

### Motion om att utveckla dynamisk kollektivtrafik

Vi i Vänsterpartiet föreslår att Länstrafiken och Samhällsbyggnadsnämnden/kollektivtrafiknämnden utvecklar konceptet "Dynamisk kollektivtrafik". Vår uppfattning är att den anropsstyrda närtrafiken inte är tillräcklig med sin begränsning - vardagar, vissa tider, vilket utesluter arbetspendling och gymnasieresor.

För att det ska bli möjligt att använda kollektivtrafiken som en del av samhällsutvecklingen i mindre tätorter och på landsbygden i Örebro län så behöver den utvecklas. Vi i Vänsterpartiet menar att vi behöver tänka nytt från grunden för att utforma framtidens kollektivtrafik och det har öppnat sig nya möjligheter att göra det med den digitala utvecklingen som grund. Det kollektiva resandet ska vara framtidens resesätt i staden, i mindre tätorter och på landsbygden. Den bästa resan är den vi kan göra tillsammans, med så lite påverkan på miljö och klimat som möjligt. Trafiken behöver därför bli mer tillgänglig – både i var den går och hur ofta den går.

Vänsterpartiet ser kollektivtrafiken som en del av människors vardag. För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv måste vi vända på perspektiven och utforma en kollektivtrafik som anpassas utifrån invånarnas resandebehov, och inte tvärtom. Trafiken körs inom ett upphämtningsområde, den körs bara där och när den efterfrågas och den samordnas digitalt. Trafikkonceptet har fått namnet "Dynamisk kollektivtrafik" som vi väljer att använda här.

Region Värmland har ett antal pilotprojekt igång med busstrafik utan tidtabell och bestämd linjesträckning: Linje X som trafikerar Säffle tätort och Karlstad Nära som körs i ett relativt utsträckt villaområde i Karlstads utkant. Framför allt Linje X har nu varit igång en tid och har delutvärderats med goda resultat. Allt fler åker och resenärerna är nöjda med hur resorna håller utlovade tider och servicen som ges. De allra flesta bokar via en app och tekniken fungerar. Ytterligare ett försök i norra delarna av Torsby kommun, som är att betrakta som det första försöket på landsbygden.

Utformningen bygger på att resenären beställer sin resa från vart man vill åka, till vart man ska inom upphämtningsområdet och får besked om när bussen kommer. Om fler personer bokar en resa i samma riktning åker man tillsammans och då anpassar systemet, som kommunicerar direkt med resenär och fordon, rutten i realtid efter var övriga personer hämtas och lämnas. Systemet är nyckeln och med dagens självlärande tekniska system blir resorna ännu effektivare över tid. Linje X och Karlstad Nära körs med fordon som rymmer 15 personer där det ombord finns WiFi, USB-laddning, barnstol och rullstolsplatser med lyft.

En annan av fördelarna med kollektivtrafik som anpassar rutter och tider efter invånarnas behov i realtid är att det inte körs några tomma bussar när ingen behöver åka. Färre fordon kan med fler stopp täcka större områden med kortare ledtider än ordinarie linjedragning. Det finns kostnader förknippade med ett projekt och det är en utmaning att fortsätta ha nöjda resenärer om utfallet blir lyckat, som i Säfte. När populariteten ökar och fler ser fördelarna blir det allt svårare att hålla restider/ankomsttider. Samtidigt är det absolut ett positivt problem, eftersom det är själva meningen med projektet, och kan lösas med fler fordon.

Regionfullmäktige föreslås besluta:

- att Samhällsbyggnadsnämnden/kollektivtrafiknämnden ger Länstrafiken i uppdrag att påbörja pilotprojekt med Dynamisk kollektivtrafik**
- att pilotprojektet/ pilotprojekten utvärderas och att målsättningen är att permanenta eller fortsatt utveckla projekten till att bli en del av det ordinarie utbudet av kollektivtrafiken i Örebro län.**

Jessica Carlquist, ledamot Samhällsbyggnadsnämnden (V)

Kenneth Lantz, ledamot Regional tillväxtnämnd (V)