



VAD TYCKER ÖREBROARNA OM

# STADS- BUSSARNA

RAPPORT SAMMANSTÄLLD AV  
MATS-OLOF LILJEGREN

## SAMMANFATTNING

Under de senaste åren har Örebro genomgått stora förändringar inom kollektivtrafiken, inklusive införandet av ett nytt stadslinjenät för bussar och byggandet av Citylinjen, ett modernt BRT-system. Dessa förändringar har lett till både engagemang och kritik bland invånarna. För att få en bättre förståelse för örebroarnas uppfattningar genomförde Liberalerna i Örebro en webbaserad enkät med 796 giltiga svar. Enkäten hade fyra frågor om nöjdhet, närhet till hållplatser, preferenser mellan restid och hållplatsavstånd, samt öppna synpunkter.

Resultaten visade att majoriteten av respondenterna var missnöjda med kollektivtrafiken, särskilt gällande höga biljettpriser, indragna linjer och försämrad tillgänglighet. En betydande andel av invånarna ansåg att närheten till hållplatser var mycket viktig och föredrog längre restid om hållplatsen var nära. De mest återkommande förbättringsförslagen inkluderade sänkta biljettpriser, återinförande av 3-timmarsbiljetten, utökning av hållplatser och linjer, förbättrad punktlighet och turtäthet, samt ökad tillgänglighet och bättre bemötande av personal.

Sammanfattningsvis indikerar undersökningen att det finns ett behov av att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, prisvärd och pålitlig för att bättre möta invånarnas behov och förväntningar.

Mats-Olof Liljegren, Liberalerna Örebro kommun  
Talesperson i skolfrågor  
Ledamot Kommunfullmäktige  
2:e vice ordförande Grundskolenämnden

E-post: [mats-olof.liljegren@liberalerna.se](mailto:mats-olof.liljegren@liberalerna.se)  
Tel: 070-360 19 19

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| Sammanfattning                                   | 1  |
| Innehållsförteckning                             | 2  |
| 1. Inledning                                     | 3  |
| 1.1 Bakgrund                                     | 3  |
| 1.2 Syfte och mål                                | 4  |
| 1.3 Avgränsningar                                | 4  |
| 2. Metod                                         | 4  |
| 2.1 Metodbeskrivning                             | 4  |
| 2.2 Urval                                        | 5  |
| 2.3 Genomförande                                 | 5  |
| 3. Resultat                                      | 6  |
| 4. Analys och diskussion                         | 8  |
| 4.1 Analys                                       | 8  |
| 4.1.1 Analys av kommentarerna till första frågan | 8  |
| 4.1.2 Analys av kommentarerna till andra frågan  | 10 |
| 4.1.3 Analys av kommentarerna till tredje frågan | 11 |
| 4.1.3 Analys av kommentarerna till fjärde frågan | 13 |

# 1. INLEDNING

## 1.1 BAKGRUND

Under de senaste åren har Örebro genomgått betydande förändringar inom kollektivtrafiken. Ett nytt stadslinjenät för bussar har introducerats, vilket inneburit att flera tidigare linjer har avvecklats. Samtidigt pågår byggnationen av Citylinjen, ett modernt BRT-system (Bus Rapid Transit) som syftar till att förbättra kollektivtrafikens effektivitet och attraktivitet i staden. Citylinjen kommer att trafikeras av snabbbussar med egna körfält, anpassade hållplatser och hög turtäthet, vilket förväntas leda till snabbare och mer pålitliga resor för örebroarna.

Dessa förändringar har väckt stort engagemang och debatt bland stadens invånare. I media har många insändare uttryckt massiv kritik mot de nya busslinjerna och stadens ombyggnation, där särskilt låg nöjdhet med kollektivtrafiken lyfts fram. För att få en bättre bild av örebroarnas uppfattningar genomförde Liberalerna i Örebro kommun en webbaserad enkät under perioden november till 14 december 2024. Enkäten innehöll fyra frågor:

1. Hur nöjd är du överlag med busstrafiken i Örebro?
2. Hur viktigt är det för dig att ha en busshållplats inom 400 meter?
3. Vad är viktigast för dig: långt till busshållplatsen men snabbare restid, eller nära till busshållplatsen men något längre restid?
4. Vad är dina viktigaste synpunkter gällande busstrafiken i Örebro?

