

Granskning av tillgänglighet i kollektivtrafiken

Region Örebro län

Juni 2025

Sammanfattning

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Region Örebro län genomfört en granskning av tillgänglighet i kollektivtrafiken. Granskningens syfte har varit att bedöma om kollektivtrafiknämnden säkerställer en ändamålsenlig kollektivtrafik som är tillgänglig för alla invånare i regionen.

Utifrån genomförd granskning är vår samlade bedömning att kollektivtrafiknämnden **i allt väsentligt** har säkerställt en ändamålsenlig kollektivtrafik som är tillgänglig för alla invånare i regionen.

Nedan ses bedömning för varje revisionsfråga. För fullständiga bedömningar se respektive revisionsfråga i rapporten eller det avslutande avsnittet "Sammanfattande bedömningar utifrån revisionsfrågor".

Revisionsfrågor	Bedömning	
Finns mål och strategier för att styra och utveckla kollektivtrafikens tillgänglighet i regionen?	Ja	
Har kollektivtrafiknämnden genomfört regelbunden uppföljning och utvärderingar av kollektivtrafikens tillgänglighet och vidtagit åtgärder?	Ja	
Uppnås kollektivtrafikens uppsatta mål gällande tillgänglighet?	Ja	

Innehållsförteckning

Inledning	3
Bakgrund	3
Syfte och revisionsfrågor	3
Revisionskriterier	4
Avgränsning	4
Metod	4
Granskningsresultat	5
Mål och strategier	5
Uppföljning, utvärdering och åtgärder	8
Måluppfyllnad	10
Samlad bedömning	13
Sammanfattande bedömningar utifrån revisionsfrågor	14

Inledning

Bakgrund

Enligt regionens verksamhetsplan och budget 2025 ansvarar kollektivtrafiknämnden för att fullgöra Region Örebro läns uppgifter enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Denna lagstiftning reglerar hur kollektivtrafik ska planeras och bedrivas i Sverige, och den betonar vikten av att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och anpassad efter invånarnas behov.

Enligt periodrapporten för augusti månad år 2024 har kostnaderna för trafiken ökat med 56 miljoner kronor, motsvarande en ökning på 7,7 procent jämfört med föregående år. Denna kostnadsökning kan påverka regionens förmåga att upprätthålla och förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet. Dessutom har regionen ett prognostiserat balanskravsresultat på -400 miljoner kronor, vilket inte uppfyller kravet för god ekonomisk hushållning. Detta ekonomiska läge kan leda till begränsade resurser för att genomföra nödvändiga förbättringar inom kollektivtrafiken, vilket i sin tur kan påverka tillgängligheten negativt. Den ekonomiska situationen kan också leda till att prioriteringar görs som inte gynnar tillgängligheten, såsom minskad turtäthet eller förändringar i busslinjernas sträckning.

Verksamhetsplanen för år 2025 betonar att en hållbar och attraktiv kollektivtrafik är avgörande för att stärka regionens konkurrenskraft och möjliggöra hållbart resande. Kollektivtrafiken ska underlätta för människor att resa till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter på ett samhällsnyttigt sätt. Det finns en ambition att öka andelen kollektiva resor och säkerställa att resenärerna är nöjda med sina resor, vilket kräver klimat- och kostnadseffektiva lösningar. Risker kan uppstå om dessa mål inte uppfylls, vilket kan leda till minskad tillgänglighet och nöjdhet bland resenärerna.

I december år 2024 infördes ett nytt stadslinjenät i Örebro. Denna förändring medförde färre linjer än tidigare och även linjedragningen ändrades.

Revisorerna har efter en bedömning av väsentlighet och risk beslutat att granska tillgänglighet i kollektivtrafiken.

Syfte och revisionsfrågor

Syftet med granskningen är att bedöma om kollektivtrafiknämnden säkerställer en ändamålsenlig kollektivtrafik som är tillgänglig för alla invånare i regionen.

