


Remissinstans	Inspel	Kollektivtrafikmyndighetens bedömning (grön=Justering i texter har gjorts, rosa=Ingen justering i text har gjorts)
Region Västmanland	Region Västmanland uttrycker att det skulle underlätta läsförståelsen att inkludera en begränsad nulägesbeskrivning i huvuddokumentet såsom resandeutveckling och marknadsandel då det har påverkan för programmets mål och strategier	Region Örebro län instämmed med remissvaret och delar av Nulägesbilagan har adderat till huvudrapporten.
Region Västmanland	Mål om ökad marknadsandel – Det skulle vara positivt med någon form av riktmärke eller definition av väsentlig ökning för att ge ökad förståelse för vilken ambitionsnivå som det siktas mot under perioden 2022-2030.	Vi förtydligar i texten i programmet vad som framgår kring riktmärken för hur många procent vi jobbar för att marknadsandelenkomma upp till under programperioden. Delmålet är 18% till 2025 = återhämtning efter Corona och till 2030 är målet att nå marknadsandel om 20% på länsnivå. Målet i större stråk där utbudet utgörs av regiontrafik är att vara uppe i 40% marknadsandel. Delberäkning önskas även kunna göras inom stadstrafikområdena men där behöver metoden för mätning utvecklas för att mål ska kunna formuleras, vi hoppas kunna komplettera med det till nästa översyn av programmet.
Region Västmanland	Saknar beskrivning av utveckling av det östliga stråket för regionaltåg. Återfinns enbart i figur 5 men är okommenterad i texten.	Förtydligat i texten i vilka forum om vi utvecklar trafiken i. Referera till bilden i text, flyttaupp den till inledande stycket.
Region Västmanland	Beskrivning av godsstråket Örebro-Skinnskatteberg saknas helt.	Adderat i stycket om beskrivningen av norr-stråket: Sträckan Hallsberg–Örebro–Frövi–Skinnskatteberg trafikeras även den av Tåg i Bergslagen. Utbudet av trafik i relationen är begränsat till ett fåtal avgångar per dag.
Region Västmanland	Saknar formulering om behov av utbyggnad av infrastrukturen för Mälar- och Svelandsbanan på sträckan Hovsta-Arboga för att säkerställa framtida behov av kapacitet och utbud. Vore positivt för framtida dialoger om det fanns uttryckt i programmet.	Region Örebro län instämmer i att den nämnda bristen bör beskrivas men valet har gjorts att detta görs i Länsplanen. Stråkb beskrivning (Stockholm-Oslo) i Länsplanen identifierar en kapacitesbrist på banorna mellan Örebor och Stockholm.
Region Västmanland	De principer för etablering at ny station är väl avvägda men kan med fördel kompletteras med att det också är viktigt att etablering av ytterligare tågstopp bör ske i dialog med övriga regioner vilka påverkas av det aktuella trafikssytemet.	Addera i stycket om beskrivningen av stationsprinciper
Laxå kommun	Trafikförsörjningsprogrammet rör i högsta grad barn och ungdomar och bedömningar kring barnkonventionen. Vår bedömning är att frågor kring barn, ungdomar och barnkonventionen inte belyses i trafikförsörjningsprogrammet.	Region Örebro län har valt att inte lyfta fram specifika kundgrupper men instämmer i att den stor resenärsgrupp inom kollektivtrafiken är idag barn och unga i skolålder. Framförallt i de kortare pendlingsrelationerna. I unga år läggs också en grund för många värderingar som styr många av de val vi gör som vuxna. Genom att skapa en attraktiv kollektivtrafik för barn och unga, ökar förutsättningarna för att de väljer kollektivtrafiken även när de blir äldre och kan välja bilen. Förtydligande i text görs.
Laxå kommun	Avsaknaden av en ekonomisk analys i perspektivet av neddragningar inom kollektivtrafiken - huvudsakligen på landsbygden innebär att det är svårt att se hur mål och visioner ska kunna uppnås.	I den nationella vägledningen för framtagande av RTP framhålls vikten av att programmens mål och strategier formuleras i nivå med ekonomiska förutsättningar och genomförbarhet. De utbudsnivåer som framgår av utbudskarta och tabell i remissförslaget ligger i linje med den nivå av utbud som länet kommer att ha efter de trafikförändringar som görs i dec 2021 resp dec 2022.
Laxå kommun	Vi saknar en framtidsspaning om pandemier och följderna av om stadens befolkning minskar och landsbygdens ökar. Även klimathotet och dess följder kan förändra människors val av bostad.	Regionen instämmer med kommunen kring vikten av att följa utvecklingen i var människor väljer att bosätta sig och där med deras efterfrågan på resor. Det forskas mycket i ämnet just nu och denna utgör en viktig del i planeringen av trafik. Utvecklingen i hur människor väljer att bosätta sig är en långsam process och bedöms inte påverka de stora dragen i hur efterfrågan åresor ser ut i länet under programtiden fram till 2030. Inom ramen för RUS kan det vara intressant med denna typ av övergripande trendspaningar.
Laxå kommun	Att alla i länet ska ha tillgång till någon form av allmän kollektivtrafik ser vi som mycket positivt.	Synpunkt som styrker förslaget
Laxå kommun	Ett sjunde mål är önskvärt som beskriver att kollektivtrafiken i större utsträckning samordnas med gå, cykla och egen bil som en del i ett heltäckande transportsystem.	Regionen instämmer med kommunen i att samordning av olika transportmedel sannolikt kommer att ske mer i framtiden och att vi måste möjliggöra detta genom etablering av anpassad infraastruktur. Utvecklingen av tekniska lösningar och studier i vilka tjänster som kunder efterfrågar pågår både i Sverie och i andra länder. Region Örebro län följr dessa med intresse men har inte bedömt att ett mål kan skapas för arbetet i länet till dett program.
Laxå kommun	En helhet bör även omfatta pendlarparkering för bilar samt möjligheten att kunna ta med sig cykel på tåg och buss.	Kollektivtrafikmyndigheten är positiv inställd till att utreda nyttan och möjligheter för pendlarparkeringar. Detta i samverkan med väghållare i form av kommuner och Trafikverket.
Laxå kommun	Vi ser gärna att regionen tar ställning för att 2030 ha nått fram till 0 % fossildrivna fordon.	Detta var ett mål inom RTP 2016-2025 med målsår 2020 för allmän kollektivtrafik. Målet uppnåddes även till år 2020.
Laxå kommun	Trafikförsörjningsprogrammet kunde öppna upp för att år 2030 är kollektivtrafiken samordnad med paketleveranser via lastbil och drönare. Eller möjligen en skrivning om att kollektivtrafiken samordnas med paketleveranser, främst på landsbygden, för att minska klimatpåverkan.	I dagsläget finns ingen inriktning för att samordna kollektivtrafik med paketleveranser. Programmet öppnar dock upp för arbetet med att länka samman transportmedel och pekar på vikten av att infrastrukturen för detta etableras. I punkter för samordning av olika tafikslag kan det även vara aktuellt att samordna fler tjänster så som paketleveranser men detta är ännu så länge på idéstadiet inom länet.
Laxå kommun	Vi ser gärna åtgärder för att öka tryggheten, till exempel genom att minska klotter och skadegörelse.	Region Örebro län instämmer i vikten av att förekomsten av klotter och skadegörelse påverka upplevelsen av trygget på ex. hållplatser. Vi jobbar idag med åtgärder som säkerställer att klotter och krossade rutor är åtgärdare inom 48h från det att de rapporteras.
Laxå kommun	Det bör finnas tillgång till internet på tåg och buss för att underlätta arbete och studier ombord. Vid längre resor bör komforten vara högre.	Regionen resonerar på samma sätt som kommunen i att komforten ska vara högre i fordon som längre resor genomförs på och en plan håller på att tas fram för hur det ska genomföras i takt med att fordonsflottan förnyas.
Laxå kommun	Med risk för att vi har missuppfattat skrivningen; Vår uppfattning är att målet 78 % för biodiesel är för lågt. Under de kommande nio åren borde det vara möjligt att nå 100 %.	Det som hänvisas till i texten är att reduktionsplikten, som innebär att inblandningen av biodiesel i all diesel måste öka, sker stegvis. Som reduktionsplikten är formulerad nu så kommer det vara en inblandningen av biodiesel i "vanlig" på 78% år 2030. När den är så hög så innebär det att efterfrågan på biodiesel kommer att vara avsevärt högre och priset att köpa in 100% biodiesel till ex bussar som vi gör idag kommer sannolikt vara väldigt mycket dyrare. Denna prisökning kan vi identifiera redan idag med den relativt låga inblandningen som kravställs nationellt.