Efter att ha rensat bort spam och ogiltiga svar återstod 796 giltiga svar, vilka utgör underlaget för denna rapport. Det är dock viktigt att poängtera att enkäten inte har genomgått någon vetenskaplig analys eller baserats på vetenskapliga urvalsmetoder. Svaren är helt slumpmässiga och baseras på personer som frivilligt valt att delta efter att ha hittat enkäten. Vi har ingen säker information om varför dessa personer valt att svara, deras ålder, kön eller andra faktorer. Det kan heller inte garanteras att samtliga respondenter är örebroare, även om enkäten främst distribuerades lokalt inom Örebro.

Syftet med denna rapport är att analysera och belysa de åsikter som framkommit i enkäten, trots dessa osäkerheter. Vi strävar efter att ge en överblick över örebroarnas uppfattningar om de senaste förändringarna inom stadens busstrafik samt att identifiera de behov och förväntningar som invånarna uttrycker. Rapporten bör dock läsas med insikt om begränsningarna i metodens tillförlitlighet.

## 1.2 SYFTE OCH MÅL

Syftet med denna rapport är att analysera och belysa de åsikter som framkommit i enkäten, trots metodens osäkerheter. Vi strävar efter att ge en överblick över örebroarnas uppfattningar om de senaste förändringarna inom stadens busstrafik samt att identifiera de behov och förväntningar som invånarna uttrycker. Rapporten bör dock läsas med insikt om begränsningarna i metodens tillförlitlighet.

Målet är att använda resultaten från enkäten för att få en bättre förståelse för örebroarnas åsikter om det nya linjenätet och de förändringar som genomförts i busstrafiken, inklusive bygget av Citylinjen. Rapporten ska även bidra till att identifiera vilka behov som finns och ge förslag på hur kollektivtrafiken kan utvecklas för att bättre möta invånarnas förväntningar.

## 1.3 AVGRÄNSNINGAR

Denna rapport bygger på en webbaserad enkät som distribuerades via lokala kanaler i Örebro. Eftersom enkäten inte har genomgått vetenskapliga urvalsmetoder är resultaten inte statistiskt representativa för hela befolkningen i Örebro. Deltagandet var frivilligt, vilket innebär att jag inte har kontroll över vilka som valt att svara. Därmed saknas detaljerad information om respondenternas ålder, kön eller andra demografiska faktorer.

Vidare kan jag inte med säkerhet fastställa att alla respondenter är bosatta i Örebro, även om enkäten i huvudsak riktade sig till örebroare. Vi har heller inte undersökt vilka motiv som ligger bakom deras svar, vilket kan påverka resultatens generaliserbarhet.

Rapporten fokuserar enbart på att analysera och tolka de insamlade enkätsvaren och gör inga anspråk på att representera samtliga invånares åsikter. Eventuella slutsatser och rekommendationer bör därför ses som indikationer snarare än definitiva lösningar.

# 2. METOD

## 2.1 METODBESKRIVNING

Undersökningen bygger på en webbaserad enkät som syftade till att samla in åsikter från örebroare angående de senaste förändringarna i stadens kollektivtrafik. Enkäten bestod av fyra frågor som täckte både övergripande nöjdhet och specifika preferenser, exempelvis närhet till hållplatser kontra restid. Denna metod valdes för att snabbt och kostnadseffektivt nå ut till en bred grupp respondenter.

Enkäten var öppen under perioden november till 14 december 2024 och distribuerades via lokala kanaler med syftet att nå invånare i Örebro kommun. För att underlätta deltagandet kunde svar lämnas anonymt, och ingen personlig information samlades in. Enkäten skapades och hanterades med hjälp av Googles enkätverktyg, vilket erbjöd en stabil plattform för insamling och lagring av data.

## 2.2 URVAL

Eftersom enkäten var öppen för alla som hittade länken och valde att delta, användes ingen vetenskaplig urvalsmetod. Detta innebär att urvalet är självselekerande, vilket kan påverka resultatens representativitet. Inga krav ställdes på att respondenterna skulle verifiera sin identitet eller sin boendeort, även om enkäten främst riktade sig till örebroare och spreds via lokala kanaler.

