

Sammanträde med:

**Samhällsbyggnadsnämnd**

Sammanträdesdatum: 2022-01-19

Tid: kl. 09:15-12:00

Plats: Digitalt samt Almen Eklundavägen 2

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

**Tänk på våra allergiker och undvik starka dofter.**

**Ledamöter kallas**

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

**Ersättare underrättas**

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



## 1. Dagordning

Föredragande:

Tid:

### Sammanfattning

09:15 - Mötets öppnande, upprop, val av justerare

09:20 - Beslutsärenden samt informationsärenden

10:20 - Paus

10:30 - Beslut

10:45 - Informationsärenden

12:00 - Mötet avslutas

## 2. Val av justerare

Föredragande:

Tid:

### Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att ordföranden och Bo Ammer (SD) justerar dagens protokoll med Fredrik Askhem (L) som ersättare.

## 3. Köp- och resevillkor för Närtrafiken

Diarienummer: 21RS11899

Föredragande: Jan Berglöf

Tid:

### Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna köp- och resevillkoren för Närtrafik i Örebro län

### Sammanfattning

Köp- och resevillkoren reglerar de frågor som kan uppstå mellan Länstrafiken och dess kunder i samband med resor i Länstrafikens regi.

Den 17 januari planeras Närtrafiken starta i hela Örebro län. Detta beslut reglerar villkoren för hur, när och var man får resa med Närtrafiken.

För regionens del mer utnyttjar vi fordonen under lågtrafiktider då Närtrafiken gäller

- Helgfria vardagar 09:00-14:30 samt helgfria måndagar-torsdagar 17:30-21:00.



Resa med närtrafiken kan göras till eller från alla adresser som är längre från en hållplats än 1 km. Resa kan också göras till eller från de adresser som är mindre än 1 km från en hållplats om hållplatsen trafikeras av färre än 10 avgångar i vardera riktningen per dygn. Resenär blir hämtad vid bostadsadress eller annan adress som finns i Lantmäteriets fastighetsdatabas för resa till närmaste närtrafikhållplats. Alla resors mål- eller startpunkt är en närtrafikhållplats.

Resa kan även göras med Närtrafik om resenär bor mindre än 1 km från en busshållplats som trafikeras av minst 10 avgångar i vardera riktningen per dygn. Resenär blir då hämtad vid den närtrafikhållplats som ligger närmast önskad slutdestination. Gäller för resa till den slutdestination resenär önskar resa till där adressen finns i Lantmäteriets fastighetsdatabas.

Betalning kan ske genom

- Enkelbiljett för Närtrafik i Länstrafikens app
- Periodbiljett i Länstrafikens app
- Periodbiljett på Resekort, kvitto ska uppvisas för förare
- Gymnasiekort
- Grundskolekort
- Kostnadsfri sjukresa för resa till och från en vårdcentral eller folktandvård i din hemkommun och för resa till och från en specialist i länet. För resa till vårdbesök uppvisas papperskallelse och för hemresan uppvisas besökskvitto.
- Enkelbiljett betald med bank-/kreditkort hos förare

Bokning av resa med Närtrafik kan göras mellan klockan 08.00-16.30 och bör göras senast 90 minuter innan önskad avresetid. Bokning sker via telefon till Beställningscentralen 0771-92 00 00.

I Köp- och resevillkoren finns vidare beskrivet kring färdbevis, ångerrätt, färdbeviskontroll och tilläggsavgift, allmänna föreskrifter för resan, särskild service till personer med funktionsnedsättning, förseningsersättning, person- och sakskada samt reklamation.

### **Beslutsunderlag**

- FöredragningsPM Köp- och resevillkor för Närtrafiken i Örebro län
- Köp- och resevillkor för Närtrafik i Örebro län

## **4. Svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram för Sörmlands län**

Diarienummer: 21RS10326

Föredragande: Lina Ramberg

Tid:

### **Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar



att överlämna svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram för Sörmlands län enligt förvaltningens förslag

### **Sammanfattning**

Kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland har översänt sitt förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram på remiss.

Region Örebro län bedömer att det inte föreligger några hinder för att fatta beslut om allmän trafikplikt för ny framtida trafik över länsgräns. Region Örebro län konstaterar att ambitionsnivåerna från respektive län om trafikutbud överensstämmer.

### **Beslutsunderlag**

- FPM SBN 220119 Remissvar Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram
- SBN 220119 Remissvar Sörmlands förslag till nytt trafikförsörjningsprogram
- Remiss - Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035
- Bilaga 1 remiss - Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035, remissversion
- Bilaga 2 remiss - Följebrev e-post

## **5. Remiss - Samråd gällande ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband**

Diarienummer: 21RS11699

Föredragande: Linus Grabö

Tid:

### **Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att förslaget till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Näringsdepartementet

### **Sammanfattning**

Näringsdepartementet vill ha in synpunkter på förslaget till ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband. De nuvarande riktlinjerna för statsstöd till bredband antogs 2013.

Förändringen i riktlinjer för stöd till bredbandsutbyggnad berör i huvudsak: anpassning av interventionströskeln, Vägledning om stöd för utbyggnad av mobilnät, ny kategori av stöd i form av kuponger, vägledning för utbyggnad intill stödområde, samt förtydliganden av vissa begrepp.

Interventionströskeln skrivningar är en förbättring jämfört med tidigare, detta poängteras i svaret. Kopplat till vägledning om stöd för utbyggnad av mobilnät poängteras utmaningen med driftskostnader. Att ny kategori av stöd i form av kuponger införs är positivt i dess potential för att öka efterfrågan på snabbt bredband.



### Beslutsunderlag

- FöredragningsPM Samhällsbyggnadsnämnden 20220119 Remiss - Samråd gällande ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband PM
- Remiss - Samråd gällande ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband
- Remiss - Samråd gällande ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband
- Bilaga 1 remiss - Utkast av nya riktlinjer
- Bilaga 2 remiss - Utkast till bilaga till de nya riktlinjerna
- Bilaga 3 remiss - Förklarande bakgrundsnot

## 6. Samrådssvar förslag på ny förordning om främjande av genomförandet av det transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)

Diarienummer: 21RS12022

Föredragande: Dino Keljalic

Tid:

### Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna förslag till samrådssvar för Region Örebro län gällande förslag på ny förordning om främjande av genomförandet av det transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)

### Sammanfattning

EU-kommissionen har lämnat förslag på ny förordning om främjande av genomförandet av det transeuropeiska transportnätverk (TEN-T) och ger Region Örebro län möjlighet att lämna synpunkter.

Då Region Örebro län har det regionala utvecklingsansvaret i en av Sveriges viktigaste transportregioner och därmed i allra högsta grad berörs av den transportpolitiska utvecklingen, välkomnas möjligheten att lämna synpunkter på den viktiga frågan om EU:s framtida politik för transportinfrastruktur.

I Örebroregionen finns flera viktiga noder och infrastruktur som är utpekade i det transeuropeiska transportnätet såsom:

- Järnvägs- och omlastningsverksamheter i Hallsberg (nod i ScanMed-korridoren)
- Örebro Airport (övergripande nät)
- Godsstråket genom Bergslagen (ScanMed-korridoren)
- Västra Stambanan (ScanMed-korridoren)
- Värmlandsbanan (stomnät)
- E20 (stomnät)
- E18 (stomnät)
- Örebro (föreslås uppgraderas till urban nod)

### Beslutsunderlag

- Samrådssvar förslag till ny TEN-T förordning



- Revidering av förordningen för ett trans-europeiskt transportnät (TEN-T)

## 7. Meddelande och delegationsebeslut

Diarienummer: 22RS343

Föredragande:

Tid:

### Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta meddelande och delegationsbeslut till protokollet.

### Sammanfattning

Sammanställning färdtjänstbeslut vecka 47-52

### Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-01-19 meddelande och delegationsbeslut
- Sammanställning till nämnden t o m v 52
- Sammanställning till nämnden t o m v 49
- Sammanställning till nämnden t o m v 47

## 8. Information

Föredragande:

Tid:

### Sammanfattning

Bredbandsstöd, utfall - Linus Grabö

Info från internationella samarbeten (Baltic Sea commission, Northern Sea Commission och ScandriaAlliance) - Dino Keljalic och Magnus Lagergren

Nationell plan - Karin Wallin

SJ:s problem som påverkan på regiontrafiken - Johan Ljung

Årsberättelse 2021 - Johan Ljung



# 3

## Köp- och resevillkor för Närtrafiken

### 21RS11899

Tjänsteställe, handläggare  
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum  
2022-01-19

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS11899

Organ  
**Samhällsbyggnadsnämnden**

## **Köp- och resevillkor för Närtrafiken**

### **Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna köp- och resevillkoren för Närtrafik i Örebro län

### **Sammanfattning**

Köp- och resevillkoren reglerar de frågor som kan uppstå mellan Länstrafiken och dess kunder i samband med resor i Länstrafikens regi.

Den 17 januari planeras Närtrafiken starta i hela Örebro län. Detta beslut reglerar villkoren för hur, när och var man får resa med Närtrafiken.

För regionens del mer utnyttjar vi fordonen under lågtrafiktider då Närtrafiken gäller

- Helgfria vardagar 09:00-14:30 samt helgfria måndagar-torsdagar 17:30-21:00.

Resa med närtrafiken kan göras till eller från alla adresser som är längre från en hållplats än 1 km. Resa kan också göras till eller från de adresser som är mindre än 1 km från en hållplats om hållplatsen trafikeras av färre än 10 avgångar i vardera riktningen per dygn. Resenär blir hämtad vid bostadsadress eller annan adress som finns i Lantmäteriets fastighetsdatabas för resa till närmaste närtrafikhållplats. Alla resors mål- eller startpunkt är en närtrafikhållplats.

Resa kan även göras med Närtrafik om resenär bor mindre än 1 km från en busshållplats som trafikeras av minst 10 avgångar i vardera riktningen per dygn. Resenär blir då hämtad vid den närtrafikhållplats som ligger närmast önskad slutdestination. Gäller för resa till den slutdestination resenär önskar resa till där adressen finns i Lantmäteriets fastighetsdatabas.

Tjänsteställe, handläggare  
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum  
2022-01-19

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS11899

Betalning kan ske genom

- Enkelbiljett för Närtrafik i Länstrafikens app
- Periodbiljett i Länstrafikens app
- Periodbiljett på Resekort, kvitto ska uppvisas för förare
- Gymnasiekort
- Grundskolekort
- Kostnadsfri sjukresa för resa till och från en vårdcentral eller folktandvård i din hemkommun och för resa till och från en specialist i länet. För resa till vårdbesök uppvisas papperskallelse och för hemresan uppvisas besökskvitto.
- Enkelbiljett betald med bank-/kreditkort hos förare

Bokning av resa med Närtrafik kan göras mellan klockan 08.00-16.30 och bör göras senast 90 minuter innan önskad avresetid. Bokning sker via telefon till Beställningscentralen 0771-92 00 00.

I Köp- och resevillkoren finns vidare beskrivet kring färdbevis, ångerrätt, färdbeviskontroll och tilläggsavgift, allmänna föreskrifter för resan, särskild service till personer med funktionsnedsättning, förseningsersättning, person- och sakskada samt reklamation.

### **Ärendebeskrivning**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2021-11-10 om allmän trafikplikt som innebär att Region Örebro län iklär sig i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet ett ansvar gentemot länets invånare att tillhandahålla Närtrafiken. Trafikpliktsbeslutet omfattar närtrafik i hela Örebro län.

För att beslutet ska kunna träda i kraft krävs att Region Örebro län fattar beslut i enlighet med ovanstående att-sats.

### **Beredning**

Samhällsbyggnadsnämnden har vid sitt sammanträde den 23 juni 2020 behandlat ärendet och beslutade att införa Närtrafik i hela länet.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde 2021-11-10 fastställa allmän trafikplikt för närtrafik i Örebro län med trafikstart planerad till 17 januari 2022.

Tjänsteställe, handläggare  
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum  
2022-01-19

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS11899

## **Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven**

### *Miljö*

Genom att erbjuda närtrafik där samordning av resorna mellan olika resenärsgupper genererar fler resande per fordon ger ett mer effektivt trafikarbete. Detta bidrar till att nå de klimatmål som finns uppsatta regionalt, nationellt och internationellt.

### *Barn*

Genom att införa möjligheten att resa med närtrafik under kvällstrafik ges möjligheter till barn och ungdomar att delta i sociala aktiviteter som träning och umgås med vänner. I unga år läggs 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.

### *Jämställdhet*

En målgrupp är äldre och daglediga där kvinnor ges möjlighet att inte vara beroende av bilen utan mer självständigt kunna genomföra aktiviteter. I de försök som genomförs visas att det är en stor andel kvinnor som utnyttjar närtrafiken.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Möjligheten till att resa med närtrafik under kvällstid bedöms öka resandevolymerna jämfört med erfarenheterna från försöket i Askersund och Nora kommun. Kostnaden för närtrafiken bedöms täcka inom ramen för budgeten.

## **Uppföljning**

Samhällsbyggnadsnämnden har i sitt beslut från sammanträdet 2021-11-10 gett förvaltningen i uppdrag att utvärdera närtrafiken efter 6 månader från trafikstart med fokus på utfall, resultat och eventuella förändringar.

Uppföljning kommer att ske kontinuerligt varje månad för att se trafikutveckling, kostnader och frågeställningar som uppstår.

Tjänsteställe, handläggare  
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum  
2022-01-19

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS11899

**Beslutsunderlag**

FöredragningsPM Köp- och resevillkor för Närtrafik i Örebro län.

Köp- och resevillkor för Närtrafik i Örebro län.

Johan Ljung  
Områdeschef trafik och samhällsplanering

**Skickas till:**

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)

# Köp- och resevillkor för Närtrafik

Genom att resa med oss godkänner du våra köp- och resevillkor. Läs igenom dessa innan du kliver ombord.

## 1. Resevillkorens ändamål och tillämpning

1.1 Dessa bestämmelser gäller för resor med Närtrafik som utförs av Region Örebro län (Länstrafiken). Köp- och resevillkoren reglerar de frågor som kan uppstå mellan Länstrafiken och dess kunder i samband med resor i Länstrafikens regi. Med "Länstrafiken" menas Region Örebro län och de företag som Region Örebro län har gett i uppdrag att utföra trafik tjänster.

1.2 Genom användande av Länstrafikens biljetter eller annat av Länstrafiken utfärdat eller godkänt färdbevis uppkommer ett bindande avtal om resa i enlighet med dessa resevillkor.

## 2. Linjesträckning och tidtabeller

2.1 Länstrafiken fastställer riktlinjer och närtrafikhållplatser för Närtrafik. Länstrafiken har rätt att förändra dessa, se punkt 2.2. Ändringar meddelas primärt i Länstrafikens egna kanaler, med fokus på Länstrafikens webbplats ([www.lanstrafiken.se](http://www.lanstrafiken.se)).

2.2 Länstrafiken har rätt att ändra regler och tider för den Närtrafik vi bedriver vid behov av förändringar samt tillfälligtvis utifrån orsaker som Länstrafiken inte kan råda över som exempelvis då vägar eller hållplatser är avstängda av väghållaren.

2.3 Bokade resor kan ställas in på grund av omständigheter som ligger utanför Länstrafikens kontroll.

## 3. Färdbevis

### Giltigt färdbevis

3.1 Resenär reser mot avgift enligt gällande pris.

3.2 Resenär ska på eget ansvar se till att ha giltigt färdbevis vid ombordstigning i fordon och ska när som helst kunna uppvisa giltigt färdbevis.

3.3 För att en biljett i appen ska vara giltig ska biljetten finnas i appen innan resenär stiger in i fordonet. Biljett i appen som kräver aktivering ska aktiveras innan ombordstigning. I samband med ombordstigning ska biljett uppvisas för förare.

3.4 Vid resa med periodbiljett laddad på Resekort ska Resekort samt kvitto uppvisas för förare.

3.5 Resenär är skyldig att tillfälligt överlämna sitt färdbevis till förare eller biljettkontrollant, om denne bedömer det nödvändigt för att kunna utföra kontrollen.

Finns färdbeviset i mobiltelefon är resenär skyldig att tillfälligt överlämna mobiltelefonen till förare eller biljettkontrollant, om denne bedömer det nödvändigt för att kunna utföra kontrollen.

3.6 Ett giltigt färdbevis är en bekräftelse på avtal mellan Länstrafiken och resenär, där dessa köp- och resevillkor ingår.

### Förlorat färdbevis

3.7 Resenär ansvarar själv för förlorat färdbevis.

3.8 Förlorad enkelbiljett ersätts inte.

3.9 Om resenär inte kan uppvisa giltigt färdbevis vid ombordstigning i fordon ska enkelbiljett köpas av förare.

### Prisgrupper

3.10 Barn 0 – 6 år reser kostnadsfritt tillsammans med betalande resenär. Upp till två barn reser kostnadsfritt tillsammans med betalande resenär. Från och med tredje barnet samt barn utan sällskap av betalande resenär ska betala avgift för ungdom. Barn som är under 12 år bör av säkerhetsskäl inte resa utan sällskap.

3.11 Resenär 7 – 19 år ska betala avgift för ungdom. Från och med 20 år betalas avgift för vuxen.

3.12 Resenär som reser på en pågående periodbiljett för ungdom och fyller 20 år under innevarande period, reser klart sin pågående periodbiljett.

3.13 Det är ditt ansvar som resenär att vid köptillfället köpa en biljett enligt rätt prisgrupp.

### Giltighet

3.14 Resa ska påbörjas inom biljettens giltighetstid. Biljett för Närtrafik är giltig för enkel resa.

3.15 Färdbevis för Närtrafik gäller för resa från bostadsadress till närmaste närtrafikhållplats alternativt för resa från närmaste närtrafikhållplats till slutdestination.

## 4. Ångerrätt

4.1 Färdbevis som skadats på grund av tekniskt fel återskapas utan kostnad.

4.2 Resenär har en veckas återköp från köptillfället på oanvänt färdbevis och då återbetalas färdbevisets fulla värde, gäller dock ej enkelbiljett, biljett med giltighet 24 timmar, 72 timmar eller Flex 10/40.

4.3 Resenär har en veckas återköp från köptillfället på påbörjad periodbiljett, gäller dock ej biljett med giltighet 24 timmar, 72 timmar eller Flex 10/40. Varje dag som passerat från köptillfället till dagen för återköp räknas som 1,5 dag, kvarvarande dagar ersätts mot reskassa. Om resenär vill ha utbetalning till bankkonto för en påbörjad periodbiljett krävs skriftligt intyg på till exempel arbetslöshet, sjukskrivning, flytt eller liknande.

4.4 Återköp sker endast hos Länstrafikens Kundservice.

4.5 För färdbevis inhandlande via prenumeration gäller särskilda villkor.  
Se [lanstrafiken.se](http://lanstrafiken.se)

## 5. Färdbeviskontroll och tilläggsavgift

5.1 Vid kontroll skall resenär visa upp giltigt färdbevis.

5.2 Missbruk av färdbevis är straffbart enligt lag och kan leda till indragning eller omhändertagande av färdbevis.

5.3 Den som inte kan visa ett giltigt färdbevis vid kontroll skall, enligt lag (SFS 1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik, betala en tilläggsavgift.

## 6. Allmänna föreskrifter för resan

### Bokning

6.1 Närtrafik har en begränsning i antal resenärer och bokning sker därmed i mån av plats. Större resesällskap kan inte garanteras att kunna resa med Närtrafik.

6.2 Resa med Närtrafik samplaneras med serviceresor för att så många som möjligt ska kunna samåka. Du kan därför få en bokad avgångstid före eller efter önskad avgångstid.

6.3 Resa med Närtrafik kan göras från de platser som ligger längre än 1 km från en busshållplats. Resa kan också göras från de platser som ligger mindre än 1 km från en busshållplats om hållplatsen trafikeras av färre än 10 avgångar i vardera riktningen per dygn. Resenär blir hämtad vid bostadsadress eller annan adress som finns i Lantmäteriets fastighetsdatabas för resa till närmaste tätort med närtrafikhållplats. Alla resors målpunkt är en närtrafikhållplats.

6.4 Resa från närtrafikhållplats kan göras till de platser som trafikeras av färre än 10 avgångar i vardera riktningen per dygn. Resenär blir hämtad i den tätort med närtrafikhållplats som ligger närmast önskad målpunkt. Målpunkten får endast vara en adress som finns i Lantmäteriets fastighetsdatabas.

6.5 Närtrafik får ej nyttjas för resa inom kommunhuvudort även om det inom kommunhuvudorten finns busshållplatser som inte trafikeras av fler än 10 avgångar i vardera riktningen per dygn.

6.6 Vid bokning av första resan med Närtrafik registreras resenär som närtrafikkund hos Beställningscentralen.

6.7 Vid bokning av resa med Närtrafik ska det anges om barn reser med vuxen samt om bilbarnstol eller bälteskudde behövs.

6.8 Vid bokning av resa med Närtrafik ska det anges om barnvagn, ihopfällbar cykel eller barncykel utan kedja ska medföras.

6.9 Vid bokning av resa med Närtrafik ska det anges om ledarhund, rullstol, rollator eller annat tekniskt hjälpmedel ska medföras.

## Stiga på och av

6.10 Var beredd i god tid vid bostaden eller närtrafikhållplatsen innan avgångstid. Angiven avgångstid vid bokning är en cirkatid som kan innebära att fordonet kan komma upp till 15 minuter efter den planerade avgångstiden beroende på trafiksituation.

6.11 Resa med Närtrafik ska påbörjas inom den tidsram som är tillåten för Närtrafik.

## Bagage

6.12 Bagage som du på egen hand kan bära får du ta med dig i fordonet. Ditt bagage får inte hindra andra resenärer, ta upp sittplatser, skymma sikten för förare, hindra förare eller på annat sätt påverka säkerheten ombord.

6.13 Du får inte ta med dig bagage som kan vara störande eller obehagligt för andra.

6.14 Bagaget får inte heller vara brandfarligt, explosivt eller på annat sätt farligt.

## Cykel

6.15 Konventionell tvåhjulig cykel får ej medföras i Närtrafik.

6.16 Cykel, sparkcykel och elsparkcykel som kan fällas ihop samt barncykel utan kedja kan medföras ombord utan avgift och i mån av plats om det inte tar utrymme från andra resenärer.

## Barnvagn och rollatorer

6.17 Barnvagn och rollator medtas utan avgift.

6.18 Resenär med barnvagn eller rollator betalar ordinarie avgift.

## Hund, katt och mindre husdjur

6.19 Hund, katt och annat mindre husdjur får ej medföras vid resa med Närtrafik. Ledarhundar är dock tillåtna och ska placeras i bagageutrymmet.

## Säkerhetsbälte

6.20 Om det finns säkerhetsbälte på din plats är du, enligt lag, skyldig att använda det. Om resenär är under 15 år är det förarens ansvar att se till att bälte används.

## Ordningsföreskrifter

6.21 Resenär är skyldig att följa bestämmelserna i Ordningsslagen (SFS 1993:1617) och våra köp- och resevillkor samt uppmaningar från förare.

6.22 Det är inte tillåtet att röka (gäller även e-cigarett) eller dricka alkohol i fordonet. Det är inte heller tillåtet att röka i eller i anslutning till närtrafikhållplatsen.

6.23 Medhavda musikinstrument, mobiltelefoner, datorer och dylikt bör användas på sådant sätt att medresenärer eller förare inte störs.

6.24 Den som inte rättar sig efter detta riskerar att bli avvisad och därmed förlora rätten till transport och återbetalning av betald avgift för transporten.

## Ansvar för bagage, djur m.m.

6.25 Resenär ska själv ha uppsikt över medfört bagage, barnvagn, rullstol, rollator eller annat resgods såvida det inte är placerat i bagageutrymmet.

6.26 Resenär ansvarar för det bagage som man tagit med i fordonet. Resenär ansvarar också för eventuella skador som medfört bagage kan orsaka på fordon, personal, medresenärer eller deras egendom.

6.27 För den händelse Länstrafiken skulle bli ersättningsskyldig mot annan resenär eller tredje person för skada som orsakats av medfört resgods, så är den resenär som medfört resgodset betalningsskyldig.

## Hittegods

6.28 Upphittat gods som tas om hand av resenär ska överlämnas, utan krav på ersättning, till personal i fordonet.

6.29 Har resenär glömt något i ett fordon kan denne kontakta Beställningscentralen på 0771-92 00 00 eller annan kontaktväg som presenteras på [www.lanstrafiken.se](http://www.lanstrafiken.se). Beställningscentralen hjälper resenär att få kontakt med rätt hittegodsavdelning.

## 7. Särskild service till personer med funktionsnedsättning

7.1 Förare ska hjälpa resenär med funktionsnedsättning att fälla ut ramp vid på- och avstigning samt med betalning av resa om behov och önskan finns.

7.2 Rullstol, rollator och annat likvärdigt tekniskt hjälpmedel får tas med utan avgift i mån av plats. Vi tar emot manuella och elektriska rullstolar med följande maxmått: Totallängd: 1 200 mm, Totalbredd (mätt på bredaste ställe): 700 mm, Vikt: 300 kg (stol + resenär) enligt Svensk Kollektivtrafiks rekommendationer. Rollatorer, rullstolar och barnvagnar samsas om samma utrymme utan att någon kategori har företräde före den andra.

7.3 Under resan får resenär åka sittande i rullstol i specialfordon. Rullstol ska placeras på anvisad plats och låses med broms. Förare ansvarar för att hjälpmedel låses med broms och spänns fast.

7.4 Specialfordon utrustade med nigningsfunktion ska alltid niga för att underlätta av- och påstigning.

## 8. Förseningsersättning

8.1 Förseningsersättning gäller ej vid resa med Närtrafik.

## 9. Person- och sakskada

9.1 Ansvar för personskada och viss sakskada som uppstår i Närtrafik finns reglerat i Trafikskadelagen.

## 10. Reklamation

10.1 Har du krav eller reklamationer utifrån någon del av Länstrafikens Köp- och resevillkor kan du ta kontakt med Länstrafikens Kundservice. Kontaktuppgifter finns på [www.lanstrafiken.se](http://www.lanstrafiken.se). Vi vill ha ditt krav eller din reklamation snarast möjligt, dock senast 2 månader efter händelsen.



# 4

## Svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram för Sörmlands län

21RS10326

Tjänsteställe, handläggare  
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina  
Ramberg

Sammanträdesdatum  
2022-01-19

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS10326

Organ  
**Samhällsbyggnadsnämnden**

## **Svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram för Sörmlands län**

### **Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att överlämna svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram för Sörmlands län enligt förvaltningens förslag

### **Sammanfattning**

Kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland har översänt sitt förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram på remiss.

Region Örebro län bedömer att det inte föreligger några hinder för att fatta beslut om allmän trafikplikt för ny framtida trafik över länsgräns. Region Örebro län konstaterar att ambitionsnivåerna från respektive län om trafikutbud överensstämmer.

### **Ärendebeskrivning**

Region Sörmland har översänt sitt förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för remiss. Trafikförsörjningsprogrammet ligger till grund för de trafikpliktsbeslut som kollektivtrafikmyndigheten fattar och det ska finnas stöd för länsöverskridande trafik i samtliga berörda läns trafikförsörjningsprogram och inte föreligga hinder för eventuella beslut om trafikplikt över länsgräns.

Förslaget till yttrande sammanfattas i följande punkter:

- Region Örebro län och Region Sörmland är sammankopplade genom kollektivtrafikstråken Svelandsbanan (Uppsala–Stockholm–Eskilstuna–Arboga–Örebro) och Sörmlandspilen (Stockholm–Katrineholm–Hallsberg). Den huvudsakliga kollektivtrafikkopplingen mellan länen utgörs via tåg på Svealandbanan som utvecklas inom ramarna för det

Tjänsteställe, handläggare  
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina  
Ramberg

Sammanträdesdatum  
2022-01-19

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS10326

storregionala arbetet En bättre sits (EBS) samt i en direkt dialog mellan länen. Trafiken som presenteras i programmet överensstämmer med vår gemensamma målbild om hur vi vill utveckla tågtrafiken mellan länen. Vidare upplever Region Örebro län att det förslagna trafikförsörjningsprogramms ambitionsnivåer av trafik ligger i linje mellan länen, därav föreligger det inte några förhinder att fatta beslut om allmän trafikplikt.

- Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram innehar en god struktur samt målbilder och strategier som i stor utsträckning liknar de som finns i Örebro läns kommande trafikförsörjningsprogram.
- Region Örebro län uppmärksammar att våra län har kommit fram till samma definition av vad en tillgänglig hållplats innebär. Region Örebro län ser det som värdefullt att definitionen överensstämmer mellan länen eftersom detta bidrar till goda förutsättningar för resenärer att resa mellan våra län.

### **Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven**

För miljöperspektivet innebär beslutet att det går att vidmakthålla och utveckla den kollektivtrafik som finns i stråken mellan våra län, vilket skapar möjlighet för fler att välja kollektivtrafik istället för bil i de berörda relationerna. Det innebär även att den stora resenärsgruppen barn och unga fortsatt kan nyttja kollektivtrafiken.

En kollektivtrafik med god kvalitet innebär också att pendlingsresorna blir mer flexibla. Det innebär att det skapas bättre förutsättningar för både män och kvinnor att kombinera förvärvsarbete med ansvar för hushåll.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Beslutet bedöms inte ge några ekonomiska konsekvenser för Region Örebro län.

### **Beslutsunderlag**

SBN 220119 Remissvar Sörmlands förslag till nytt trafikförsörjningsprogram

FPM SBN 220119 Remissvar Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram

Tjänsteställe, handläggare  
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina  
Ramberg

Sammanträdesdatum  
2022-01-19

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS10326

Johan Ljung  
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

**Skickas till:**  
Region Sörmland



Tjänsteställe, handläggare  
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina  
Ramberg

Sammanträdesdatum  
2022-01-19

Beteckning  
Dnr: 21RS10326

Er beteckning:  
dnr RUN-HRU21-0215

Region Sörmland  
Repslagaregatan 19  
611 88 Nyköping

## **Svar på remiss angående Sörmlands förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram**

Region Örebro län och Region Sörmland är sammankopplade genom kollektivtrafikstråken Svelandsbanan (Uppsala–Stockholm–Eskilstuna–Arboga–Örebro) och Sörmlandspilen (Stockholm–Katrineholm–Hallsberg). Tågtrafiken i dessa stråk utvecklas inom ramarna för det storregionala arbetet En bättre sits (EBS) samt i en direkt dialog mellan länen. Trafiken som presenteras i programmet överensstämmer med vår gemensamma målbild om hur vi vill utveckla tågtrafiken mellan länen. Region Örebro län bedömer att det inte föreligger några hinder för att fatta framtida beslut om allmän trafikplikt.

Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram innehar en god struktur samt målbilder och strategier som i stor utsträckning liknar de som finns i Örebro läns kommande trafikförsörjningsprogram.

Region Örebro län uppmärksammar att våra län har kommit fram till samma definition av vad en tillgänglig hållplats innebär. Region Örebro län ser det som värdefullt att definitionen överensstämmer mellan länen eftersom detta bidrar till goda förutsättningar för resenärer att resa mellan våra län.

Avslutningsvis tackar Region Örebro län för möjligheten att fått lämna synpunkter på förslaget till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Sörmland.

För Region Örebro län  
Nina Höijer  
Ordförande, Samhällsbyggnadsnämnden

Enligt sändlista

## Remiss av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035

Region Sörmland har i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet i Sörmlands län tagit fram ett förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för perioden 2022-2035. Förslaget har godkänts av Regionala utvecklingsnämnden att skickas ut på remiss. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver Sörmlands läns behov av kollektivtrafik, förslag till inriktning för kollektivtrafikens utveckling, tydliga och uppföljningsbara mål samt ett antal strategiska val för hur målen ska kunna nås.

Ni inbjuds härmed att yttra er över förslag till trafikförsörjningsprogram. Efter att remissvaren har sammanställts och synpunkter har arbetats in ska trafikförsörjningsprogrammet fastställas i Region Sörmlands fullmäktige.

Dokument finns bifogat och finns även på Region Sörmlands hemsida [regionsormland.se/tillvaxt-utveckling/kollektivtrafik/](https://regionsormland.se/tillvaxt-utveckling/kollektivtrafik/).

Remissvaren ska ha kommit in senast den 31 januari 2022. Vänligen ange "Remiss Trafikförsörjningsprogram Sörmland, dnr RUN-HRU21-0215" i ämnesraden.

Remissvaren skickas via e-post till:  
[hallbarregionalutveckling@regionsormland.se](mailto:hallbarregionalutveckling@regionsormland.se)

Vid eventuella frågor kontakta Katarina Olsson,  
[katarina.olsson@regionsormland.se](mailto:katarina.olsson@regionsormland.se).

Vi ser fram emot synpunkter och tackar för ert engagemang!

Region Sörmland  
Kenneth Hagström, Regional utvecklingsdirektör

Bifogade dokument:

Missiv - Remiss Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035  
(detta dokument)

Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035 – Remissversion

## Sändlista

|                                   |                                         |
|-----------------------------------|-----------------------------------------|
| Eskilstuna kommun                 | Cabonline Region Mitt AB                |
| Flens kommun                      | Vikbolands Taxi 160 000 AB              |
| Gnesta kommun                     | VTV Transport och Taxi AB               |
| Katrineholms kommun               | Taxi Nyköping-Oxelösund AB              |
| Nyköpings kommun                  | Knarsta Åkeri i Örebro AB               |
| Oxelösunds kommun                 | Forssjö buss AB                         |
| Strängnäs kommun                  | Regionens pensionärsråd                 |
| Trosa kommun                      | PRO Sörmland                            |
| Vingåkers kommun                  | SPF Sörmland                            |
| Länsstyrelsen i Södermanlands län | Regionens råd för funktionshinderfrågor |
| Region Västmanland                | Funktionsrätt Sörmland                  |
| Region Östergötland               | TIM-pendlare                            |
| Region Örebro                     | Resenärsforum                           |
| Region Uppsala                    | Föreningen Gnestapendeln                |
| Region Gävleborg                  | Östsvenska handelskammaren              |
| Region Dalarna                    | Handelskammaren Mälardalen              |
| Region Stockholm                  | Eskilstuna Fabriksförening              |
| Arboga kommun                     | Forum Flen                              |
| Enköpings kommun                  | Företagarna                             |
| Finspångs kommun                  | Svenskt näringsliv                      |
| Hallstahammar kommun              | Svensk Handel                           |
| Kungsörs kommun                   | Cykelfrämjandet                         |
| Norrköping kommun                 | Naturskyddsföreningen Södermanland      |
| Södertälje kommun                 | NTF Sörmland                            |
| Västerås stad                     | Trafikverket                            |
| Sveriges bussföretag              | Mälardalstrafik MÄLAB                   |
| Tågoperatörerna                   | Mälardalsrådet                          |
| Svenska taxiförbundet             | Mälardalens Högskola                    |
| Transdev                          | Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)    |
| Nobina                            | Svensk Kollektivtrafik                  |
| Bergkvarabuss                     | Transportstyrelsen                      |
| Keolis                            | Trafikanalys                            |
| Vy Buss AB (fd Nettbuss)          | Samtrafiken                             |
| Bussföretag i samverkan (Bivab)   | Jernhusen                               |
| Åkerbergs trafik                  | Arbetsförmedlingen                      |
| Svalbovikens Buss AB              | Fastighetsägarna                        |
| FlixBus/Flixtain                  | Tystberga nätverk                       |
| SJ                                | Kommunbygderåd Nyköping                 |
| MTR Nordic                        | Sörmlands Skärgårds Intresseförening    |
| Tågakeriet i Bergslagen           | FUNQ Föreningen Utveckling Nävekvärn    |
| Taxi Strängnäs AB                 |                                         |

# Sörmlands regionala trafikförsörjnings- program 2022–2035

Remissversion



REGION  
SÖRMLAND

Handläggare  
–  
Dokumentnummer  
–  
Processområde  
–  
Dokumentnivå  
–

# Innehåll

Förord ..... 4

Sammanfattning ..... 6

Introduktion – det regionela trafikförsörjningsprogrammet ..... 8

    Framtagande av program ..... 8

    Programmets disposition ..... 9

Vad som styr trafikförsörjningsprogrammet ..... 10

    Sörmlandsstrategin, Sörmlands strukturbild samt andra styrdokument ..... 10

    Strukturbild Sörmland ..... 12

    Trafikförsörjningsprogrammet i förhållande till Sörmlandsstrategin ..... 14

    Länstransportplanen och regional cykelstrategi ..... 14

Målmodell, mål samt måluppföljning – målindikatorer ..... 16

    Funktionell kollektivtrafik – stödjer regional och lokal utveckling ..... 16

    Attraktiv kollektivtrafik – är användarvänlig med hög kvalitet ..... 17

    Effektiv kollektivtrafik – är hållbar och samordnad ..... 18

    Tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik – erbjuder goda resmöjligheter ..... 18

Strategier ..... 20

    Övergripande strategier ..... 20

    Riktade strategier för att uppnå ett eller flera mål ..... 21

    Infrastrukturutveckling för bättre trafikerings- och resmöjligheter ..... 24

    Kontinuerliga förbättringar för en hållbart driven trafik ..... 25

Särskild kollektivtrafik ..... 26

    Mål för den särskilda kollektivtrafiken ..... 27

    I den särskilda kollektivtrafiken ska resenären uppleva god kvalitet under hela resan ..... 27

    Den särskilda kollektivtrafiken ska anordnas och utföras på ett effektivt vis ..... 27

    Strategier för den särskilda kollektivtrafiken ..... 28

Finansiering ..... 30

Öppet marknadstillträde och allmän trafikplikt ..... 32

    Kommersiell trafik och öppet marknadstillträde ..... 32

    Allmän trafikplikt ..... 33

Kollektivtrafiksystemet i Sörmland ..... 34

    Dagens kollektivtrafik i Sörmland ..... 34

    Regional tågtrafik ..... 35

    Regional busstrafik ..... 37

    Sörmlands utveckling och kollektivtrafiken ..... 40

# Förord

Kompletteras senare.

# Sammanfattning

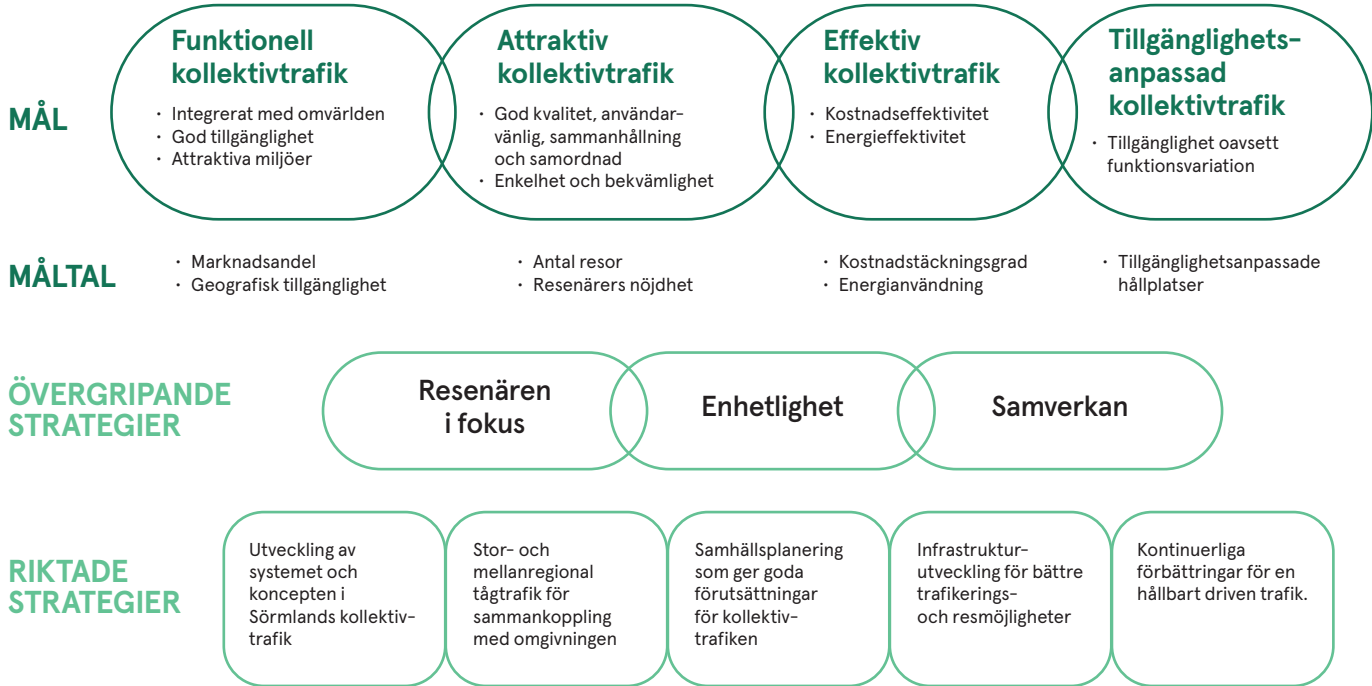
Region Sörmland är sedan 1 januari 2019 regional kollektivtrafikmyndighet i Södermanlands län. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har några lagstadgade uppgifter såsom framtagandet av ett trafikförsörjningsprogram. Det ska bland annat innehålla en redovisning av behovet av regional kollektivtrafik samt mål för kollektivtrafikförsörjningen. Programmet är ett av de viktigaste dokumenten för styrningen av den regionala kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar regional utveckling och utgör ett viktigt verktyg för genomförandet av Sörmlands regionala utvecklingsstrategi, Sörmlandsstrategin. Utifrån prioriteringar i Sörmlandsstrategin, samt Strukturbild Sörmland, har fyra funktionsmål för trafikförsörjningsprogrammet identifierats inom vilka kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2035. För att nå målen krävs ett systematiskt arbete där varje beslut, projekt och genomförande verkar i riktning mot målen. Strategier är inriktningar i detta arbete, flera av strategierna har effekt på mer än ett funktionsmål.

De långsiktiga utmaningarna för samhället i allmänhet och kollektivtrafiken i synnerhet är stora och det är angeläget att formulera ambitioner för ett längre tidsperspektiv. För Sörmlands län består utmaningarna i att stärka

kopplingarna till viktiga utvecklingsområden i omringliggande län. På så sätt kan förutsättningar ges att stärka invånarnas möjligheter till sysselsättning och att öka företagens möjligheter att rekrytera arbetskraft. En attraktiv kollektivtrafik i Sörmland och Stockholm-Mälardalen är också ett viktigt bidrag till att minska klimatpåverkan och en del i regionens arbete med att skapa ett jämlikt och jämställt samhälle.

## Kollektivtrafik för hållbar regional utveckling



Figur 1. Översiktlig bild av trafikförsörjningsprogrammets mål, måltal och strategier.

# Introduktion – det regionala trafikförsörjnings- programmet

Enligt kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet och denna myndighet ska ansvara för att det finns ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Region Sörmland är sedan 1 januari 2019 regional kollektivtrafikmyndighet i Södermanlands län och därmed ansvarig upprättare av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram. Detta trafikförsörjningsprogram som du nu läser är därmed det första som Region Sörmland upprättat.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafiken i Södermanlands län.

Enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska trafikförsörjningsprogrammet regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken och dessutom redovisa sådant som behovet av kollektivtrafik, åtgärder för tillgänglighetsanpassning samt skydd av miljö.

I programmet ska också ske en redovisning av den kollektivtrafik som finns i länet som bedöms kunna utföras på grundval av allmän trafikplikt

såväl som på kommersiell grund.

Detta regionala trafikförsörjningsprogram för Södermanlands län har som huvudsakligt syfte och fokus att fastställa långsiktiga mål för kollektivtrafiktrafikförsörjningen samt presentera vilka strategier som ska användas för att nå dessa. Programmet har år 2035 som borte tidshorisont men kommer att revideras vid behov och prövas utifrån sin aktualitet flera gånger innan dess. Trafikförsörjningsprogrammet bidrar till att nå målet och prioriteringarna i den regionala utvecklingsstrategin och flera övergripande mål för hållbar utveckling och Agenda 2030.

## FRAMTAGANDE AV PROGRAM

Programmet har utvecklats av en projektorganisation på Region Sörmland. I processen i framtagandet av denna remissversion har tidigt samråd och förankring skett med länets kommuner, trafikföretag, resenärer och intresseorganisationer. Under remisstiden samråds innehållet i en helhet, då även med andra regionala

kollektivtrafikmyndigheter, Länsstyrelsen och andra statliga myndigheter samt andra relevanta aktörer. Förankring har även skett via regionala utvecklingsnämndens utskott för regional samhällsplanering.

## PROGRAMMETS DISPOSITION

Dokumentet inleds med ett avsnitt om mål följt av ett avsnitt om strategier. Underlag och framtidsplaneringar som ligger till grund för programmets ställningstaganden kommer senare i programmet. Genom denna disposition presenteras omedelbart trafikförsörjningsprogrammets andemening.

Målavsnittet och strategiavsnittet lägger fokus på den allmänna kollektivtrafikens utveckling i länet, den särskilda kollektivtrafiken har ett eget avsnitt efter mål- och strategiavsnitten, enligt den ansvarsfördelning som finns i länet idag. Ambitionen är att den särskilda och allmänna kollektivtrafiken alltmer ska beskrivas och fungera som en helhet.

# Vad som styr trafikförsörjningsprogrammet

Som nämnts inledningsvis är trafikförsörjningsprogrammet ett strategiskt styrdokument för kollektivtrafikens utveckling för att uppnå såväl nationella som regionala mål och strategier. De lagar, mål och styrdokument som styr inriktningen för trafikförsörjningsprogrammet är:

- Lagen om kollektivtrafik, SFS 2019:950
- Överenskommelse om Kollektivtrafik i Södermanlands län
- Nationella transportpolitiska mål
- Regional utvecklingsstrategi för Södermanlands län/Sörmlandsstrategin och dess Strukturbild
- Regional cykelstrategi för Södermanlands län

Därtill påverkar den storregionala samverkansprocessen En bättre sats samt mål om samverkan inom Mälardalstrafik Region Sörmlands inriktning. Nationell- och Länsplan för transportinfrastrukturen påverkar möjligheten att genomföra de mål och strategier som finns utifrån behov av investeringar i infrastrukturen.

Vidare beskrivs de styrdokument som Region Sörmland ansvarar för och som har en stark och tydlig koppling till trafikförsörjningsprogrammet.

## SÖRMLANDSSTRATEGIN, SÖRMLANDS STRUKTURBILD SAMT ANDRA STYRDOKUMENT

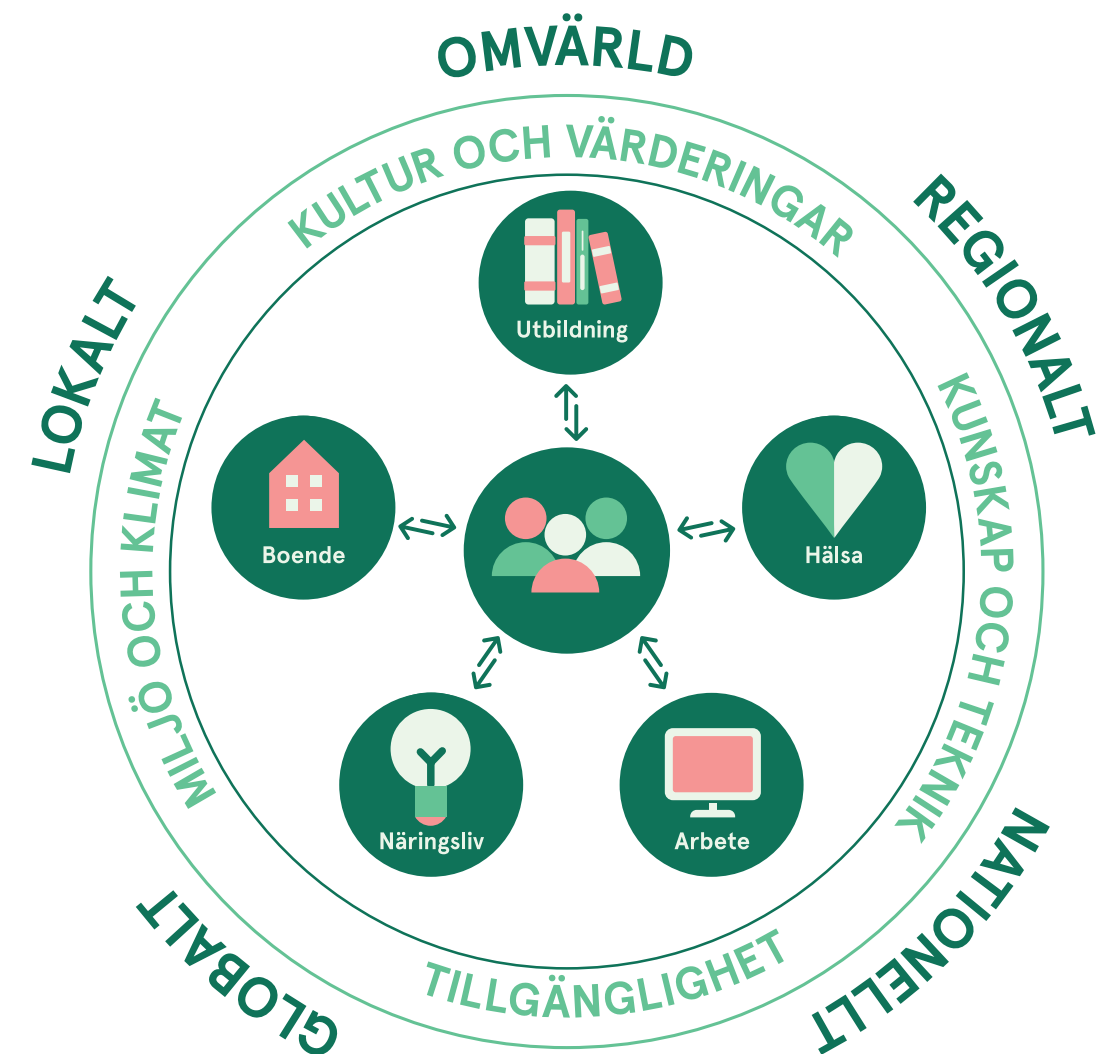
Sörmlands regionala utvecklingsstrategi, Sörmlandsstrategin, visar inriktningen för det regionala utvecklingsarbetet genom att ange de långsiktiga prioriteringarna för hur vi skapar

hållbar regional utveckling i Sörmland.

Sörmlandsstrategin tar sin utgångspunkt i FN:s globala mål, Agenda 2030, och sätter människan i centrum. Social hållbarhet är målet, ekonomin medlet och ekologin sätter ramarna för att nå ett hållbart samhälle. En hållbar utveckling där social hållbarhet är målet innebär ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa och utan orättfärdiga skillnader. Det är ett samhälle

- där alla människors grundläggande behov tillgodoses och de mänskliga rättigheterna säkerställs,
- där alla människor är inkluderade – oavsett kön, utbildnings- och inkomstnivå, social status, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, bostadsort, sexuell läggning, könsöverskridande identitet och uttryck, ålder eller funktionsnedsättning,
- som anpassas och utformas utifrån de grupper som har störst behov.

Sörmlands modell för hållbar regional utveckling belyser utifrån människan och befolkningen i centrum hur boende, hälsa, arbete, utbildning och näringsliv påverkar varandra. Modellen beskriver även ett antal förutsättningar som påverkar detta samspel.



Figur 2. Sörmlands modell för hållbar regional utveckling. Modellen beskriver hur boende, hälsa, arbete, utbildning och näringsliv påverkar varandra

Sörmlandsstrategin har i dagsläget två beslutade prioriteringar:

- En växande arbetsmarknad, där efterfrågan på kompetens och utbud av arbetskraft med olika utbildningsbakgrunder och erfarenheter kan mötas.
- En växande befolkning, där bostadsmarknaden fungerar och utbudet av bostäder möter efterfrågan.

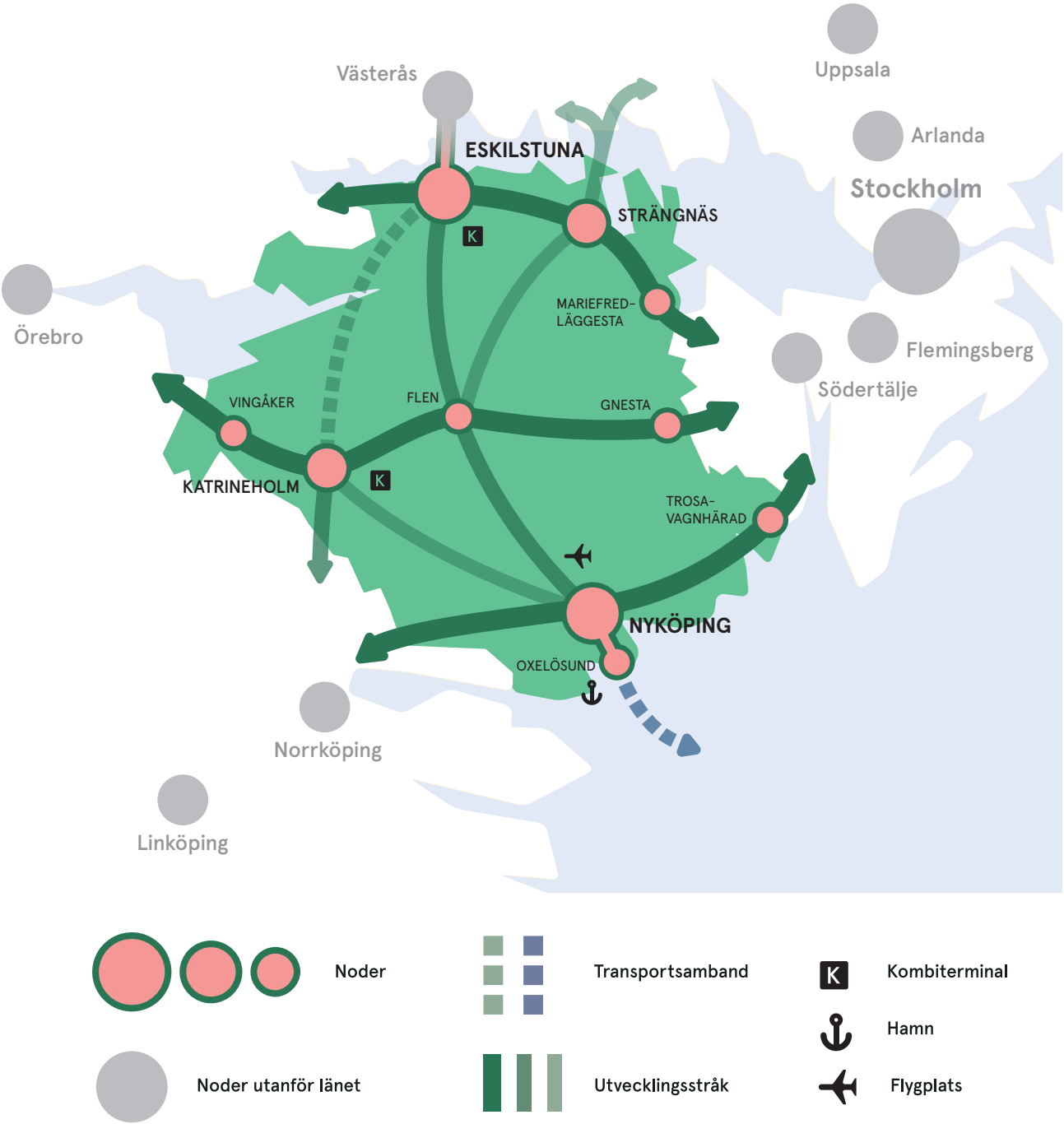
STRUKTURBILD SÖRMLAND

Strukturbild Sörmland kan beskrivas som den fysiska dimensionen av Sörmlandsstrategin och utgör det fysiska perspektivet i det regionala utvecklingsarbetet. Strukturbildens strategiska områden ger det rumsliga perspektivet på Sörmlandsstrategin och visar en Ortsstruktur och funktionella samband inom länet och med omvärlden. Det är strukturer och samband som behöver vidareutvecklas och stödjas av flera samhällsnivåer och aktörer genom exempelvis fysisk planering och insatser inom infrastruktur och kollektivtrafik för en mer funktionell och hållbar region. Struktur bilden utgörs av en karta och tre strategiska områden med ställningstaganden som är vägledande ur ett funktionellt/strukturellt perspektiv i genomförandet av Sörmlandsstrategins prioriterade inriktningar Växande arbetsmarknad och Fungerande bostadsmarknad

- Sörmland är väl integrerat med omvärlden
- Sörmland har god tillgänglighet inom länet med en flerkärnig struktur
- Sörmland har attraktiva miljöer, för invånare, företag och besökare

Ur både själva struktur bilden och tillhörande strategiska områden går att utläsa prioriterade funktioner och olika strategiska frågor för kollektivtrafikens utveckling. Dessa perspektiv återfinns i mål och strategier för trafikförsörjningsprogrammet. .

