-06-15
1024	FTJ	D	2021-06-15
1024	FTJ	D	2021-06-15
488	FTJ	B	2021-06-15
9839	FTJ	B	2021-06-15
9839	FTJ	B	2021-06-15
9839	FTJ	B	2021-06-15
33598	FTJ	B	2021-06-15
3186	FTJ	B	2021-06-15
27852	FTJ	B	2021-06-15
32510	FTJ	B	2021-06-15
28140	FTJ	B	2021-06-15
18192	FTJ	B	2021-06-15
33629	FTJ	B	2021-06-15

16205	FTJ	B	2021-06-15
30492	FTJ	B	2021-06-15
13737	FTJ	B	2021-06-15
13737	FTJ	B	2021-06-15
34505	FTJ	B	2021-06-15
32677	FTJ	B	2021-06-15
14611	FTJ	B	2021-06-15
30435	FTJ	B	2021-06-15
33846	FTJ	B	2021-06-15
47363	FTJ	B	2021-06-15
31586	FTJ	B	2021-06-15
33353	FTJ	B	2021-06-15
29685	FTJ	B	2021-06-15
36668	RIKS	B	2021-06-15
48004	RIKS	B	2021-06-15
35992	RIKS	B	2021-06-15
31883	RIKS	B	2021-06-15
28994	RIKS	B	2021-06-15
30368	RIKS	B	2021-06-15
28790	RIKS	A	2021-06-15
42633	RIKS	B	2021-06-15
31839	RIKS	B	2021-06-15
21431	RIKS	B	2021-06-15
20367	RIKS	B	2021-06-15
22931	RIKS	B	2021-06-15
26590	RIKS	B	2021-06-15
22932	RIKS	B	2021-06-15
28819	RIKS	B	2021-06-15
22420	RIKS	B	2021-06-15
25247	RIKS	B	2021-06-15
29549	RIKS	B	2021-06-15
49429	RIKS	B	2021-06-15
32089	RIKS	B	2021-06-15

20084	RIKS	B	2021-06-15
35437	RIKS	B	2021-06-15
38838	RIKS	B	2021-06-15
22243	RIKS	B	2021-06-15
22243	RIKS	B	2021-06-15
19635	RIKS	B	2021-06-15
21877	RIKS	A	2021-06-15
21877	RIKS	B	2021-06-15
11942	RIKS	B	2021-06-15
12581	RIKS	B	2021-06-15
11944	RIKS	B	2021-06-15
32839	RIKS	B	2021-06-15
20526	ARB	B	2021-06-15
13295	ARB	B	2021-06-15
8205	ARB	B	2021-06-15
30492	ARB	B	2021-06-15
16330	SVK	B	2021-06-15
14560	SVK	B	2021-06-15
13737	SVK	B	2021-06-15
15745	SVK	B	2021-06-15
32772	SVK	A	2021-06-15
47363	SVK	B	2021-06-15

Svk
17%
83%
0%

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

Ftj = färdtjänst A = avslag
Riks = riksfärdtjänst B = beviljade
Arb = månadskort/rabatterade resor D = delavslag
Svk = särskilda behov

2021-05-17 till och med 2021-05-30

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
33403	FTJ	B	2021-05-31
25249	FTJ	B	2021-05-31
25249	FTJ	B	2021-05-31
33516	FTJ	B	2021-05-31
33436	FTJ	B	2021-05-31
33515	FTJ	B	2021-05-31
33482	FTJ	B	2021-05-31
33517	FTJ	B	2021-05-31
33535	FTJ	B	2021-05-31
33435	FTJ	B	2021-05-31
33450	FTJ	B	2021-05-31
33409	FTJ	B	2021-05-31
33460	FTJ	B	2021-05-31
33401	FTJ	B	2021-05-31
22839	FTJ	B	2021-05-31
33407	FTJ	B	2021-05-31
33413	FTJ	B	2021-05-31
22187	FTJ	B	2021-05-31
33451	FTJ	B	2021-05-31
33462	FTJ	B	2021-05-31
33485	FTJ	B	2021-05-31
15272	FTJ	B	2021-05-31
32216	FTJ	B	2021-05-31
33586	FTJ	B	2021-05-31

	Ftj	Riks	Arb
Andel avslag	9%	3%	34%
Andel beviljade	89%	94%	66%
Andel delavslag	2%	3%	0%
A = avslag			
B = beviljade			
D = delavslag			