Följande revisionsfrågor ska besvaras:

1. Finns mål och strategier för att styra och utveckla kollektivtrafikens tillgänglighet i regionen?
2. Har kollektivtrafiknämnden genomfört regelbunden uppföljning och utvärderingar av kollektivtrafikens tillgänglighet och vidtagit åtgärder?
3. Uppnås kollektivtrafikens uppsatta mål gällande tillgänglighet?

Revisionskriterier

Med revisionskriterier avses de bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionens analyser och bedömningar.

Granskningen utgår från följande revisionskriterier:

- Kommunallagen (2017:725) 6 kap. § 6
- Lagen om kollektivtrafik (2010:1065) 2 kap. § 8
- Regioninterna styrdokument som är relevanta för granskningsområdet

Avgränsning

Granskningen avgränsas till att omfatta kollektivtrafiknämnden och i tid avgränsas granskningen till år 2025.

Granskningen berör två typer av tillgänglighet där den ena formen avser tillgänglighet i form av tillgång till kollektivtrafik och den andra avser tillgänglighetsanpassning av befintlig kollektivtrafik såsom hållplatser och bussar.

Metod

Granskningen har genomförts via genomgång av relevanta styrdokument samt genom intervjuer med relevanta tjänstepersoner. Följande funktioner har intervjuats:

- Områdeschef trafik och samhällsplanering
- Kollektivtrafikchef
- Enhetschef för kollektivtrafikenheten
- Enhetschef för skolskjutsenheten

Rapporten har kvalitetssäkrats i enlighet med PwCs interna rutiner och checklistor för kvalitetssäkring.

De intervjuade har beretts möjlighet att sakgranska rapporten.

Granskningsresultat

Mål och strategier

Revisionsfråga 1: Finns mål och strategier för att styra och utveckla kollektivtrafikens tillgänglighet i regionen?

Region Örebro län utgör den lagstadgade kollektivtrafikmyndigheten i Örebro län. I 2 kap. 8 § i lag (2010:1065) om kollektivtrafik anges att den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet ska i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Detta program ska enligt lag uppdateras vid behov.

I *Bestämmelser för politiska organ inom Region Örebro län* anges att kollektivtrafiknämnden fullgör regionens uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet samt regionens uppgifter enligt lag (1997:736) om färdtjänst och gällande avtal mellan Region Örebro län och länets kommuner om överlåtelse av sagda uppgifter enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik vad avser färdtjänstresor. Nämnden ansvarar vidare för skolskjutsverksamhet i enlighet med ingångna överenskommelser och avtal.

Kollektivtrafik avser således i följande avsnitt allmän kollektivtrafik samt serviceresor vilket omfattar trafikformer såsom sjukresor, färdtjänst och skolskjuts.

Kollektivtrafiknämnden har vidare i uppdrag att ansvara för regionens trafikplanering och för att förslag till regionala trafikförsörjningsprogram utarbetas, beslut om allmän trafikplikt, upphandling hänförligt till allmän och särskild kollektivtrafik, avtalsingående om allmän trafik och övriga avtal avseende kollektivtrafik och färdtjänst samt ansvar för sjukresor avseende såväl beställningsfrågor, som utförande och ekonomiskt ansvar.

Iakttagelser

Regionfullmäktige antog 2022-02-15 § 12 förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram för åren 2022–2030. I detta anges de övergripande målen och behovet av allmän kollektivtrafik i länet samt den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik. Programmet är underställt den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och innehåller således mål som är tänkta att passa in och bidra till måluppfyllnad inom strategins olika effektmål. Vi noterar inom ramen för granskningen att regionstyrelsen beslutat 2025-02-28 § 47 om en revidering av utvecklingsstrategin i två steg där uppdragsdirektiv för första steget antagits.

I trafikförsörjningsprogrammet anges nedanstående mål för allmän kollektivtrafik. Målen kring nöjdhet, infrastruktur och minskad påverkan på hälsa, klimat och miljö omfattar även serviceresor. Därtill finns ett övergripande och högst prioriterat mål om att öka kollektivtrafikens marknadsandel.