Laxå kommun	ändra till: Regionens behov av en snabbare trafik som med kortare restider kan driva på regionförstoringen och binda samman de större städerna i Mälardalen och Stockholm respektive Västra stambanan söderut och Göteborg.	Vi prioriterar målpunkten Stockholm högre än målpunkten Göteborg. Den kommersiella trafiken som motsvarar efterfrågan kör timmestrafik Sthlm-Örebro och vartannant av dessa tåg går hela vägen till Göteborg.
Laxå kommun	Vi bedömer att efterfrågan (på närtrafik) också kommer att innebära trafik sju dagar i veckan och att det med tiden kommer att utveckla sig till att också omfatta viss arbetspendling.	Regionen ser positivt på att i samarbete med kommunerna utveckla närtrafikkonceptet för att bättre anpassas till invånares efterfrågan på resor
Laxå kommun	Lämpligt att lägga till samverkan i Västra Stambanegruppen. Laxå kommun, tillsammans med Hallsberg och övriga kommuner längs Västra Stambanan, är medlemmar och representeranter från Region Örebro län samt Handelskammaren har möjlighet att delta på möten.	Vi har identifierat Västra stambanan som ett viktigt stråk för både persontrafik och godstransporter. Regionen har dock valt att inte vara betalande medlem i Västra stambanegruppen utan bevakar dialogen. Därför valde vi att inte nämna forumet i programmet.
Askersunds kommun	Bland faktorer som ökar attraktivitet och nöjdhet och bland strategierna vill vi lägga till ”begriplighet” och att invånare skall anse att resande med kollektivtrafik skall kännas överblickbart och självklart.	Detta motsvaras av begrepet enkelhet i programmet.
Askersunds kommun	På strategiska platser bör pendlarparkeringar skapas för enkelt byte mellan bil och buss. I 8.5.2 ”Utrustningsnivåer” bör en nivå läggas till med pendlarparkering för bil. En parkering vid E20, belägen vid en BRT-hållplats skulle kunna avlasta centrums parkeringar. När bilen är incheckad gäller incheckningen som biljett på BRT-bussen.	Kollektivtrafikmyndigheten är positiv inställd till att utreda nyttan och möjligheter för pendlarparkeringar. Detta i samverkan med väghållare i form av kommuner och Trafikverket.
Askersunds kommun	Som kommunen även tidigare framfört är det av stor vikt att det är möjligt att ta med cykel på bussen.	Regionen noterar att behovet av att kunna ta med cykel under resor med regional busstrafik lyfts från många håll. Vi notear nyligen genomförda test av eftermontering som genomförts i Värmland kopplat till målpunkter för friliftsliv och ser positivt på en utredning av förusättningarna för något liknande inom Örebro län.
Askersunds kommun	Vi anser att programmet kunde ge en tydligare bild av ambitionen gällande närtrafik och hur tankegångarna går när en bygd står och väger mellan att erbjudas närtrafik eller om det finns underlag för linjelagd trafik. I dokumentet står det att ”resor erbjuds när efterfrågan på kollektivtrafikresor är något lägre”. Vi välkomnar detta, då vi uppfattar skrivningen som en öppning för trafik på kvällar och helger.	Redan vid införandet av Närtrafik kommer den att erbjudas kvälltid måndag-torsdag. Regionen ser positivt på att i samarbete med kommunerna utvecklanärtrafikkonceptet för att bättre anpassas till invånares efterfrågan på resor.

Askersunds kommun	I avsnitt 5.1 ”Regionaltåg” beskrivs tågförbindelser över länsgränserna relativt detaljerat. Avsnitt 5.7 ”Länsöverskridande allmän kollektivtrafik med buss” är mycket kortfattat och beskriver bara att frågan skall utredas vidare. Vi kan konstatera att förbindelserna mot Motala är relativt få samtidigt som området längs Vättern östra strand är mycket intressant för bebyggelseutveckling. Dessutom byggs ny riksväg 50 med byggstart 2025 och invigning 2028, vilket kommer att stärka relationerna och resandet över länsgränsen. Vi anser att detta bör lyftas som ett strategiskt viktigt utredningsområde. På Vättern västra sida saknas kollektivtrafik mot Karlsborg/Skövde. Här är Askersunds kommun intresserad av att föra vidare samtal om någon form av linjetrafik, åtminstone sommartid, då intresset för Tiveden är stort och ökar. Risken är att den anropsstyrda närtrafiken annars riskerar att bli överbelastad.	Grundpremisen är att tågtrafiken är till för interregionalt resande. De flesta målpunkter för resor utanför länet har tågstopp. Därför är tåget den trafikform som nyttjas i första hand för att erbjuda dessa resor. Lokalt finns kortare relationer där det efterfrågas resor över länsgräns och där kan buss vara ett bättre alternativ men dessa reationer är färre i antal. I dagsläget finns inte den efterfrågan på resor i relationen över länsgräns mot Östergötland för att den ska kunna utföras med buss. Denna analys gör även Östgötatrafiken. Dock måste den efterfrågan följas och se om den utvecklas. Vi är i startgroparna för att testa säsongsstyrd trafik med start till Ånnaboda i dec 2022. Faller det väl ut kommer vi att gå vidare och testa likande upplägg till fler målpunkter för friluftsliv, ex Harge, Tiveden eller liknande resmål.
Askersunds kommun	I avsnitt 5.1.1 anser vi det positivt att regionen inte utesluter nya tågstopp som är baserade på den lokala utvecklingspotentialen snarare än resandet längs sträckan.	Synpunkt som styrker förslaget
Askersunds kommun	I avsnitt 8.1 ”Regionen och kommunerna” står det att trafiken efter skatteväxlingen 2012 till 100 % finansieras av regionen. Det är fel, då stora delar av det som programmet benämner som serviceresor finansieras av kommunerna.	Region Örebro län instämmer i att meningen inte förklarar skillnaden mellan allmän kollektivtraifk och serviceresor. Ett förtydligande har gjorts: Den allmänna kollektivtrafiken skatteväxlades 2012 och finansieras 100% av Region Örebro län. Färdtjänstdelen av serviceresor finansieras av kommunerna och sjukresor av Region Örebro län
Askersunds kommun	I avsnitt 8.5.2 beskrivs utrustningsnivåer för olika typer av hållplatser. Vi saknar dock en beskrivning av hur man avgör vilken typ av hållplatsstandard som bör väljas på olika platser.	Av stycke 8.5.2 framgår hur utrustningsnivån av en hållplats bestäms: 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. <ul style="list-style-type: none">• Specifik kundgrupp eller målpunkt• Funktion kopplat till byte mellan färdmedel• Hastighet på väg• Om hållplats finns i en relation med stör efterfrågan på resor Ett förtydligande är att ju fler som reser, ju fler funktioner en hållplats har och desto fler kundgrupper som använder den desto högre utrustningsnivå är motiverat.
Askersunds kommun	Det skulle kännas fräscht att se ett regionalt dokument där man skriver balanserat om problem och möjligheter i både storstaden och landsbygden/småstaden. Om vi vill att regionen ska växa måste alla pusselbitar tillmätas sitt rätta värde!	Region Örebro län vill ta initiativ till fler och breadare analyser av landsbyggderna i länet för att synliggöra diversiteten och områden med potential för kollektivt resande.
Degerfors kommun	Kommunstyrelseförvaltningen anser att remissens övergripande mål och visioner är bra samt att dokumentet i sig är tydligt strukturerat.	Synpunkt som styrker förslaget
Degerfors kommun	Kommunstyrelseförvaltningen svårt att se hur mål och visioner ska uppnås utan någon koppling till en ekonomisk analys.	I den nationella vägledningen för framtagande av RTP framhålls vikten av att programmens mål och strategier formuleras i nivå med ekonomiska förutsättningar och genomförbarhet. De utbudsnivåer som framgår av utbudskarta och tabell i remissförslaget ligger i linje med den nivå av utbud som länet kommer att ha efter de trafikförändringar som görs i dec 2021 resp dec 2022.
Degerfors kommun	Kommunstyrelseförvaltningen anser att programmet lägger tonvikt mot Örebro, och kommunikationen österut, men inte behandlar så mycket kommunikationen västerut med Värmland och Karlstad.	Adderat skrivning om utvecklingen av ev ny järnväg i förlängningen.
Degerfors kommun	Åtorp, den tredje tätorten inom Degerfors kommun vid sidan av Degerfors och Svartå, inte är med på kartan över tätorter på sidan 15.	I den aktuella statistiken över tätorter från SCB är det Degerfors och Svartå som utgör tätorter inom Degerfors kommun. Vid varje ny beräkning händer det att tätorter försvinner och nya tillkommer. Om befolkningen minskat till färre än 200 invånare upphör en statistisk tätort att vara tätort.