33501	FTJ	B	2021-05-31
32636	FTJ	A	2021-05-31
31819	FTJ	B	2021-05-31
33582	FTJ	B	2021-05-31
33295	FTJ	B	2021-05-31
33541	FTJ	B	2021-05-31
48250	FTJ	B	2021-05-31
33452	FTJ	B	2021-05-31
33408	FTJ	B	2021-05-31
16261	FTJ	B	2021-05-31
33574	FTJ	B	2021-05-31
33268	FTJ	B	2021-05-31
33439	FTJ	B	2021-05-31
33504	FTJ	B	2021-05-31
27778	FTJ	B	2021-05-31
15315	FTJ	B	2021-05-31
12978	FTJ	B	2021-05-31
33542	FTJ	B	2021-05-31
24009	FTJ	B	2021-05-31
22940	FTJ	B	2021-05-31
38957	FTJ	B	2021-05-31
33146	FTJ	A	2021-05-31
33410	FTJ	B	2021-05-31
33490	FTJ	B	2021-05-31
33233	FTJ	A	2021-05-31
42869	FTJ	B	2021-05-31
27757	FTJ	B	2021-05-31
28508	FTJ	D	2021-05-31
28508	FTJ	D	2021-05-31
28508	FTJ	D	2021-05-31
27759	FTJ	B	2021-05-31
33440	FTJ	B	2021-05-31
31779	FTJ	B	2021-05-31

39121	FTJ	B	2021-05-31
15329	FTJ	B	2021-05-31
33502	FTJ	B	2021-05-31
27434	FTJ	B	2021-05-31
30986	FTJ	B	2021-05-31
33220	FTJ	B	2021-05-31
33189	FTJ	A	2021-05-31
34108	FTJ	B	2021-05-31
33126	FTJ	B	2021-05-31
42919	FTJ	B	2021-05-31
33082	FTJ	A	2021-05-31
5864	FTJ	B	2021-05-31
27190	FTJ	B	2021-05-31
32373	FTJ	B	2021-05-31
33573	FTJ	B	2021-05-31
33024	FTJ	A	2021-05-31
26049	FTJ	B	2021-05-31
32882	FTJ	A	2021-05-31
13054	FTJ	B	2021-05-31
33310	FTJ	A	2021-05-31
33526	FTJ	B	2021-05-31
36369	FTJ	B	2021-05-31
14422	FTJ	A	2021-05-31
21501	FTJ	B	2021-05-31
33292	FTJ	B	2021-05-31
12521	FTJ	B	2021-05-31
47549	FTJ	B	2021-05-31
33356	FTJ	B	2021-05-31
30852	FTJ	B	2021-05-31
4006	FTJ	B	2021-05-31
32893	FTJ	B	2021-05-31
33190	FTJ	B	2021-05-31
16981	FTJ	B	2021-05-31

15105	FTJ	B	2021-05-31
32467	FTJ	A	2021-05-31
33495	FTJ	B	2021-05-31
30978	FTJ	B	2021-05-31
31056	FTJ	A	2021-05-31
21226	FTJ	B	2021-05-31
24431	FTJ	B	2021-05-31
33444	FTJ	B	2021-05-31
33538	FTJ	B	2021-05-31
33455	FTJ	B	2021-05-31
29020	FTJ	B	2021-05-31
14531	FTJ	B	2021-05-31
33441	FTJ	B	2021-05-31
16918	FTJ	B	2021-05-31
33494	FTJ	B	2021-05-31
24364	FTJ	B	2021-05-31
31422	FTJ	B	2021-05-31
33127	FTJ	B	2021-05-31
33402	FTJ	B	2021-05-31
23023	FTJ	B	2021-05-31
20644	FTJ	B	2021-05-31
8467	FTJ	B	2021-05-31
22986	FTJ	B	2021-05-31
33246	FTJ	B	2021-05-31
33304	FTJ	A	2021-05-31
31862	FTJ	B	2021-05-31
33087	FTJ	A	2021-05-31
15817	FTJ	B	2021-05-31
47261	FTJ	B	2021-05-31
27801	FTJ	B	2021-05-31
35201	FTJ	B	2021-05-31
31930	FTJ	A	2021-05-31
28003	FTJ	B	2021-05-31