1. Alla i länet ska ha tillgång till någon form av allmän kollektivtrafik.
2. Fysisk och digital infrastruktur ska förbättras och förenkla resenärsupplevelsen.
3. Resenärers nöjdhet med senaste resan ska öka.

4. Kollektivtrafikens negativa påverkan på hälsa och miljö via luftkvalitet och buller ska minska.
5. Prisnivåer och biljettutbud ska hållas konkurrenskraftiga för ett ökat hållbart resande.

Av dessa berör framförallt de två första målen tillgänglighet. För att uppnå målen finns fyra centrala strategier framtagna som summeras under rubrikerna; trafikering, attraktiv och tillgänglig resa, försäljning samt hälsa, klimat och miljö. Strategin kring trafikering handlar om att bland annat eftersträva konkurrenskraftiga restider jämfört med bilen och hög turtäthet medan strategin om attraktiv och tillgänglig resa berör utvecklandet av attraktiva hållplatser och bytespunkter.

Vi noterar att det regionala trafikförsörjningsprogrammet för åren 2025–2035 är ute på remissrunda vid tidpunkten för granskningen. I den uppdaterade versionen har det övergripande målet justerats till att handla om att kollektivtrafiken ska bidra till positiv samhällsutveckling genom att vara en självklar och växande del i transportsystemet. Därtill har målen skruvats något varvid målen både är tänkta att vara applicerbara på allmän kollektivtrafik och serviceresor. De föreslagna målen är följande; alla i länet ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik, förbättra och förenkla resenärsupplevelsen, resenärers nöjdhet med senaste resan ska öka, kollektivtrafiken ska bidra till förbättrad hälsa och miljö samt kollektivtrafikens marknadsandel ska öka.

Trafikförsörjningsprogrammet konkretiseras i ett nästa skede i kollektivtrafiknämndens verksamhetsplan för respektive år. I verksamhetsplanen för 2025, antagen av nämnden 2024-12-04 § 62, finns ett mål om att regionen ska ha en allmän kollektivtrafik som leder mot mål och funktioner i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Detta följs upp via sju styrtal som berör bland annat resandeökning per tertial för allmän kollektivtrafik, antal fullsatta bussar, andel utförda turer i busstrafiken, marknadsandel och andelen hållplatser som tillgänglighetsanpassats. Till respektive styrtal finns ett angivet målvärde för året samt ett långsiktigt målvärde. Vi noterar att målvärden saknas i nämndens verksamhetsplan för 2024.

Nedan redovisas styrtal/ indikatorer med målvärde för 2025 som berör tillgänglighet i kollektivtrafiken:

Styrtal/ indikator	Målvärde 2025
Resandeökning i procent per tertial jämfört med samma tertial föregående år	3 %
Antal fullsatta bussar	400
Antal hållplatser som tillgänglighetsanpassats	72 %
Andel utförda turer i busstrafiken ska ligga på 100 procent	100 %
Andelen avvikelser mot totala antalet resor	0,4 %

I planen anges även ett mål kring regionens skolskjutsverksamhet som har som målsättning att uppfylla uppdragsgivarnas behov, förväntningar och krav.

Därutöver har nämnden ett särskilt uppdrag om att förbättra tillgängligheten för resenärerna genom ett jämnare flöde av resor över trafikdygnet för serviceresetrafiken och förbättra tillgängligheten till kontakter med serviceresor.

I intervjuer bekräftas att ovan nämnda mål och strategier utgör den huvudsakliga styrningen inom regionen vad gäller såväl tillgång till kollektivtrafiken som tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken. Vidare anges att nämnden fattar beslut om trafikplikt vilket innefattar vilka busslinjer som ska finnas samt ungefärlig turtäthet. Därtill styrs färdtjänstverksamheten av lagstiftning samt ett regelverk som beslutades av dåvarande landstinget år 2013. Vidare framkommer att ett nytt regelverk har tagits fram som just nu förankras ute hos länets kommuner.

Vidare beskrivs det inte finnas något numeriskt mål kring antalet serviceresor som ska genomföras inom regionen. Vad gäller skolskjutsverksamheten styrs den av de avtal som finns med kommuner inom skolbusstrafik, linjetrafik med skolkort och skolbilar. Inga specifika mål eller strategier finns framtagna för skolskjutsverksamheten.