Degerfors kommun	Enligt kommunstyrelseförvaltningen berör inte remissen frågan hur utsatta grupper i samhället ska inkluderas. Det kan gälla personer som av olika anledningar exempelvis inte har tillgång till betalkort, mobilt bank-id eller smart telefon med möjlighet att använda appar.	Hur tjänster erbjuds kund är en fråga för genomförandet av programmet och en beskrivning av detta hör inte hemma i själva RTP
Degerfors kommun	I avsnitt 7.1 prissystem för färdtjänst står ”resan erbjuder en högre service än motsvarande resa med allmänna kommunikationer och därmed ska egenavgiften vara större vid resor med färdtjänst.” Enligt kommunstyrelseförvaltningen kan uttrycket högre service ibland ifrågasättas. Samordning sker mellan exempelvis sjukresor, färdtjänst och skolskjuts. Denna samordning kan medföra att både väntetid och färdväg blir väldigt lång och detta kan ställas mot uttrycket högre service.	Med högre servicenivå menas exempelvis att tjänsten innebär att chaufför möter upp vid port, kunder får hjälp med hjälpmedel till och från fordonet, kunden får hjälp att ta sig in och ut ur fordonet. Man får hjälp att ta på och av bältet. Utformningen av vissa fordon är tillgänglighetsanpassade i större utsträckning. Uttrycket är justerat till <i>högre servicegrad</i> .
Degerfors kommun	Trafikförsörjningsprogrammet rör i hög grad barn och ungdomar och bedömningar kring barnkonventionen. Kommunstyrelseförvaltningens bedömning är att frågor kring barn, ungdomar och barnkonventionen inte belyses i trafikförsörjningsprogrammet.	Region Örebro län har valt att inte lyfta fram specifika kundgrupper men instämmer i att den stor resenärsgrupp inom kollektivtrafiken är idag barn och unga i skolålder. Framförallt i de kortare pendlingsrelationerna. I unga år läggs också en grund för många värderingar som styr många av de val vi gör som vuxna. Genom att skapa en attraktiv kollektivtrafik för barn och unga, ökar förutsättningarna för att de väljer kollektivtrafiken även när de blir äldre och kan välja bilen. Förtydligande i text görs. 
Degerfors kommun	Kommunstyrelseförvaltningen vill betona att samplanering mellan olika former av kollektivtrafik är viktigt. För Degerfors del gäller exempelvis att kollektivtrafiken mellan Degerfors och Karlskoga ska samordnas mellan tågets tidtabell och tidtabell för buss mellan Örebro och Karlstad. Denna samplanering är viktigt för att underlätta arbetspendling för mindre orter.	Region Örebro län instämmer i vikten av att ett nätverkstänk präglar utbudet av allmän kollektivtrafik. På ett flertal ställen i programmet nämns vikten av att skapa platser för byten mellan trafikslag, dock utan att peka ut specifika platser. Det är information som framgår av efterföljande trafikpliktsbeslut.
Degerfors kommun	Kommunstyrelseförvaltningen anser att den skatteväxling som genomfördes 2012 inte har utvärderats för att se om önskad effekt har uppnåtts avseende kollektivtrafiken.	Denna fråga hanteras i en separat dialog mellan RÖL och Degerfors kommun
Degerfors kommun	Det finns även brister i kommunikationen mellan regionen och kommunerna avseende exempelvis upphandling av sjukresor, färdtjänst och skolskjuts.	Vi konstaterar att det är ett område att utveckla. Trivector och Örebro kommuns har utrett kostnadsutvecklingen inom Färdtjänst och bekräftar att det är ett förbättringsområde.
Degerfors kommun	Det bör även finnas möjlighet för kommunen, enskilt eller i samverkan med andra kommuner, att upphandla exempelvis taxiverksamhet där verksamheten är hotad på orten.	En kommun har möjlighet att göra tillköp av trafik i det fall utbudet av allmän kollektivtafik inte motsvarar ambitionsnivån som kommunen önskar. Viktigt är att dialogen om ett sådant tillköp jackar i den ordinarie planeringsprocessen för trafik så att goda förutsättningar finns att annordna trafiken på ett kostandseffektivt sätt och informera kunder om den som en del av det totala utbudet av trafik som erbjuds.
Kumla kommun	Under rubriken strategisk inriktning: Kumla kommun saknar skrivningar angående ökad samverkan mellan kommuner och Länsrafiken för att prioritera och bygga ut angörande GC-vägar till stationer och hållplatser.	Region Örebro län ser positivt på att utveckla formerna för dialog inför ansökan om statlig medfinansiering och inom ramen för Länsplan och cykelstrategi förbättra tillgänglihet till hållplatser och stationer.
Kumla kommun	Saknar ett avsnitt om hur trygghetsfrågor kan förbättras under hela kollektivtrafikresan. Detta avser frågor om trygghet från start- och målpunkt till och från hållplats/station, trygghet på hållplats/station och trygghet under resan	I stycke 4.2 har följande skrivning adderats: bedömningar av hur det påverkar kunders upplevda trygghet ska ges ökat fokus.
Kumla kommun	Men med de aktuella klimatproblemen känns det inte ambitiöst att föreslå till målpunkt 2030 att för serviceresor ”påbörja elektrifiering av fordonsflottan” samt för allmän kollektivtrafik ”påbörja elektrifiering av fordon inom stadstrafiksystemen”. Trafikförsörjningsprogrammet måste på detta område öka ambitionerna påtagligt med tydliga delmål och uppföljning under planperioden	Mening justerad till : För serviceresor ligger fokus på att nå målet om 100% fossilfria drivmedel samt att öka andelen utsläppssnåla (Max 50g Co2/km) och utsläppsfria (0g Co2/km) fordon i fordonsflottan.
Kumla kommun	Utbudskartan bör förtydligas	Region Örebro län instämmer i att kartan bör förtydligas och har genomfört en justering.
Kumla kommun	Under avsnitt Regionaltåg beskrivs att ”kortare restider kan driva på regionförstoringen”. Det finns många exempel inom kollektivtrafik med tåg att kortare restider drivit på regionförstoring, varför skrivningen borde ändras till ”kortare restider driver på regionförstoringen”.	Tagit bort "kan" från texten enligt förslag
Kumla kommun	I beskrivningen av tågtrafiken återkommer att trafik i norr och söder ”utgör en delmängd av antalet avgångar i Tabell 1 ovan”. När man läser tabell 1 på sida 9 är det svårt att se den logiska kopplingen mellan tabell och skrivningen.	Referensen till tabell är justerad så att läsningen blir logisk.

Kumla kommun	I beskrivning av tågtrafik har den delats upp på de fyra väderstrecken, detta känns logiskt. Därför känns det konstigt att också ett väderstreck sydöst tillförts, detta väderstreck passar utmärkt under söder eftersom det berör både Östergötland som även trafik på södra stambanan mot Malmö och Köpenhamn. Avsnittet Väster får en ”halvnegativ” skrivning med fokus på Kinnekullebanan, fokus borde vara trafik mot Göteborg och Oslo.	Uppdelningen i stråk hörhär från strukturbild och stråkbeskrivning i RUS. Utveckling och ambitionsnivå inom respektive stråk framgår av Handlignsplan för regional tågtrafik 2019. Tyngden i stråket "Väst" har förstärkts genom att lägga till en skrivning om en eventuell Nobelbana.
Kumla kommun	en beskrivning/definition av stadstrafik saknas och materialet behöver kompletteras på denna punkt	Region Örebro län noterar att det saknas en beskrivning av hur en geografisk avgränsning eller definition av stadstrafiken och kompletterar med detta.
Kumla kommun	En beskrivning om hur en samverkan mellan regionbustrafik/landsbygdstrafik med Örebro som målpunkt och BRT skulle kunna ske för att effektivisera och minska restiderna ut från och in till Örebro centrum bör kompletteras i programmet. En samverkan skulle kunna minska förseningar och underlätta för bytespunkter mellan regionbusslinjer/landsbygdstrafik i busslinjenätet.	Vi instämmer att det är en bra idé med att undersöka möjligheter till matning av BRT-systemet och övrig stadstrafik och att fungerande bytespunkter är av stor vikt. Möjlighet till matartrafik i form av matarbussar kommer att utredas i ett separat BRT delprojekt. Strategier för detta finns i orgrammet men kommer inte att kunna beskrivas där.
Kumla kommun	Avsnitt 7 beskriver färdtjänst och riksärdtjänst och är endast beskrivande av verksamheten. Det saknas mål för verksamheten eller ett klagörande att nuvarande trafikering är tillfyllest och inga förändringar krävs.	Tre av målen i programmet omfattar både allmän kollerktivtrafik och serviceresor. I de stycken som följer framgår det vilka strategier som finns för att jobba mit respektive mål . Strategier för serviceresor finns inom alla kategorier förutom försäljning.
Kumla kommun	På sidorna 27-28 beskrivs busshållplatser mycket ingående utifrån främst fysisk tillgänglighet. Detta är viktigt för att många kundgrupper ska ha tillgänglighet till kollektivtrafik. Men avsnittet skulle bli bättre utav beskrivning av också andra värden som exempelvis trygghet.	I stycke 4.2 har följande skrivning adderats: bedömningar av hur det påverkar kunders upplevda trygghet ska ges ökat fokus.