- Strukturens och sambandens funktionalitet är av betydelse för att Sörmland ska vara en konkurrenskraftig region för ett mer diversifierat näringsliv och arbetsmarknad. Förutom god tillgänglighet mellan arbete och bostad, är det av betydelse med god tillgänglighet till utbildning, service, kultur och fritid, för attraktiva och hållbara livsmiljöer.
- En bärande del i struktur bilden är flerkärnighet som möjliggör hållbar regional utveckling i hela Sörmland där de olika platserna i länet, nodstäderna, orterna och deras omland är beroende av och kompletterar varandra för att skapa en hållbar geografi.
- Digital- och transportinfrastruktur i kombination med kollektivtrafik skapar god tillgänglighet mellan nodstäder och orter med viktiga funktioner som exempelvis bostäder, arbetsplatser, utbildning, kultur och service. God tillgänglighet möjliggör också utveckling i hela regionen och Sörmlands attraktivitet ökar i och med att en större region med varierande miljöer kan attrahera människor, företag och kapital.



Figur 3. Struktur bild Sörmland illustrerad.

**TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET  
I FÖRHÅLLANDE TILL  
SÖRMLANDSSTRATEGIN**

Trafikförsörjningsprogrammet spelar en viktig roll för att genomföra Sörmlandsstrategin, såväl direkt som indirekt genom att exempelvis möjliggöra hållbara mobilitetslösningar, förbättrad tillgänglighet och bidra till förbättrad folkhälsa och minskad klimatpåverkan. Relationen blir tydligast genom de direkta kopplingar som

finns mellan trafikförsörjningsprogrammet och Strukturbild Sörmland. Sambandet beskrivs i Figur 4.

**LÄNSTRANSPORTPLANEN OCH  
REGIONAL CYKELSTRATEGI FÖR  
SÖRMLAND**

Länstransportplanen och den regionala cykelstrategin är två viktiga styrdokument för genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet

och Sörmlandsstrategin. I länstransportplanen avsätts medel för kollektivtrafikåtgärder utmed det statliga vägnätet samt medel i form av statsbidrag som kommunerna kan ansöka om för att medfinansiera kollektivtrafikåtgärder utmed det kommunala vägnätet. En medfinansiering som är helt avgörande för arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser till exempel. Länstransportplanen bidrar också med andra åtgärder utmed vägnäten, kring resecentrum, cykel- och gångtrafik till och från hållplatser för att bidra till att uppnå de mål som finns i trafikförsörjningsprogrammet.

Regional cykelstrategi för Sörmland syftar till att främja och öka cyklingen i Sörmland. Ökad cykling bidrar till minskad klimatpåverkan, förbättrad trafiksäkerhet, minskat buller och lokala utsläpp, förbättrad tillgänglighet i städer och förbättrade hälsoeffekter från ökad fysisk aktivitet. Cykling tillsammans med gång och kollektivtrafik är viktiga delar för att nå våra långsiktiga strategiska mål för hållbar regional utveckling. Här knyts trafikförsörjningsprogrammet och cykelstrategin samman kring kombinationsresor, mobilitetstjänster och hela-resan-perspektivet.



Figur 4. Illustration över sambandet mellan trafikförsörjningsprogrammet och olika regionala mål och styrdokument.

# Mål

## FUNKTIONELL KOLLEKTIVTRAFIK –STÖDGER REGIONAL OCH LOKAL UTVECKLING

- Sörmland är väl integrerat med om världen.
- Sörmland har god tillgänglighet inom länet med en flerkärning struktur.
- Sörmland har attraktiva miljöer för invånare företag och besökare.

Målet om en funktionell kollektivtrafik som stödjer regional och lokal utveckling handlar om hur kollektivtrafiken ska vara en del av och bidra till en hållbar utveckling i Sörmland. Genom detta huvudmål görs en direkt koppling till Strukturbild Sörmland, den fysiska dimensionen av den regionala utvecklingsstrategin.

Målsättningen för en funktionell kollektivtrafik handlar både om stora och små geografier. Sörmland ska vara väl integrerat med omvärlden vilket ger förutsättningar för resmöjligheter till och från de storregionala stadskärnorna, de prioriterade stadskärnorna i Stockholms län och nodstäderna i Östra Mellansverige (Uppsala, Stockholm, Västerås, Eskilstuna, Örebro, Nyköping, Norrköping och Linköping). Ett funktionellt kollektivtrafiksystem binder också samman Sörmland och skapar tillgänglighet inom länet och inte minst en lokalt viktig funktion för Sörmland och dess kärnor.

En funktionell kollektivtrafik bidrar till att Sörmland är attraktivt för invånare, företag och besökare genom de förutsättningar som resor med kollektivtrafiken ger. Med tillgänglighet

till noder storregionalt och inom regionen ges ökade möjligheter för invånare att nå flera olika arbetsmarknader och lärosäten samtidigt som arbetsgivare ges förutsättningar att rekrytera arbetskraft från större geografiska områden. I det lokala perspektivet bidrar kollektivtrafiken till de dagliga transporterna för arbete, studier, service och i viss mån även förutsättningar för andra resor i den funktionella vardagen.

### Tillhörande måltal:

#### Marknadsandel för allmän kollektivtrafik i prioriterade stråk\*.

Förslag till mål år 2035: 35 % (Nivå 2019: 25%)

\*Mäts för relationer utmed utpekade prioriterade stråk, inkl. regionalång.

#### Geografisk tillgänglighet till allmän kollektivtrafik

- 100 % av Sörmlands invånare har tillgänglighet till en **grundnivå (lägsta nivå)** av allmän kollektivtrafik som består av flera resmöjligheter i veckan t/r år 2035.

(År 2021 är tillgängligheten ca 100 % fast till ett utbud om endast en t/r i veckan)

- Fler av Sörmlands invånare ska få tillgänglighet till en definition av **gott kollektivtrafikutbud** till år 2035. Ett utbud i ett stråk som kan vara en tröskel för dagligt resande till/från arbete och studier. Stråk med gott trafikutbud har hållplatser som trafikeras av minst 12 dubbelturer dagligen och 6 dubbelturer under helgerna året om. Utbudet kan utgöras av en eller fler linjer tillsammans. (År 2021 beräknas denna tillgänglighet ligga vid 85–88% av Sörmlands invånare)



## ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK – ÄR ANVÄNDARVÄNLIG MED HÖG KVALITET

- Kollektivtrafiken håller en god kvalitet, är användarvänlig, sammanhållen och samordnad.
- Kollektivtrafiken fokuserar på enkelhet och bekvämlighet för resenären.

Målet med en attraktiv kollektivtrafik som är användarvänlig med hög kvalitet sätter resenären i fokus. Resenärerna ska känna att kollektivtrafiken är ändamålsenlig och prisvärd, att den är enkel att använda, medför trygghet och komfort ombord. Trafikutbudet ska uppfattas som snabbt och sammanhållet samt bestående över tid av såväl resenärer som övriga samhällsaktörer. Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten i kollektivtrafiken är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det är även viktigt att kollektivtrafiken upplevs som ett tryggt resealternativ med trygga och säkra trafikmiljöer. Målet handlar också om välkomnande och informativa stationsmiljöer och

hållplatser med anslutande gång- och cykelstråk, pendelparkeringar med mera.

### Tillhörande måltal:

**Antal resor.** Målsättning 2035: 19 miljoner (15,7 miljoner 2019)

**Resenärers nöjdhet.** Svar på frågan: "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med Sörmlandstrafiken?" från vår ombordundersökning. Föreslagen målsättning år 2035: 80 % (Vår 2021 73%)

EFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK  
– ÄR HÅLLBAR OCH SAMORDNAD

- **kollektivtrafikens kostnadseffektivitet ökar.**
- **Kollektivtrafikens energieffektivitet ökar.**

Målet med en effektiv kollektivtrafik som är hållbar och samordnad handlar om att använda de gemensamma resurserna på ett ansvarsfullt sätt och så att största möjliga miljöeffekt uppnås. Kollektivtrafiken i Sörmland ska utvecklas mot att stärkas som en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken i Sörmland finansieras inte ens till hälften av biljettintäkter, en klart övervägande del av finansieringsbehovet täcks av tillskott från Region Sörmland och länets kommuner. Utveckling av kollektivtrafiken samtidigt som de offentliga kostnaderna hålls på en önskad nivå kräver att verksamheten drivs kostnadseffektivt samtidigt som intäkterna och kostnadstäckningsgraden höjs från dagens nivåer.

Att fler människor väljer att resa kollektivt med tåg eller buss i stället för med bil medför stordriftsfördelar. Ambitionen att öka resandet i kollektivtrafiken kräver att de ekonomiska resurserna används effektivt, kollektivtrafiken ska därför i första hand byggas ut där resbehoven är störst. Genom minskade restider kan trafikföretagen också utföra mer trafik för samma ersättning, alternativt att behovet av ekonomiskt tillskott till trafiken kan minska. Snabbare resor är också ett starkt önskemål från många resenärer och är därmed också en viktig konkurrensfaktor.

Målet om effektiv kollektivtrafik handlar också om en kontinuerlig process för att kollektivtrafikens miljöbelastning ska minska och här finns bland annat kopplingar till regionen hållbarhetsarbete. Idag är andelen förnybara drivmedel 100% för den allmänna kollektivtrafik som körs av Sörmlandstrafiken. Förnybara drivmedel betraktas därmed nu som en hygienfaktor, det vill säga en självklarhet, av Region Sörmland. Målsättningar för en effektiv kollektivtrafik riktas nu mot att minska energianvändningen per körd kilometer.

Tillhörande måltal:

**Kostnadstäckningsgrad:** 40% (innan pandemin 35%, 2020 ca 25%)  
Talet gäller än så länge endast Sörmlandstrafikens egen busstrafik inom allmän kollektivtrafik.

**Energianvändning:** 2,2 kWh/km (2020: ca 3,1)

TILLGÄNGLIGHETSANPASSAD  
KOLLEKTIVTRAFIK – ERBJUDER GODA  
RESMÖJLIGHETER

- **Kollektivtrafiken är anpassad för att ge tillgänglighet till Sörmlands invånare och besökare oavsett funktionsvariation**

Målet med en tillgänglig kollektivtrafik som erbjuder goda resmöjligheter handlar om att förbättra tillgänglighetsanpassningen och uppnå en kollektivtrafik som är anpassat för det vardagliga behovet av resor hos fler. Tillgänglighetsanpassning handlar både om den fysiska miljön på fordonen samt vid platser för på- och avstigning, men även om förutsättningar som information och andra företeelser som behövs inför, under och efter en resa.

Olika former av funktionsvariationer kan utgöra ett hinder för att resa med kollektivtrafiken. Sådana hinder kan till exempel avse svårigheter att röra sig, att se, att höra, att tolka och bearbeta information eller att tåla vissa ämnen. Målet är en kollektivtrafik i Sörmland som tar hänsyn till alla resenärers behov och utvecklas så att olika former av funktionsvariationer inte hindrar människor att använda kollektivtrafiken.

Utvecklingen i att fordonen ska vara tillgänglighetsanpassade har gått framåt i länet och idag betraktas tillgänglighetsanpassade fordon som en hygienfaktor, snarare än ett mål. Målsättningarna i detta program fokuserar primärt på anpassning av hållplatser och bytespunkter även om arbetet med

tillgänglighetsanpassning är större än så.

Tillhörande måltal:

- 100% tillgänglighetsanpassade\* hållplatser och bytespunkter i kollektivtrafiknoder\*\* år 2035. (År 2021 ca 24%, stora lokala skillnader mellan noder)
- Andelen tillgänglighetsanpassade\* hållplatser och bytespunkter utanför kollektivtrafiknoder\*\* ska öka med 10% till 2035. (År 2021 ca 1%)

\*Beräknat på lägsta nivå av tillgänglighetsanpassad hållplats. Kantstenshöjd 12-17cm, kontrastmarkering och taktilt ledstråk till påstigningspunkt.

\*\* Definitionen av kollektivtrafiknod är kopplad till de prioriterade stråken se figur 5. Kollektivtrafiknod innefattar samtliga utpekade nodorter i bilden samt en eller några centrala hållplatser eller bytespunkter i varje tätort längs med de prioriterade stråken.



# Strategier

För att uppnå målen för kollektivtrafiken har åtta strategier tagits fram som visar vägen för kommande arbete med den allmänna kollektivtrafiken. Tre strategier är generella strategier som ska genomsyra arbetet mot samtliga mål. Fem strategier är mer specifika och har en huvudsaklig riktning mot ett eller två huvudmål.

## ÖVERGRIPANDE STRATEGIER:

### Resenärsfokus

Resenärsfokuset är det mest centrala i det kontinuerliga arbetet med kollektivtrafiken. Resenärer som reser med kollektivtrafiken i länet ska veta vad de kan förvänta sig. Resenärerna ska uppleva att det är enkelt, förutsägbart och tryggt att resa med kollektivtrafiken. En väl använd tid och ett bra val. Upplevelsen av resan kan också förstärkas genom en kundkommunikation som syftar till att göra resenärerna nöjda och stolta över sin kollektivtrafik som bland annat är ett klimatsmart och hållbart val.

Ett resenärsfokus innebär även satsningar på intelligenta digitala lösningar för biljetter och tjänster som hanterar hela resan. En viktig del är också att uppnå en attraktiv produktstruktur med en prissättning som styrs av efterfrågan och ökar kollektivtrafikens marknadsandel. Det behövs en prissättning och intäktssäkring som skapar balans mellan beläggning, konkurrenskraft och uppnår grundkvaliteten kostnadseffektivt.

### Enhetlighet

Kollektivtrafiken inom och till och från vår region är ett viktigt verktyg för en hållbar regional

utveckling. Kollektivtrafiken har olika roller och finns i olika sammanhang utifrån vem du är och vad du ska göra. För att möta den utveckling som sker ska kollektivtrafiken i Sörmland vara enhetlig och vara en helhet. Det ska vara enkelt att åka kollektivtrafik genom biljettsystem, utbud, kopplingar mellan färdmedel och information, oavsett trafikkoncept inom kollektivtrafiken.

### Samverkan

Kollektivtrafik är en viktig del i samhället och dess utveckling, där många processer pågår parallellt och interagerar med varandra. Sammansättningen av aktörer är komplex med olika roller och ansvar. Dels i olika nivåer och skeden, kommunalt, regionalt, storregionalt och på statlig nivå, dels mellan olika processer som måste ske samordnat och parallellt. Samverkan är därför av avgörande betydelse för att få en sammanhållen helhetsbild i utvecklingen.

Samverkan är en av nycklarna för att uppnå flera av målen och strategierna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Flertalet mål är beroende av åtgärder som görs av eller tillsammans med exempelvis trafikföretagen, kommunerna, grannregionerna, Trafikverket eller annan berörd aktör. I de fall en annan aktör slutligen är utförare av en åtgärd innehar dock ofta Region Sörmland en viktig samordnande eller beställande roll.

## RIKTADE STRATEGIER FÖR ATT UPPNÅ ETT ELLER FLERA MÅL:

### Utveckling av systemet och koncepten i Sörmlands kollektivtrafik

För ett såväl funktionellt som effektivt trafiksystem så behöver kollektivtrafiknätet utvecklas ytterligare för att bli mer sammanhållet, stabilt och vara tydligare uppbyggt av trafikkoncept som prioriteras och används utifrån de olika förutsättningar och syften som finns. I grunden handlar det om ett mer differentierat utbud med tydligare definition och funktion från länets regionala stomtrafik ner till trafikkoncept i områden där tillgängligheten till den linjelagda kollektivtrafiken är svag. Genom ett fortsatt strategiskt arbete med trafiksystemet utifrån dessa grunder ges förutsättningar för en mer ändamålsenlig och sammanhållen idé för trafiksystemet. En mer tydlig strategisk bild kommer sedan ligga till grund för beslut och råd samt fungera som ett verktyg i en aktiv dialog med trafikens finansierare tillsammans med andra centrala faktorer så som linjernas beläggning och nettokostnadsutveckling.

Inriktningar i det fortsatta strategiska arbetet med trafiksystemet för den allmänna kollektivtrafiken:

- Ett stomlinjenät av regional och storregional tågtrafik och busstrafik som binder samman länets kollektivtrafiknoder med varandra samt med omgivande län där stark persontransportkoppling finns. I Sörmland och till/från omgivande län finns prioriterade kollektivtrafikstråk av två typer, en med

starkt resande och en med i dagsläget lägre resa men med en prioriterad funktionell betydelse, se Figur 5. Stomlinjenätet ska ha en tydlig koppling till dessa utpekade prioriterade kollektivtrafikstråk. Det regionala stomlinjenätet utmärker sig genom snabba kopplingar, med få stopp. Stomlinjeutveckling bygger i flera fall på god samverkan med grannlänens regionala kollektivtrafikmyndigheter.

- Landsbygdstrafik som binder ihop de olika lokala arbetsmarknaderna och de flera kärnstrukturerna som finns i länet samtidigt som de ger förutsättningar för byten till stomlinjenätet. Dessa trafikkoncept har huvuduppdrag och prioritering kring dagligt resande till exempelvis arbete, studier och servicefunktioner. Vid behov kan lokala stomstrukturer skapas av lokal landsbygdstrafik. Landsbygdstrafik kan också agera som komplement till en regional stomlinje. Den idag breda funktionen av landsbygdstrafik kan vara föremål för en ytterligare konkretisering av olika trafikkoncept eller upplägg av den linjelagda trafiken.
- Stadstrafik som skapar resmöjligheter i de städer i länet där behovet och underlaget är stort nog. Stadstrafiken har huvuduppdrag och prioritering kring dagligt resande till exempelvis arbete, studier och servicefunktioner. Vid förutsättningar och behov kan stomstrukturer skapas inom ett stadsnät.

- Trafikkoncept som kompletterar det robusta linjenätet där den geografiska tillgängligheten är sämre. Ett trafikkoncept med begränsat men funktionellt utbud och med syfte att ge tillgänglighet till service och för byte till andra delar av kollektivtrafiksystem. Dessa trafikkoncept har samordningsmöjligheter med den särskilda kollektivtrafiken.

Huvudsaklig målkoppling: Funktionell kollektivtrafik, Effektiv kollektivtrafik

Stor- och mellanregional tågtrafik för samman-koppling med omgivningen

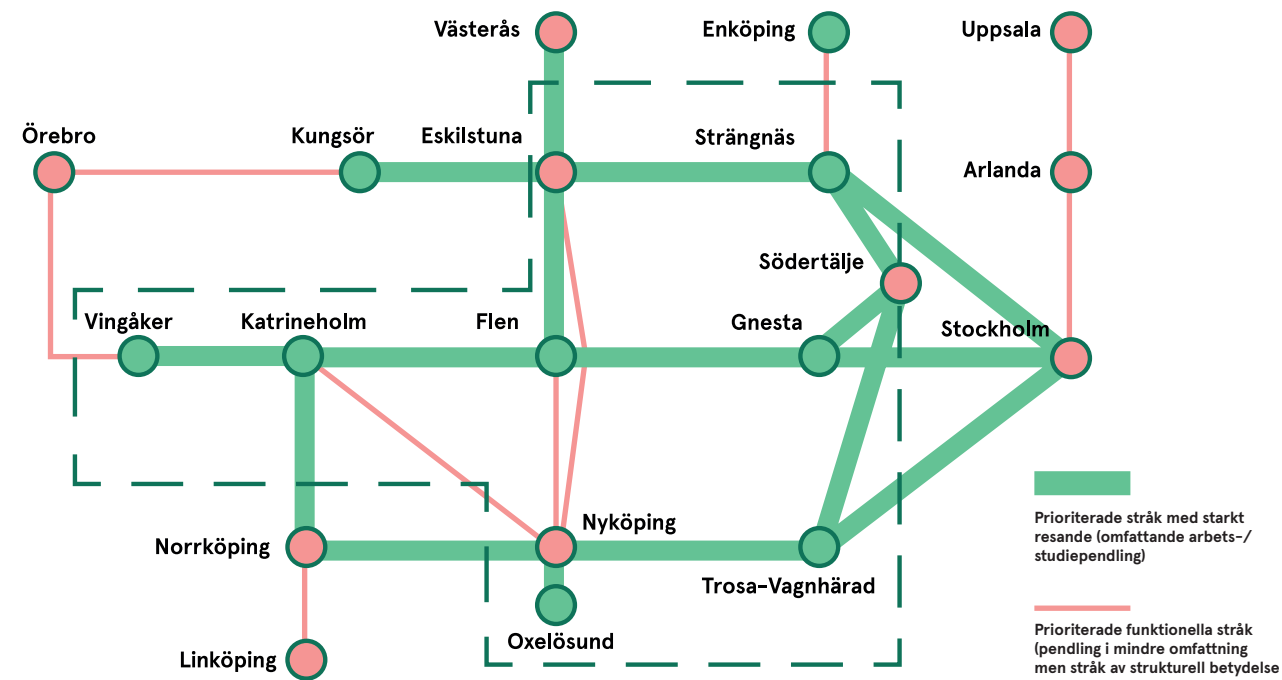
Sörmland är väl integrerat med övriga regioner inom Stockholm-Mälardalen med en omfattande arbets- och studiependling över länsgräns. Att det finns en attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik med tåg är av stor betydelse för Sörmland. Tågtrafikens särdrag i förhållande till annan trafik är att den är kapacitetsstark och genom sin förmåga att snabbt knyta samman kommuner, nodstäder och regionala kärnor utgör ryggraden i det regionsammanbindande transportsystemet. Tågtrafiken kännetecknas dessutom av mycket låga klimatutsläpp. Sammantaget utgör den därmed ett grundläggande verktyg för samhällsutveckling och ett svar på många av dagens utmaningar såsom obalanser på arbets- och bostadsmarknaden, segregation och klimatutsläpp.

Trafiken med regionaltåg har förbättrats successivt de senaste åren inom ramen för Mälardalstrafiks satsningar. För kommande perioden är det för Sörmlands vidkommande av högsta prioritet att säkerställa denna trafik med en långsiktigt stabil tidtabell. Härvid är också korta restider viktiga, framförallt i relationerna mellan nodstäderna. Eftersom Sörmland inte har ett eget tågssystem utan är delägare och ingår i Mälardalstrafiks storregionala system är samverkan och dialog med övriga ägare, det vill säga grannlänerna, ett viktigt arbetssätt. För Gnestapendelns del sker samverkan med Region Stockholm som beställare av pendeltågen.

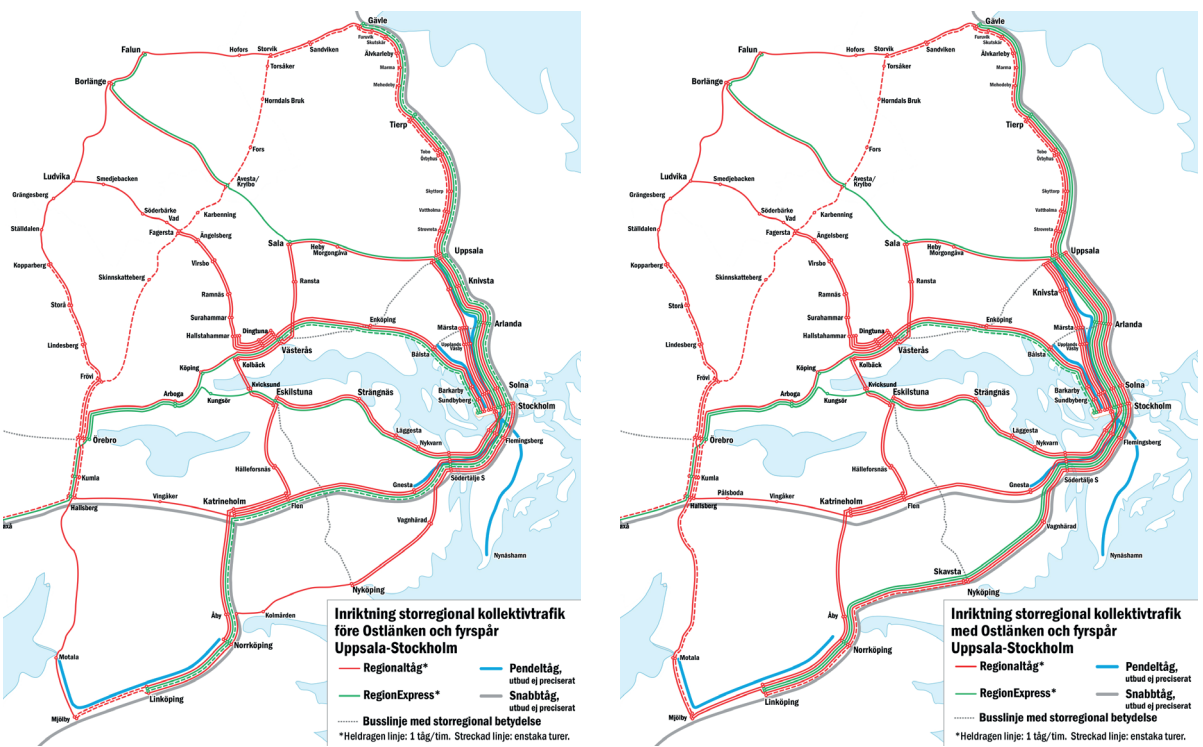
För utvecklingen av den storregionala tågtrafiken på längre sikt är målbilderna framtagna inom ramen för En Bättre Sits vägledande, se Figur 6. Bilderna visar länens gemensamma syn på tågtrafikens omfattning och kommer att ligga

till grund för det strategiska arbetet med att vidareutveckla kollektivtrafikens konkurrenskraft i Stockholm-Mälardalenregionen. Trafikeringen enligt bilderna utgör en viktig förutsättning för att nå viktiga storregionala och regionala mål med bäring på kollektivtrafik och hållbar regional utveckling.

Huvudsaklig målkoppling: Funktionell kollektivtrafik



Figur 5. Region Sörmlands prioriterade regionala kollektivtrafikstråk med kollektivtrafiknoder. Stråken symboliserar kopplingar mellan noder och inte en specifik kollektivtrafiklinje eller väg. De prioriterade stråken med noder har kopplingar till flera mål och strategier i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.



Figur 6a och 6b. Inriktning för den storregionala kollektivtrafiken. T.v. före Ostlänken och fyrspår Uppsala-Stockholm, t.h. efter Ostlänken och fyrspår Uppsala-Stockholm. Källa: Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen 2020.