Av intervjuer framkommer vidare att den politiska viljeriktningen i regionen är att det ska finnas tät trafik med konkurrenskraftiga restider i de stråk där det finns många resenärer med snarlika behov. Det finns inget politiskt beslut om att tillgången till kollektivtrafik ska vara lika i alla områden varvid det finns orter där kollektivtrafiken inte finns att tillgå under hela dygnet. I regionen finns i dessa områden något som kallas för närtrafik vilket är en bokningstjänst för resa från hemmet till närmaste närtrafikhållplats. Dessa hållplatser är lokaliserade där det finns ett visst utbud av service och möjlighet att resa vidare med den linjelagda kollektivtrafiken.

Nämndens möjlighet att utveckla tillgången till kollektivtrafik beskrivs vidare som beroende av tilldelad budget varvid vissa neddragningar har behövt ske under senare år samt att handlingsplaner har tagits fram för att nå en budget i balans. Detta utifrån bland annat det uppdrag som nämnden fått i Region Örebro läns verksamhetsplan och budget 2024, med planering 2025–2026, om att genomföra intäktsförstärkningar om 23,2 miljoner kronor och kostnadsreduceringar om 50,3 miljoner kronor.

De intervjuade utvecklar även resonemanget kring pågående tillgänglighetsanpassningar av hållplatser. Detta arbete beskrivs på sina håll vara i sin linda utifrån att regionen inte helt äger frågan själv utan den styrs mycket av väghållaren, det vill säga berörd kommun eller Trafikverket.

Bedömning

Finns mål och strategier för att styra och utveckla kollektivtrafikens tillgänglighet i regionen?

Ja.

Bedömningen baseras på att det finns mål och strategier framtagna för styrningen och utvecklingen av kollektivtrafikens tillgänglighet i regionen. Målen berör både tillgången till kollektivtrafik som tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafik och återfinns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet samt i nämndens verksamhetsplan för 2025. Hanteringen stämmer överens med bestämmelserna i 2 kap. § 8 i lagen om kollektivtrafik (2010:1065).

Vi noterar att ekonomiska begränsningar och politiska viljeriktningar påverkar möjligheten att utveckla tillgången till kollektivtrafik i regionen, vilket har lett till nödvändiga neddragningar och ansträngningar för att balansera budgeten.

Vi noterar även att verksamhetsplan 2024 saknar tydliga målvärden kopplat till tillgänglighet vilket vi ser som en brist då det försvårar möjligheten till uppföljning och utvärdering. Vi ser däremot positivt på att nämnden inkluderat detta i verksamhetsplanen för 2025.

Uppföljning, utvärdering och åtgärder

Revisionsfråga 2: Har kollektivtrafiknämnden genomfört regelbunden uppföljning och utvärderingar av kollektivtrafikens tillgänglighet och vidtagit åtgärder?

Iakttagelser

Målen i trafikförsörjningsprogrammet ska följas upp årligen genom ett flertal indikatorer. I en årlig rapport ska programmet utvärderas med avseende på måluppfyllnad. I programmet redovisas bland annat nedanstående indikatorer som har bäring på tillgången till kollektivtrafik och tillgänglighetsanpassningen av densamma.

Mål till 2030	Indikator	Mått
Alla i länet ska ha tillgång till någon form av allmän kollektivtrafik	Tillgänglighet med allmän kollektivtrafik	Förbättrad. Beräkningar bygger på bland annat geografisk täckning utifrån avstånd till hållplatsen och antal avgångar från den
Fysisk och digital infrastruktur ska förbättras och förenkla resenärupplevelsen	Antalet tillgänglighetsanpassade hållplatser	Ytterligare 86 hållplatser som uppfyller sin tillgänglighet år 2030.
Övrig indikator som följs upp	Antalet inställda turer	Minskar