Kumla kommun	Under avsnitt 10 ”Uppföljning och lärande” beskrivs kollektivtrafikmyndigheten som ska bli bättre genom olika åtgärder, men inte med en enda mening beskrivs dialog med kommunerna. Kumla kommun anser att ett minimum är att kollektivtrafikmyndigheten delger kommunerna den utvärdering som görs samt har en strukturerad dialog med kommunerna i dessa frågor	Region Örebro län instämmer i att erfarenheter ska delas och bidra till en dialog om utvecklingen av trafiken. Ett stycke har adderats i avsnitt 10: Utvärdering och erfarenheter ska delas med länets kommuner i syfte att bygga en gemensam bild av kollektivtrafiken och föra dialog om hur utveckling av den kan förankras i det lokala perspektivet.
Region Östergötland	Saknar beskrivning av hur färdigställandet av dubbelspåret mellan Örebro och Motala påverkar för ett ökat resande mellan länen. Dubbelspåret innebär förutsättningar för betydligt kortare restider och därmed ökade möjligheter för daglig pendling över länsgräns.	Tågtrafiken mellan Örebo och Mjölby är fortsatt viktigt. I texten har följande skrivning lagts till: Inom programperioden kommer ett nytt dubbelspår att färdigställas som minskar körtiden i relationen. Dessa nya förutsättningar ger potential för en attraktivare trafik oavsett om den utförs av offentliga- eller kommersiella aktörer.
Region Stockholm	Region Stockholm ser positivt på att programmet ger uttryck för att verka för förverkligande av den gemensamma inriktningen som beskrivs i de regionala samverkansforumen Östra Mellansverige (ÖMS) och En Bättre Sits (EBS).	Synpunkt som styrker förslaget
Region Stockholm	Region Stockholm ser positivt på att Region Örebro vill arbeta med att utveckla regionaltågstrafiken över länsgränserna och på så sätt underlätta för regionförstoring och pendling med hållbara transportslag.	Synpunkt som styrker förslaget
Region Värmland	Programmet som helhet är lättläst och det är enkelt att få en bild av vilka typer av trafik och turtäthet som det planeras för i de olika delarna av länet.	Synpunkt som styrker förslaget
Region Värmland	Den trafik och de resandebestöv över länsgränsen mellan Värmland och Örebro län som pekas ut i remissen, inklusive bilaga 1, ligger i linje med de behov som Region Värmland kartlagt.	Synpunkt som styrker förslaget
Region Värmland	Arbetet med Oslo-Stockholm 2.55 går inte att utläsa i programmet, samt vilka mål Region Örebro län har gällande framtida utveckling av tågtrafiken i stråket. I kapitlet om regionaltåg anges att SJ bedriver kommersiell tågtrafik mot Degerfors, Karlstad och Oslo, men det anges ej om detta är en sträcka som ska trafikeras av kollektivtrafik (oavsett om det är tillgodosett av offentlig eller kommersiell aktör).	I texten har följande skrivning lagts till: I väntan på en ny järnväg mellan Örebro och målpunkter västerut mot Värmland med konkurrenskraftiga körtider är expressbusstrafik den trafikform som erbjuder mest attraktiva resmöjligheter för interregionalt resande vidare mot Karlstad.
Hällefors kommun	Programmet beskriver framtida målbilder på ett bra sätt där önskade lägen beskrivs.	Synpunkt som styrker förslaget
Hällefors kommun	Hällefors kommun ser dock en frågeställning som inte beskrivs mera ingående. Det gäller punkten 2.2 mål för kollektivtrafiken och hur ”marknadsandelen ska öka och att alla i länet ska ha tillgång till någon form av allmän kollektivtrafik”. Det beskrivs inte hur det ska gå till och hur den målbilden ska infrias på landsbygden	Närtrafiken är den trafikform som kommer att erbjuda grundläggande tillgång till allmän kollektivtrafik i hela länet och bidra till att målet om detta uppnås. Regionen ser positivt på att i samarbete med kommunerna utveckla närtrafikkonceptet för att bättre anpassas till invånares efterfrågan på resor
Hällefors kommun	Ser risker med att vi remissar så många stora regionala program/planer/strategier samtidigt.	Regionen noterar och förstår hur tajmingen av att remissa många omfattande dokument samtidigt påverkar resursåtgången i mindre kommuner.
Region Sörmland	finns idag i princip ingen konkurrenskraftig kollektivtrafik mellan nodstäderna Nyköping/ Skavsta och Örebro samt i viss mån Linköping/Norrköping och Örebro trots målen om en flerkärnig region med bra kollektivtrafik. Region Sörmland bedömer att Sörmlandspilen, den av Mälardalstrafik upphandlade regionaltågslinjen Stockholm-Hallsberg, kan fylla en viktig funktion om den i Hallsberg förlängs till Örebro; detta är helt i enlighet med intentionerna i den storregionala systemanalysen och trafikeringssbilderna. Även nyttan av ett eventuellt nytt tågstopp i Pålsboda skulle kunna vara del av en trafikutredning för stråket.	Region Örebro län står bakom den storregionala systemanalysen där intentionerna finns beskrivna så Region Sörmland skriver. Vi har valt att inte återge detta igen i programmet utan refererar istället till den storregionala anslysen i text och bild.
Region Sörmland	Region Sörmland framför att formuleringarna kring färdtjänsten är något knapphändig och skulle behöva kompletteras med strategier.	Tre av målen i programmet omfattar både allmän kollerktivtrafik och serviceresor. I de stycken som följer framgår det vilka strategier som finns för att jobba mit respektive mål . Strategier för serviceresor finns inom alla kategorier förutom försäljning. Förtydliga i texten? Kan vi referera till beskrivningen av strategierna i kapitlet om Serviceresor för att förtydliga hur vi ska jobba?
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	hade varit önskvärt om processen kring ett nytt TFP, i ett tidigare skede, hade föregåtts av en dialog med tjänsteorganisationen på kommunerna kring behov, mål och strategier. Möjligheten att fånga upp skillnader i förutsättningar och behov ute i länet skiljer sig åt och kommunerna är troligen de som bäst kan beskriva dessa.	Ärende skrivs fram till KC/RD-gruppen med nya förslag till former för samarbete vid framtagande av ex trafikförsörjningsprogrammet.
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	TFP behöver kompletteras med perspektiv som beskriver att det finns en skillnad mellan stad och landsbygd, att behoven och resvanor ser olika ut och att benägenheten att byta trafikslag skiljer sig åt. TFP bör även kompletteras med beskrivningar av vad som gör kollektivtrafiken attraktiv och de skillnader i krav på attraktivitet som skiljer sig åt i staden och på landsbygden.	Region Örebro län vill ta initiativ till fler och breadare anslyser av landsbyggderna i länet för att synliggöra diversiteten och områden med potential för kollektivt resande. Region Örebro län känner inte till någon sammanställning av erfarenheter eller forskning som kan bekräfta beskrivningen av att boende på landsbygd förhåller sig till attraktivitetsfaktorer på ett annat sätt än boende i tätorter.
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	både arbetsgivare och kommunen befarar att strategierna i TFP kommer påverka kompetensförsörjningen negativt i kommunen.	Trafikförsörjningprogrammet ska följas upp årligen. Det är viktigt att dra slutsatser kring hur utbudet av kollektivafik kan ha påverkat förutsättningarna att bo och verka på olika platser i länet.
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	Kommunens uppfattning är dock att förslaget till TFP inte fångar upp den helhetsbild som RUS beskriver. Kopplingen mellan effektmålen i RUS och målen och strategierna i TFP behöver därför kompletteras och tydliggöras. Framförallt så saknas landsbygdsperspektivet och strategier för att hela länet ska ha tillgång till kollektivtrafik som tillfredsställer grundläggande behov som arbets- och studiependling.	RUS beskriver att: Kollektivtrafiken är i särklass bäst på att skapa kapacitet för många resenärer på liten yta. Men det finns grupper som även i framtiden kommer att vara beroende av bilen. Det handlar exempelvis om de osm bor utanför de starka kollektivtrafikstråken, yrkesgrupper med behov av att transportera specialutrustning samt personer med vissa funktionsvariationer.
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	Visionerna för 2030 i TFP behöver formuleras på likartade sätt som i RUS, vilket de inte upplevs göra nu och strategierna utformas därefter	I RUS beskrivs ett önskvärt läge men de ekonomiska förutsättningarna sedan det skrevs har inte möjliggjort den förbättring man hoppades på gällande pendling i peak. Däremot kommer Närtrafiken att erbjuda resmöjligheter som passar för dem som vill resa utanför peak eller på kvällstid och det kan handla om resmöjligheter för unga som tar del av fritidsaktiviteter.

Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	Kommunen anser att målet ”alla i länet ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik” behöver formuleras om. Om visionerna för 2030 ska nås kan inte närtrafiken räknas in i begreppet ”allmän kollektivtrafik”. Nuvarande formulering innebär att stora delar av Lindesbergs kommun på sikt kommer att behöva nöja sig med närtrafik på tider som inte försörjer de som pendlar till arbete och studier. Målen behöver formuleras på ett sätt så att hela regionen får en grundläggande tillgång till kollektivtrafik som möjliggör pendling. Utan sådant mål kan heller inte visioner och mål om tillväxt, näringsliv, kompetensförsörjning, landsbygdens attraktionskraft mm uppnås. Förslagsvis bör mål om hur och var kollektivtrafik ska finnas vara ett överordnat mål till övriga mål som handlar om komfort, fysisk tillgänglighet mm.	Den ekonomiska ram som finns för programperioden, och som utbudsnivåerna i programmet förhåller sig till, ger inte utrymme för att grundutbudet av allmän kollektivtrafik med buss i from av Närtrafik ska vara utbyggt så att det möjliggör arebtspendling till och från alla delar av länet. Att sätta upp mål om et yttäckning som inte går att realisera inom ramen för den ekonomi och infrastruktur som kan tillhandahållas och iordningställas upplevs inte som ett alternativ. Närtrafiken i sin tilltänkta form är tänkt att ge en tillgänglighet till grundläggande service och resor ut i naturen som det inte tidigare erbjudits resor till.
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	Vidare bör mål, rent allmänt, vara uppföljningsbara vilket behöver utvecklas. Hur mäter man exempelvis ovan nämnda mål?	Region Örebro län instämmer i att samtliga mål behöver vara uppföljningsbara. Hur detta ska ske framgår av de indikatorer som anges sist i programmet. Vi har i detta program försökt utveckla vad vi möter och det finns många spännande aspekter att utvärdera. Vissa aspekter saknar vi, i skrivande stund, verktyg eller data för att mäta på ett bra sätt och där har vi, tillsammans med flera grannlän, ambitionen att vidareutveckla mätmetoder tillsammans under programperioden.
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	Tillgänglighet och attraktivitet är ord som förekommer i såväl, visioner, mål och strategier. Kommunen anser att dessa begrepp behöver definieras utifrån länets olika behov. Det som anses attraktivt i staden är sannolikt inte den nivå som efterfrågas i landsbygdsmiljö, där exempelvis våderskydd bedöms vara en grundläggande funktion som leder till ökad attraktivitet.	Region Örebro län vill ta initiativ till fler och breadare analyser av landsbygderna i länet för att synliggöra diversiteten och områden med potential för kollektivt resande. Region Örebro län känner inte till någon sammanställning av erfarenheter eller forskning som kan bekräfta beskrivningen av att boende på landsbygd förhåller sig till attraktivitetsfaktorer på ett annat sätt än boende i tätorter.
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	Kommunen vill starkt ifrågasätta strategin på sidan 9 som beskriver att endast redan starka stråk ska utvecklas. Med det här förhållningssättet riskerar kollektivtrafiken på landsbygden att utarmas. Målformuleringen och det arbetssätt som det leder till är inte proaktivt. Ett förslag på proaktivitet vore att formulera mål om att öka den grundläggande attraktiviteten för resor på landsbygd, så att fler starka stråk kan byggas. Då kan övergripande mål om att öka antalet kollektiva resor bli mer rimliga att nå.	Region Örebro län håller med om att bostadsutveckling och utecklingen av kollektivtraifken bör gå hand i hand. För att motivera ett nytt starkt ståk krävs tillräckligt stort resandeunderlag. Regionen ser positivt på en aktiv dialog för att få samhällplaneringen och trafickutvecklingen att följas åt. I texten har det förtydligats att så väl landsbygd som i tätorter ska finnas med i utvecklingen av trafik för att det inte ska tolkas som ett ensidigt fokus på tätorter.
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	TFP bedöms vara ojämnt om man ser till behov och funktioner i staden och på landsbygden. Detta illustreras tydligt av de strukturkartor som finns i TFP. Ett allt för stort fokus har lagts på invånarantal i mindre tätorter i stället för att se helheten i kommunen (och regionen).	Region Örebro län vill ta initiativ till fler och breadare analyser av landsbygderna i länet för att synliggöra diversiteten och områden med potential för kollektivt resande.
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	TFP behöver därför kompletteras med perspektiv där man ser hela landsbygden inte bara mindre orter på landsbygden. Ett förslag är att utgå ifrån ett stråktänk där stråken har ett potentialt upptagningsområde. Upptagningsområdet varierar i storlek utifrån om man kan gå, cykla eller ta bilen till ett hållplatsläge (liknande exempel finns från Region Skåne som gjort potentialstudier på sin landsbygd/mindre orter)	Region Örebro län vill ta initiativ till fler och breadare analyser av landsbygderna i länet för att synliggöra diversiteten och områden med potential för kollektivt resande.
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	Det är känt att resvanor och behoven av resor skiljer sig mellan invånare i staden och på landsbygden. Invånare på landsbygden är mer benägna att cykla eller gå längre sträckor än i staden eller till och med ta bilen till en busshållplats. Det förväntas inte finnas avgångar var 20 min, utan en grundläggande turtäthet som försörjer arbets- och studiependling kan i vissa delar vara fullt tillräcklig, i kombination med en grundläggande attraktivitet som gör att man väljer den kollektiva resan. Även detta resonemang med tillhörande mål och strategier behöver framgå av TFP för att öka landsbygdsperspektivet.	Region Örebro län känner inte till någon sammanställning av erfarenheter eller forskning som kan bekräfta beskrivningen av att boende på landsbygd förhåller sig till attraktivitetsfaktorer på ett annat sätt än boende i tätorter.
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	Tabell 2 på sidan 16 är ytterligare ett exempel på hur bristfälligt landsbygdsperspektivet är i TFP och direkt provocerande! Det framgår att det kommer finnas oändligt med dubbelturer på landsbygden.	Beskrivningen av utbudet av Närtrafik har gjorts om för att tydligare beskriva hur det kommer att erbjudas.
Lindesbergs kommun Samhällsbyggnad bergslagen	För Lindesbergs kommuns framtida utveckling är tågstopp i Fellingsbro och Vede våg viktiga.	Stationsprinciperna kommer att vara vägledande när det kommer till etablerande av nya stationer i länet i framtiden.
Örebro kommun	Vi önskar att regionen tar på sig ett större ansvar för denna utveckling och att förvaltningen får ett tydligt uppdrag att arbeta med koordination av olika aktörer och färdmedel, såsom bilpooler och elsparkcyklar. Det gäller både i staden och på landsbygden och för att hela resan ska fungera.	Region Örebro län noterar önskemålet om Regionen som samordnare för tjänster. Det tas med i det fortsatta arebtet med ansvarsfördelning för mobilitetssamordning under programtiden.
Örebro kommun	Prova på-kampanjer är ett viktigt och ofta lönsamt sätt att förändra resandet i linje med kommunens och regionens mål och det är något som kommunen gärna ser att regionen använder mer.	Synpunkt som styrker förslaget
Örebro kommun	Kommunen anser det är angeläget att elektrifiering av stadsbusstrafiken genomförs i närtid, förutsatt att frågan om kapacitet i elnätet är löst. Dels på grund av minskat buller, dels eftersom nyare rön visar att biogasmotorerna har betydande utsläpp av hälsoskadliga ultrafina partiklar.	Region Örebro län instämmer i kommunens ambitionsnivå gällande elektrifiering av stadstraifken i Örebro.
Örebro kommun	I kapitel 5 beskrivs utbudet i form av minimum för olika tätorter. De minsta tätorterna (200–500 invånare) har endast Närtrafik som miniminivå. För Örebro kommun hamnar tätorter såsom Kilsmo, Asker, Brevens bruk och Hampetorp i den kategorin. Utan möjlighet att resa med kollektivtrafiken, utöver Närtrafik, utgör det ett hinder för fortsatt utveckling av dessa orter.	Region Örebro län vill ta initiativ till fler och breadare analyser av landsbygderna i länet för att synliggöra diversiteten och områden med potential för kollektivt resande.
Örebro kommun	Vi menar att potentialen för resande ska vara avgörande, det är orimligt att ha passage över kommungräns som kriterium (om Lekeberg inte blivit en egen kommun skulle Fjugesta inte kvalificera sig, och om Östernärke var en egen kommun skulle Odensbacken ingå). Inom Örebro kommun finns det flera tätorter såsom Odensbacken, Glanshammar och Vintrosa där potentialen till expressbusstrafik borde finnas, definitionen bör därför ändras.	Att en linje passerar en kommungräns är inte ett kriterium för att det ska gå en expresslinje i relationen. Det är istället omfattningen i efterrfågan på resor samt möjligheten att skapa en faktiskt körtidskillnad med en expresslinje som påverkar om trafiken kan bedirvas som "expresslinje".