**Samhällsplanering som ger goda förutsättningar för kollektivtrafiken**

En förutsättning för att kunna nå mål kring geografisk tillgänglighet, attraktiv och en mer robust och snabb kollektivtrafik är en samhällsplanering som ger förutsättningar för detta. Att planering av bebyggelse och infrastruktur sker med ett fokus och perspektiv på kollektivtrafiken har en stark påverkan om målsättningar ska uppnås.

Bebyggelseutveckling av nya bostäder och verksamheter behöver planeras i kollektivtrafikhöga lägen eller med goda förutsättningar att kunna kollektivtrafikförsörjas på ett effektivt sätt. Här har kommunerna

verktygen genom planmonopol och förutsättningar för att nå denna utveckling är från Region Sörmlands sida att samverka och att bli involverade i planeringsprocesserna. Genom planering för starka kollektivtrafikstråk och noder så kan trafiken utvecklas och anpassas därefter.

*Huvudsaklig målkoppling: Funktionell kollektivtrafik, Effektiv kollektivtrafik*

**INFRASTRUKTURUTVECKLING FÖR BÄTTRE TRAFIKERINGS- OCH RESMÖJLIGHETER**

Infrastrukturutvecklingen behöver prioritera kollektivtrafiken allt mer utifrån flera perspektiv. Dels behövs åtgärder som gör kollektivtrafiken

konkurrenskraftig i restid och restidspålitlighet gentemot bilen där kollektivtrafikens fordon prioriteras och ges möjligheter för restidsreduceringar. Detta gäller såväl vid utredning och planering av framtida åtgärder som under genomförandet av åtgärder och i det förvaltande skedet innefattande drift- och underhållsåtgärder.

Den andra kategorin av åtgärder handlar om ett hela-resan-perspektiv. Där förutsättningar skapas för goda kundmiljöer, att kunna nå bytespunkter och hållplatser på ett säkert, tryggt och förhållandevis enkelt sätt och att skapa förutsättning att resa med olika kombinerade trafikslag och färdmedel. Kundmiljöer, inklusive miljön ombord på fordonen, har en nyckelroll för att hela resan ska upplevas på ett positivt sätt. Kundmiljöer ska tillgänglighetsanpassas för resenärer med funktionsvariation. Här har Region Sörmland en möjlighet att skapa förutsättningar genom inriktningar i Länstransportplanen men förutsättningar skapas också genom samverkan med och åtgärder av väghållare och andra infrastrukturägare vari framför allt kommunen och Trafikverket bär ett stort ansvar.

Förutsättningar för att tågtrafiken långsiktigt ska kunna bidra till att nå målsättningar bygger på utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Väsentliga utvecklingsområdena för järnvägssystemet är ökad driftsäkerhet och ökad kapacitet. Ett viktigt samarbetsforum för framför allt infrastrukturfrågor utgör Mälardalsrådet med En Bättre Sits. För att vidareutveckla transportsystemet har länen i Stockholm-Mälardalsregionen tillsammans tagit fram mer långsiktiga målbilder för trafiken, se Figurer 6a och 6b. Målbilderna ligger också till grund för infrastrukturbehoven som pekas ut i En Bättre Sits storregionala systemanalys. Gällande de regionala behoven av infrastruktursatsningar hänvisas istället i Länstransportplanen.

Trafikverket som ägare av spåren och ansvarig för tilldelning av kapacitet utgör en mycket viktig samarbetspart. Kollektivtrafiksystemets stora betydelse för samhällsutveckling behöver lyftas

så att regional- och pendeltåg, som del av systemet, värderas högre när Trafikverket vid kapacitetsbrist måste prioritera mellan olika tågslag. Det är generellt angeläget med en ändring av detta regelverk för att kunna skapa ett långsiktigt och förutsägbart utbud men också för att säkerställa en balans mellan tågtrafikens olika marknadssegment. I detta avseende behöver också införandet av TTR (Timetabling and Capacity Redesign, ny process för tilldelning av kapacitet på den svenska och europeiska järnvägsmarknaden) bevakas.

En dialog och fortlöpande uppföljning av stora och små åtgärder i spårinfrastrukturen är en annan angelägen kontinuerlig strategisk insats för att säkerställa att nödvändiga åtgärder genomförs snarast.

*Huvudsaklig målkoppling: Attraktiv kollektivtrafik, Tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik*

**KONTINUERLIGA FÖRBÄTTRINGAR FÖR EN HÅLLBART DRIVEN TRAFIK**

En av de större förutsättningarna för att nå fortsatt utveckling mot mer hållbar och energieffektiv kollektivtrafik är genom ett kontinuerligt arbete för att påverka hur fordonen drivs men också energianvändning på depåer, terminaler och bytespunkter. Det främsta verktyget är att använda detta som kravställning i samband med upphandlingar. För att använda detta verktyg krävs det samtidigt att följa utvecklingen, samla expertis och att i god tid identifiera möjliga lösningar som på lång sikt kan fortsätta trenden av den minskade energianvändningen per körd kilometer. Långsiktigt behöver också arbete bedrivas för att identifiera och arbeta utefter andra aspekter och faktorer kopplat till att trafiken ska bedrivas mer hållbart. Förutom energianvändning kommer sannolikt andra saker få allt mer betydelse i definitionen av hållbarhet framöver. Det kan exempelvis vara kopplat till tillverkningskedjor, användning av råvaror och dess ursprung.

*Huvudsaklig målkoppling: Effektiv kollektivtrafik*

# Särskild kollektivtrafik

Detta kapitel beskriver den särskilda kollektivtrafikens förutsättningar, samt mål och strategier.

Sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts kallas gemensamt särskild kollektivtrafik och är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer som behöver en särskilt anpassad resa. Särskild kollektivtrafik är inte öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd och dessa resor skapar möjligheter för personer med specifika behov att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. Den särskilda kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare.

Framtidens särskilda kollektivtrafik påverkas av flera faktorer. Antalet äldre personer förväntas öka i Sörmland, vilket kan leda till ett ökat behov av resor med särskild kollektivtrafik. Resmönster påverkas även av kommunernas framtida stadsplanering med ny bebyggelse, skolor och verksamheter.

All trafik inom särskild kollektivtrafik utförs från 2022 med 100 % förnybara drivmedel.

## Sjukresor

Grunderna för sjukresor styrs av Lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresa. Region Sörmland har det övergripande ansvaret för sjukresor, och regionfullmäktige beslutar om regelverk för sjukresor och egenavgifter. För att få resa med särskild kollektivtrafik till sjukvård

krävs ett sjukreseintyg från vården eller att man redan innehar ett färdtjänstillstånd.

Nuvarande regelverk för sjukresor är från 2012. Det finns därmed ett behov av att se över regelverket.

## Färdtjänst och riksfärdtjänst

Färdtjänst regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och är respektive kommuns ansvar. Riksfärdtjänst (Lag om Riksfärdtjänst 1997:735) avser de resor inom Sverige som görs utanför färdtjänstområdet. Kommunerna ansvarar för regelverk, egenavgifter och myndighetsutövning med utfärdande av tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst, samt för samtliga kostnader. Det finns lagstöd för kommunen att, efter överenskommelse med regionen, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I Sörmland har länets kommuner det övergripande ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst. Enligt den överenskommelse som finns mellan Region Sörmland och kommunerna har samtliga kommuner i länet överlåtit till Region Sörmland ansvar för upphandling och avtalsförvaltning av färdtjänst- och riksfärdtjänst, samt för planering av färdtjänstresor. Ingen kommun har i övrigt överlåtit det övergripande ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst. Därmed är det respektive kommun som ska upprätta trafikförsörjningsprogram avseende färdtjänst och riksfärdtjänst.

Om kommunerna i framtiden så önskar, kan Region Sörmland ta över ansvaret för handläggningen av tillstånd för färdtjänsten.

## Skolskjuts

Enligt Skollagen (2010:800) är kommuner skyldiga att anordna skolskjuts och ansvarar för myndighetsutövning och samtliga kostnader. Myndighetsutövningen, beslut om vem som har rätt till skolskjuts och hur, får inte överlåtas till någon annan organisation utan det är kommunens angelägenhet.

I den överenskommelse som finns mellan Region Sörmland och kommunerna, samt med stöd av kollektivtrafiklagen (2010:1065), har sju kommuner överlåtit upphandling och avtalsförvaltning av skolskjuts till Region Sörmland. Till detta har Eskilstuna, Nyköpings och Oxelösunds kommuner även överlåtit planering av all eller en del skolskjuts till Region Sörmland.

## MÅL FÖR DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN

I Sörmland har länets kommuner det övergripande ansvaret för färdtjänst och skolskjuts och ansvarar därmed för att sätta mål och ambitioner för dessa. Den grundläggande ambitionen för dessa kollektivtrafikslag sätts därmed inte på regional nivå. För de delar av den särskilda kollektivtrafiken som kommunerna har lagt över ansvaret samt för sjukresor som regionen tillhandahåller har Region Sörmlands två mål.

## I DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA RESENÄREN UPPLEVA GOD KVALITET UNDER HELA RESAN

Region Sörmland definierar god kvalitet utifrån de aspekter som resenären upplever är viktigast för att denne ska uppleva god kvalitet under hela resan. Dessa aspekter har tagits fram med hjälp av resenärsundersökningar.

### Tillhörande måltal:

**Andel nöjda resenärer med särskild**

**kollektivtrafik: 92 %**

**Bemötande vid beställning och under**

**resan: 95 %**

**Servicenivå vid beställning i telefon: 70 %**

*God kvalitet följs upp för färdtjänst- och sjukresor. Under programperioden ska ett sätt att följa upp god kvalitet för den skolskjuts som kommunerna lagt över ansvaret till regionen för arbetas fram.*

## DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA ANORDNAS OCH UTFÖRAS PÅ ETT EFFEKTIVT VIS

Region Sörmland följer upp att resorna inom den särskilda kollektivtrafiken anordnas och utförs på ett effektivt vis med fyra indikatorer.

### Tillhörande måltal:

**Andel besparade kilometer till följd av**

**samordning av resor: 15 %**

**Andel tomkörningskilometer: Ska minska**

**Andel aktiv tid i fordonsflottan: Ska öka**

**Punktlighet färdtjänst- och sjukresor: 90 %**



### STRATEGIER FÖR DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN

För att nå de två målen som Region Sörmland själva satt upp i detta trafikförsörjningsprogram har tre strategier identifierats. Strategierna är begränsade till de förutsättningar som Region Sörmland själva har rådighet över.

#### Samverkan

Den särskilda kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare. Regelverk och riktlinjer ser olika ut men den gemensamma nämnaren är fokus

på användare och den tjänst som ska levereras, samt under vilka förutsättningar. Region Sörmland ska därför samverka med kommuner och trafikföretag för att identifiera faktorer som styr verksamheten och driver kostnader och för att hitta möjliga åtgärder för att uppnå en social- och ekonomisk hållbarhet. Särskilt viktigt är det att samverka inför förändringar av gällande regelverk och riktlinjer eller förändringar inom verksamheten inför upphandling och för att uppnå en god samplanering och samordning av resorna.

#### Samordning

Resor ska i möjligaste mån planeras och bokas så att resor samordnas med andra resor, både inom den särskilda och den allmänna kollektivtrafiken, men med hänsyn taget till gällande avtal, regelverk och resenärens behov. Detta är inte bara kostnadseffektivt, utan skapar också miljömässiga vinster genom minskad trafik.

Region Sörmland kan ta över ansvaret för upphandling, avtalsförvaltning och planering av skolskjuts från kommunerna i den takt som kommunerna önskar. På så sätt ökar förutsättningarna för samordning och effektivt resursutnyttjande ytterligare.

#### Tillgänglighet till service

Resenärer och medborgare ska ha en hög tillgänglighet till den särskilda kollektivtrafiken och det sätt som resenären blir bemött på är direkt avgörande för hur resenären upplever kvaliteten. Region Sörmlands Servicecenter är i egenskap av bokningscentral och kundtjänst därmed en nyckel för hög tillgänglighet och gott bemötande.

# Finansiering

Finansieringen av den upphandlade allmänna kollektivtrafiken i länet sker med offentliga medel samt intäkter från biljettförsäljningen och försäljning av vissa andra tjänster. De offentliga medlen står för den större delen av finansieringen, och utgörs främst av skatteintäkter från både Region Sörmland och Sörmlands kommuner. I praktiken fungerar det som så att de offentliga medlen täcker det underskott som finns kvar efter biljettintäkter och de övriga intäkterna.

I samband med att Region Sörmland bildades och tog över ansvaret som regional kollektivtrafikmyndighet, 1 januari 2019, ändrades även grunderna för finansieringen. För den allmänna kollektivtrafiken finns en princip som förenklat innebär att Region Sörmland genom regionskatteintäkter täcker finansieringen för stommen av regional tåg- och busstrafik, medan respektive kommun står för den lokala landsbygdstrafiken, kompletteringstrafiken, skärgårdstrafiken och stadstrafiken. Ovan

nämnda princip är dock inte alltid lika tydliga i praktiken, det finns specifika linjer som kan ses som undantag från ovan förenklade finansieringsprinciper.

Den trafik som kommunerna, och även regionen, finansierar beställs och kan ändras årligen genom en tillköpsprocess där det förutom utbudsförändringar finns möjlighet att beställa och bekosta ytterligare utredningar.

När det gäller den särskilda kollektivtrafiken ligger finansieringsansvaret uppdelat efter den form av trafik det gäller. Sjukresor finansieras av Region Sörmland medan färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts finansieras av respektive kommun. Därutöver har vissa kostnader för såväl den allmänna som den särskilda kollektivtrafiken skatteväxlats i samband med regionbildningen. För den allmänna kollektivtrafiken finns även vissa specifika principer avseende tekniska system och depåer.

En mer omfattande fördjupning kring ansvar och finansiering av kollektivtrafiken i länet finns i den gällande Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län.

# Öppet marknads- tillträde och allmän trafikplikt

## KOMMERSIELL TRAFIK OCH ÖPPET MARKNADSTILLTRÄDE

Trafikföretag får med stöd av kollektivtrafiklagen fritt etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. För att underlätta marknadsanalys för kommersiell trafik upprättar Region Sörmland varje år ett trafikbokslut med redovisning av data över bland annat antal resande, intäkter och kostnadstäckningsgrad på linjenivå för innevarande avtal.

Region Sörmland ställer sig positiv till kommersiell kollektivtrafik i länet, och har som utgångspunkt att den kommersiella och den upphandlade kollektivtrafiken ska fungera väl tillsammans och komplettera varandra för resenärernas bästa. Med nuvarande erfarenhet gör Region Sörmland bedömningen att fjärrtrafik med tåg och buss till de tre storstadsregionerna, länsöverskridande busstrafik samt busstrafik till och från flygplatser inom och utanför länets gränser är de kommersiella kollektivtrafiktyper som har bäst förutsättningar att utvecklas. Trafikföretag som avser bedriva kommersiell trafik i Sörmland ska anmäla detta till kollektivtrafikmyndigheten.

### Tillgång till infrastruktur, biljett- och informationssystem

Tillträde till befintliga och framtida bytespunkter, hållplatser och annan offentligt ägd infrastruktur i Sörmland ska behandlas konkurrensneutralt

för att underlätta etableringen av kommersiell kollektivtrafik. Vid anmälan av kommersiell trafik till kollektivtrafikmyndigheten ska trafikföretaget ange vilka hållplatser som ska angöras, samt bifoga tidtabeller.

I Sörmland tillämpas principer för tillträde till hållplatser, terminaler och resecentra samt prissättning enligt den vägledning som tagits fram i ett branschgemensamt samarbete (Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning, Svensk Kollektivtrafik m fl, 2014). I Sörmland bedöms risken för kapacitetsbrist vid bytespunkter vara liten. I de fall det ändå skulle uppstå kapacitetsbrist kallar kollektivtrafikmyndigheten berörda parter till dialog där utgångspunkten är att företräde ges utifrån trafikens utbud, kundnytta och funktion. Trafik som avser att tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande värderas högt.

Samverkan kring biljetter och information är också möjligt men ställer höga krav på kontinuitet och långsiktighet och hanteras från fall till fall.



## ALLMÄN TRAFIKPLIKT

Inför upphandling ska Region Sörmland i sin roll som regional kollektivtrafikmyndighet fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om. I de fall trafiken är länsövergripande sker samverkan med aktuell regional kollektivtrafikmyndighet inför övervägande och beslut om allmän trafikplikt.

Ett beslut om allmän trafikplikt kan sägas säkerställa sådan kollektivtrafik som myndigheten anser nödvändig för regionens utveckling och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning genom kommersiella aktörer. I ett beslut om allmän trafikplikt ska syftet med den planerade trafiken beskrivas. Trafiken ska också stå i överensstämmelse med mål och intentioner i trafikförsörjningsprogrammet.

För att pröva marknadens intresse för att utföra den planerade trafiken på kommersiella villkor genomförs ett samråd inför upphandling (SIU).

Om ett trafikföretag visar intresse av att utföra trafik utan samhällsstöd kan Region Sörmland välja att helt eller delvis avstå från trafikplikt för just den trafiken.

En samlad bedömning görs av hur målen i trafikförsörjningsprogrammet kan uppfyllas innan ett ställningstagande görs kring att avstå trafikplikt till förmån för kommersiell trafik. Långsiktigheten och stabiliteten i det kommersiella alternativet, att trafiken inte förutsätter subventioner samt att det finns betalningsvilja hos resenären för hela kostnaden för tjänsten är av stor vikt. Andra aspekter som vägs in är påverkan på resandeutveckling, kundnöjdhet, miljöpåverkan och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

# Kollektivtrafiksystemet i Sörmland

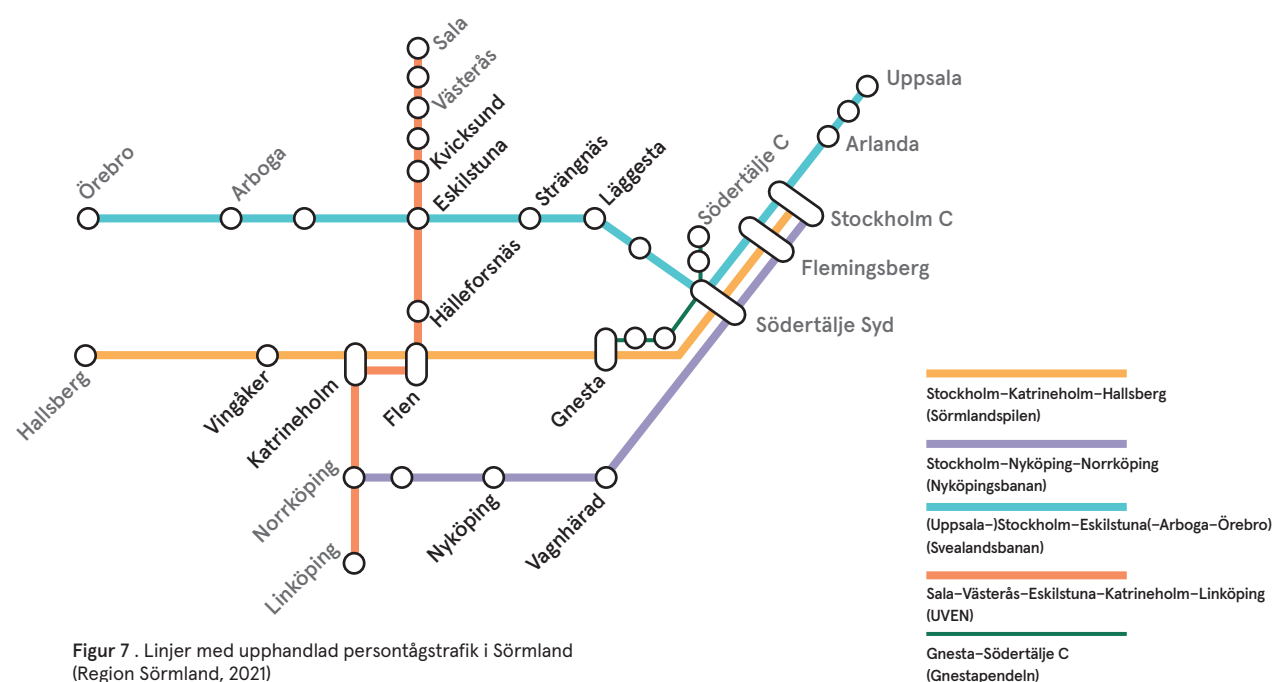
Till grund för programmets mål och strategier ligger ett brett underlag av olika faktorer kopplat till Sörmlands utveckling och resandeutvecklingen. Underlaget innehåller historik, trender och bedömning utifrån dagens förutsättningar. I detta avsnitt presenteras först dagens kollektivtrafik och därefter flera av de viktiga förutsättningarna för kollektivtrafiken i Sörmland.

## DAGENS KOLLEKTIVTRAFIK I SÖRMLAND

Kollektivtrafiken i Sörmland består och körs av flera aktörer och under flera varumärken. Det mest framträdande inom den allmänna kollektivtrafiken inom länet är Sörmlandstrafiken,

vilket är Region Sörmlands upphandlade trafik som i huvudsak körs med buss. En viktig del av Sörmlands kollektivtrafik är även den regionaltågstrafik som binder samman flera delar av länet och länet med omgivande läns arbetsmarknadsregioner. Dessutom finns pendeltågen mellan Gnesta och Södertälje. Den upphandlade buss- och tågtrafiken kompletteras också av kollektivtrafik som körs på kommersiella grunder samt ett antal linjer som bedrivs av andra regioner.

Kollektivtrafiken i länet består även av den särskilda kollektivtrafiken. Upplägget för denna skiljer sig en aning mellan olika delar i länet.



Figur 7 . Linjer med upphandlad persontågstrafik i Sörmland (Region Sörmland, 2021)



Mer om detta och hur de olika trafikslagen och koncepten för den allmänna kollektivtrafiken fungerar idag kan läsas i följande delavsnitt.

## REGIONAL TÅGTRAFIK

Samtliga järnvägar i Sörmland har persontrafik med undantag av södra delen av den så kallade TGOJ-banan mellan Flen och Oxelösund. För att reglera trafiken utifrån samhällets behov har regionaltågstrafiken, genom Mälardalstrafik, upphandlats. Denna trafik bedrivs under varumärket Mälartåg. Gnesta omfattas av SL:s pendeltågssystem vilken upphandlas av Region Stockholm. De sträckor som trafikeras av den upphandlade trafiken och dess uppehåll framgår av Figur 7.

Satsningar på fler turer med regionaltåg har genomförts på samtliga linjer genom Sörmland sedan 2017. Samma år introducerades också Movingobiljetter, en periodbiljett ("månadskort") som gäller både på regionaltågen och den anslutande lokaltrafiken. I december 2019 lanserades Regionexpressen på Svealandsbanan, ett koncept som ska säkerställa att nodstäder

i västra delen av Mälardalen, Örebro och Eskilstuna, ska kopplas närmare Stockholm. Vid samma tidpunkt började infasningen av de nya regionaltågen ER 1. Dessa marknadsförs som "Mälartåg" och har ersatt äldre lok, vagnar och motorvagnar i all trafik som handlas upp av Mälardalstrafik och därmed på samtliga linjer genom Sörmland. Inom ramen för Mälardalstrafiks nya trafikavtal ("Etapp 2") har ytterligare utbudsförbättringar genomförts på samtliga linjer, det innebär bland annat 30-minuters trafik i rusningstid på delsträckor på vardagar.

Resandet med regionaltåg till och från Sörmland är störst på Svealandsbanan, där är också trafiken mest omfattande inklusive regionexpresståg Eskilstuna-Stockholm. Linjen med lägst resande och utbud är Sörmlandspilen, detta beror också på att det finns kompletterande trafikupplägg från Katrineholm (kommersiella fjärrtåg) och Gnesta (SL:s pendeltåg). Mellan Trosa och Liljeholmen körs även Trosabussen på kommersiell bas, men Movingokorten gäller. Denna busslinje skapar

attraktiva förbindelser i ett stråk med omfattande pendling som saknar direktförbindelse med tåg.

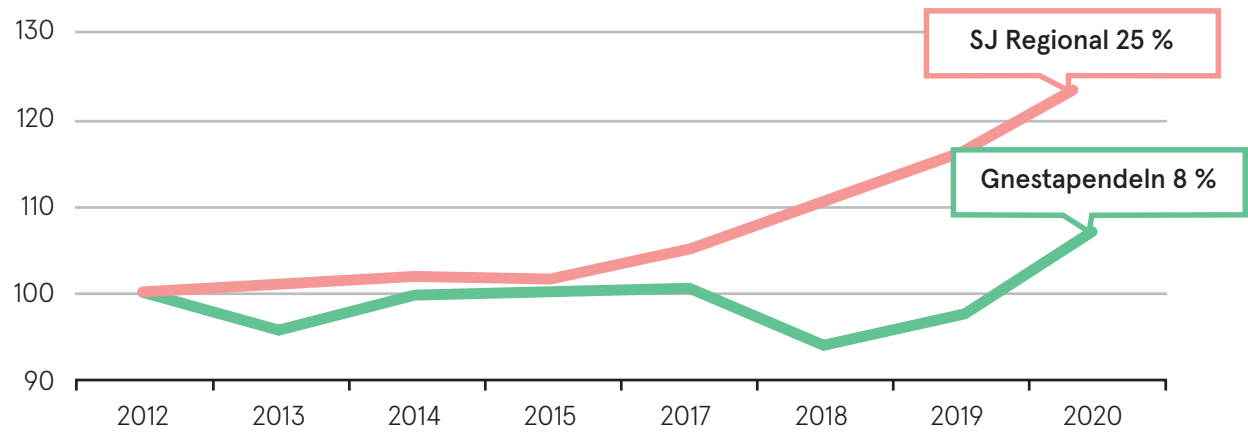
Dagliga pendlingsresor till arbete och utbildning har stor betydelse i den regionala tågtrafiken. UVEN avviker något från mönstret vilket beror på att den dessutom har kopplingar till fjärrtågtrafiken i främst Katrineholm, Sala och Linköping.

Resandet har utvecklats positivt, framför allt mellan 2017 och 2019. Detta ska ses mot bakgrund av utbudsförbättringarna, men även den nya pendlarbiljetten Movingo har bidragit. Dessutom har omvärldsutvecklingen varit gynnsam med låg arbetslöshet och ökade inkomster vilket mer generellt bidragit till ett ökat transportarbete. Ökad medvetenhet om transporternas klimatpåverkan är en annan underliggande trend med positiv påverkan på resandet med tåg, inte bara i Sörmland utan i hela Sverige och många andra länder. Det tillfälligt minskade resandet med Gnestapendeln 2017 kan bero på att Södertäljekortet slopades då – med en prishöjning för pendlare Gnesta-Södertälje som följd.

Tabell 1. Resandet med regional- och pendeltåg från Sörmland 2019, d.v.s. senaste ”normalår” innan Corona (Källa: SJ, Mälardalstrafik och Region Stockholm 2019).

|                                                                                        | Påstigande |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Påstigande i länet med SJ färdbevis och Movingo för regionaltåg                        | 2 579 000  |
| varav Svealandsbanan från stationerna Eskilstuna, Strängnäs och Läggesta               | 1 066 000  |
| varav Sörmlandspilen från stationerna Vingåker, Katrineholm, Flen och Gnesta           | 342 000    |
| varav Nyköpingsbanan från stationerna Nyköping och Vagnhärad                           | 501 000    |
| varav UVEN från stationerna Katrineholm, Flen, Hälleforsnäs, Eskilstuna och Kvikksund  | 670 000    |
| Påstigande i tågtrafiken med Sörmlandstrafikens periodkort (totalt för alla stationer) | 415 000    |
| Påstigande i Gnesta på SL:s Gnestapendel                                               | 308 000    |

Utveckling av resandet med regional- och pendeltåg från Sörmland sidan 2012 (index)



Figur 8 . Utveckling av antalet påstigande från de sörmländska järnvägsstationerna sedan 2012 (Index) (exklusive påstigande med Sörmlandstrafikens periodkort). ). Källa: Bearbetning av Region Sörmland efter data från SJ och Region Stockholm.