I granskningen framkommer det att tillgängligheten till kollektivtrafik, utöver ovannämnda indikatorer, följs upp genom antalet personer som köper biljett då tillgängligheten skulle kunna begränsas av att taxan är för hög. Vidare anges att tillgängligheten kan mätas utifrån antalet personer som nyttjar kollektivtrafiken, då det är ett mått på hur förutsättningarna ser ut. En resandeminskning uppges dock inte vara detsamma som att tillgängligheten har försämrats utan det kan bero på andra faktorer. Därtill lyfts aspekten kring tillgänglighet till information om kollektivtrafiken genom exempelvis appar, hemsidor, utrop eller digitala skärmar vilket beskrivs som en viktig förutsättning för att få tillgång till kollektivtrafik.

I kontakt med regionen framgår vidare att det regionala trafikförsörjningsprogrammet till del följs upp i delårsrapport och verksamhetsberättelse. Därutöver följs programmet sedan år 2023 upp i vad som kallas för trafikbokslut. I dokumentet för år 2023 presenteras den planerade och utförda trafiken inom länet, med fokus på produktion, ekonomi och resandeutveckling. I kontakt med regionen framkommer att 2024 års trafikbokslut för närvarande är under framtagande.

I intervjuer framkommer att 768 000 serviceresor årligen genomförs vilket inkluderar skolskjuts med skolbil. Den största andelen utgörs av färdtjänstresor som till antalet uppgår till cirka 360 000 resor fördelat på de olika kommunerna. Sjukresor utgör den näst största andelen och därefter arbetsresor och närtrafikresor. Vidare anges att arbetet med serviceresor följs upp utifrån framkomlighet vid de platser där upphämtningar och avlämningar oftare sker.

De intervjuade berättar vidare att nämnden löpande får information om resande-utvecklingen i regionen. Uppföljningar av tillgängligheten genomförs även vid bokslut utifrån de styrtal som nämns under revisionsfråga 3, samt att fördjupade analyser tas fram och presenteras för nämnd vid linjeförändringar. I dessa uppföljningar beskrivs analysen ske på linje- och hållplatsnivå.

Av intervjuer framgår därtill att det pågår ett aktivt arbete med att följa de aktiviteter som finns i nämndens verksamhetsplan. Träffar genomförs inom verksamheten cirka fem gånger per år för att följa upp aktiviteterna och vidta åtgärder vid behov.

Inom skolskjutsverksamheten följs arbetet upp i dialog med uppdragsgivande kommuner minst två gånger per år.

Därutöver har, som nämnt under revisionsfråga 1, ekonomiska handlingsplaner tagits fram för en ekonomi i balans vilka innehåller åtgärder samt förväntad effekt och konsekvensbeskrivning. I handlingsplanen som nämnden beslutade om 2023-12-07 § 61 inför 2024 års verksamhet redovisas åtgärder inom bland annat förändrat utbud och ambition, såsom reduceringar i turer och linjer i busstrafiken på såväl landsbygdslinjer som regionlinjer och inom stadstrafiken. Detta bekräftades sedan via nämndens trafikpliktsbeslut som är att betrakta som regionens offentliga åtagande när det gäller vilken kollektivtrafik som ska finnas i länet. Som grund för denna uppges det finnas framtagna utredningsrapporter som beskriver konsekvenserna på resandet på en mer fördjupad nivå. Det minskade utbudet av kollektivtrafik beskrivs överlag ligga inom de

ambitionsnivåer som uttrycks i såväl trafikförsörjningsprogram som den regionala utvecklingsstrategin.

Ett arbete ska därtill ha påbörjats med att genomföra satsningar på vissa linjer för att nå en rimlig nivå av utbud och kundnöjdhet. En långsiktig prognos har även presenterats för nämnden under våren som bygger på målen i trafikförsörjningsprogrammet. Utifrån detta har en prioriteringsordning tagits med förväntad kostnad och en beskrivning av vilka aktiviteter som behövs genomföras. Prognosen väntas ligga till grund för nämndens budgetbeslut i juni 2025.

Bedömning

Har kollektivtrafiken genomfört regelbunden uppföljning och utvärderingar av kollektivtrafikens tillgänglighet och vidtagit åtgärder?