Örebro kommun	Regionbusstrafik som beskrivs i avsnitt 5.3 kan beskrivas med några exempel på linjer likt expressbusstrafiken.	Region Örebro län har valt att inte beskriva ytterligare trafik på linjenivå.
Örebro kommun	I kapitel 5 saknar Örebro kommun två typer av busstrafik: 1. Någon form av Närtrafik i Örebro tätort som komplement till stadstrafiken för dem som har långt till hållplats, >400-600 m. 2. Trafikering av större arbetsplatser/verksamhetsområden som inte ligger i centrum eller i något av de stråk som trafikeras av expressbuss eller regionbuss.	1. Vi håller med om att en form av anropstyrd trafik inom tätorter kan öka tillgänglighet. En förutsättning är att trafikformen är kostnadseffektiv. Kollektivtrafikmyndigheten är positiva till att utreda möjligheten. 2. Det finns ingen specifik trafikform för dessa områden och underförutsättning att tillräcklig efterfrågan finns bör dessa områden trafikförsörjas med någon av de befitnliga trafikformerna, stadstrafik, regiontrafik eller genom tillköp av trafik från kommunen.
Örebro kommun	I avsnitt 5.7 om länsöverskridande allmän trafik med buss nämns inte Linköping och Norrköping som är viktiga nodstäder utan direktförbindelser med länet vare sig med buss eller tåg.	Kopplingen till Linköping och Norrköping kan frömost göras på ett attraktivt sätt med tåg. Varken Örebro län eller Östergötlandslän har identifierat efterfrågan på resor för att koppla ihop Örebro med dessa städer genom busstrafik.
Örebro kommun	Avsnitt 8.1.1. om regional samverkan beskrivs det att det måste finnas en tydlig koppling mellan regionens mål och kommunernas planering, exempelvis kommunernas översiktsplaner. Vi delar bedömningen att alla aktörer behöver samverka, kollektivtrafiken kan inte på egen hand nå målluppfyllelse. Här skulle programmet med fördel kunna bli tydligare kring vad regionen förväntar sig av andra aktörer, t.ex. hur kollektivtrafiken prioriteras i gaturummet och behovet av parkeringsreglering för ökat kollektivt resande.	Region Örebro län noterar att en mening som pekar ut vikten av prioritering av kollektivtraifk i gaturummet finns i stycke 5.6. Ett förtydligande även har gjorts i stycke 8 för att uppnå delar av det kommunen efterfrågar i sitt inspel.
Örebro kommun	I avsnitt 8.5.2 om utrustningsnivåer visas målnivåer av utrustning av länets busshållplatser. Med tanke på ambitionen med att kollektivtrafikresenärer ska kunna göra kombinerade resor och att hela-resan ska fungera borde cykelparkering vara standard vid många fler hållplatser än vid BRT hållplatserna, både i staden och i regionen	Region Örebro läns inriktning är, precis som kommunen föreslår, att hållplatser i fler utrustningsnivåer ska ha cykelställ som standardutrustning. I dagsläget begränsaas vi av att ansvarsfrågan för underhåll och investering i hårdvaran inte är helt utredd.

Örebro kommun	I tabell 5 under avsnitt 10.1 om indikatorer för uppföljning av programmet är första indikatorn Restidskvoter. Är det restidskvoten eller körtidskvoten som ska följas upp? Restidskvot är från dörr till dörr där det för bussen behöver inkludera resan från t.ex. hemmet till busshållplatsen och halva väntetiden på hållplats. För bil behöver tid för parkering och eventuell promenad till och från parkering inkluderas. Om det endast är körtidskvoten som ska följas upp är det samma sträcka för buss och bil som ska mätas, t.ex. från en hållplats till en annan. Denna sammanblandning mellan restidskvot och körtidskvot finns sannolikt också i texten om BRT (s. 20 i samrådshandlingen).	Begreppen har sett över och justerats för att motsvara det vi mäter och det är den körtidsmässiga skillnaden vi mäter på aggregerad nivå.
Karlskoga kommun	Trots att det är viktigt att vara konsekvent ser Samhällsbyggnadsnämnden i Karlskoga ett behov av att i samarbete med kollektivtrafikmyndigheten titta på lokala justeringar av prisbilden i vissa fall. Tex har Karlskoga länge önskat en typ av rabattrappa för pensionärer mellan vissa tider och skulle vilja utveckla den delen mer. En öppning för lokala avvikelser är ett krav.	Vi ser över möjligheterna och förutsättningarna för att införa en rabatterad biljett för pensionärer.
Karlskoga kommun	Vidare gällande säljlösningar och info önskas ett tätare samarbete med regionen när det kommer till spridning av informationen – det kan göras mycket bättre tillsammans! För att resan skall bli sömlös måste data om resan kunna hämtas upp lättillgängligt i både kommunen och regionens kanaler.	Vi ser positivt på att hjälpas åt att prida information om trafiken. Vi ser helst att detta sker genom hänvisning till Länstrafikens app och webb.
Karlskoga kommun	Här är det viktigt att kommunerna får utökad hjälp vid tex ansökan om statlig medfinansiering för att utveckla och anpassa sina hållplatser – inte minst gällande tillgänglighetsanpassningen. Även vid byggande av pendlarparkeringar och cykelparkeringar av mycket god standard vid viktiga knutpunkter vid 2 (3) 2021-10-15 byte från cykel till buss utefter busslinjerna bör prioriteras vid ansökan från kommunerna om statlig medfinansiering samt stadsmiljöavtal.	Region Örebro län ser positivt på att utveckla formerna för dialog inför ansökan om statlig medfinansiering.
Karlskoga kommun	En önskan om att Regionen skulle erbjuda mer hjälp åt kommunerna i form av en faktisk resurs som är riktad mot just kommuner. Mobility-management åtgärder tar mycket tid i anspråk och en förutsättning är att nå ut i alla informationskanaler. Det här anser Samhällsbyggnadsnämnden, är något där Regionen som kollektivtrafikmyndighet, kan göra stor nytta.	Region Örebro län ser positivt på att i samverkan utveckla metoderna för beteendepåverkan.
Karlskoga kommun	Bifogat förslaget till Regionalt trafikförsörjningsprogram finns en bilaga som beskriver nuläget i länet vad gäller bland annat kommunernas befolkningsutveckling och pendlingsmönster. För Karlskogas del beskrivs ett väldigt statistiskt nuläge som bygger på vad som tycks vara ett strikt statistiskt underlag. Egentligen beskrivs ett ”dåläge” som leder till fel slutsatser. Programunderlaget bör uppdateras så att det speglar den faktiska utveckling som redan pågår i Karlskoga och som förutom näringslivet även drivs av det så kallade 32 000-projektet.	Det stämmer att nulägesbeskrivningen bygger på våra statistiska underlag och syftet är att beskriva ett utgångsläge. Region Örebro län är, precis som kommunen, angelägen om att utvecklingen av trafiken ska följa den efterfrågan på trafik som ständigt är i rörelse. Den bild som nuläget beskriver finns där främst för att utgöra en bas för hur utvecklingen har sett ut under programperioden när programmet följs upp och för att förklara hur vi kommit fram till de mål, strategier och utbudsnivåer som finns i programmet.
Karlskoga kommun	Karlskoga kommun erbjuder sig att medverka i ett pilotprojekt med syfte att pröva om Närtrafikkonceptet även kan omfatta lämpliga delar av tätorter.	Regionen ser positivt på att i samarbete med kommunerna utveckla närtrafikkonceptet för att bättre anpassas till invånares efterfrågan på resor
Karlskoga kommun	Här bör förtydligas att detta inkluderar användning av vätgas från fossilfria källor som energibärare. Något som ligger i linje med Karlskoga kommuns elektrifieringslöfte, om att ta fram en lokal vätgasstrategi och att vara en aktiv aktör i utvecklingen och implementeringen av vätgas som energibärare i elektrifieringen av fordon.	Ta med drivmedelstrappa och hänvisa var den finns i sin ursprungliga form
Karlskoga kommun	Märkligt nog nämns inte med ett ord den rimligen största förbättringen av stomnätet som Region Örebro län aktivt arbetar för sedan många år. Det vill säga den snabba och gena järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm inklusive en ny järnvägssträcka mot väster (Nobelbanan) som generellt skulle skapa stora förbättringar för regiontrafik på järnväg men framförallt för första gången på ett effektivt sätt kommer binda samman länets västra del med Örebro och Mälardalen. Även om den faktiska trafikeringen ligger bortom 2030 så måste det omfattande och mycket viktiga arbete som ska bedrivas under programperioden tydligt omnämnas, likväl som att Regionens långsiktiga mål för regionaltågtrafik inte bara vänder sig mot öster och Mälardalen utan också mot väster.	I väntan på en ny järnväg mellan Örebro och målpunkter västerut mot Värmland med konkurrenskraftiga körtider är expressbusstrafik den trafikform som erbjuder mest attraktiva resmöjligheter för interregionalt resande vidare mot Karlstad.