Dagens spårinfrastruktur i Stockholm-Mälardalen kännetecknas av kapacitetsbrister, det vill säga den av marknaden och trafikorganisationer efterfrågade kapaciteten överstiger delvis den tillgängliga kapaciteten. Detta medför ryckiga tidtabeller med många avvikelser och förlängda restider med negativa effekter också på planeringen av anslutande trafik. Trafikverkets regelverk kring tilldelning av kapacitet, där i praktiken långväga fjärrtåg prioriteras före regionaltåg, skapar också en osäkerhet i ett långsiktigt perspektiv då det omöjliggör för ett långsiktigt och förutsägbart utbud.

REGIONAL OCH LOKAL BUSSTRAFIK

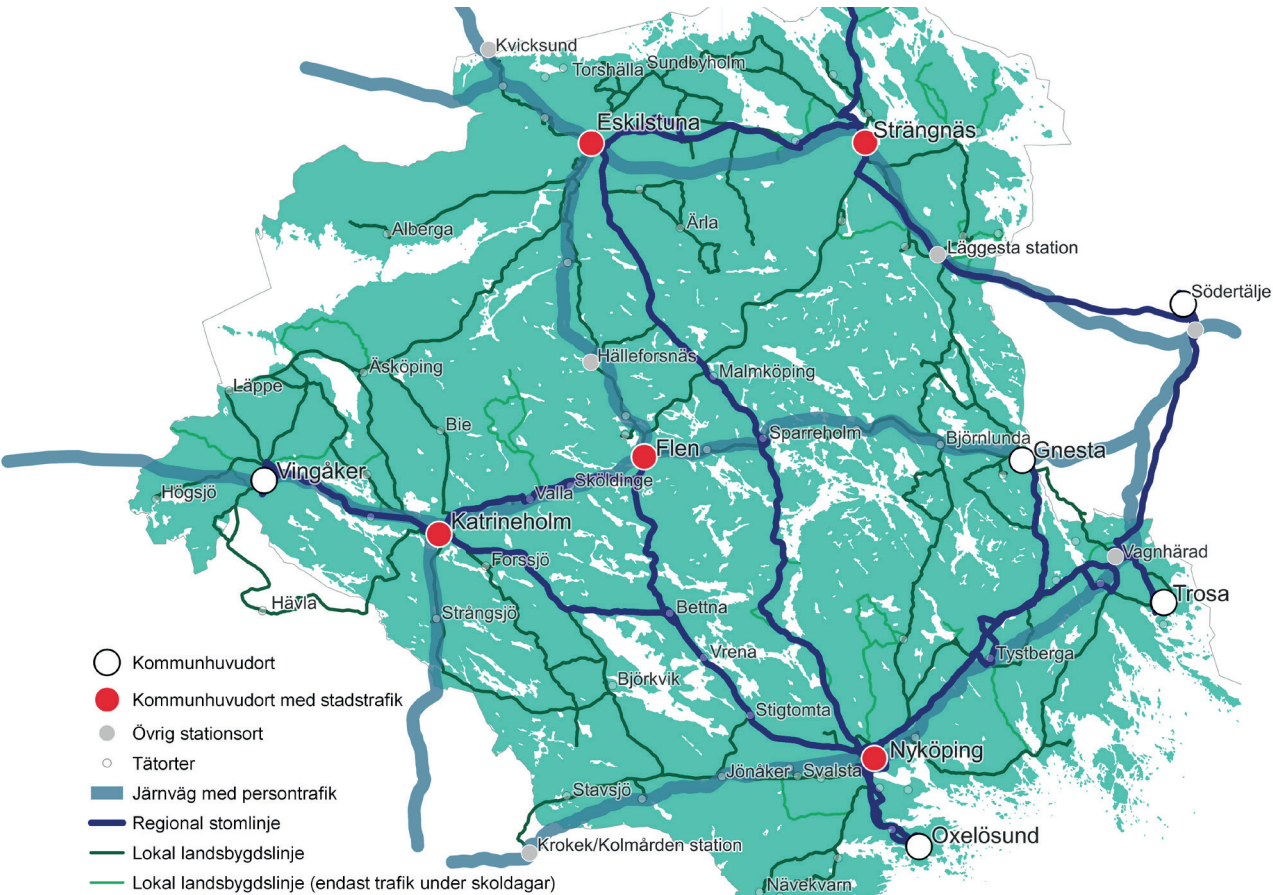
Busslinjenätet i Sörmland som körs under varumärket Sörmlandstrafiken utgörs av landsbygdstrafik och stadsbusstrafik. Stadstrafik finns i Eskilstuna, Flen, Katrineholm, Nyköping och Strängnäs. Omfattningen och karaktären av stadstrafik skiljer sig stort mellan städerna där Eskilstuna med sin storlek har överlägset störst utbud medan Flen har ett jämförelsevis litet utbud.

Landsbygdstrafikens linjer delas i dagsläget upp i två huvudtyper; regionala stomlinjer och lokala linjer. Den regionala stomlinjetrafiken förbinder länets kommunhuvudorter och har linjenummer från 700 och uppåt. Dagens stomlinjer har lite olika karaktär och innefattar både snabba regionala expressbusslinjer med färre stopp samt längre mellankommunala linjer med en mer yttäckande karaktär som också kan försörja ett lokalt resande på landsbygderna. De lokala landsbygdslinjerna körs i huvudsak inom respektive kommun. Landsbygdslinjernas utbud varierar tydligt och är anpassat utefter den variation av befolkningskoncentrationer i olika områden och stråk. Vissa landsbygdslinjer har ett utbud som skapar många resmöjligheter över dagarna medan ett stort antal linjer runt om i länet endast har några enstaka turer per dag. Flera av de lokala landsbygdslinjerna är starkt anpassade utefter skoltider och terminer och trafikerar därmed endast under skoldagar.

Vissa linjer är helt eller delvis anropsstyrda, vilket innebär att resenären på förhand måste ringa och boka sin resa. Dessa turer körs vanligtvis med taxifordon.

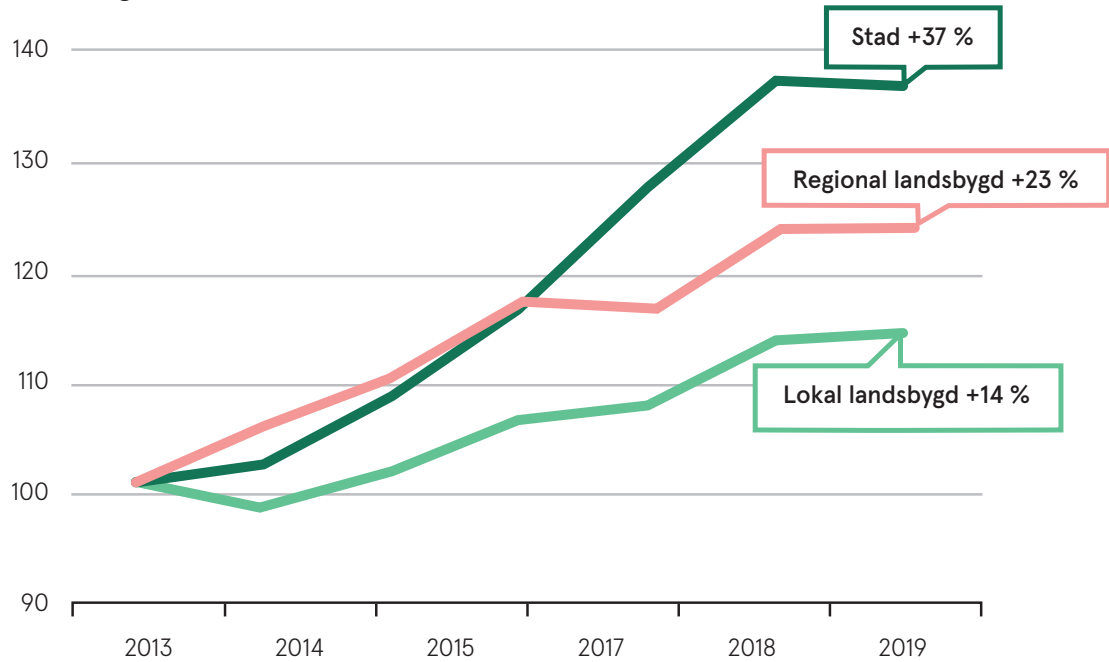
Resandet med den regionala och lokala busstrafiken har succesivt ökat under en längre tid fram till och med coronapandemins start år 2020. Under 2019 genomfördes nästan 12,5 miljoner resor med den regionala busstrafiken (Sörmlandstrafiken). 66 % av resorna skedde med stadstrafiken, vilket därmed är en klar majoritet av resorna i Sörmlandstrafikens regi.

Från 2012 till 2019 hade det totala resande med Sörmlandstrafiken ökat med drygt 30 %. Störst ökning återfinns i stadstrafiken, men också regionala och lokala landsbygdslinjer har fått många fler resenärer. Det ökande resandet kan delvis ses som ett resultat av satsningar på mer attraktiv trafik (linjeöversyn 2012, successivt ökat utbud med cirka 25 %, införandet av Sörmlandstaxan 2016). Underliggande faktorer i omvärlden har också varit gynnsamma, det vill säga en sjunkande arbetslöshet, ökade inkomster och en trend till klimatvänliga transporter. En förklaring är också den omfattande invandringen 2015/16 och därmed en grupp som utmärker sig genom mycket lågt bilinnehav åtminstone de första åren efter etableringen i Sverige; här har kollektivtrafiken fyllt en viktig funktion för etablering och integrering av nyanlända. En grupp som står för en stor andel av resandet är skolungdomar. Exempelvis är skolkortsresor mycket betydelsefulla, mer än var tredje resenär åker med någon form av skolkort. Motsvarande nivå i Sverige ligger kring 10 % (Svensk kollektivtrafik – Kollektivtrafikbarometern, Årsrapport 2020). Att nivån är extra hög i Sörmland skulle kunna kopplas till att många elever erbjuds ett elev-/skolkort samt att flertalet busslinjer och turer är direkt inriktade på skolresor. Samtidigt som det är positivt att många skolungdomar reser med Sörmlandstrafiken visar den höga andelen skolresor på att andelen av andra resor till exempelvis arbete bör ha en stor utvecklingspotential.



Figur 9. Översiktlig bild av Sörmlandstrafikens busstrafik samt länsöverskridande tåg- och busstrafik som samfinansieras med andra län. Bilden visar utbudet vid inledningen av år 2022.

Utveckling av bussresandet i länet (index)



Figur 10. Utveckling av antalet påstigande i Sörmlandstrafikens busstrafik (Index) sedan linjeomläggningen 2013 och fram till år 2019. Sorterat efter typ av trafik.

Länsöverskridande allmän trafik

Länsgränsöverskridande busstrafik finns mot samtliga angränsande län, varav Region Sörmland ansvarar för trafik till och från Stockholms och Östergötlands län. Störst länsöverskridande utbud och resande har Sörmlandstrafikens linjer Strängnäs-Södertälje C samt Trosa-Södertälje C, det vill säga stråk som saknar direktförbindelse med tåg. En annan linje med funktionell betydelse är den mellan Strängnäs och Enköping som körs av UL. Mälardalens universitet (innan 2022 Mälardalens högskola) har sedan tidigare handlat upp busstrafik mellan Eskilstuna och Västerås för transport av studenter och anställda.

Kompletteringstrafik

I områden där avståndet till närmsta hållplats för allmän kollektivtrafik överstiger 2 km finns idag ett trafikkoncept som kallas kompletteringstrafik. Syftet med denna trafik är att åtminstone ge någon enstaka möjlighet i veckan att resa för att exempelvis ett serviceärende med den allmänna kollektivtrafiken. Kompletteringstrafiken ger möjlighet till resa en eller ibland två bestämda tillfällen i veckan beroende på vilket utbud som respektive kommun beslutat om. Resan med kompletteringstrafiken går i regel från resenärens hemadress och fram till närmsta hållplats för att matcha en specifik tur med en landsbygdsbuss. Vid några undantag går denna resa direkt till närmsta ort med service. Kompletteringstrafiken körs med taxifordon.

Skärgårdstrafik

Skärgårdstrafik är del av den anropsstyrda kompletteringstrafiken och körs med båt eller, under vintertid, med svävare längs och strax utanför kusten i Nyköpings kommun. Under 2019 reste drygt 1 200 personer i skärgårdstrafiken.

Kommersiell trafik

Förutom trafiken som drivs med stöd från samhället finns också kommersiell trafik som helt finansieras genom biljettintäkter. Kommersiell busstrafik finns utefter vägarna E20 och E4, där trafiken genom Sörmland är en del av interregionala sträckor. Flygbussarna trafikerar sträckan Stockholm – Stockholm Skavsta flygplats. Också Trosabussen mellan Trosa och Liljeholmen drivs på kommersiell bas. Länet berörs även av kommersiell tågtrafik, främst på Västra stambanan där Katrineholm är en viktig bytespunkt.

Särskild kollektivtrafik

Region Sörmland tillhandahåller särskild kollektivtrafik såsom sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts till regionens invånare enligt det som tidigare beskrivits i kapitel Särskild kollektivtrafik. Antalet resor har stadigt ökat de senaste åren, fram till dess att coronapandemin år 2020 medförde begränsningar i resandet.

|                               | 2016           | 2017           | 2018           | 2019           |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Totalt</b>                 | <b>324 821</b> | <b>406 053</b> | <b>425 683</b> | <b>450 144</b> |
| varav färdtjänst              | 131 469        | 163 665        | 174 314        | 175 949        |
| varav omsorgsresor            | 75 677         | 79 065         | 98 091         | 106 572        |
| varav sjukresor               | 86 069         | 102 703        | 101 049        | 104 141        |
| varav skol- och sarskoleresor | 44 195         | 44 888         | 45 983         | 50 211         |
| varav övrigt                  | 5 411          | 15 732         | 6 246          | 13 271         |

Tabell 2. Antalet genomförda resor med särskild kollektivtrafik 2016-2019.

SÖRMLANDS UTVECKLING OCH KOLLEKTIVTRAFIKEN

Behov av kollektivtrafik

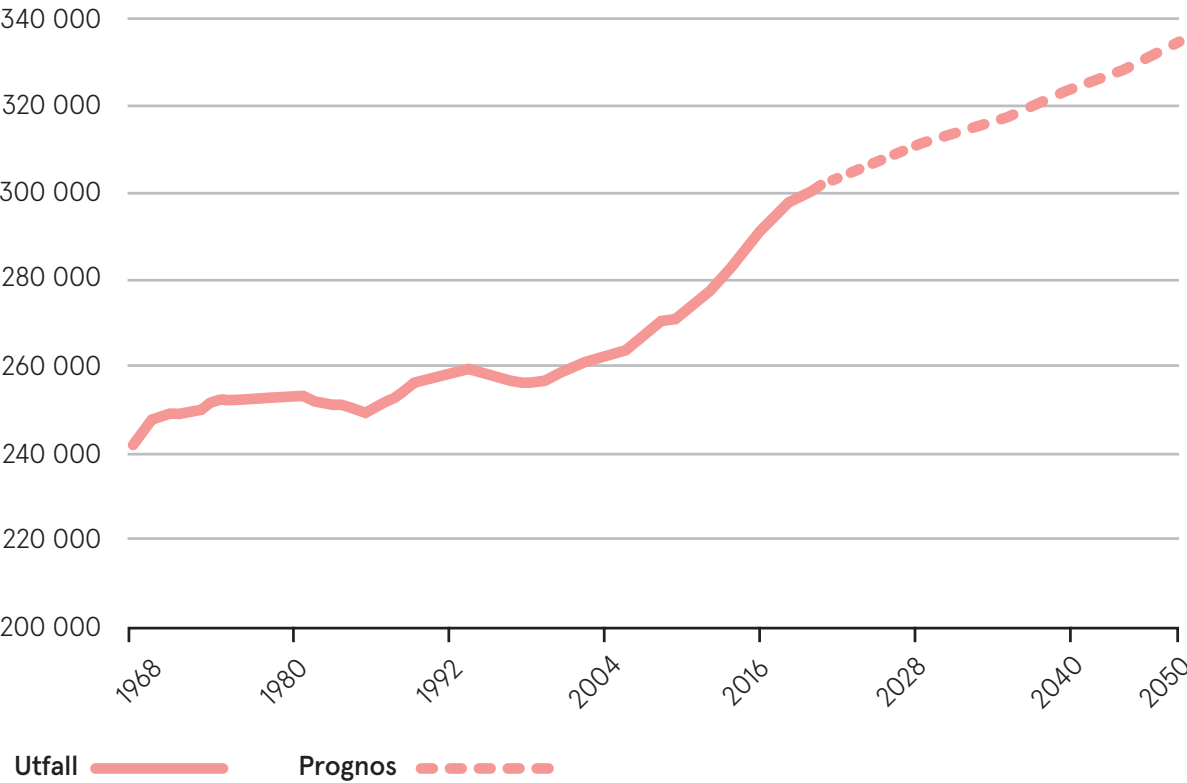
Hur mönster ser ut och förändras i länet över tid gällande exempelvis befolkningsutveckling, pendling och arbetsmarknaders geografiska kopplingar påverkar medborgarnas behov av mobilitet. För att kollektivtrafiken ska uppfattas som ett attraktivt alternativ och ett aktivt stöd i en hållbar regional utveckling krävs ett ständigt pågående planerings- och utvecklingsarbete. Förutsättningarna för kollektivtrafikens utveckling över tid påverkas givetvis av ännu fler faktorer, flera som är svårare att mäta eller att ens förutspå. I detta avsnitt följer en presentation av några faktorer av Sörmlands utveckling som har bäring på kollektivtrafikens behov.

Befolkningsutvecklingen

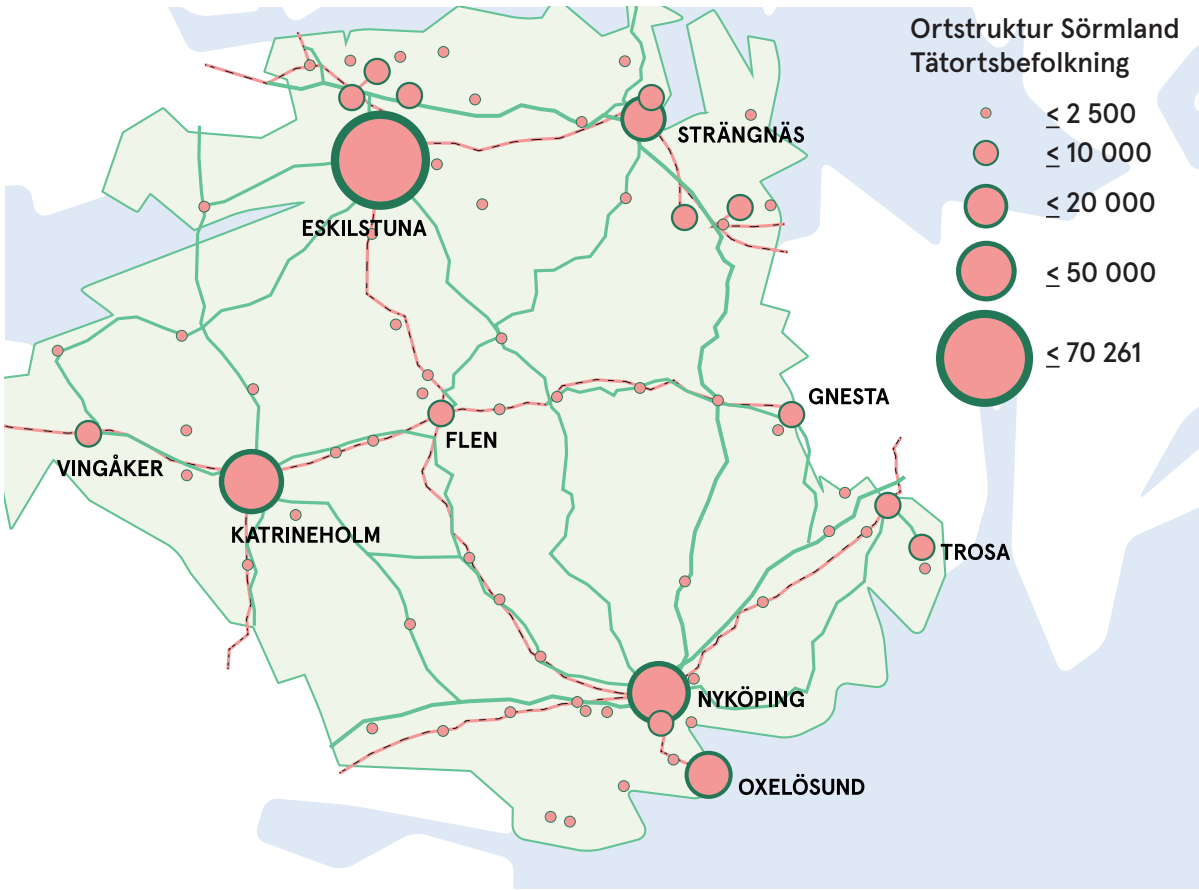
Sett till Sörmland som helhet har länet under en tid varit inne i en positiv trend avseende bland

annat befolkningstillväxt och bostadsutveckling. Prognoser visar på en fortsatt positiv utveckling även framöver. Utvecklingen på senare tid och framöver varierar dock tydligt över länet (Figur 13) vilket kan kopplas till olika närhet till växande arbetsmarknader utanför länet samt att det inom länet också finns skillnader i styrka och geografisk upptagning i de lokala arbetsmarknadsområdena. Flera faktorer följer ett liknande mönster som kollektivtrafikens utveckling kommer att behöva förhålla sig till. En differerad utveckling med tydligare befolkningsökning i vissa områden förväntas bidra till en ökad efterfrågan av kollektivtrafik i specifika delar av länet.

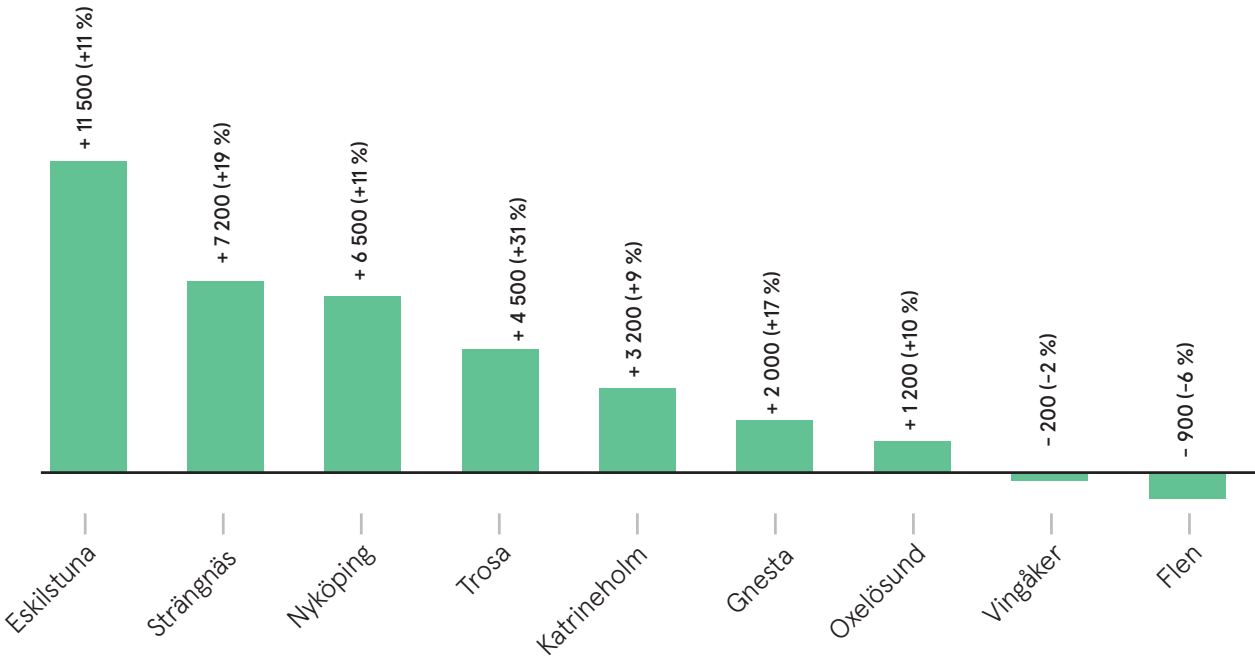
Länets befolkning bedöms fortsätta öka och nå knappt 335 000 invånare år 2050 enligt de senaste prognoserna (Figur 11). Utvecklingen är dock avhängig av migrationens omfattning och ökningstakten är därför osäker.



Figur 11. Befolkningsutvecklingen i Sörmland. Utfall 1968–2020 enligt SCB (2021) och befolkningsprognos 2020–2050 enligt SCB (2021)



Figur 12. Karta över ortstruktur och tätortsbefolkning i Sörmland. Källa: SCB och Region Sörmland, 2021



Figur 13. Förändring av folkmängden per kommun till 2050 enligt befolkningsprognos. Prognosen utgår från den senast kända årsbefolkningen och antaganden om den framtida utvecklingen. Källa: SCB.

Utveckling bebyggelse

Studeras prognoser för framtida bebyggelseutveckling Sörmland så följer det i stora drag samma utveckling som befolkningstillväxten gör och förväntas göra. Kommuner med starkare tillväxttrend i befolkning tenderar att planerna och utveckla för fler bostäder framöver. Denna utveckling har också mönster som kan kopplas till närheten till de starka arbetsmarknadscentrumen som presenteras senare.

Bebyggelseutvecklingen har också en ihållande trend av urbanisering där en övervägande majoritet av bebyggelseutvecklingen planeras till de större tätorterna. I många fall innebär det bra förutsättningar för en framtida kollektivtrafikförsörjning då utveckling kan ske i stationsnära lägen eller i befintliga stråk inom en stad. Scenarion kan också vara att en tät ny stadsbebyggelse helt enkelt skapar tillräckligt goda förutsättningar för ett helt nytt kollektivtrafikstråk. Givetvis förväntas utveckling även ske i enskilda lägen på landsbygderna. En sådan utveckling tenderar vara svår utifrån möjligheter för en framtida god kollektivtrafikförsörjning. Ur ett kollektivtrafikperspektiv där målsättningar uppfylls är en utveckling i kollektivtrafiknära lägen en viktig pusselbit.

Arbetsmarknad och pendling

Bland de starkaste faktorerna som påverkar behovet och utvecklingen av kollektivtrafiken är hur arbetsmarknadsområdena och pendlingsmönstren ser ut i Sörmland och

omgivningen. Dessa faktorer ligger till grund för dagens kollektivtrafik men är också en del av underlaget för att se på behovet och potentialen av kollektivtrafiken framöver. Här innehar kollektivtrafiken också en nyckelroll ur ett socialt perspektiv då den bidrar till att tillgängliggöra platser också för människor som av olika anledningar inte kan ta sig till dem på andra sätt.