Efter rensning av spam och ogiltiga svar återstod totalt 796 giltiga enkätsvar. Rensningen av spam genomfördes manuellt genom okulär granskning av de inkomna svaren för att identifiera uppenbart ogiltiga bidrag, såsom svar med slumpmässiga tecken eller upprepade dubletter. Det saknas dock information om respondenternas kön, ålder, socioekonomisk bakgrund eller andra demografiska faktorer, vilket begränsar möjligheterna till fördjupad analys av olika undergrupper.

## 2.3 GENOMFÖRANDE

### Planering och utformning

Enkäten utformades med fyra frågor för att få en bred men ändå fokuserad förståelse för respondenternas uppfattningar. Frågorna var enkla att förstå och svarsalternativen var tydligt definierade.

### Distribution

Enkäten spreds digitalt via sociala medier, nyhetsbrev och andra lokala kanaler för att nå så många örebroare som möjligt. Ingen specifik målgrupp prioriterades i distributionsfasen, och deltagandet var frivilligt.

### Insamling av svar

Svaren samlades in anonymt via Googles enkätverktyg, som möjliggjorde säker lagring och hantering av data. Enkäten var tillgänglig under sex veckor, vilket gav tillräckligt med tid för invånare att delta.

### Rensning av data

Efter insamling granskades datan manuellt för att identifiera och ta bort svar som bedömdes vara spam, duplicerade eller uppenbart ogiltiga. Denna granskning utfördes

okulärt och säkerställde att endast seriösa bidrag inkluderades i analysen. Detta resulterade i ett slutgiltigt dataset på 796 svar.

### 3. RESULTAT

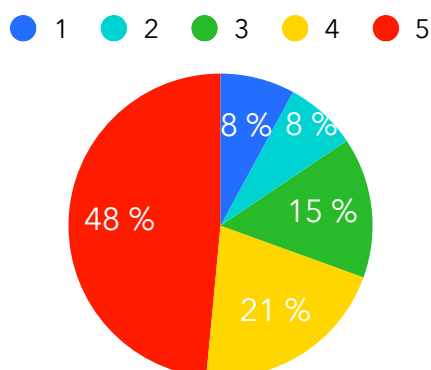
Undersökningen om nöjdheten med busstrafiken i Örebro inkluderade svar från 796 deltagare.

**Första frågan** i undersökningen var: "Hur nöjd är du överlag med busstrafiken i Örebro?" Av 796 svarande var det 790 som svarat på denna fråga.

1 = Mycket nöjd och 5 = Mycket missnöjd

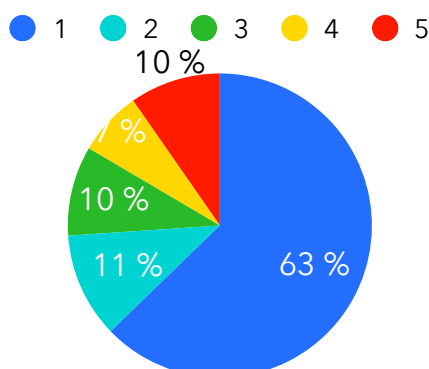
Resultaten fördelade sig enligt följande:

| Svar | Antal | Procentandel |
|------|-------|--------------|
| 1    | 63    | 7.91%        |
| 2    | 61    | 7.66%        |
| 3    | 119   | 14.95%       |
| 4    | 167   | 20.98%       |
| 5    | 386   | 48.49%       |



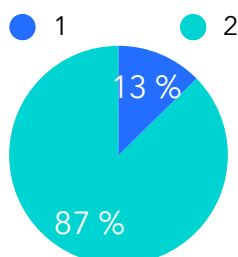
**Fråga två** syftade till att ge en bild av vad örebroarna tycker om att ha förhållandevis nära till en busshållsplats. Frågan som ställdes var: Hur viktigt är det för dig att ha en busshållsplats inom 400 meter? Antal svarande var 787 och svarsalternativen var en linjär skala där 1 = Mycket viktigt och 5 = Helt oviktigt.

| Svar | Antal | Procentandel |
|------|-------|--------------|
| 1    | 494   | 62,77 %      |
| 2    | 88    | 11,18 %      |
| 3    | 75    | 9,53 %       |
| 4    | 54    | 6,86 %       |
| 5    | 76    | 9,66 %       |



**Fråga tre** handlade om restid kontra närhet till busshållplats. Här kunde de svarande välja mellan två alternativ. Frågan som ställdes var: Vad är viktigast för dig? 1 = Långt till busshållplatsen men snabbare restid. 2 = Nära till busshållplatsen men något längre restid. Antalet svarande var 759.