Ja.

Bedömningen baseras på att nämnden löpande följer upp tillgängligheten i den allmänna kollektivtrafiken via styrtal och indikatorer kopplat till det regionala trafikförsörjningsprogrammet och nämndens verksamhetsplan. Uppföljning sker i delårsrapport, verksamhetsberättelse samt i trafikbokslut. Bedömningen baseras därtill på att det sker uppföljning av serviceresor och skolskjutsverksamhet.

Vidare baseras bedömningen på att åtgärder har vidtagits utifrån ekonomiska handlingsplaner för att anpassa utbudet mot nämndens besparingskrav. Dessa åtgärder har inte haft någon främjande effekt för en ökad tillgång till kollektivtrafik men har legat i linje med nämndens politiska ambitioner inom området för att kunna nå en budget i balans. Vi bedömer att mot bakgrund av nämndens ekonomiska situation så finns begränsade möjligheter att öka tillgången till kollektivtrafik, varför vidtagna åtgärder enligt vår mening varit adekvata och i linje med nämndens ambition inom området. En långsiktig prognos har tagits fram för budgetbeslut i juni 2025 med avstamp i målen i trafikförsörjningsprogrammet. Därutöver pågår ett arbete med att genomföra satsningar på vissa linjer för att nå en rimlig nivå av utbud och kundnöjdhet.

Måluppfyllnad

Revisionsfråga 3: Uppnås kollektivtrafikens uppsatta mål gällande tillgänglighet?

Iakttagelser

I nämndens verksamhetsberättelse för 2024, godkänd av nämnden 2025-02-27 § 7, följs målet kring att regionen har en allmän kollektivtrafik som leder mot mål och funktioner i det regionala trafikförsörjningsprogrammet upp. Inom ramen för granskningen har vi specifikt granskat de delar som berör området tillgång till kollektivtrafik samt tillgänglighetsanpassning av densamma. Målet bedöms i uppföljningen som gult vilket innebär att avvikelserna är acceptabla utifrån målnivån. Resultatet beskrivs som förbättrat sedan föregående år.

Motsvarande bedömning lämnas för föregående års mål om att regionen har en servicereverksamhet som uppfyller uppdragsgivarnas och våra kunders förväntningar och krav.

Nedan redovisas styrtal/ indikatorer med utfall för 2024 som berör tillgänglighet i kollektivtrafiken:

Styrtal/ indikator	Utfall 2024	Kommentar
Resandeökning i procent per tertial jämfört med samma tertial föregående år	-9 %	Markant nedgång. Till följd av dels omledningen av regionbussar i centrala Örebro under året. Dels ökningen av biljettpriset i kombination med ett kraftigt sänkt pris på bensin och diesel.
Antal fullsatta bussar	252 st	Värdet bedöms som acceptabelt. (Ett värde utan några fullsatta bussar indikerar att det finns en överkapacitet i kollektivtrafiken). De fullsatta bussarna är nästan uteslutande i stadstrafiken där det finns en hög turtäthet.
Antal hållplatser som tillgänglighetsanpassats	20 st	Detta indikerar en hög utbyggnadstakt där tillgängliga medel i Länsplanen för regional transportinfrastruktur nyttjas väl och där länets kommuner och Trafikverket prioriterar frågan.
Andel utförda turer i busstrafiken ska ligga på 100 procent	99,1 %	Kommentar saknas.
Andelen avvikelser mot totala antalet resor	0,45 %	Kommentar saknas.

I intervjuer beskrivs måloppfyllnaden som god när det gäller tillgång till kollektivtrafik. Regionen beskrivs uppnå minimiutbudet av kollektivtrafik i alla delar förutom i en tätort. Vidare anges att målen i trafikförsörjningsprogrammet ska förstås som önskad riktning för vart regionen vill vara år 2030 och således inte något som regionen väntas uppnå alla dagar innan dess.