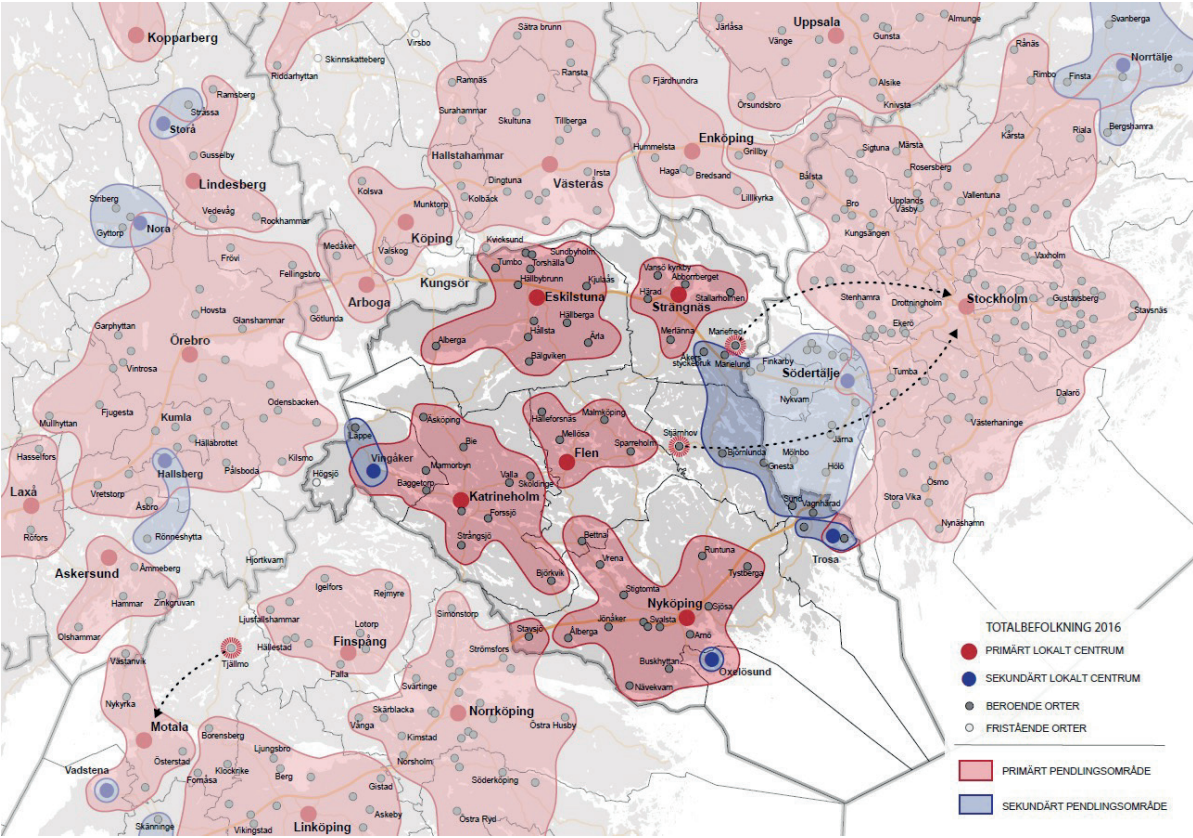
Sörmland präglas av omfattande arbetspendling över länsgräns med tonvikt på pendling till, men också från, Stockholms län. Enligt SCB:s förteckning över lokala arbetsmarknadsregioner (2018) räknas idag Gnesta, Strängnäs och Trosa kommuner till Stockholms lokala arbetsmarknadsregion. Nyköping och Oxelösund bildar en gemensam lokal arbetsmarknadsregion samtidigt som Flen, Katrineholm och Vingåker numera räknas in i Eskilstunas lokala arbetsmarknad. På kommunnivå finns därmed idag tre olika lokala arbetsmarknadsregioner för länet.

När arbetspendlingen på kommunnivå studeras specifikt så stärks bilden av de arbetsmarknadskopplingar som finns mellan kommuner och mot vissa omgivande kommuner och arbetsmarknadsområden (se Figur 15). Pendlingen är framför allt stark från flera kommuner mot Stockholms län. Pendling över länsgräns är också förhållandevis stark till/ från Västerås där kopplingen mellan Eskilstuna och Västerås syns tydligt. Ett lite större pendlingsmönster över länsgräns finns även till/ från Norrköping från Katrineholm och Nyköping. När det gäller pendling över kommungräns inom länet är de starkaste kopplingarna mellan

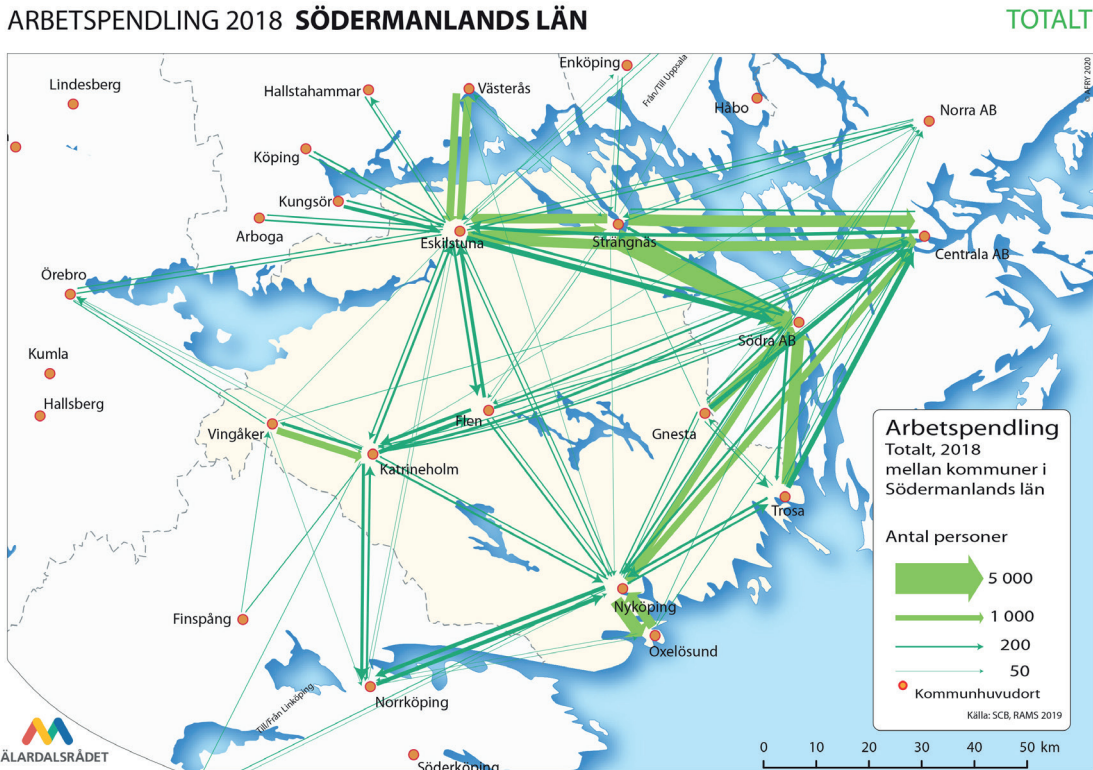
grannkommunerna Nyköping och Oxelösund samt grannkommunerna Eskilstuna och Strängnäs.

Också för studiependlingen har kollektivtrafiken en nyckelroll då den skapar tillgänglighet till platser för utbildning. Medan pendling till grundskolor i regel sker inom respektive kommun så rör sig gymnasieelever i större grad även över kommun- och delvis länsgränser. Detta gäller bland annat för kommuner som saknar egen gymnasieskola, nämligen Vingåker (med pendling främst till Katrineholm och Hallsberg), Oxelösund (med pendling främst till Nyköping) samt Gnesta och Trosa (med pendling främst till Nyköping och södra Stockholms län). Även från kommunerna Flen och Strängnäs, med egna gymnasieskolor, finns det relativt omfattande kommungränsöverskridande pendling till Eskilstuna. Gymnasiependling över länsgräns liknar i övrigt mönstren från arbetspendlingen med mest omfattande flöden mellan kommunerna i östra Sörmland och södra Stockholm län samt Eskilstuna och Västerås.

Vad gäller pendling till högre utbildning så visar statistik från Sörmlandsdatabasen/SCB att huvuddelen av de som studerar väljer det universitet/högskola som ligger närmast. I Sörmland är Mälardalens högskola (från och med 2022 universitet) i Eskilstuna länets enda högre utbildningsställe. Därmed är också de närliggande länens studieorter Västerås, Stockholm, Norrköping/Linköping, Uppsala, Örebro och Huddinge viktiga för de som vill studera vidare och en välfungerande kollektivtrafik dit en förutsättning för pendling och högre utbildning. Genom att studera arbetsmarknadsområdena samt pendlingen kan slutsatsen dras att det finns ett behov av en attraktiv kollektivtrafik som försörjer flera lokala områden inom länet. Det finns också en förhållandevis stark längre pendling, och därmed behov av en kapacitetsstark kollektivtrafik, där ibland flera kommuner passeras för att nå ett arbetsmarknadsområde i ett annat län.



Figur 14. Lokala arbetsmarknadsområden nedbrutet på tätortsnivå. Källa: SCB och Region Sörmland, 2018



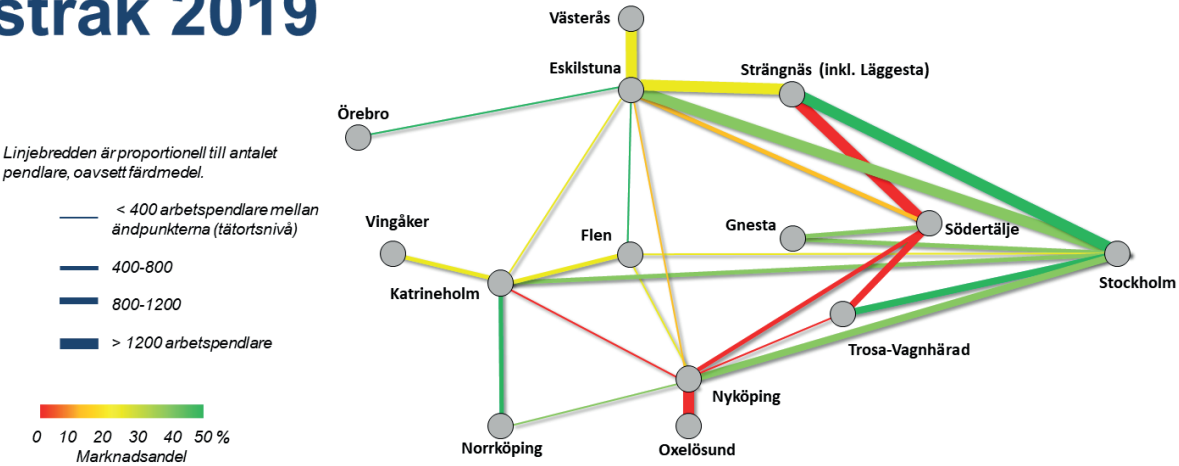
Figur 15. Arbetspendling 2018 till och från kommuner inom Sörmlands län och i Mälardalsregionen. Bilden visar pendling oavsett färdssätt. Källa: Mälardalsrådet, 2020.

Kollektivtrafikens marknadsandel

En analys av kollektivtrafikens marknadsandel per stråk ger ytterligare en viktig input för behoven av kollektivtrafiken och det bedöms finnas fortsatt

potential för att öka resandet med kollektivtrafik. Främst i stråken mellan de större orterna inom länet och över länsgräns, men också inom kommuner och inom de större tätorterna.

Marknadsandelar i prioriterade stråk 2019



Figur 16 . Kollektivtrafikens marknadsandel i prioriterade stråk i länet. Över länsgräns redovisas bara stråk med omfattande pendling. Vid beräkningen av marknadsandelen har bara tagits hänsyn till pendlingen och resandet mellan ändpunkterna (och ej från/ till mellanliggande orter). Källa: SCB:s arbetspendlingsstatistik 2018 samt Sörmlandstrafikens och Mälardalstrafikens biljettstatistik september-november 2019.

En analys för arbetsresor i prioriterade stråk, med underlag från 2018 och 2019, visar att kollektivtrafikens marknadsandel i prioriterade stråk ligger i snitt på omkring 25 %. Det är främst relationer med tåg som genom snabba restider är konkurrenskraftiga mot bilen. I dessa stråk ligger kollektivtrafikens marknadsandel mellan 30 och 50 %, och därmed klart över genomsnittet. Avsaknaden av attraktiv kollektivtrafik till arbetsplatserna i centrala Södertälje resulterar i mycket låga marknadsandelar, med undantag av relation Gnesta-Södertälje tack vare Gnestapendeln. Ett annat stråk med potential är Oxelösund-Nyköping, generellt är det dock svårare att erbjuda en konkurrenskraftig kollektivtrafik i stråk med förhållandevis korta avstånd mellan bostad och arbete.

Jämfört med en liknande analys av marknadsandelar 2014 kan konstateras att den har ökat med cirka 10 procentenheter mellan Strängnäs/Läggesta och Stockholm, Trosa/Vagnhärad och Stockholm samt Nyköping och Stockholm. Uppföljningen av kollektivtrafikens marknadsandel kommer framöver få större betydelse, då analysen av enbart påstigande med buss och tåg kan ge en missvisande bild i ett samhälle med ökat inslag av distansarbete.

Coronapandemins påverkan

Liksom i övriga delar av världen har pandemin också i Sverige och Sörmland väsentligt påverkat människornas vardag och vanor. Transportbranschen hör till de verksamheter som har påverkats mest: Nedstängningar, rekommendationer och restriktioner samt människornas rädsla för trängsel ledde i början av 2020 till dramatiskt minskad efterfrågan på transporttjänster. Givetvis påverkades även Sörmlands kollektivtrafik, som mest minskade resandet med Sörmlandstrafikens busstrafik med cirka 50 % i april och maj 2020. Att resandet med buss inte minskat ännu mer kan förklaras med att den utgör stommen för studiependlingen.

Den stora frågan i skrivande stund är hur resandet, och därmed behoven, kommer att utvecklas framöver. I och med att pandemin har pågått så länge är sannolikheten stor att den kommer att leda till bestående beteendeförändringar, något som bekräftas av flera rapporter som hunnit publicerats. Mycket tyder på att resandet i alla fall inledningsvis kommer att ligga cirka 10–30 % under pre-coronanivå. Det är framför allt en effekt av ökat inslag av distansarbete (med påverkan på pendlingsresor) och distansmöten (med påverkan på tjänsteresor). Åtminstone på något längre sikt ser Region Sörmland dock ett antal faktorer som kan dämpa effekten och leda till ökat resande:

- Underliggande positiv utveckling av befolkning och ekonomi;
- Behov av minskad klimat- och miljöpåverkan
- Kollektivtrafikens ökade betydelse för ett jämlikt samhälle samt
- Trend till något längre pendlingsresor när restiden inte värderas lika högt längre.

I detta trafikförsörjningsprogram har inga väsentliga revideringar genomförts med anledning av coronapandemin. De grundläggande målen och strategier gäller likväl, även om exempelvis marknadsandelens betydelse blir mer central - ökat resande med buss eller tåg i sig är inget självändamål.

Det är nu av stor vikt att noggrant följa utvecklingen de närmsta åren. Eventuella anpassningar av kollektivtrafiken till förändrade behov kommer att konkretiseras i underliggande dokument såsom handlingsplaner och stråkutredningar, men under beaktande av trafikförsörjningsprogrammets övergripande strategier. I detta arbete är ett brett angreppssätt viktigt, det krävs lyhördhet, flexibilitet och kanske nya ansatser så att kollektivtrafiken även framöver kan spela en aktiv roll i samhällsutveckling.





Ximagnat ibusapero quam fuga. Ut valoris  
aut volesequae erionserum vero quasit, intur  
am, voluptate nem si renet fugit iduntur  
seque num endae natemodi bla etur, cum,  
quas adi aut volupta spicatu rionsequi  
rehendit fugit volentemolor mil molorum,  
nobissit iusa in pori dolupta tecestrum  
quatemquo vit volument reius eaquae lis  
volum nihilla borianit, torist, sunditiberi  
ipsum cus voluptaes consed ma accum

Region Sörmland  
Repslagaregatan 19  
611 88 Nyköping  
Tel: 0155-24 50 00  
E-post: [post@regionsormland.se](mailto:post@regionsormland.se)



**Från:** "Hållbar Regional Utveckling" <hallbarregionalutveckling@regionsormland.se>  
**Skickat:** Wed, 27 Oct 2021 13:40:58 +0100  
**Till:** "info@eskilstuna.se" <info@eskilstuna.se>; "flenskommun@flen.se" <flenskommun@flen.se>; "gnesta.kommun@gnesta.se" <gnesta.kommun@gnesta.se>; "kommunen@katrineholm.se" <kommunen@katrineholm.se>; "kommun@nykoping.se" <kommun@nykoping.se>; "kommun@oxelosund.se" <kommun@oxelosund.se>; "kontaktcenter@strangnas.se" <kontaktcenter@strangnas.se>; "trosa@trosa.se" <trosa@trosa.se>; "kommun@vingaker.se" <kommun@vingaker.se>; "sodermanland@lansstyrelsen.se" <sodermanland@lansstyrelsen.se>; "region@regionvastmanland.se" <region@regionvastmanland.se>; "region@regionostergotland.se" <region@regionostergotland.se>; "Region Örebro län" <regionen@regionorebrolan.se>; "region.uppsala@regionupsala.se" <region.uppsala@regionupsala.se>; "rg@regiongavleborg.se" <rg@regiongavleborg.se>; "region.dalarna@regiondalarna.se" <region.dalarna@regiondalarna.se>; "regionstockholm@sll.se" <regionstockholm@sll.se>; "arboga.kommun@arboga.se" <arboga.kommun@arboga.se>; "kommunen@enkoping.se" <kommunen@enkoping.se>; "kommun@finspang.se" <kommun@finspang.se>; "kundcenter@hallstahammar.se" <kundcenter@hallstahammar.se>; "info@kungsor.se" <info@kungsor.se>; "norrkoping.kommun@norrkoping.se" <norrkoping.kommun@norrkoping.se>; "sodertalje.kommun@sodertalje.se" <sodertalje.kommun@sodertalje.se>; "kontaktcenter@vasteras.se" <kontaktcenter@vasteras.se>; "info@transportforetagen.se" <info@transportforetagen.se>; "info@tagoperatorerna.se" <info@tagoperatorerna.se>; "info@taxiforbundet.se" <info@taxiforbundet.se>; "info@transdev.se" <info@transdev.se>; "adm@nobina.se" <adm@nobina.se>; "info@bergkvarabuss.se" <info@bergkvarabuss.se>; "info@keolis.se" <info@keolis.se>; "info@vy.se" <info@vy.se>; "info@bivab.se" <info@bivab.se>; "info@akerbergstrafik.se" <info@akerbergstrafik.se>; "info@svalbovikenbuss.se" <info@svalbovikenbuss.se>; "service@flixbus.se" <service@flixbus.se>; "diariet@sj.se" <diariet@sj.se>; "info@mtr.se" <info@mtr.se>; "trafikkontor@tagakeriet.se" <trafikkontor@tagakeriet.se>; "nicklas.thorne@taxistrangnas.se" <nicklas.thorne@taxistrangnas.se>; "teddy.borg@cabonline.se" <teddy.borg@cabonline.se>; "niclas@taxi160000.se" <niclas@taxi160000.se>; "vtvtaxi@gmail.com" <vtvtaxi@gmail.com>; "Mattias@taxinyox.se" <Mattias@taxinyox.se>; "knarsta.ronnyolsson@telia.com" <knarsta.ronnyolsson@telia.com>; "mats@forssjobuss.se" <mats@forssjobuss.se>; "Forsberg, Madeleine" <Madeleine.Forsberg@regionsormland.se>; "info@sodermanland.pro.se" <info@sodermanland.pro.se>; "spf.sormland@gmail.com" <spf.sormland@gmail.com>; "jorstal@gmail.com" <jorstal@gmail.com>; "kansli@funktionsrattsormland.se" <kansli@funktionsrattsormland.se>; "timpendlare@gmail.com" <timpendlare@gmail.com>; "info@resenarsforum.se" <info@resenarsforum.se>; "foreningengnestapendeln@gmail.com" <foreningengnestapendeln@gmail.com>; "info@ostsvenskahandelskammaren.se" <info@ostsvenskahandelskammaren.se>; "info@handelskammarenmalardalen.se"

<info@handelskammarenmalardalen.se>;"info@eskilstuna-fabriksforening.se" <info@eskilstuna-fabriksforening.se>;"naringsliv@forumflen.se" <naringsliv@forumflen.se>;"info@foretagarna.se" <info@foretagarna.se>;"remisser@svensktnaringsliv.se" <remisser@svensktnaringsliv.se>;"info@svenskhandel.se" <info@svenskhandel.se>;"info@cykelframjandet.se" <info@cykelframjandet.se>;"karl-axel.reimer@naturskyddsforeningen.se" <karl-axel.reimer@naturskyddsforeningen.se>;"sormland@ntf.se" <sormland@ntf.se>;"trafikverket@trafikverket.se" <trafikverket@trafikverket.se>;"malardalstrafik@malardalstrafik.se" <malardalstrafik@malardalstrafik.se>;"kansliet@malardalsradet.se" <kansliet@malardalsradet.se>;"info@mdh.se" <info@mdh.se>;"info@skr.se" <info@skr.se>;"info@svenskkollektivtrafik.se" <info@svenskkollektivtrafik.se>;"registrator@transportstyrelsen.se" <registrator@transportstyrelsen.se>;"trafikanalys@trafa.se" <trafikanalys@trafa.se>;"info@samtrafiken.se" <info@samtrafiken.se>;"info@jernhusen.se" <info@jernhusen.se>;"registrator@arbetsformedlingen.se" <registrator@arbetsformedlingen.se>;"info.mittnord@fastighetsagarna.se" <info.mittnord@fastighetsagarna.se>;"sannelbertil@gmail.com" <sannelbertil@gmail.com>;"hustorp@telia.com" <hustorp@telia.com>;"info@sormlandsskargardsforening.se" <info@sormlandsskargardsforening.se>;"funq@navekvarn.se" <funq@navekvarn.se>

**Ämne:** Remiss av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035, dnr RUN-HRU21-0215

**Bilagor:** Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035 – Remissversion.pdf, Missiv - Remiss av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035.pdf

Hej!

Härmed översänds remissversion av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035.

Ert yttrande skickas med e-port senast den 31 januari 2022 till [hallbarregionalutveckling@regionsormland.se](mailto:hallbarregionalutveckling@regionsormland.se). Ange "Remiss Trafikförsörjningsprogram Sörmland, dnr RUN-HRU21-0215" i ämnesraden.

Mer information finns i missivet som bifogas denna e-post.

Dokument återfinns även på Region Sörmlands hemsida: [regionsormland.se/tillvaxt-utveckling/kollektivtrafik/](https://regionsormland.se/tillvaxt-utveckling/kollektivtrafik/).

Med vänliga hälsningar  
Kenneth Hagström, Regional utvecklingsdirektör

**Hållbar regional utveckling**

Postadress: Region Sörmland, 611 88 Nyköping

Besöksadress: Forsgränd 6, Nyköping

Telefon: 0155- 24 50 00

e-post: [post@regionsormland.se](mailto:post@regionsormland.se)



[www.regionormland.se](http://www.regionormland.se)

[www.1177.se](http://www.1177.se)

---



# 5

Remiss - Samråd gällande  
ändringar i riktlinjerna för  
statsstöd till bredband

21RS11699

Tjänsteställe, handläggare  
Bredband, Linus Grabö

Sammanträdesdatum  
2022-01-19

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS11699

Organ  
**Samhällsbyggnadsnämnden**

## **Remiss - Samråd gällande ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband**

### **Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att förslaget till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Näringsdepartementet

### **Sammanfattning**

Näringsdepartementet vill ha in synpunkter på förslaget till ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband. De nuvarande riktlinjerna för statsstöd till bredband antogs 2013.

Förändringen i riktlinjer för stöd till bredbandsutbyggnad berör i huvudsak: anpassning av interventionströskeln, Vägledning om stöd för utbyggnad av mobilnät, ny kategori av stöd i form av kuponger, vägledning för utbyggnad intill stödområde, samt förtydliganden av vissa begrepp.

Interventionströskelns skrivningar är en förbättring jämfört med tidigare, detta poängteras i svaret. Kopplat till vägledning om stöd för utbyggnad av mobilnät poängteras utmaningen med driftskostnader. Att ny kategori av stöd i form av kuponger införs är positivt i dess potential för att öka efterfrågan på snabbt bredband.

### **Ärendebeskrivning**

Näringsdepartementet vill ha in synpunkter på förslaget till ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband. De nuvarande riktlinjerna för statsstöd till bredband (eng. Broadband Guidelines) antogs 2013. De är en vägledning för hur medlemsstaterna ska utforma statsstödet för att rikta det mot områden där det skett så kallade marknadsmisslyckanden. På grund av teknik- och marknadsutveckling behöver riktlinjerna uppdateras och en översyn av riktlinjerna genomförs nu där aktörer har bjudits in till ett frivilligt samråd för att komma med synpunkter. Riktlinjerna kompletterar den allmänna

Tjänsteställe, handläggare  
Bredband, Linus Grabö

Sammanträdesdatum  
2022-01-19

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS11699

gruppundantagsförordningen (GBER) som möjliggör statligt stöd utan godkännande från kommissionen. I juli i år antogs ett tillägg till GBER för att ytterligare förenkla processerna kring statsstöd.

### **Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven**

Inga identifierade

### **Ekonomiska konsekvenser**

Inga identifierade

### **Beslutsunderlag**

- Remiss - Samråd gällande ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband PM
- Remiss - Samråd gällande ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband
- Bilaga 1 remiss - Utkast av nya riktlinjer
- Bilaga 2 remiss - Utkast till bilaga till de nya riktlinjerna
- Bilaga 3 remiss - Förklarande bakgrundsnot

Johan Ljung

Områdeschef Trafik och samhällsplanering

### **Skickas till:**

Regeringskansliet, Näringsdepartementet



Tjänsteställe, handläggare  
Bredband, Linus Grabö

Sammanträdesdatum  
2022-01-19

Beteckning  
Dnr: 21RS11699

Er beteckning:

Regeringskansliet, Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

## Svar på remiss

# Remiss - Samråd gällande ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband

### Bakgrund

De gällande riktlinjer för bredbandsstöd antogs 2013 och är nu uppe för revidering. Vid en genomgång av tidigare riktlinjer har innehållet i stort bedömts som relevant men att justeringar behöver göras. Riktlinjerna finns på plats som ett stöd för medlemsstaterna utnyttjande av gruppundantaget (GEBR) i syfte att lämna stöd till bredbandsutbyggnad.

De huvudsakliga justeringarna berör: anpassning av interventionströskeln, Vägledning om stöd för utbyggnad av mobilnät, Ny kategori av stöd i form av kuponger, vägledning för utbyggnad intill stödområde, samt förtydliganden av vissa begrepp.

### Region Örebro läns yttrande

Interventionströskeln pekar ut när stöd till bredbandsutbyggnad är tillåtet i förhållande till tidigare byggnation med lägre kapacitet. Detta skapar förutsättningar för när kraven på uppkopplingshastighet ökar kan stöd ges till områden där byggnation en av snabbt bredband avstannat.

Det nya förslaget till interventionströskel är en förbättring mot tidigare riktlinjer och ger en tydlig bild av att sämre presterande nätverk inte utgör ett hinder för utbyggnad av snabbt bredband. Tydligheten skapas med hjälp av beskrivningen av ökningen: dubbla eller tredubbla. Att också uppladdningshastighet nämns i sammanhanget ser Region Örebro län positivt

på med tanke på den utveckling vi ser kopplat till ökat distansarbete och möjligheten till utökat arbetsmarknadsområde.

Att riktlinjerna också berör stödhantering kopplat till mobilutbyggnaden är positivt men vi ser också att utmaningen med att skapa mobiltäckning på mindre befolkade platser, där marknadsaktörerna idag inte ser på möjligheter. På grund av de uppstående driftskostnader som dessa nät skulle medföra.

Att riktlinjen beskriver möjligheten till efterfrågestimulerande åtgärder, i form av vouchers. Både sociala vouchers som kan inriktas mot specifika grupper i samhället i syfte att stimulera användningen av digitala verktyg och, konnektivitetsvouchrar som ämnar öka graden utnyttjandet av fasta eller mobila tjänster, skulle kunna utgöra ett verktyg för att nå nationella, regionala och lokala mål om uppkopplade medborgare och företag.