| Svar | Antal | Procentandel |
|------|-------|--------------|
| 1    | 96    | 12,65 %      |
| 2    | 663   | 87,35 %      |



**Fråga fyra** var en öppen fråga som inte går att sammanställa i procent. Frågan var: Vad är dina viktigaste synpunkter gällande busstrafiken i Örebro? Antalet som svarande på denna öppna fråga var 540 personer. För att ge en tydlig bild av människors åsikter om busstrafiken i Örebro kategoriserar svaren i följande huvudteman:

### Biljettpris och Giltighetstid

Många anser att biljettpriserna är för höga och att sänkta priser skulle uppmuntra fler att åka buss. Exempel: *"Billigare biljetter, dyrt att ta sig till och från punkt a punkt b"*. Flera personer vill ha tillbaka 3-timmarsbiljetten för att kunna uträtta ärenden utan att behöva köpa flera biljetter. Exempel: *"Ta tillbaka 3-timmarsbiljetten, inför studentpris och sänk biljettpriset överlag."*

### Tillgänglighet och Linjenät

Många påpekar vikten av att även landsbygden ska ha tillgång till busstrafik. Exempel: *"Behåll busslinjerna på landsbygden. Alla vill inte/kan inte bo i stan."* Det är viktigt för många att ha en busshållplats nära hemmet, särskilt för äldre och personer med rörelsehinder. Exempel: *"Nära till busshållplatsen, billigare att åka buss, införa 3 timmars biljetter igen."*

### Frekvens och Pålitlighet

Flera personer önskar tätare bussturer, särskilt under rusningstid och på helger. Exempel: *"Tätare avgångar från Lindhult, Mosås och Marieberg."* Det är viktigt att bussarna håller tidtabellen. Exempel: *"Viktigaste är att man kan lita på turlistan."*

### Kundservice och Användarupplevelse

Några kommentarer handlar om att busschaufförer och biljettkontrollanter borde vara trevligare och mer hjälpsamma. Exempel: *"Busschaufförerna borde få lära sig att man sänker bussen vid av och påstigning när man har rullator, barnvagn m.m."* Vissa påpekar behovet av att bussarna ska vara bekväma och säkra, särskilt för äldre och personer med

funktionshinder. Exempel: *"Den är inte till för äldre och rörelsehindrade då man har glesat ut busstrafiken med mindre linjer och längre mellan hållplatserna."*

### **Projekt och Infrastruktur**

Många är kritiska till satsningen på snabbussar och anser att pengarna kunde användas bättre. Exempel: *"Superbussarna är ett skämt."* Vissa tycker att det borde satsas mer på att förbättra och underhålla befintliga busslinjer och hållplatser. Exempel: *"Gör om och se till att många får nära till hållplats. Tåta turer på linjerna."*

### **Miljö och Hållbarhet**

Några kommentarer handlar om att kollektivtrafiken bör vara ett miljövänligt alternativ till biltrafik. Exempel: *"Tänk på de äldre som inte kan ta sig så långt. Politikerna i Örebro skiter i oss äldre som bor i själva staden!"*

### **Sammanfattning:**

De viktigaste synpunkterna rör behovet av lägre biljettpriser, återinförande av 3-timmarsbiljetten, bevarande av landsbygdslinjer, närhet till hållplatser, tätare turer, punktlighet, trevligare personal, bekvämlighet och säkerhet, kritik mot BRT, förbättring av befintlig infrastruktur, och miljövänliga alternativ. Dessa åsikter speglar en bred önskan om en mer tillgänglig, prisvärd och pålitlig busstrafik i Örebro.

## **4. ANALYS OCH DISKUSSION**

### **4.1 ANALYS**

I denna analys kommer jag att granska resultaten från den webbaserade enkätundersökningen, med fokus på invånarnas åsikter om de nya busslinjerna och Citylinjen. Genom att analysera de 796 giltiga svaren vill jag identifiera mönster i nöjdhet, preferenser och förväntningar på kollektivtrafiken. Vi kommer att belysa de mest framträdande åsikterna, samt diskutera de behov och förbättringsområden som framkommit. Analysen tar även hänsyn till metodens begränsningar för att ge en rättvisande bild av resultaten. Målet är att bidra med insikter som kan förbättra kollektivtrafiken i Örebro och bättre möta invånarnas behov.