22197	FTJ	B	2021-05-31
27503	FTJ	B	2021-05-31
32736	FTJ	B	2021-05-31
33361	FTJ	B	2021-05-31
25114	FTJ	B	2021-05-31
33534	FTJ	B	2021-05-31
13558	FTJ	B	2021-05-31
13558	FTJ	B	2021-05-31
13558	FTJ	B	2021-05-31
33487	FTJ	B	2021-05-31
32971	FTJ	B	2021-05-31
25143	FTJ	B	2021-05-31
32808	FTJ	B	2021-05-31
795	FTJ	B	2021-05-31
34658	FTJ	B	2021-05-31
20816	FTJ	B	2021-05-31
24467	FTJ	B	2021-05-31
32616	FTJ	B	2021-05-31
32772	FTJ	B	2021-05-31
7445	FTJ	B	2021-05-31
32839	FTJ	B	2021-05-31
14398	FTJ	B	2021-05-31
32749	FTJ	B	2021-05-31
32840	FTJ	B	2021-05-31
33505	FTJ	B	2021-05-31
37322	RIKS	B	2021-05-31
25512	RIKS	B	2021-05-31
48164	RIKS	B	2021-05-31
49226	RIKS	B	2021-05-31
48421	RIKS	B	2021-05-31
19810	RIKS	B	2021-05-31
23322	RIKS	B	2021-05-31
33038	RIKS	B	2021-05-31

31801	RIKS	B	2021-05-31
43102	RIKS	B	2021-05-31
32308	RIKS	B	2021-05-31
28818	RIKS	B	2021-05-31
48227	RIKS	B	2021-05-31
35939	RIKS	B	2021-05-31
28793	RIKS	B	2021-05-31
29499	RIKS	D	2021-05-31
19496	RIKS	A	2021-05-31
18048	RIKS	B	2021-05-31
32612	RIKS	B	2021-05-31
20220	RIKS	B	2021-05-31
47378	RIKS	B	2021-05-31
25991	RIKS	B	2021-05-31
987	RIKS	B	2021-05-31
20084	RIKS	B	2021-05-31
20084	RIKS	B	2021-05-31
20084	RIKS	B	2021-05-31
9999	RIKS	B	2021-05-31
15695	RIKS	B	2021-05-31
31201	RIKS	B	2021-05-31
5193	RIKS	B	2021-05-31
47845	RIKS	B	2021-05-31
1211	RIKS	B	2021-05-31
14490	RIKS	B	2021-05-31
14490	RIKS	B	2021-05-31
14490	RIKS	B	2021-05-31
30435	RIKS	B	2021-05-31
49086	ARB	B	2021-05-31
46701	ARB	A	2021-05-31
30895	ARB	B	2021-05-31
35495	SVK	B	2021-05-31
5864	SVK	B	2021-05-31

12521	SVK	B	2021-05-31
9257	SVK	A	2021-05-31
9445	SVK	B	2021-05-31
32096	SVK	B	2021-05-31

Svk
17%
83%
0%

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

Ftj = färdtjänst A = avslag
Riks = riksfärdtjänst B = beviljade
Arb = månadskort/rabatterade resor D = delavslag
Svk = särskilda behov

2021-05-03 till och med 2021-05-16

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
33294	FTJ	B	2020-05-17
33357	FTJ	B	2020-05-17
33312	FTJ	B	2020-05-17
33320	FTJ	B	2020-05-17
33285	FTJ	B	2020-05-17
23574	FTJ	B	2020-05-17
33321	FTJ	B	2020-05-17
33284	FTJ	B	2020-05-17
31708	FTJ	B	2020-05-17
23157	FTJ	B	2020-05-17
33148	FTJ	B	2020-05-17
25136	FTJ	B	2020-05-17
33039	FTJ	B	2020-05-17
18594	FTJ	B	2020-05-17
22104	FTJ	B	2020-05-17
29354	FTJ	B	2020-05-17
33231	FTJ	B	2020-05-17
27604	FTJ	B	2020-05-17
33270	FTJ	B	2020-05-17
40754	FTJ	B	2020-05-17
28733	FTJ	B	2020-05-17
31263	FTJ	B	2020-05-17
27686	FTJ	B	2020-05-17
32647	FTJ	A	2020-05-17

	Ftj	Riks	Arb
Andel avslag	13%	8%	0%
Andel beviljade	74%	77%	100%
Andel delavslag	13%	15%	0%
A = avslag			
B = beviljade			
D = delavslag			