Tillgänglighetsanpassningen av hållplatser beskrivs vidare som ett område där måloppfyllnaden är i behov av utveckling vilket härleds dels till regionens begränsade ägarskap i frågan, dels till följd av kapaciteten hos entreprenörerna som kontrakterats för att anpassa hållplatserna. I sakgranskningen tydliggörs att regionen under 2024 anpassat

20 hållplatser och att denna utbyggnadstakt är i linje med målet om att tillgänglighetsanpassa samtliga hållplatser till år 2030.

I granskningen framkommer även att regionen bistår kommunerna och Trafikverket i samordningen av asfalteringsplaner, i syfte att effektivisera byggnationen av hållplatser.

Därtill anges att den tidigare uppsatta målnivån för fordon redan är uppnådd. Samtliga bussar och tåg är utrustade med ramp alternativt lyft för att möjliggöra för resenärer med rullstol. Alla bussar har även digitala destinationsskyltar utanpå bussen samt digitala skärmar inne som informerar om nästa hållplats. Alla bussar och tåg har också yttre utrop som upplyser om linjenummer och slutdestination samt inre utrop som upplyser om nästa hållplats vilket underlättar för synskadade.

Bedömning

Uppnås kollektivtrafikens uppsatta mål gällande tillgänglighet?

Ja.

Bedömningen grundas på att måluppfyllnaden bedöms som acceptabel för målet om att regionen har en allmän kollektivtrafik som leder mot mål och funktioner i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. För att mäta måluppfyllnaden ingår flera styrtal/indikatorer som har bäring på tillgängligheten i kollektivtrafiken. Av dessa fem indikatorer redovisar flertalet en positiv utveckling.

Bedömningen grundas även på måluppfyllnaden för målet kring regionens servicereseverksamhet. I bedömningen tas även hänsyn till styrtalens utveckling där flera visar på en positiv utveckling.

Därtill baseras bedömningen på att måluppfyllnaden i intervjuer beskrivs som god när det gäller tillgången till kollektivtrafik samt att utbyggnadstakten vad gäller tillgänglighetsanpassningen av hållplatser är i linje för att uppnå målnivån till år 2030.

Samlad bedömning

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Region Örebro län genomfört en granskning av tillgänglighet i kollektivtrafiken. Granskningens syfte har varit att bedöma om kollektivtrafiknämnden säkerställer en ändamålsenlig kollektivtrafik som är tillgänglig för alla invånare i regionen.

Utifrån genomförd granskning är vår samlade bedömning att kollektivtrafiknämnden **i allt väsentligt** har säkerställt en ändamålsenlig kollektivtrafik som är tillgänglig för alla invånare i regionen.

Sammanfattande bedömningar utifrån revisionsfrågor

Revisionsfråga	Bedömning	
1. Finns mål och strategier för att styra och utveckla kollektivtrafikens tillgänglighet i regionen?	Ja Det finns mål och strategier framtagna för styrningen och utvecklingen av kollektivtrafikens tillgänglighet i regionen. Målen berör både typerna av tillgänglighet och återfinns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet samt i nämndens verksamhetsplan för 2025.	
2. Har kollektivtrafiknämnden genomfört regelbunden uppföljning och utvärderingar av kollektivtrafikens tillgänglighet och vidtagit åtgärder?	Ja Nämnden genomför kontinuerlig uppföljning av kollektivtrafikens tillgänglighet via styrtal och indikatorer samt åtgärder enligt ekonomiska handlingsplaner. Uppföljning sker genom delårsrapporter, verksamhetsberättelser och trafikbokslut. Satsningar görs på utvalda linjer för att stärka utbud och kundnöjdhet, med en långsiktig budgetprognos klar till juni 2025.	
3. Uppnås kollektivtrafikens uppsatta mål gällande tillgänglighet?	Ja Måluppfyllnaden för kollektivtrafik och serviceresor är acceptabel. Det finns en god tillgång till kollektivtrafik och utbyggnadstakten vad gäller tillgänglighetsanpassning av hållplatser beskrivs vara i linje med målnivån för år 2030.	

2025-09-30

Rebecka Hansson

Emma Ekstén

Uppdragsledare

Projektledare

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Region Örebro län enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan från den 13 februari 2025. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.