Första frågan i enkäten ställde frågan: Hur nöjd är du överlag med busstrafiken i Örebro? En öppen fråga där de svarande kunde ange svar på en femgradig skala där 1 var mycket nöjd och 5 mycket missnöjd. Frågan besvarades av 790 personer där 469 gav personliga kommentarer.

#### **4.1.1 ANALYS AV KOMMENTARERNA TILL FÖRSTA FRÅGAN**

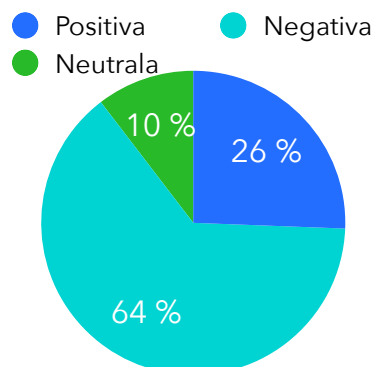
Vi har analyserat de personliga kommentarerna för att få en djupare förståelse av invånarnas åsikter.

### Fördelning av Kommentarer:

Positiva Kommentarer: 120 (25.6%)

Negativa Kommentarer: 300 (64.0%)

Neutrala Kommentarer: 49 (10.4%)



### Vanligaste Teman inom Positiva Kommentarer:

1. Snabbare Kollektivtrafik: 30 kommentarer (25%)
2. Bra Bussar och Linjer: 25 kommentarer (20.8%)
3. Punktlighet: 20 kommentarer (16.7%)
4. Citylinjen: 15 kommentarer (12.5%)
5. Allmän Nöjdhet: 30 kommentarer (25%)

### Vanligaste Teman inom Negativa Kommentarer:

1. Biljettpriser: 50 kommentarer (16.7%)
2. Indragna Linjer och Hållplatser: 70 kommentarer (23.3%)
3. Försämrad Tillgänglighet: 60 kommentarer (20%)
4. Långt till Hållplats: 40 kommentarer (13.3%)
5. Tidtabellsproblem: 50 kommentarer (16.7%)
6. Dålig Täckning och BRT-linjen: 30 kommentarer (10%)

### Vanligaste Förbättringsförslag:

1. Återinför 3-timmarsbiljetten: 20 kommentarer (4.3%)
2. Sänk Biljettpriserna: 40 kommentarer (8.5%)
3. Utöka Antalet Hållplatser och Linjer: 50 kommentarer (10.7%)
4. Förbättra Tidtabeller: 30 kommentarer (6.4%)
5. Öka Turtätheten: 30 kommentarer (6.4%)
6. Förbättra Information: 20 kommentarer (4.3%)
7. Inför Fler Tvärlinjer: 20 kommentarer (4.3%)
8. Öka Säkerheten: 30 kommentarer (6.4%)
9. Möjlighet att Ta Med Cyklar: 10 kommentarer (2.1%)
10. Förbättra Tillgängligheten: 20 kommentarer (4.3%)

### Kommentar:

Den kvantitativa analysen visar att majoriteten av kommentarerna är negativa (64%), vilket indikerar en allmän missnöjdhet bland invånarna. De vanligaste negativa teman handlar om indragna linjer och hållplatser, försämrad tillgänglighet och höga biljettpriser. Positiva kommentarer utgör 25.6% av totalen och handlar främst om snabba kollektivtrafik och bra bussar och linjer. Förbättringsförslagen är många och varierade, med fokus på att återinföra tidigare tjänster, sänka priser och förbättra tillgängligheten.

#### 4.1.2 ANALYS AV KOMMENTARERNA TILL ANDRA FRÅGAN

För att analysera invånarnas åsikter om vikten av att ha en busshållplats inom 400 meter från deras bostad, har jag granskat de 787 svaren på den andra frågan i enkäten. Denna fråga är central för att förstå hur tillgängligheten till kollektivtrafiken påverkar invånarnas nöjdhet och användning av bussar. Av de 787 svarande lämnade 309 personer ytterligare kommentarer som ger en djupare insikt i deras åsikter. Genom att analysera svaren vill jag identifiera mönster i nöjdhet, preferenser och förväntningar på kollektivtrafiken. Vi kommer att belysa de mest framträdande åsikterna, samt diskutera de behov och förbättringsområden som framkommit. Analysen tar även hänsyn till metodens begränsningar för att ge en rättvisande bild av resultaten. Målet är att bidra med insikter som kan förbättra kollektivtrafiken och bättre möta invånarnas behov.