32835	FTJ	A	2020-05-17
33269	FTJ	B	2020-05-17
28651	FTJ	B	2020-05-17
44566	FTJ	B	2020-05-17
33449	FTJ	B	2020-05-17
33194	FTJ	B	2020-05-17
32880	FTJ	A	2020-05-17
25093	FTJ	B	2020-05-17
18751	FTJ	B	2020-05-17
33358	FTJ	B	2020-05-17
14412	FTJ	B	2020-05-17
32983	FTJ	B	2020-05-17
6030	FTJ	B	2020-05-17
22633	FTJ	B	2020-05-17
33212	FTJ	B	2020-05-17
39418	FTJ	B	2020-05-17
33335	FTJ	B	2020-05-17
33149	FTJ	B	2020-05-17
15402	FTJ	B	2020-05-17
33282	FTJ	B	2020-05-17
36806	FTJ	A	2020-05-17
32900	FTJ	A	2020-05-17
33313	FTJ	B	2020-05-17
33283	FTJ	B	2020-05-17
22790	FTJ	B	2020-05-17
33267	FTJ	B	2020-05-17
38677	FTJ	B	2020-05-17
25985	FTJ	B	2020-05-17
30177	FTJ	B	2020-05-17
33192	FTJ	D	2020-05-17
33192	FTJ	D	2020-05-17
33192	FTJ	D	2020-05-17
33314	FTJ	B	2020-05-17

49492	FTJ	B	2020-05-17
235	FTJ	B	2020-05-17
32231	FTJ	B	2020-05-17
33305	FTJ	B	2020-05-17
33307	FTJ	B	2020-05-17
38170	FTJ	B	2020-05-17
32118	FTJ	A	2020-05-17
25200	FTJ	A	2020-05-17
47378	FTJ	B	2020-05-17
33281	FTJ	B	2020-05-17
25991	FTJ	B	2020-05-17
32972	FTJ	A	2020-05-17
33448	FTJ	B	2020-05-17
22264	FTJ	B	2020-05-17
44926	FTJ	B	2020-05-17
49593	FTJ	B	2020-05-17
4213	FTJ	D	2020-05-17
4213	FTJ	D	2020-05-17
4213	FTJ	D	2020-05-17
32551	FTJ	A	2020-05-17
38766	FTJ	B	2020-05-17
38766	FTJ	B	2020-05-17
24586	FTJ	A	2020-05-17
32994	FTJ	B	2020-05-17
32498	FTJ	A	2020-05-17
33209	FTJ	B	2020-05-17
24944	FTJ	B	2020-05-17
32077	FTJ	A	2020-05-17
33219	FTJ	B	2020-05-17
30347	FTJ	B	2020-05-17
2071	FTJ	D	2020-05-17
2071	FTJ	D	2020-05-17
2071	FTJ	D	2020-05-17

31151	FTJ	B	2020-05-17
33316	FTJ	B	2020-05-17
7015	FTJ	B	2020-05-17
39209	FTJ	B	2020-05-17
32971	FTJ	D	2020-05-17
32971	FTJ	D	2020-05-17
32971	FTJ	D	2020-05-17
33131	FTJ	B	2020-05-17
32649	FTJ	D	2020-05-17
23209	FTJ	A	2020-05-17
33130	FTJ	B	2020-05-17
23743	FTJ	B	2020-05-17
29094	RIKS	B	2020-05-17
40175	RIKS	B	2020-05-17
39839	RIKS	B	2020-05-17
46920	RIKS	B	2020-05-17
48043	RIKS	B	2020-05-17
10705	RIKS	B	2020-05-17
18036	RIKS	B	2020-05-17
32002	RIKS	B	2020-05-17
3893	RIKS	A	2020-05-17
4567	RIKS	B	2020-05-17
14740	RIKS	B	2020-05-17
33071	RIKS	D	2020-05-17
34954	RIKS	D	2020-05-17
38766	ARB	B	2020-05-17
38766	ARB	B	2020-05-17
10419	ARB	B	2020-05-17
43181	SVK	B	2020-05-17
43932	SVK	A	2020-05-17
38677	SVK	B	2020-05-17
47378	SVK	B	2020-05-17
38766	SVK	B	2020-05-17

Svk
20%
80%
0%

Tjänsteställe, handläggare
Färdtjänstadministrationenheten, Tobias Gustafsson

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 19RS1375

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Medborgarförslag färdtjänst

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att besluta att avskryva ärendet från vidare handläggning då förslagsställaren har avlidit.

att inte ändra i Tillämpningsföreskrifterna för färdtjänst avseende punkten Bärhjälp.