För Region Örebro län

Nina Höijer  
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden

**Från:** "Johan Adamsson" <johan.adamsson@regeringskansliet.se> on behalf of "N Statsstöd" <n.statsstod@regeringskansliet.se>  
**Skickat:** Thu, 2 Dec 2021 14:14:15 +0100  
**Till:** "statligt\_stod@tillvaxtanalys.se"  
<statligt\_stod@tillvaxtanalys.se>; "registrator@uhmynd.se" <registrator@uhmynd.se>; "pts@pts.se" <pts@pts.se>; "jordbruksverket@jordbruksverket.se" <jordbruksverket@jordbruksverket.se>; "tillvaxtverket@tillvaxtverket.se" <tillvaxtverket@tillvaxtverket.se>; "konkurrensverket@kkv.se" <konkurrensverket@kkv.se>; "region@regionblekinge.se" <region@regionblekinge.se>; "region.dalarna@regiondalarna.se" <region.dalarna@regiondalarna.se>; "registrator-rs@gotland.se" <registrator-rs@gotland.se>; "rg@regiongavleborg.se" <rg@regiongavleborg.se>; "regionen@regionhalland.se" <regionen@regionhalland.se>; "region@regionjh.se" <region@regionjh.se>; "regionen@rjl.se" <regionen@rjl.se>; "region@regionkalmar.se" <region@regionkalmar.se>; "region@skane.se" <region@skane.se>; "registrator.lsf@sll.se" <registrator.lsf@sll.se>; "regionnorrbottnen@norrbottnen.se" <regionnorrbottnen@norrbottnen.se>; "hallbarregionalutveckling@regionsormland.se" <hallbarregionalutveckling@regionsormland.se>; "region.uppsala@region uppsala.se" <region.uppsala@region uppsala.se>; "region@kronoberg.se" <region@kronoberg.se>; "info@regionvarmland.se" <info@regionvarmland.se>; "regionen@regionvasterbotten.se" <regionen@regionvasterbotten.se>; "region.vasternorrland@rvn.se" <region.vasternorrland@rvn.se>; "region@regionvastmanland.se" <region@regionvastmanland.se>; "region@vgregion.se" <region@vgregion.se>; "Region Örebro län" <regionen@regionorebrolan.se>; "kansli@ssnf.org" <kansli@ssnf.org>; "region@regionostergotland.se" <region@regionostergotland.se>; "byanatsforum@helasverige.se" <byanatsforum@helasverige.se>; "Sagebro, Stefan" <stefan.sagebro@svensktnaringsliv.se>; "registrator@lrf.se" <registrator@lrf.se>; "asa.zetterberg@itot.se" <asa.zetterberg@itot.se>; "registrator@skr.se" <registrator@skr.se>; "blekinge@lansstyrelsen.se" <blekinge@lansstyrelsen.se>; "dalarna@lansstyrelsen.se" <dalarna@lansstyrelsen.se>; "gotland@lansstyrelsen.se" <gotland@lansstyrelsen.se>; "gavleborg@lansstyrelsen.se" <gavleborg@lansstyrelsen.se>; "halland@lansstyrelsen.se" <halland@lansstyrelsen.se>; "jamtland@lansstyrelsen.se" <jamtland@lansstyrelsen.se>; "jonkoping@lansstyrelsen.se" <jonkoping@lansstyrelsen.se>; "kalmar@lansstyrelsen.se" <kalmar@lansstyrelsen.se>; "kronoberg@lansstyrelsen.se" <kronoberg@lansstyrelsen.se>; "norrbottnen@lansstyrelsen.se" <norrbottnen@lansstyrelsen.se>; "skane@lansstyrelsen.se" <skane@lansstyrelsen.se>; "stockholm@lansstyrelsen.se" <stockholm@lansstyrelsen.se>; "sodermanland@lansstyrelsen.se" <sodermanland@lansstyrelsen.se>; "upsala@lansstyrelsen.se" <upsala@lansstyrelsen.se>; "varmland@lansstyrelsen.se" <varmland@lansstyrelsen.se>; "vasterbotten@lansstyrelsen.se" <vasterbotten@lansstyrelsen.se>; "vastmanland@lansstyrelsen.se" <vastmanland@lansstyrelsen.se>; "vasternorrland@lansstyrelsen.se" <vasternorrland@lansstyrelsen.se>; "vastragotaland@lansstyrelsen.se" <vastragotaland@lansstyrelsen.se>; "ostergotland@lansstyrelsen.se" <ostergotland@lansstyrelsen.se>

<ostergotland@lansstyrelsen.se>;'"orebro@lansstyrelsen.se" <'orebro@lansstyrelsen.se>

**Ämne:** Samråd gällande ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband N2021/02929

**Bilagor:** HT.5766\_Draft\_Annexes\_Broadband\_Guidelines\_0.pdf,

HT.5766\_Draft\_Broadband\_Guidelines\_EN.pdf,

HT.5766\_Explanatory\_note\_draft\_Broadband\_Guidelines.pdf

Hej,

Det pågår sedan 2019 en översyn av EU:s statsstödsregelverk däribland regelverken för statligt stöd till bredband. Förra året genomförde kommissionen samråd med syfte att inhämta synpunkter och förslag från medlemsstaterna och övriga intressenter. Den 19 november 2021 publicerade kommissionen utkast på ändringar av riktlinjerna för statsstöd till bredband.

Kommissionen har publicerat ett [samråd](#) gällande föreslagna ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband.

De föreslagna ändringarna bygger till stor del på synpunkter och underlag som kommissionen samlat in inom ramen för tidigare samråd men också på kommissionens erfarenheter från handläggningen av statsstödsärenden.

De nya riktlinjerna planeras träda ikraft någon gång i mitten av 2022 och syftet med det nu aktuella samrådet är att inhämta synpunkter på kommissionens föreslagna ändringar i riktlinjerna.

Medlemsstaterna och andra berörda aktörer inbjuds att inkomma med skriftliga synpunkter senast den 11 februari 2022. Regeringen kommer att skicka in ett svar för Sveriges räkning och ni inbjuds härmed att inkomma med synpunkter om de föreslagna ändringarna. Det är ett frivilligt erbjudande och myndigheter omfattas inte av svarskravet som gäller vid remiss. Däremot erinras om att myndigheter under regeringen som har synpunkter inte ska skicka in svar direkt till EU-kommissionen utan ska ställa sitt svar till Regeringskansliet för samordning och samlat svar för Sveriges räkning.

Bifogar finner ni:

- Kopia av utkastet till nya riktlinjer
- Kopia av utkast till bilaga till de nya riktlinjerna
- Förklarande bakgrundsnot

För att kunna omhänderta era synpunkter i beredningen ombeds ni inkomma med eventuella synpunkter **senast den 24 januari 2022**. Skicka ert svar till [n.statsstod@regeringskansliet.se](mailto:n.statsstod@regeringskansliet.se) och ange *Samråd gällande ändringar i riktlinjerna för statsstöd till bredband N2021/02929* i ämnesraden.

Har ni några frågor är ni välkomna att kontakta mig.

Med vänlig hälsning

**Johan Adamsson**

Departementssekreterare

Näringsdepartementet

Enheten för marknad och konkurrens

103 33 Stockholm

Tfn 08 405 42 76

Mobil 072 206 10 62

[johan.adamsson@regeringskansliet.se](mailto:johan.adamsson@regeringskansliet.se)

[www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)



**Regeringskansliet**

Brussels, **XXX**  
**[...]**(2021) **XXX** draft

ANNEXES 1 to 5

**ANNEXES**

*to the*

**COMMUNICATION FROM THE COMMISSION**

**Guidelines on State aid for broadband networks**

## ANNEX I - MAPPING

### 1. SCOPE

- (1) The annex outlines recommended methodologies on how to carry out the mapping exercise to support State aid interventions for the deployment of fixed and mobile networks.
- (2) It aims to increase transparency on the methodology to gather and assess information on the availability and performance of networks.
- (3) The annex lists, for fixed networks and for mobile and fixed wireless networks:
  - i. the criteria to be used to map the performance of the networks; and
  - ii. the information that the competent public authorities may collect to verify the accuracy of the information provided; and
  - iii. the additional information about infrastructure that the competent public authorities may request operators to provide in specific situations, when it is duly justified in order to carry out an in-depth assessment<sup>1</sup>.

### 2. OBJECTIVE AND DEFINITIONS

- (4) The objective of the mapping exercise is to have an objective representation of the ‘achievable performance’ that can be relied upon under ‘peak-time conditions’.
- (5) The ‘achievable performance’ must be characterized at least in terms of download and upload speeds that can be relied upon under peak-time conditions.
- (6) The public authorities responsible for the public intervention may map also other performance criteria to characterize the performance of networks under peak-time conditions (e.g. latency, packet loss, packet error, jitter, service availability<sup>2</sup>). Member States may choose to do so in order to better target the public intervention to address market failures and ensure an adequate step change.
- (7) Peak-time is the time of the day with a typical duration of one hour where the network load usually has its maximum<sup>3</sup>. Peak-time may vary among Member States and regions. As a result, in order to identify the most challenging peak-time, NRAs should be consulted.
- (8) The ‘peak-time conditions’ are the conditions expected to be experienced by the network at ‘peak-time’. Appropriate peak-time conditions are listed in Section 3.1 for fixed access networks and in Section 4.1 for mobile and fixed wireless access networks.

---

<sup>1</sup> This may be subject to confidential treatment in accordance with national law, as relevant.

<sup>2</sup> For these quality criteria the technical specifications provided by BEREC should be used: IP packet error ratio (Y.1540); IP packet loss ratio (Y.1540); Round-trip IP packet delay (RFC 2681); IP packet delay variation (RFC 3393); IP service availability (Y.1540).

<sup>3</sup> BEREC BoR (20) 165.

- (9) The mapping exercise must be carried out at address level for fixed and fixed wireless access networks on the basis of ‘premises passed’ and at address level or on the basis of maximum<sup>4</sup> 100x100 meter grids<sup>5</sup> for mobile networks.
- (10) ‘Premises passed’ means premises which can be connected within a short period of time at the normal activation fee for the end user, regardless of whether those premises are connected to the network. A stakeholder can report premises as passed only if, following a request from an end user, it commits to connect the premises and activate the service within 4 weeks from the date of the request and for normal activation fees, meaning without any additional or exceptional cost and, in any case, not exceeding the average activation fee in the Member State concerned.
- (11) In providing the information on the performance of their networks, stakeholders should adhere to the highest scientific and professional standards. In particular, the methodology and the techniques used to for the purpose of mapping should derive from accepted professional standards.
- (12) In providing performance figures, operators must consider any bottleneck that could prevent them from being able to actually reach the performance declared (e.g. backhaul). Should the operators not confirm of having provided information on this basis, Member States can disregard this information.
- (13) As regards the alternative methods for carrying the mapping exercise, for instance, for packet-switched fixed networks, public authorities may propose as an alternative, where duly justified, to use 20% utilisation factor of the most loaded (bottleneck) links defined as the average traffic rate divided by the nominal rate, at peak-time. In the case of wireless and mobile networks public authorities may propose an alternative method for instance in terms of the calculation on a 95% cell edge probability or in terms of the calculation of the nominal cell load<sup>6</sup> not lower than 50%<sup>7</sup>. In any case, irrespective of the method pursued, all network performance figures must be provided in terms of ‘peak-time conditions’ in line with paragraph (8).

### **3. RECOMMENDED METHOD FOR MAPPING SPEEDS OF FIXED ACCESS NETWORKS**

#### **3.1. CRITERIA FOR MAPPING SPEEDS OF FIXED ACCESS NETWORKS**

- (14) For the purpose of this mapping method, Member States must request stakeholders to provide information on the speed provided by their network under peak-time conditions.
- (15) Peak-time conditions is understood as whenever a minimum 20% of the users are active and transmitting concurrently at the nominal peak rate provided by the

---

<sup>4</sup> Smaller grids (i.e. 20x20 meters) are considered preferable.

<sup>5</sup> The data delivery should be provided in the form of geographical (polygons) areas (raster & vector data).

<sup>6</sup> The ‘cell load’ (cell loading) means the average percentage of the resources of a base station that are used by end-users with respect to a certain service.

<sup>7</sup> If the resulting cell load is lower than 50% this should be properly justified by the operators to the competent public authorities.

operator to each of them, both downstream and upstream, which correspond to the usual oversubscription rate definition<sup>8</sup>.

### **3.2. INFORMATION FOR VERIFICATION PURPOSES – BEST PRACTICES**

- (16) To limit risks of opportunistic behaviours by stakeholders and ensure that the information provided is sufficient, consistent, and can reliably be counted upon, with a view to avoid delaying the delivery of services in the target area, the competent public authorities carrying out the mapping exercise may decide to require stakeholders to submit further information regarding their networks for verification purposes.
- (17) The competent public authorities may ask stakeholders to provide the full description of the methodology used to calculate their achievable performance, including, but not limited to:
  - i. the access network technology used (FTTH, FTTB, ADSL, VDSL, VDSL + vectoring DOCSIS.x, etc.), with full specification of the corresponding standard;
  - ii. the topology of the network (e.g. P2P or a P2MP), including a simplified graph that reflects the physical layout of the cables/fibers (for instance, a tree topology in a GPON);
  - iii. the bottleneck links in the topology of the network, defined as the network segments with larger statistical multiplexing gain, including clear information concerning either (i) the oversubscription ratio used for dimensioning such a link (e.g. in the backhaul network) or (ii) the capacity planning exercise performed for such bottleneck links. In any case, the public authority may request a statistical characterization of the achievable speed for an end-user (e.g. the average or typical speed or probability of achieving the nominal speed to be provided to the end-user at any point in time, with indication of the user model assumptions).

### **3.3. INFORMATION FOR IN-DEPTH VERIFICATION PURPOSES – BEST PRACTICES**

- (18) The competent public authorities may decide to require stakeholders to submit further information on network components and their locations for in-depth verification purposes, for instance to review the methodology used to calculate the performance submitted.
- (19) The competent public authorities may thus ask stakeholders to submit further information on the access part of the fixed network, including but not be limited to:

---

<sup>8</sup> The very same network infrastructure can provide very different performance levels to the end users depending on how many users are being multiplexed in bottleneck links and what their nominal speeds are. Performance depends on the number of users concurrently active (which increases during peak-time conditions). Such ‘statistical multiplexing gain’ (minimum 20% meaning 1:5 activity level) requires also that accurate- enough user traffic distribution models are employed by operators.

- i. the location of the cabinets and the wiring distance from the cabinet to the household;
- ii. clear information on link-budget calculations (e.g. on how the received signal power level is mapped to bit-rates, link-budget margins used etc.). The competent public authorities may ask operators to provide all applicable link-budgets used to design and dimension the network services, with their key parameters, including the description of the methodology followed by the operator to develop the link-budget and the rationale.

#### **4. RECOMMENDED MAPPING METHOD FOR MOBILE AND FIXED WIRELESS ACCESS NETWORKS**

##### **4.1. CRITERIA FOR MAPPING THE PERFORMANCE OF MOBILE AND FIXED WIRELESS ACCESS NETWORKS**

- (20) For the purpose of this mapping method, Member State should request stakeholders to calculate their network performance taking into account the following principles:
- i. use the best industry practices<sup>9</sup> considering all the major effects on the wireless signal propagation<sup>10</sup>;
  - ii. base the calculation on a 95% cell edge probability<sup>11</sup> of reaching the declared performance and in any case no less than 95% of probability to reach the declared performance in each of the grid points considering possible variations of propagation conditions due to random effects and possible variations among the points within the area considered (i.e. at address level or on the basis of maximum 100x100 meter grids);
  - iii. assume peak-time conditions as follows:
    - a. for mobile networks, a nominal cell load<sup>12</sup> no lower than 50%<sup>13</sup> or higher in the case of peak-time traffic conditions being significantly higher;
    - b. for fixed wireless access networks, the expected realistic peak-time traffic conditions should be used to derive the appropriate cell load for calculations<sup>14</sup>;

---

<sup>9</sup> Best industry practices mean modelling parameters, tools, planning, and error boundaries that are common in planning of wireless communications systems and business, and which can be deemed to be faithful and correct enough by experts in the field if they were to verify the methodology.

<sup>10</sup> Such as terrain, building, and clutter when predicting the received signal power.

<sup>11</sup> The ‘cell edge probability’ means the likelihood that the minimum performance will be met at the ultimate edge of the coverage area (maximum claimed coverage distance in the area considered). The calculation needs to be based on realistic propagation simulations, link-budget calculations, and sufficient margins.

<sup>12</sup> The ‘cell load’ (cell loading) means the average percentage of the resources of a base station that are used by end-users with respect to a certain service.

<sup>13</sup> If the resulting cell load is lower than 50% this should be properly justified to the competent public authorities.

<sup>14</sup> If peak-traffic estimation is not used, the nominal 90% cell load for fixed wireless access shall be used. The higher cell load for fixed wireless access (compared to mobile networks) reflects the expected different usage pattern resulting in higher competition for the use of the shared resources of the serving base station.

- iv. provide the performance per end-user and based on outdoor antennas. If a receiving antenna is shared among multiple end-users, the overall performance should be considered equally shared among end-users<sup>15</sup>;
- v. provide the performance per technology and per operating frequency in case of coverage with multiple technologies<sup>16</sup> and multiple frequencies<sup>17</sup>, considering the bandwidth actually available per frequency. In case of use of unlicensed frequencies, this should be clearly stated.

(21) In line with paragraph (12), operators must consider in particular:

- i. the type<sup>18</sup> of backhaul and its capacity for each base station<sup>19</sup>;
- ii. for fixed wireless networks, the number of served and of passed premises present in each calculated grid.

#### **4.2. INFORMATION FOR VERIFICATION PURPOSES – BEST PRACTICES**

- (22) To limit risks of opportunistic behaviors by stakeholders and ensure that the information provided is sufficient, consistent, and can reliably be counted upon, with a view to avoid delaying the delivery of services in the target area, the competent public authorities carrying out the mapping exercise may decide to require stakeholders to submit further information for verification purposes.
- (23) The competent public authorities may thus ask stakeholders to provide the full description of the methodology used to calculate their coverage maps, including, but not limited to:
  - i. propagation models and key parameters for propagation simulation;
  - ii. general information on network components and in particular on antennas (e.g. transmission power, MIMO, antenna site locations);
  - iii. key information on link-budget calculation (e.g. how received signal power level is mapped to bit-rates, link-budget margins used etc.). Stakeholders should provide all applicable link-budgets used to design and dimension the network services, with their key parameters, including also the description of how the stakeholder developed the link-budget and the rationale;
  - iv. the location of cell sites;
  - v. characteristics of the backhaul.

---

<sup>15</sup> In fixed wireless access this may be the case for shared rooftop antennas for a multi-dwelling building.

<sup>16</sup> 3G UMTS and HSPA technologies; 4G LTE or LTE-advanced technologies; 5G either the 3GPP Release 15 (New Radio (NR) non -standalone- the core network is 4G) and NR standalone (the core network is 5G) and further developments - 3GPP Release 16 under development and will include new specifications for 5G. The competent authority may, and is recommended, to collect information from 3GPP based technologies so that the used 3GPP Release levels can be known, but the previous granularity is also adequate.

<sup>17</sup> This is to separate sub-6 GHz and mm-wave frequency bands as they are often used for different categories of services.

<sup>18</sup> Fibre optic, carrier grade copper Ethernet, wireless, etc.

<sup>19</sup> In the case of fibre optic connection this can be normally assumed to be sufficient.

#### **4.3. INFORMATION FOR IN-DEPTH VERIFICATION PURPOSES – BEST PRACTICES**

- (24) The competent public authorities may decide to require stakeholders to submit further information on network components and their locations for in-depth verification purposes, for instance to review the methodology used to calculate the performance submitted. The competent public authorities may thus ask stakeholders to submit further information on their networks, including but not be limited to:
- i. number of transmitters at each site;
  - ii. the ground elevation of such transmitters;
  - iii. number of sectors at each cell site;
  - iv. used technology at transmitters including MIMO-order, available channel bandwidth;
  - v. the effective isotropic transmission power employed by each transmitter.

## ANNEX II – PUBLIC INTERVENTIONS FALLING OUTSIDE THE SCOPE OF ARTICLE 107(1) OF THE TFEU

- (25) The following sections present a comprehensive, but not exhaustive, instances in which these guidelines do not apply. Given the cumulative nature of the criteria of Article 107(1) TFEU, if one of the criteria is not met, the presence of State aid can be excluded and therefore there is no need to notify the measure to the Commission prior to its implementation under these guidelines.

### 5. NO ECONOMIC ACTIVITY

- (26) Aid for activities that are not of an economic nature<sup>20</sup>, i.e. are not used for offering goods or services on the market, is not considered State aid. Therefore, the funding of infrastructure that is not meant to be commercially exploited is in principle excluded from the application of State aid rules. This concerns for instance cases where public funding is allocated to build infrastructure or procure broadband services to satisfy the own needs of the public administration, such as to connect only public authorities among themselves through ‘closed networks’ not used for any commercial exploitation<sup>21</sup>. The funding of such activities consequently falls outside the scope of State aid rules, as does, accordingly, the public funding of the related ‘closed networks’<sup>22</sup>.
- (27) However, if such a network (for instance, its extra capacity) is made available for use by commercial broadband investors or other operators, the public financing of such infrastructure may constitute State aid. Similarly, if an initially ‘closed network’ is subsequently made available for commercial use, State aid rules may apply<sup>23</sup>. For instance, when public authorities select a third party as their provider of connectivity services and finance the construction of a network to address the own needs of the public authorities, State aid may be involved if this provider uses the infrastructure for other commercial activities.
- (28) If broadband infrastructure is used for both economic and non-economic activities, public funding thereof will fall under State aid rules only insofar as it covers the costs linked to the economic activities<sup>24</sup> in question. To avoid falling under State aid rules as concerns economic activities, Member States have to ensure that the public

---

<sup>20</sup> See Commission Notice on the notion of State aid, as referred to in Article 107(1) of the Treaty on the Functioning of the European Union (‘Notice on the notion of State aid’), paragraph 201 *et seq.* (OJ C 262, 19.7.2016, p. 1).

<sup>21</sup> See Commission Decision C(2007) 2212 final of 30 May 2007, case N 46/07 – United Kingdom – Welsh Public Sector Network Scheme (OJ C 157, 10.7.2007, p.3).

<sup>22</sup> See Judgment of the Court of 19 December 2012, *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle v Commission*, C-288/11 P, EU:C:2012:821, paragraph 42; Commission Decision C(2007) 2212 final of 30 May 2007, case N 46/07 – United Kingdom – Welsh Public Sector Network Scheme (OJ C 157, 10.7.2007, p.3).

<sup>23</sup> See Commission Decision C(2011) 3498 final of 23 May 2011, case SA.31687 (N 436/2010) – Italy – Broadband in Friuli Venezia Giulia (Project Hermes) (OJ C 274, 17.9.2011, p.3) and Commission Decision C(2010) 5696 of 11 August 2010, case N 407/09 – Spain – Optical fibre Catalonia (Xarxa Oberta) (C 259, 25.9.2010, p.1).

<sup>24</sup> See Commission decision in case Commission Decision C(2010) 5696 of 11 August 2010, case N 407/09 – Spain – Optical fibre Catalonia (Xarxa Oberta) (C 259, 25.9.2010, p.1). See also paragraph 205 of the Notice on the notion of State aid.

funding provided for the non-economic activities cannot be used to cross-subsidise the entity's economic activities, for instance by ensuring that the operator using the network for commercial purposes pays a market price for this use of the network and by limiting the public funding only to the net cost (including the cost of capital) of the non-economic activities, to be identified based on a clear separation of accounts<sup>25</sup>.

## **6. NO STATE RESOURCES / NO SELECTIVITY**

### **6.1. NON-MONETARY DEMAND-SIDE MEASURES**

- (29) Member States may choose to foster the demand for broadband services with non-monetary demand-side measures. In principle, non-monetary demand-side measures do not amount to State aid. They can take various forms.
- (30) They may be measures that aim to increase the perceived value of broadband internet access by addressing aspects of broadband demand other than price. Such measures usually aim at either increasing the quality of the available content<sup>26</sup> or informing consumers on how to make use of them.
- (31) Non-monetary demand-side measures may also take the form of demand aggregation tools that can be used to reduce uncertainty about the size of a market for potential suppliers, to coordinate demand and to provide more certainty about the likely profits of entering a specific market. This can be done by first measuring potential demand through the use of surveys and then presenting the results of the surveys on a publicly available website of the public authorities. This may include an element of general endorsement of the users before the roll-out, for instance through service platforms, to verify and aggregate a certain level of demand in advance of public or private investment. Users can also have an option of becoming stakeholders of a project through bottom up/self-help models of investment, such as cooperatives. This information should be made available to all operators on non-discriminatory terms. However, if the demand thus aggregated is made available only to one or selected operators, for instance by pooling customers into one contract, or by including an element of commitment of the users to subscribe to a single or few operators, this may result in State aid granted to those operators.

### **6.2. ADMINISTRATIVE AND REGULATORY MEASURES**

- (32) Member States may choose several types of measures in order to accelerate the deployment of broadband networks, including 5G networks, besides providing direct funding to companies<sup>27</sup>. They may, in line with (or going beyond) legal obligations,

---

<sup>25</sup> See paragraph 206 of the Notice on the notion of State aid. CAPEX (and related depreciations) used both for non-economic and economic activities would have to be allocated between the two activities on the basis of relevant allocation keys.

<sup>26</sup> This can include (i) the promotion of e-government programs (e.g. telemedicine, eCare, distance education, ICT in schools); (ii) the promotion of local and sectoral digital content (e.g. cultural heritage, tourism, educational content, local agriculture/food products, etc.); (iii) the increase of Internet security, privacy and setting quality or advertising standards

<sup>27</sup> As also explained in the Commission's Connectivity Toolbox Recommendation, Commission Recommendation of 18.9.2020 on a common Union toolbox for reducing the cost of deploying very high capacity networks and ensuring timely and investment-friendly access to 5G radio spectrum, to foster

facilitate for instance the process of granting rights of ways<sup>28</sup> and/or require that network operators share part of their infrastructure. Further, in line with regulatory rules, Member States may require that operators be given access to physical infrastructure controlled by public bodies, which is capable of hosting very high speed networks' elements<sup>29</sup>.

- (33) Operators that want to deploy very high-speed networks can request e-communications, gas, electricity, heating and water network companies performing civil works, fully or partially financed by public means, to meet reasonable request to coordinate civil works, provided that this does not entail any additional costs and does not impede control over the coordination of the works<sup>30</sup>. Such coordination will not constitute State aid provided that the requesting operator bears its own costs and the opportunity is offered in a transparent and non-discriminatory way to all interested operators (i.e. electricity gas, water utilities, etc.) not just electronic communications operators<sup>31</sup>. However, it cannot be excluded that public funding of such works may entail State aid if they are limited to or clearly geared towards the broadband sector or towards one or several selected broadband operators.
- (34) In order to facilitate access to existing physical infrastructure in a transparent way, public communications network providers have the right to access minimum information, upon request, regarding location and route, type and current use of the infrastructure, and a contact point.
- (35) The Connectivity Toolbox Recommendation sets out guidance for developing best practices for fostering connectivity, building upon the Broadband Cost Reduction Directive and the provisions in the European Electronic Communications Code with the aim to identify measures that are most efficient in allowing and encouraging operators to rollout very high capacity networks. On 25 March 2021, the Commission adopted a Common Union Toolbox for Connectivity<sup>32</sup>, which consists

---

connectivity in support of economic recovery from the COVID-19 crisis in the Union (C(2020) 6270 final)

- 28 The Broadband Cost Reduction Directive (Directive 2014/61/EU of the European Parliament and the Council of 15 May 2014 on measures to reduce the cost of deploying high-speed electronic communications networks, OJ L 155, 23.5.2014, p. 1) provides for faster, simpler and more transparent permit-granting procedures.
- 29 According to the Broadband Cost Reduction Directive, new buildings shall be equipped with high-speed physical infrastructures (such as mini-ducts) and provide access to in-building infrastructure.
- 30 Civil engineering works, such as the digging-up of roads to lay down high-speed broadband, account for up to 80% of the cost of deploying high-speed networks.
- 31 See Commission Decision K(2010)889 of 8 February 2010, case N 383/09 – Germany – Amendment of the State aid broadband scheme N 150/2008 - Broadband in the rural areas of Saxony (OJ C 93, 13.4.2010, p.13). This case concerned a situation where general civil engineering works, like road maintenances, did not constitute State aid. The measures taken by the German authorities constituted 'general civil engineering works' which would have been carried out by the State for maintenance purposes in any event. The possibility of placing ducts and broadband infrastructure when carrying out road maintenance – and at the costs of the operators – was announced publicly and not limited to or geared towards the broadband sector. However, it cannot be excluded that public funding of such works falls within the notion of aid of Article 107(1) TFEU if they are limited to or clearly geared towards the broadband sector.
- 32 <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/news/connectivity-toolbox-member-states-agree-best-practices-boost-timely-deployment-5g-and-fibre>

of a set of best practices that are considered as the most efficient in allowing and encouraging operators to roll out very high capacity networks.