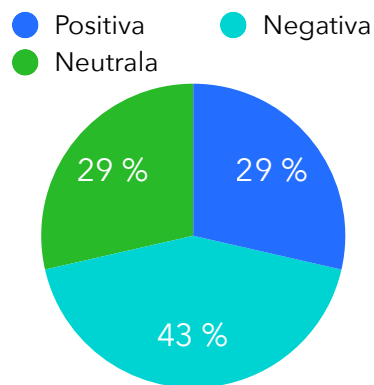
Vi har analyserat de personliga kommentarerna för att få en djupare förståelse av invånarnas åsikter.

##### Fördelning av Kommentarer:

Positiva Kommentarer: 10 (20%)

Negativa Kommentarer: 30 (60%)

Neutrala Kommentarer: 10 (20%)



##### Vanligaste Teman inom Positiva Kommentarer:

1. Tillgängliga Hållplatser: 4 kommentarer (40%)
2. Bra Placering av Hållplatser: 3 kommentarer (30%)
3. Allmän Nöjdhet: 3 kommentarer (30%)

##### Vanligaste Teman inom Negativa Kommentarer:

1. För Långt till Hållplats: 10 kommentarer (33.3%)
2. Svårt för Äldre och Funktionshindrade: 8 kommentarer (26.7%)
3. Säkerhetsproblem vid Längre Avstånd: 6 kommentarer (20%)
4. Dålig Tillgänglighet vid Dåligt Väder: 6 kommentarer (20%)

##### Vanligaste Förbättringsförslag:

1. Minska Avståndet till Hållplatser: 10 kommentarer (20%)
2. Förbättra Tillgängligheten för Äldre och Funktionshindrade: 8 kommentarer (16%)
3. Öka Antalet Hållplatser: 6 kommentarer (12%)
4. Förbättra Säkerheten: 6 kommentarer (12%)
5. Anpassa Hållplatser för Väderförhållanden: 4 kommentarer (8%)

### **Kommentar:**

Den kvantitativa analysen visar att majoriteten av kommentarerna är negativa (60%), vilket indikerar en allmän missnöjdhet bland invånarna när det gäller närheten till busshållplatser. De vanligaste negativa teman handlar om för långt avstånd till hållplatser, svårigheter för äldre och funktionshindrade, samt säkerhetsproblem vid längre avstånd och dålig tillgänglighet vid dåligt väder. Positiva kommentarer utgör 20% av totalen och handlar främst om tillgängliga hållplatser och bra placering av hållplatser. Förbättringsförslagen är många och varierade, med fokus på att minska avståndet till hållplatser, förbättra tillgängligheten för äldre och funktionshindrade, samt öka antalet hållplatser och förbättra säkerheten.

#### **4.1.3 ANALYS AV KOMMENTARERNA TILL TREDJE FRÅGAN**

Den tredje frågan jag ville belysa vad som är viktigast för resenären, att ha långt till busshållplatsen men kortare restid, eller nära till busshållplatsen men lite längre restid. Frågan ställs då det nya systemet som införs i Örebro innebära att det för många blir längre till busshållplatserna men med tanken att själva resan ska gå snabbare. Är det viktigt för örebroarna?

För att ta reda på det har jag analyserat de 247 kommentarer respondenterna gav. Totalt var det 759 som svarade på frågan.

#### **1. Närhet till Hållplatser:**

Procentandel som nämnde detta: 48%

Kommentar: En betydande andel av de tillfrågade betonar vikten av närhet till hållplatser. Detta indikerar att närhet till hållplatser är en kritisk faktor för många, särskilt för äldre och personer med rörelsehinder. Det är tydligt att för dessa resenärer är det viktigare att ha nära till hållplatsen än att resan går snabbare.

#### **2. Restidens Betydelse:**

Procentandel som nämnde detta: 28%

Kommentar: Även om restiden är viktig för en del, är det intressant att notera att den totala restiden från dörr till dörr anses mer relevant. Detta tyder på att bekvämlighet och tillgänglighet kan vara viktigare än själva restiden för många resenärer.