Sammanfattning

Förslagsställaren önskar en utökning av fler destinationer där tjänsten bärhjälp kan nyttjas inom färdtjänsten. Bärhjälp är en tilläggstjänst som inte regleras i lag om färdtjänst (1997:736). I Örebro län tillämpas att kunder inom färdtjänsten kan efter särskild prövning få möjligheten att nyttja bärhjälp vid några fördefinierade adresser och destinationer. Förvaltningen föreslår att inte tillmötesgå medborgarförslaget på utökning av rätten till bärhjälp. Tilläggstjänsten bärhjälp finns redan inom Örebro län samt kostnadsfri möjlighet att ta med ledsagare vid resa med färdtjänst.

Ärendebeskrivning

Bakgrunden till aktuellt medborgarförslag är att förslagsställaren nekades bärhjälp för en färdtjänstresa till en julfest i december 2018. Festen hölls i en lokal där den som är rullstolsburen inte kommer upp i annat än med servicen bärhjälp. Förslagsställaren har vid flera tillfällen nekats liknande resor till en förening där hen är aktiv som också nyttjar lokaler som inte är tillgängliga för hen annat än med bärhjälp vid ankomst. Bärhjälp innebär att färdtjänstfordonet ska vara utrustat med en trappklättrare för rullstolar och permobiler. Bärhjälp är en tilläggstjänst som inte är en självklar del av färdtjänsten och som inte regleras i lag om färdtjänst (1997:736). Lag om färdtjänst (1997:736) är en trafiklag för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel det vill säga transport från och till yttre port. Däremot erbjuder flertalet kollektivtrafikmyndigheter bärhjälp som tjänst, men först efter

Tjänsteställe, handläggare
Färdtjänstadministrationenheten, Tobias Gustafsson

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 19RS1375

särskild prövning i det enskilda fallet och med olika grader av begränsningar. Tillämpningsföreskrifterna som Samhällsbyggnadsnämnden beslutat för Region Örebro län tillåter i dag att bärhjälp kan beviljas på hemadressen under en period av 6 månader i avvaktan på bostadsanpassning eller byte av bostad. Utöver detta kan bärhjälp också beviljas på besöksadress om det finns synnerliga skäl såsom närstående eller gudstjänstlokal, samt sommarstuga som ligger inom färdtjänstområdet. Med närstående avses inte bara maka/e, barn föräldrar och syskon utan även annan som står i nära relation till den färdtjänstberättigade. Beviljad bärhjälp på besöksadress är inte tidsbegränsad utan följer färdtjänsttillståndets giltighetstid.

Bedömning

Bedömningen är att inta utöka möjligheterna till utökat bärhjälp genom ändring av Tillämpningsföreskrifterna för färdtjänst i regionen. Trenden i samhället är att allt fler kollektivtrafikmyndigheter renodlar sin färdtjänst och begränsar allt mera tillgången på tilläggstjänster som ligger utöver vad som lagen om färdtjänst (1997:736) avser, det vill säga transport mellan yttre portar. Utökning av servicen utöver vad som anges i lagen kan skapa intressekonflikter med annan lagstiftning, och därför har allt fler kollektivtrafikmyndigheter mera fokuserat på att påverka samhällets aktörer i arbetet med att allt högre utsträckning tillgänglighetsanpassa samhället där människor med funktionsnedsättningar kan delta på likvärdiga villkor.

Servicegraden inom färdtjänsten i regionen är redan högre än vad lagen om färdtjänst (1997:736) avser. Det finns redan nu möjlighet för kunden att få bärhjälp på bostadsadressen, gudstjänstlokal, sommarstuga eller närstående samt medföra kostnadsfritt en ledsagare vid färdtjänstresa. Efter kartläggning inom sektionen Utredning och planering är upplevelsen att det inte finns någon större efterfrågan i stort att utöka servicen vad gäller bärhjälp och därmed kvarstå bedömningen att inte tillmötesgå medborgarförslaget.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förslaget bedöms inte ge några konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget bedöms inte ge några ekonomiska konsekvenser.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM Samhällsbyggnadsnämnden 2021-05-24
Medborgarförslag bärhjälp 19RS1375

Tjänsteställe, handläggare
Färdtjänstadministrationenheten, Tobias Gustafsson

Sammanträdesdatum
2021-06-23

FöredragningsPM
Dnr: 19RS1375

Svarsbrev

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)