Nora kommun	På en övergripande nivå vill Nora kommun framföra att det hade varit önskvärt om processen kring ett nytt trafikförsörjningsprogram (TFP), i ett tidigare skede, hade föregåtts av en dialog med tjänstepersoner på kommunerna kring behov, mål och strategier. Möjligheten att fånga upp skillnader i förutsättningar och behov ute i länet skiljer sig åt och kommunerna är troligen de som bäst kan beskriva dessa. Kommunen förutsätter, mot bakgrund av nedanstående synpunkter, att dialogen om TFP innehåll fortsätter efter remissperioden slut.	Ärende skrivs fram till KC/RD-gruppen med nya förslag till former för samarbete vid framtagande av ex trafikförsörjningsprogrammet. Region Örebro län instämmer i att erfarenheter ska delas och bidra till en dialog om utvecklingen av trafiken. Ett stycke har adderats i avsnitt 10: Utvärdering och erfarenheter ska delas med länets kommuner i syfte att bygga en gemensam bild av kollektivtrafiken och föra dialog om hur utveckling av den kan förankras i det lokala perspektivet.
Nora kommun	TFP behöver kompletteras med perspektiv som beskriver att det finns en skillnad mellan stad och landsbygd, att behoven och resvanor ser olika ut och att benägenheten att byta trafikslag skiljer sig åt. Kommunens uppfattning är att neddragningar eller frånvaro av kollektivtrafik kommer leda till ett <i>ökad</i> bilåkande på landsbygden. Ur ett hållbarhets- och framtidsperspektiv kan det knappast vara Regionens målbild. TFP bör även kompletteras med beskrivningar av vad som gör kollektivtrafiken attraktiv och de skillnader i krav på attraktivitet som skiljer sig åt i staden och på landsbygden.	Region Örebro län vill ta initiativ till fler och breadare analyser av landsbyggderna i länet för att synliggöra diversiteten och områden med potential för kollektivt resande. Region Örebro län känner inte till någon sammanställning av erfarenheter eller forskning som kan bekräfta beskrivningen av att boende på landsbygd förhåller sig till attraktivitetsfaktorer på ett annat sätt än boende i tätorter.
Nora kommun	Kopplingen mellan effektmålen i RUS och målen och strategierna i TFP behöver därför kompletteras och tydliggöras. Framförallt så saknas landsbygdsperspektivet och strategier för att hela länet ska ha tillgång till kollektivtrafik som tillfredsställer grundläggande behov som arbets- och studiependling.	RUS beskriver att: Kollektivtrafiken är i särklass bäst på att skapa kapaciet för många resenärer på liten yta. Men det finns grupper som även i framtiden kommer att vara beroende av bilen. Det handlar exempelvis om de osm bor utanför de starka kollektivtrafikstråken, yrkesgrupper med behov av att transportera specialutrustning samt personer med vissa funktionsvariationer.
Nora kommun	Kommunens slutsats är att det önskvärda läget i RUS, år 2030, om att kollektivtrafiken på landsbygden är förbättrad för unga inte kommer kunna nås med målen och strategierna i TFP. Visionerna för 2030 i TFP behöver formuleras på likartade sätt som i RUS, vilket de inte upplevs göra nu och strategierna utformas därefter.	I RUS beskrivs ett önskvärt läge men de ekonomiska förutsättningarna sedan det skrevs har inte möjliggjort den förbättring man hoppades på gällande pendling i peak. Däremot kommer Närtrafiken att erbjuda resmöjligheter som passar för dem som vill resa utanför peak eller på kvällstid och det kan handla om resmöjligheter för unga som tar del av fritidsaktiviteter.
Nora kommun	Kommunen anser att målet <i>”alla i länet ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik”</i> behöver formuleras om. Om visionerna för 2030 ska nås kan inte närtrafiken räknas in i begreppet <i>”allmän kollektivtrafik”</i> . Nuvarande formulering innebär att flera kommuner på sikt kommer att behöva nöja sig med närtrafik på tider som inte försörjer de som pendlar till arbete och studier. Målen behöver formuleras på ett sätt så att hela regionen får en grundläggande tillgång till kollektivtrafik som möjliggör pendling. Utan sådant mål kan heller inte visioner och mål om tillväxt, näringsliv, kompetensförsörjning, landsbygdens attraktionskraft mm uppnås. Förslagsvis bör mål om hur och var kollektivtrafik ska finnas vara ett överordnat mål till övriga mål som handlar om komfort, fysisk tillgänglighet mm.	Den ekonomiska ram som finns för programperioden, och som utbudsnivåerna i programmet förhåller sig till, ger inte utrymme för att grundutbudet av allmän kollektivtrafik med buss i from av Närtrafik ska vara utbyggt så att det möjliggör arebtspendling till och från alla delar av länet. Att sätta upp mål om et yttäckning som inte går att realisera inom ramen för den ekonomi och infrastruktur som kan tillhandahållas och iordningställas upplevs inte som ett alternativ. Närtrafiken i sin tilltänkta form är tänkt att ge en tillgänglighet till grundläggande service och resor ut i naturen som det inte tidigare erbjudits resor till.
Nora kommun	Vidare bör mål, rent allmänt, vara uppföljningsbara vilket behöver utvecklas. Hur mäter man exempelvis ovan nämnda mål?	I arebtet med att formulera programmet och indikatorerna har Region Örebro län identifierat utveklingsmöjligheter i mätmetoder och indata för att exempelvis räkna på marknadsandelar på ett mer detaljerat och nedbrutet sätt. Flera grannlän jobbar med metodutveckling kring sätt att möta och bedöma måluppfyllelse och detta inspireras Regionen av.
Nora kommun	Det som anses attraktivt i staden är sannolikt inte den nivå som efterfrågas i landsbygdsmiljö, där exempelvis väderskydd bedöms vara en grundläggande funktion som leder till ökad attraktivitet. Vidare bör även ett resonemang om hur attraktiviteten kan påverka viljan att resa i olika delar av länet formuleras i relation till målen och strategierna.	Region Örebro län vill ta initiativ till fler och breadare analyser av landsbyggderna i länet för att synliggöra diversiteten och områden med potential för kollektivt resande. Region Örebro län känner inte till någon sammanställning av erfarenheter eller forskning som kan bekräfta beskrivningen av att boende på landsbygd förhåller sig till attraktivitetsfaktorer på ett annat sätt än boende i tätorter.

Nora kommun	Kommunen vill starkt ifrågasätta strategin på sidan 9 som beskriver att endast redan starka stråk ska utvecklas. Ett förslag på proaktivitet vore att formulera mål om att öka den grundläggande attraktiviteten för resor på landsbygd, så att fler starka stråk kan byggas. Då kan övergripande mål om att öka antalet kollektiva resor bli mer rimliga att nå	Regin Örebro län håller med om att bostadsutveckling och utecklingen av kollektivtraifken bör gå hand i hand. För att motivera ett nytt starkt ståk krävs tillräckligt stort resandeunderlag. Regionen ser positivt på en aktiv dialog för att få samhällplaneringen och trafickutvecklingen att följas åt och har förtydligat detta i stycke 8. I texten har det förtydligats att så väl landsbygd som i tätorter ska finnas med i utvecklingen av trafik för att det inte ska tolkas som ett ensidigt fokus på tätorter.
Nora kommun	TFP bedöms vara ojämnt om man ser till behov och funktioner i staden och på landsbygden. Detta illustreras tydligt av de strukturkartor som finns i TFP. Ett allt för stort fokus har lagts på invånarantal i mindre tätorter i stället för att se helheten i kommunen (och regionen).	Region Örebro län vill ta initiativ till fler och breadare anslyser av landsbyggderna i länet för att synliggöra diversiteten och områden med potential för kollektivt resande.
Nora kommun	TFP behöver därför kompletteras med perspektiv där man ser hela landsbygden, inte bara mindre orter på landsbygden. Ett förslag är att utgå ifrån ett stråktänk där stråken har ett potentialt upptagningsområde. Upptagningsområdet varierar i storlek utifrån om man kan gå, cykla eller ta bilen till ett hållplatsläge (liknande exempel finns från Region Skåne som gjort potentialstudier på sin landsbygd/mindre orter).	Region Örebro län vill ta initiativ till fler och breadare anslyser av landsbyggderna i länet för att synliggöra diversiteten och områden med potential för kollektivt resande.