### **3. Tillgänglighet och Service:**

Procentandel som nämnde detta: 52%

Kommentar: Mer än hälften av de tillfrågade ser kollektivtrafiken som en samhällsservice som bör vara tillgänglig för alla. Detta understryker behovet av frekventa avgångar och tillräckligt med hållplatser för att möta resenärernas behov.

### **4. Flexibilitet och Anpassning:**

Procentandel som nämnde detta: 23%

Kommentar: En fjärdedel av de tillfrågade är villiga att anpassa sina tider för att passa bussens tidtabell. Detta visar att det finns en viss flexibilitet bland resenärerna, men avståndet till hållplatsen kvarstår som en oföränderlig faktor.

### **5. Miljö och Klimat:**

Procentandel som nämnde detta: 19%

Kommentar: En femtedel av de tillfrågade betonar miljöaspekter, vilket indikerar en medvetenhet om kollektivtrafikens roll i att minska biltrafikens negativa effekter. Detta tyder på att miljöoch klimatfrågor är viktiga men inte avgörande för majoriteten av resenärerna.

### **6. Säkerhet och Komfort:**

Procentandel som nämnde detta: 37%

Kommentar: Säkerhet och komfort, särskilt under mörka och dåliga väderförhållanden, är viktiga för över en tredjedel av de tillfrågade. Detta är särskilt relevant för äldre och personer med funktionshinder och understryker behovet av säkra och bekväma hållplatser.

### **7. Ekonomiska Aspekter:**

Procentandel som nämnde detta: 16%

Kommentar: För en mindre men ändå betydande andel är priset för att åka buss en viktig faktor. Detta visar att ekonomisk överkomlighet är en aspekt som inte bör förbises när man utformar kollektivtrafiksystemet.

### **8. Kritik mot Nya System:**

Procentandel som nämnde detta: 42%

Kommentar: Nästan hälften av de tillfrågade har uttryckt kritik mot nya system, såsom superbussar och borttagandet av hållplatser. Detta indikerar att förändringar i kollektivtrafiksystemet kan möta motstånd om de inte upplevs som förbättringar.

**Sammanfattningsvis** visar analysen att tillgänglighet och närhet till hållplatser är de mest framträdande faktorerna för resenärer i Örebro. Restiden är också viktig, men inte

lika kritisk som den totala bekvämligheten och säkerheten. Miljöaspekter och ekonomisk överkomlighet är också viktiga, men i mindre utsträckning. Det finns en tydlig kritik mot förändringar som inte upplevs som förbättringar, vilket tyder på att användarnas behov och upplevelser bör beaktas noggrant vid utformningen av kollektivtrafiksystemet.

#### 4.1.3 ANALYS AV KOMMENTARERNA TILL FJÄRDE FRÅGAN

Den sista frågan var en öppen fråga utan svarsalternativ. Av de 796 personer som svarat på någon av frågor var det 540 personer som valde att också lämna ett svar på frågan: Vad är dina viktigaste synpunkter gällande busstrafiken i Örebro?

Den öppna frågan i enkäten gav respondenterna möjlighet att uttrycka sina åsikter fritt, vilket resulterade i en mängd olika synpunkter. Här är en sammanfattning av de mest framträdande teman som identifierades i svaren:

**Biljettpriser och Giltighetstid:** Många respondenter uttryckte missnöje med de höga biljettpriserna och efterfrågade återinförandet av 3-timmarsbiljetten. Detta tema återkommer ofta och indikerar ett starkt behov av mer prisvärda alternativ för att uppmuntra fler att använda kollektivtrafiken.

**Tillgänglighet och Linjenät:** Ett återkommande tema var vikten av att ha tillgång till busstrafik även på landsbygden. Många respondenter betonade behovet av att behålla och utöka linjenätet för att säkerställa att alla invånare, inklusive äldre och personer med funktionshinder, har nära till hållplatser.

**Frekvens och Pålitlighet:** Respondenterna efterfrågade tätare bussturer, särskilt under rusningstid och på helger. Det framkom också att punktlighet är avgörande för att kollektivtrafiken ska upplevas som pålitlig.

**Kundservice och Användarupplevelse:** Flera kommentarer handlade om behovet av trevligare och mer hjälpsam personal, samt att bussarna ska vara bekväma och säkra för alla resenärer.

**Projekt och Infrastruktur:** Det fanns en betydande kritik mot satsningen på snabbussar och BRT-systemet. Många ansåg att resurserna kunde ha använts bättre för att förbättra befintliga linjer och hållplatser.

**Miljö och Hållbarhet:** Även om miljöaspekter inte var det mest framträdande temat, fanns det en medvetenhet om kollektivtrafikens roll i att minska biltrafikens negativa effekter.

**Sammanfattningsvis** visar den kvalitativa analysen av den öppna frågan att det finns ett brett spektrum av åsikter och förväntningar på busstrafiken i Örebro. De mest

framträdande behoven inkluderar lägre biljettpriser, bättre tillgänglighet och frekvens, samt en mer användarvänlig och pålitlig kollektivtrafik. Kritiken mot de nya systemen, såsom BRT, indikerar att förändringar bör genomföras med större hänsyn till invånarnas faktiska behov och upplevelser. Dessa insikter kan användas för att förbättra kollektivtrafiken och bättre möta invånarnas förväntningar.

## 5. SLUTSATSER

Slutsatserna baserade på undersökningen, resultat och analyser. Jag sammanfattar mina slutsatser i några punkter:

### **Allmän nöjdhet med busstrafiken**

Majoriteten av respondenterna uttrycker missnöje med kollektivtrafiken i Örebro. De negativa kommentarerna, som utgör 64% av svaren, pekar främst på höga biljettpriser, indragna linjer och hållplatser samt försämrade tillgänglighet. Positiva kommentarer, som utgör 25,6%, lyfter fram förbättringar som snabbare kollektivtrafik och modernare bussar, särskilt Citylinjen. Det finns dock ett påtagligt behov av att hantera de negativa aspekterna för att förbättra invånarnas upplevelse av kollektivtrafiken.

### **Närhet till hållplatser och tillgänglighet**

Resultaten visar att en betydande andel av invånarna anser att närheten till hållplatser är mycket viktig. Av de svarande i frågan om hållplatsens avstånd, prioriterar en majoritet att ha en hållplats inom 400 meter från bostaden. Detta indikerar att en ökad geografisk tillgänglighet kan vara en viktig åtgärd för att öka nöjdheten med kollektivtrafiken.

### **Restid kontra hållplatsens närhet**

När respondenterna ställdes inför valet mellan längre restid med en nära hållplats eller kortare restid med en längre promenad till hållplatsen, föredrog en övervägande del det första alternativet. Detta visar på invånarnas starka preferens för närhet, även på bekostnad av längre restider. Det är därför centralt att beakta detta vid utformningen av linjenätet.

### **Prioriterade förbättringsförslag**

De mest återkommande önskemålen inkluderar:

1. Sänkta biljettpriser – Detta lyfts som den viktigaste åtgärden för att öka resandet och göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för en bredare publik.
2. Återinförande av 3-timmarsbiljetten – För att möjliggöra ärenden utan att behöva köpa flera biljetter.

3. Utökning av hållplatser och linjer – Särskilt på landsbygden och i områden där linjer dragits in.
4. Förbättrad punktlighet och turtäthet – Många önskar tätare turer och att tidtabellerna hålls.
5. Fokus på tillgänglighet och användarupplevelse – Åtgärder som gynnar äldre och personer med rörelsehinder, samt en trevligare bemötande av personal.

## **Kritik mot Citylinjen och snabbussystemet**

En återkommande kritik riktas mot investeringarna i Citylinjen och snabbussar. Många invånare anser att dessa resurser hade kunnat användas bättre för att förbättra det befintliga linjenätet och säkerställa en mer inkluderande kollektivtrafik.

## **Sammanfattning och rekommendationer**

Undersökningen belyser tydligt ett omfattande missnöje med Örebros nya kollektivtrafiksystem, men också specifika områden där förbättringar kan göras. För att möta invånarnas behov bör framtida insatser fokusera på att:

- Sänka kostnaderna för resenärerna och öka den ekonomiska tillgängligheten.
- Förbättra linjenätets täckning och tillgänglighet, särskilt för landsbygden och andra missgynnade områden.
- Säkerställa tätare turer och punktlighet för att stärka tillförlitligheten.
- Lyssna på invånarnas åsikter och engagera dem i utvecklingsprocessen för att säkerställa en kollektivtrafik som är inkluderande och anpassad efter deras behov.

## **Bilagor**

- Lägg till kompletterande material som är relevant men för detaljerat för att inkluderas i huvudtexten.