Nora kommun	Kommunen vill i det sammanhanget påpeka att närtrafiken inte på något sätt kan ersätta de behov som linjetrafiken erbjuder. Arbets- och studiependling kan inte utnyttja närtrafiken, vilket framgår på flera ställen i detta yttrande att det är det främsta behovet som behöver tillgodoses för att hela landsbygden ska leva och upplevas attraktiv.	RUS beskriver att: Kollektivtrafiken är i särklass bäst på att skapa kapaciet för många resenärer på liten yta. Men det finns grupper som även i framtiden kommer att vara beroende av bilen. Det handlar exempelvis om de osm bor utanför de starka kollektivtrafikstråken, yrkesgrupper med behov av att transportera specialutrustning samt personer med vissa finktionsvariationer.
Nora kommun	Nora kommun vill, i det här sammanhanget, aktualisera frågan om en länspendel mellan Nora och Laxå, det vill säga den ursprungliga tanken om en tågförbindelse mellan orterna. Nora kommun hänvisar till genomförda utredningar.	I dagsläget saknas mål om att realisera denna trafik. Detta med stöd i de utredningar och politiska ställningstaganden som gjorts i frågan hittills.
Hallsbergs kommun	Hallsbergs kommun vill att detta säkerställs i nya upphandlingar och nya trafikeringsbeslut.	Frågor om fordonens utrustning är inte en fråga för Trafikförsörjningsprogrammet. Detta hateras i underliggande och mer detaljerade strategier.
Hallsbergs kommun	Hallsbergs kommun anser att det är positivt att regionen arbetar med att ta fram olika prismodeller som stimulerar att fler resenärer väljer de avgångar som normalt har en låg beläggning för att undvika trängselproblematiken.	Synpunkt som styrker förslaget
Hallsbergs kommun	Då trafikförsörjningsprogrammet sträcker sig till 2030 borde teknikutvecklingen ha kommit så långt att elektrifiering även kan ske för express-, region- eller landsbygdstrafik. Det kan även komma att finnas andra tekniker med t.ex. vätgas som inte omnämns.	Texten har förtydligats med bilder på de drivmedelstrappor som utvecklingen ska styras av.
Hallsbergs kommun	Under strategiska inriktningar finns en punkt kring beteendepåverkan och motivation för reservation att välja kollektivtrafiken. Hur det kan gå till bör förtydligas under punkt 4.4.	Utvecklingen är främst fokuserad på marknadsföringsåtgärder men kan i samverkan utvecklas till att omfatta fler metoder. Eftersom de ännu inte är utvecklade eller utforskade anges de inte hur det kan gå till i texten.
Hallsbergs kommun	Tyvärr så kan närtrafiken inte ersätta de indragna landsbygdsbussarna för arbetspendling och skolpendling eller linje 710 i Hallsbergs tätort. I diskussionerna kring närtrafiken har det diskuterats även annan typ av anropsstyrd trafik eller tillköpstjänster. Detta bör fortsätta att utredas som alternativ tillsammans med de kommunerna som har samma behov	Regionen ser positivt på att i samarbete med kommunerna utvecklanärtrafikkonceptet för att bättre anpassas till invånares efterfrågan på resor
Hallsbergs kommun	Under kapitel 8 är det väl beskrivet hur fysiska åtgärder ska åtgärdas ur ett tillgänglighetsperspektiv men även andra typer av funktionsnedsättningar kräver andra anpassningar där t.ex. trygghetsfrågor kan bli viktiga och ska beaktas.	I stycke 4.2 har följande skrivning adderats: bedömningar av hur det påverkar kunders upplevda trygghet ska ges ökat fokus.
Resenärsforum	Resenärerna vill uppmärksamma att enligt 2 kap. 9 § i kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska samråd ske med resenärer vid framtagande av trafikförsörjningsprogram.	Region Örebro län ser positivt på att utveckla nya metoder för att föra dialog med resenärer och allmänhet i samband med utredning av trafikförändringar.
Resenärsforum	det ska gå att nå kundtjänst och trygghetsjour via telefon under hela trafikdygnet.	I dagsläget har behovet av en sådan tjänst i regionens regi inte bedömts prioriterad. Öppetiderna för kundservice som kan nås via telefon är: Måndag - Fredag 07.00 - 19.00, Lördag - Söndag 10.00 - 17.00
Resenärsforum	Det ska finnas tydlig information på stationer, hållplatser och ombord på fordon om vilka rättigheter resenärer har vid försenade och inställda turer.	Via kundservice och på vår webb framgår vilka aktuella resevilkor som gäller för respektive biljett. Kontaktuppgifter till Kundservice finns på de hållplatser som har informationstavla. Vår app och vår webb är även de kanaler som har bäst uppdaterad informtion gällande trafikläget och alternativ kunden har att resa om en avgång ställs in eller försenas kraftigt.
Resenärsforum	– Resenärsforum föreslår att det införs en kom-fram-garanti, så att ingen resenär riskerar att bli strandsatt vid trafikavbrott.	Vi har tyvärr ingen möjlighet att erbjuda en kom-fram-garanti. Det som erbjuds är en möjlighet till förseningsersättning om förseningen är mer än 20 minuter. För att du ska få ersättning ska förseningen eller den inställda avgången beror på oss, vår trafik eller brister i vår information som gör att du är sen till ditt resmål.
Resenärsforum	Harmonisera gärna sådant som profil, piktogram, namn och symboler med övriga Regionala Kollektivtrafikmyndigheter. Det finns för resenärerna ingen vinst i att det är olika namn på myndigheterna i de olika regionerna, inte heller att det är olika färger på fordonen eller att regelverken är helt olika för biljetter och andra förutsättningar.	Samtrafiken är samordnare i frågor nationellt och vi är med och påverkar och verkar för att resor över länsgräns ska vara smidiga. Det finns även pågående samarbeten mellan ett elelr flera län i specifika frågor där syftet är att underlätta för resor över länsgräns. Idag finns det dock ingen plan
Resenärsforum	– Resenärerna vill ha en tillräcklig turtäthet, spridd över hela trafikdygnet, för att tillgodose sitt resebehov såväl i samband med arbete och studier som vid besök och fritidsaktiviteter. Detta gäller i synnerhet för att kunna tillgängliggöra transportsystemet för den som inte har körkort eller tillgång till egen bil.	Detta stämmer väl in med de strategier om trafikutformning som programmet beskriver. Restid och frekvens nämns i programmet som faktorer som påverkar hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs.
Resenärsforum	– Korta restiderna i kollektivtrafiken och planera för effektiva bytestider, för såväl lokala, regionala som långväga resor.	Restid och frekvens nämns i programmet som faktorer som påverkar hur attraktiv kollektivtrafiken upplevs. Målen är formulerade för att uppnå en snabb och smidig trafik.
Resenärsforum	– Säkerställ kraftfulla satsningar på kollektivtrafikens infrastruktur och tillgänglighet för alla.	Regionen instämmer i vikten av att skapa en tillgänglig och attraktiv infrastruktur för kollektivtrafiken. Hur tillgänglighe t definieras och huvuddragen för utvecklingen framgår av programmet.
Resenärsforum	– Ett nära samarbete mellan regionen och kommunerna vad gäller bebyggelseplanering för både boende och företagande, ger goda möjligheter att trafikförsörja tillkommande områden.	Ett förtydligande har gjorts i stycke 8 för att beskriva kopplingen mellan kommuners planer och Trafikförsörjningsprogrammet.
Resenärsforum	– Säkerställ att planeringen framförallt sker utifrån ett resenärsperspektiv och involverar resenärerna tidigt i processen.	Region Örebro län ser positivt på att utveckla nya metoder för att föra dialog med resenärer och allmänhet i samband med utredning av trafikförändringar.
Resenärsforum	– Det måste vara lätt att köpa biljett, vare sig man reser dagligen eller ska göra enstaka resor.	Regionen instämmer i vikten av att informationen om resmöjligheter enkelt ska gå att nå och förstå. Målet om enkelhet ämnar att ytterligare öka kollektivtrafikens attraktivitet och bidra till målet om en ökad marknadsandel.
Resenärsforum	– För att kunna attrahera nya kunder/resenärer måste det vara enkelt att få information om linjenät och tidtabeller.	Regionen instämmer i vikten av att informationen om resmöjligheter enkelt ska gå att nå och förstå. Målet om enkelhet ämnar att ytterligare öka kollektivtrafikens attraktivitet och bidra till målet om en ökad marknadsandel.
Länsbygderådet	Vi menar att det är viktigt att säkerställa att det även framöver ska finnas busslinjer mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter och föreslår att detta görs genom ett tillägg i trafikförsörjningsprogrammet.	Region Örebro län ser kollektivtrafiken som en helhet och där i ingår flera trafikslag än buss. Enligt kap 5, inriktning för ytbud, ska samtliga kommunhuvudorter ha minst 20 dubbeltirer per vardags och en del helgtrafik.