## 7. NO ADVANTAGE

### 7.1. MARKET CONFORM INVESTMENTS

- (36) If a public authority invests into the development of broadband infrastructure in terms comparable to those of a private investor operating under normal market conditions, in line with the Market Economy Operator Principle (MEOP), State aid would not be involved<sup>33</sup>.
- (37) According to the case-law of the Court, it follows from the principle of equal treatment that capital placed by the State, directly or indirectly, at the disposal of an undertaking in circumstances which correspond to normal market conditions cannot be regarded as State aid. When equity participation or capital injections by a public investor do not present sufficient prospects of profitability, even in the long term, such intervention shall be regarded as aid within the meaning of Article 107 TFEU, and its compatibility with the common market shall be assessed on the basis solely of the criteria laid down in that provision<sup>34</sup>.
- (38) Compliance with market conditions would need to be established on an ex-ante basis<sup>35</sup>, based on information available at the time the intervention was decided upon (e.g. by means of a business plan based on economic evaluations comparable to those which, in similar circumstances, a rational market economy operator would have had carried out to determine the profitability or economic advantages of the transaction). A transaction's compliance with market conditions can be directly established through transaction-specific market information: where the transaction is carried out 'pari passu' by public entities and private operators<sup>36</sup>; or where it concerns the sale and purchase of assets, goods and services (or other comparable

---

<sup>33</sup> For more details, see section 4.2 of the Notice on the notion of State aid. To note, only the benefits and obligations linked to the role of the State as an economic operator, to the exclusion of those linked to its role as a public authority, can be taken into account (e.g. if a State intervention is driven by public policy reasons such as bridging the digital divide, the State's behaviour, while being rational from a public policy perspective, may at the same time include considerations which a market economy operator would normally not consider).

<sup>34</sup> Judgment of the Court of 21 March 1991, *Italian Republic v Commission*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, paragraphs 20-22.

<sup>35</sup> *Ex post* economic evaluations entailing a retrospective finding that the investment made by the Member State concerned was actually profitable would not be sufficient.

<sup>36</sup> See paragraphs 86 to 88 of the Notice on the notion of State aid. In particular, to consider a transaction 'pari passu', the following criteria should be assessed: (a) whether the intervention of the public bodies and private operators is decided and carried out at the same time or whether there has been a time lapse and a change of economic circumstances between those interventions; (b) whether the terms and conditions of the transaction are the same for the public bodies and all private operators involved, also taking into account the possibility of increasing or decreasing the level of risk over time; (c) whether the intervention of the private operators has real economic significance and is not merely symbolic or marginal; and (d) whether the starting position of the public bodies and the private operators involved is comparable with regard to the transaction, taking into account, for instance, their prior economic exposure vis-à-vis the undertakings concerned, the possible synergies which can be achieved, the extent to which the different investors bear similar transaction costs, or any other circumstance specific to the public body or private operator which could distort the comparison.

transactions) carried out through a competitive, transparent non-discriminatory and unconditional tender procedure<sup>37</sup>. If the intervention of the public bodies is not *pari passu* with that of private operators or a transaction has not been realised through a tender, it may be possible to demonstrate that the transaction complies with market conditions through benchmarking<sup>38</sup> or other assessment methods<sup>39</sup>. Specific considerations apply to establish whether the terms for loans and guarantees are in line with market terms<sup>40</sup>.

- (39) In the broadband sector<sup>41</sup>, the Commission has clarified in its case practice that the conformity of a public investment with market terms may be demonstrated<sup>42</sup>, for instance if it is made at the same time<sup>43</sup>, at equal terms and conditions (and therefore with the same level of risks and rewards) as an economically significant participation of a private operator (e.g. in capital, total amount, share of the total cost) of a comparable size and situation operating in normal conditions of a market economy ('concomitant participation'). The concomitance analysis constitutes one but not necessarily the only element for establishing the absence of State aid. Other elements are also relevant, such as the existence of an *ex ante* sound business plan (preferably validated by external experts) demonstrating that the investment provides an adequate rate of return for the investor(s), in line with the normal market return that

---

37 See paragraphs 89 to 96 of the Notice on the notion of State aid.

38 Benchmarking in the light of the terms under which comparable transactions carried out by comparable private operators have taken place in comparable situations. See paragraphs 98 to 100 of the Notice on the notion of State aid.

39 See paragraphs 100 to 105 of the Notice on the notion of State aid.

40 See paragraphs 108 to 114 of the Notice on the notion of State aid.

41 See Commission Decision C(2007) 6072 final of 11 December 2007, in case C-53/2006 (ex N 262/2005, ex CP 127/2004) – The Netherlands – Citynet Amsterdam (OJ L 247, 16.9.2008, p.27) and Commission Decision C(2012)5051 final of 25 July 2012, case SA.33063 – Italy – Trentino NGA (OJ C 323, p.6). In the "Citynet Amsterdam" case, the Commission confirmed that investment by the City of Amsterdam in a fibre-to-the home (FtTH) network did not entail State aid. In the "Trentino" case, the Commission expressed significant doubts that the project met the criteria to be considered in line with market conditions. The Trentino NGN project notified to the Commission in 2012 concerned a public-private partnership between the Province of Trento and Telecom Italia (TI) for the rollout of a Next Generation Network (NGN) including FTTH in remote areas of the province. The Province made a cash contribution of 50 million EUR while TI would make contributions in kind, including (1) Indefeasible rights of use (IRUs) on its existing passive infrastructure (ducts and poles) immediately and (2) the ownership of the whole copper network with the perspective of migrating the customers into the new FTTH network to be deployed. Two additional shareholders joined the project with smaller financial participations. After six years from the first contribution or a certain number of lines activated on the new network, TI could decide to exercise a "call" option and acquire the full ownership of Trentino NGN. Additionally, Telecom Italia was to be appointed as service provider for Trentino NGN for the construction and operation of the network and the provision of connectivity services. In particular, the Commission had doubts about whether: (a) The evaluation of the in-kind contributions made by Telecom Italia was done on market terms and did not contain any hidden advantage for TI, and in particular the value of the copper network to be switched off; (b) There were any hidden advantages from the separate contracts appointing TI as supplier of services to Trentino NGN and connectivity services to end users; (c) The project was effectively profitable taking the perspective of a Market Economy Investor; and (d) The call option recognised to Telecom Italia did not limit the return of the PAT to a level which a private investor would not have accepted, given the level of risk taken by the PAT as financial investor to the project.

42 See Commission Decision C(2007) 6072 final of 11 December 2007, in case C-53/2006 (ex N 262/2005, ex CP 127/2004) – The Netherlands – Citynet Amsterdam (OJ L 247, 16.9.2008, p.27).

43 The existence of consecutive State interventions concerning the same broadband infrastructure project might invalidate the conclusion that a similar measure would also have been undertaken by a market economy investor. See in this respect paragraph 81 of the Notice on the notion of State aid.

would be reasonably expected by operators on similar projects taking into account the level of risk and future expectations (based on a calculation of the internal rate of return of the investment or Net Present Value calculations)<sup>44</sup>. As underlined in the case practice, where private investors take part in the project, it is a *sine qua non* condition that they would have to assume the commercial risk linked to the investment under the same terms and conditions as the public investor, so that the public investment does not fall under State aid rules<sup>45</sup>. This would also apply to other forms of State supports such as soft loans or guarantees<sup>46</sup>.

- (40) Public intervention in line with the MEOP may be relevant for various network deployments, especially in urban/peri-urban areas, where there is a sufficient business case to allow for a credible commercial investment from private and public partners under normal market conditions. For instance, in urban areas and major terrestrial transport paths where the deployment of 5G networks may attract private financing, Member States may consider to what extent private operators and public entities could participate in a 5G mobile deployment project or a 5G corridor in conformity with normal market terms, in which case no State aid would be involved. Such projects may take the form of a joint-venture or the set-up of equity programmes or funds<sup>47</sup> to support operators to deploy new or modernise existing networks, with the overall aim to attract additional private investment. Such measures would not involve State aid if they are designed in line with normal market conditions.

*a. Operation of broadband infrastructure entrusted as a service of general economic interest (SGEI) in line with the Altmark criteria*

- (41) In some cases, Member States may consider that the provision of an electronic communications network should be regarded as a service of a general economic interest ('SGEI') within the meaning of Article 106(2) TFEU<sup>48</sup> and the Altmark jurisprudence and provide public funding on this basis. In this case, State aid is excluded.

---

<sup>44</sup> For more information see in this respect chapter 4.2 and in particular paragraphs 101 to 105 of the Notice on the notion of State aid. See also Commission decision C(2012) 3025 final of 8 May 2012, case SA.22668 (C 8/2008 (ex NN 4/2008)) – Spain – Ciudad de la Luz film studios (OJ L 85, 23.3.2013, p.1) and Commission Decision C(2012)5051 final of 25 July 2012, case SA.33063 – Italy – Trentino NGA (OJ C 323, p.6).

<sup>45</sup> See paragraph 17 of the 2013 Broadband Guidelines.

<sup>46</sup> Commission Notice on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to State aid in the form of guarantees, OJ C 155, 20.6.2008, p. 10-22 and the Corrigendum to the Notice, OJ C 244, 25.9.2008, p.32.

<sup>47</sup> See paragraphs 108 to 114 of the Notice on the notion of State aid.

<sup>48</sup> According to the case-law, undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest shall have been assigned that task by an act of a public authority. In this respect, a service of general economic interest may be entrusted to an operator through the grant of a public service concession; see judgment of the Court of First Instance of 13 June 2000, EPAC - *Empresa para a Agroalimentação e Cereais*, SA v Commission, joined Cases T-204/97 and T-270/97, ECLI:EU:T:2000:148, paragraph 126 and Judgment of the Court of First Instance of 15 June 2005, *Fred Olsen*, SA v Commission, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, paragraphs 186, 188-189.

- (42) The compensation for the provision of broadband services defined as SGEI does not involve State aid if it complies with the following four cumulative conditions (the so-called *Altmark* conditions)<sup>49</sup>:
- First, the infrastructure project shall be necessary for the provision of genuine services of general economic interest for the provision of which the recipient undertaking has been entrusted with clearly defined public service obligations; in broadband, this includes compliance with the conditions concerning the SGEI definition laid down in Section 3 of the guidelines.
  - Second, the parameters based on which the compensation is calculated shall have been established in advance in an objective and transparent manner; in broadband, compensation should be established on an *ex ante* basis to cover the expected funding gap over a given period<sup>50</sup>.
  - Third, the compensation cannot exceed what is necessary to cover all or part of the costs incurred in discharging the public service obligations, taking into account the relevant revenues and a reasonable profit for discharging those obligations; in broadband, the compensation should be limited to the provision of wholesale access services.
  - Fourth, where the undertaking that is to discharge public service obligations is not chosen following a public procurement procedure to select a tenderer capable of providing these services at the least cost to the community, the level of compensation shall be determined based on an analysis of the costs of a typical well-run undertaking<sup>51</sup>.
- (43) When at least one of the above criteria is not met, the public intervention amounts to State aid within the meaning of Article 107 TFEU. In such situations, the aid should be considered in light of the compatibility conditions of the SGEI Decision or the SGEI Framework, taking into account the specific conditions recalled in Section 3 of the guidelines<sup>52</sup>.

## 7.2. GENERAL ADMINISTRATIVE MEASURES TO CONSUMERS

- (44) Under certain conditions, it may be possible to exclude that an advantage is granted to building companies collecting vouchers, for instance if the measure is designed as a general administrative measure. This may be the case in situations where the

---

<sup>49</sup> See judgment of the Court of Justice of 24 July 2003, *Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415 and Communication from the Commission on the application of the European Union State aid rules to compensation granted for the provision of services of general economic interest (OJ C 8, 11.1.2012, p. 4).

<sup>50</sup> See Commission Decision C(2016)7005 final of 7 November 2016 in case SA.37183 (2015/NN) – France – Plan France Très Haut Débit (OJ C 68, 3.3.2017, p.1).

<sup>51</sup> In some of its broadband cases, the Commission has acknowledged the non-existence of State aid due to the fulfilment of the *Altmark* criteria, e.g. in Commission Decision C (2004) 4343 final of 16 November 2004, case N381/2004 – France – Projet de réseau de télécommunication haut débit des Pyrénées Atlantiques (OJ C 162, 2.7.2005, p.5), Commission Decision C(2009) 7426 final of 30 September 2009, SA.21630 (N 331/2008) – France – Réseau à très haut débit en Hauts-de-Seine (OJ C 256, 23.9.2010, p.1), and Commission Decision C(2016)7005 final of 7 November 2016 in case SA.37183 (2015/NN) – France – Plan France Très Haut Débit (OJ C 68, 3.3.2017, p.1).

<sup>52</sup> In such cases, the measures would need to be designed in compliance with the SGEI Decision or SGEI Framework, taking into account the specific conditions of these Guidelines section 3 or could possibly be designed in compliance with the *Altmark* conditions.

Member State offers vouchers to individual consumers not carrying out any economic activity for general civil engineering works, for instance to ensure the smart readiness of new constructions and/or buildings. In this case, to exclude the presence of State aid, vouchers should be offered to end-users to use for general works for all utilities (which may include among others electricity, gas, water, in-house wiring). End-users shall be free to select the construction company for the general works and free to connect to whatever utilities operator (including electronic communications operators) that offers services to the premises. The opportunity to benefit from vouchers should be offered in a transparent and non-discriminatory way to all interested operators (not limited to or geared towards electronic communications operators, but open to all relevant utilities, e.g. electricity, gas, water, etc.).

#### **8. NO EFFECT ON TRADE BETWEEN MEMBER STATES AND NO DISTORTION OF COMPETITION**

- (45) For cases covered by the *de minimis* Regulation<sup>53</sup> with very low amounts of public support or by the SGEI *de minimis* Regulation<sup>54</sup>, distortion of competition can be excluded a priori. For cases falling under the *de minimis* Regulation, there is no need for prior approval from the Commission. Member States do not even have to inform the Commission of such public support.
- (46) Services provided through Wi-Fi hotspots created in public administration buildings in order to provide access to public sector services and information to the citizens may not distort or threaten to distort competition under some conditions<sup>55</sup>.

---

<sup>53</sup> Commission Regulation (EU) No 1407/2013 of 18 December 2013 on the application of Articles 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union to *de minimis* aid, OJ L 352, 24.12.2013, p. 1.

<sup>54</sup> Commission Regulation (EU) No 360/2012 on the application of Articles 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union to *de minimis* aid granted to undertakings providing services of general economic interest, OJ L 114, 26.4.2012, p. 8.

<sup>55</sup> The activity would be deemed non-economic and thus fall outside State aid rules if only public services and public-sector content is made accessible over such Wi-Fi networks (public-sector websites and websites of public services providers), ensuring free accessibility of public services online which would also be available gratuitously offline (such as administrative information, e-Government, or non-commercial tourist information). To preserve the non-economic character, Member States should not allow the commercial exploitation of the new network to provide broadband services to residential or business users, thus limiting risks of substitutability to unlimited broadband access to the internet and reducing risks of distortion of competition vis-à-vis third parties offering similar content and/or services (Commission Decision C(2007)2200 of 30 May 2007, case NN24/2007 – Czech Republic – Prague Municipal Wireless Network (OJ C 141, 26.6.2007, p.2.)).

### ANNEX III- TYPICAL INTERVENTIONS FOR BROADBAND SUPPORT

- (47) In its case practice, the Commission has observed certain recurrent funding mechanisms used by Member States to foster broadband deployment, which typically amount to State aid within the meaning of Article 107(1) TFEU unless the funding is carried out on market terms in line with the market economy investor principle (see Annex II). The following list is illustrative and not exhaustive, as public authorities might develop different ways of supporting broadband deployment or deviate from the models described.
- (48) Gap funding model: In the gap funding model, the Member State support the deployment of fixed or mobile networks by funding the gap between what is commercially viable and the objective that the aid granting authority aims to achieve<sup>56</sup>. The Member State<sup>57</sup> provides direct monetary grants or subsidies to broadband investors<sup>58</sup> to design, build, manage and commercially exploit a network, taking into account the relevant receipts and a reasonable profit. In the gap funding model, reasonable profit is determined as the rate of return on capital that would be required by an investor, taking into account the level of risk specific to the broadband sector and the type of services provided. The required rate of return on capital is typically determined by the weighted average cost of capital (WACC). In determining what constitutes a reasonable profit, Member States may introduce incentive criteria relating, in particular, to the quality of service provided and gains in productive efficiency. Efficiency gains must not reduce the quality of the service provided. Any rewards linked to productive efficiency gains must be set at a level such as to allow balanced sharing of those gains between the broadband investor and the Member State and/or the end-users. Under the gap funding model, the infrastructure built is fully owned by the aid recipient that bears the risks associated with building new infrastructure and attracting sufficient customers.
- (49) Support in kind: In this case, Member States support fixed or mobile broadband deployment by putting at the disposal of electronic communication operators existing or newly built infrastructures. This support can take many forms, with the most recurring being Member States providing broadband passive infrastructure by carrying out civil engineering work (for instance by digging up a road), by placing ducts or dark fibre or giving access to existing infrastructure (for instance ducts, poles or towers).
- (50) Direct investment model: In the direct investment model, the Member State builds a fixed or mobile network and operates it directly through a branch of the public administration or via an in-house operator<sup>59</sup>. The state funded network is often

---

<sup>56</sup> 'Gap funding' refers to the difference between investment costs and expected profits during the life span of the network

<sup>57</sup> Or any other public authority granting the aid.

<sup>58</sup> The term 'investors' denotes undertakings or electronic communications network operators that invest in the construction and deployment of broadband infrastructures.

<sup>59</sup> Commission Decision C(2011) 7285 final of 19 October 2011, case N 330/2010 — France — Programme national «Très Haut Débit » - Volet B (OJ C 364, 14.12.2011, p.2), which covered various intervention modalities, inter alia one in which the collectivités territoriales can operate own broadband networks as a 'regie' operation.

operated as a wholesale-only network with a view of making it available to retail broadband services providers on a non-discriminatory basis.

- (51) Concessionaire model: In the concessionaire model, the Member State finances the rollout of a fixed or mobile broadband electronic communications network, that remains in public ownership, but whose operation will be offered through a competitive selection procedure to an electronic communication provider to manage and commercially exploit it. The network may be run by an electronic communication operator to provide only wholesale services or, alternatively, to provide both wholesale and retails services.

## **ANNEX IV – INFORMATION TO BE PUBLISHED BY MEMBER STATES PURSUANT TO TRANSPARENCY OBLIGATIONS**

The information on individual awards referred to in paragraph (202)(b) of the Guidelines must include the following<sup>60</sup>:

- Identity of the individual aid beneficiary
  - name
  - aid beneficiary's identifier
- Type of aid beneficiary at the time of application:
  - SME
  - large enterprise
- Region in which the aid beneficiary is located, at NUTS level II or below
- The main sector or activity of the aid beneficiary for the given aid, identified by the, NACE group (three-digit numerical code)<sup>61</sup>
- Aid element expressed in full in the national currency. For schemes in the form of tax advantage, the information on individual aid amounts<sup>62</sup> can be provided in the following ranges (in EUR million):
  - [0,1-0,5]
  - [0,5-1];
  - [1-2];
  - [2-5];
  - [5-10];
  - [10-30];
  - [30-60];
  - [60-100];
  - [100 and over].
- Where different from the aid element, the nominal aid amount, expressed in full in the national currency<sup>63</sup>

---

<sup>60</sup> With the exception of business secrets and other confidential information in duly justified cases and subject to the Commission's agreement (Commission communication on professional secrecy in State aid decisions, C(2003) 4582 (OJ C 297, 9.12.2003, p. 6)).

<sup>61</sup> Regulation (EC) No 1893/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 establishing the statistical classification of economic activities NACE Revision 2 and amending Council Regulation (EEC) No 3037/90 as well as certain regulations governing specific statistical domains (OJ L 393, 30.12.2006, p. 1).

<sup>62</sup> The amount to be published is the maximum allowed tax benefit and not the amount deducted each year (e.g. in the context of tax credit, the maximum allowed tax credit shall be published rather than the actual amount which might depend on the taxable revenues and vary each year).

<sup>63</sup> Gross grant equivalent, or where applicable, the amount of the investment. For operating aid, the annual aid amount per aid beneficiary can be provided. For fiscal schemes, this amount can be provided by the ranges set out in paragraph 139. The amount to be published is the maximum allowed tax benefit and not

- Aid instrument <sup>64</sup>:
  - grant/interest rate subsidy/debt write-off
  - loan/repayable advances/reimbursable grant
  - guarantee
  - tax advantage or tax exemption
  - risk finance
  - other (please specify)
  - Date of award and date of publication
  - Objective of the aid
- Identity of the granting authority or authorities
- Where applicable, name of the entrusted entity, and the names of the selected financial intermediaries
- Reference of the aid measure, as stated in the decision approved under these Guidelines

---

the amount deducted each year (e.g. in the context of a tax credit, the maximum allowed tax credit shall be published rather than the actual amount, which might depend on the taxable revenue and vary each year).

<sup>64</sup> If the aid is granted through multiple aid instruments, the aid amount shall be specified by instrument.

## **ANNEX V – INFORMATION TO BE PROVIDED BY MEMBER STATES PURSUANT TO REPORTING OBLIGATIONS**

The report referred to in paragraph (208) of the guidelines must include information on, for the relevant reporting period, and for each individual project implemented in application of an aid measure approved under these guidelines:

- Name of the aid beneficiary or beneficiaries;
- The total cost (or estimated total cost) of the project and average cost per premises passed (defined as per paragraph (10) of Annex I)
- Aid amount awarded and aid expenditure
- Aid intensity
- Sources of public financing
- The coverage rates prior to and after the State intervention (in absolute and in percentage terms);
- For projects supporting the deployment of electronic communication infrastructure:
  - Date when the infrastructure was put in use;
  - Technology deployed on the publicly funded infrastructure;
  - Minimum and average (up- and download) speeds of services provided;
  - Wholesale access products offered, including conditions for access and prices/pricing methodology. Wholesale access products requested on reasonable demand and treatment of such requests;
  - Number of access seekers and service providers using wholesale access;
  - Number of households and businesses passed by the publicly funded infrastructure.
  - Take-up rates
- For project supporting take-up of electronic communication services, such as vouchers:
  - Duration of the aid measure;
  - Voucher value;
  - Subscriptions/Services supported including support for customer devices or for in-building wiring and/or drop down cable within a private domain;
  - Take-up rates and number of end-users having benefited from the aid measure (by category, e.g. individual end-users, SMEs and by type of subscriptions/service supported);
  - Number of eligible broadband service providers;
  - Number of broadband service providers that have actually benefited from the aid measure;
  - The evolution of the market position of operators by type of subscriptions/services supported, taking into account the relevant infrastructure and technologies (i.e. FTTH, FTTC, DOCSIS, FWA, etc.);

— Wholesale and retail prices before and after implementation of the measure.



Brussels, **XXX**  
**[...]**(2021) **XXX** draft

## **COMMUNICATION FROM THE COMMISSION**

### **Guidelines on State aid for broadband networks**

# COMMUNICATION FROM THE COMMISSION

## Guidelines on State aid for broadband networks

### CONTENTS

|       |                                                                                                                               |    |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | INTRODUCTION.....                                                                                                             | 3  |
| 2     | SCOPE, TYPE OF BROADBAND NETWORKS, DEFINITIONS.....                                                                           | 5  |
| 2.1   | Scope .....                                                                                                                   | 5  |
| 2.2   | Definitions .....                                                                                                             | 6  |
| 2.3   | Types of broadband networks .....                                                                                             | 8  |
| 2.3.1 | Fixed ultrafast access networks.....                                                                                          | 8  |
| 2.3.2 | Mobile access networks.....                                                                                                   | 8  |
| 2.3.3 | Backhaul networks .....                                                                                                       | 9  |
| 3     | THE COMPATIBILITY ASSESSMENT UNDER ARTICLE 106(2) OF THE TREATY .....                                                         | 9  |
| 4     | THE COMPATIBILITY ASSESSMENT UNDER ARTICLE 107(3), POINT (C), OF THE TREATY .....                                             | 11 |
| 5     | AID FOR THE DEPLOYMENT OF BROADBAND ELECTRONIC COMMUNICATIONS NETWORKS.....                                                   | 12 |
| 5.1   | First condition: facilitation of the development of an economic activity.....                                                 | 13 |
| 5.1.1 | Networks as facilitators of economic activities.....                                                                          | 13 |
| 5.1.2 | Incentive effect.....                                                                                                         | 13 |
| 5.1.3 | Compliance with other provisions of Union law.....                                                                            | 14 |
| 5.2   | Second condition: the aid measure must not unduly affect trading conditions to an extent contrary to the common interest..... | 14 |
| 5.2.1 | Positive effects of the aid .....                                                                                             | 14 |
| 5.2.2 | Necessity for State intervention .....                                                                                        | 14 |
| 5.2.3 | Appropriateness of the aid measure as a policy instrument .....                                                               | 24 |
| 5.2.4 | Proportionality of the aid measure .....                                                                                      | 28 |
| 5.2.5 | Negative effects on competition and trade .....                                                                               | 37 |
| 5.2.6 | Weighing the positive effects of the aid against the negative effects on competition and trade .....                          | 38 |
| 6     | COMPATIBILITY ASSESSMENT OF TAKE-UP MEASURES.....                                                                             | 39 |
| 6.1   | Social vouchers .....                                                                                                         | 40 |
| 6.2   | Connectivity vouchers.....                                                                                                    | 41 |
| 6.2.1 | First condition.....                                                                                                          | 41 |

|       |                                           |    |
|-------|-------------------------------------------|----|
| 6.2.2 | Second condition .....                    | 42 |
| 7     | TRANSPARENCY, REPORTING, MONITORING ..... | 44 |
| 7.1   | Transparency .....                        | 44 |
| 7.2   | Reporting .....                           | 44 |
| 7.3   | Monitoring.....                           | 45 |
| 8     | EX POST EVALUATION PLAN .....             | 45 |
| 9     | FINAL PROVISIONS.....                     | 46 |

## 1 INTRODUCTION

- (1) Connectivity is the most fundamental building block of the digital transformation. It is of strategic importance for growth and innovation in all economic sectors of the Union and for social and territorial cohesion.
- (2) The Union has set ambitious connectivity objectives in the ‘Gigabit Communication’<sup>1</sup>, the Communication on ‘Shaping Europe’s digital future’<sup>2</sup>, the ‘Digital Compass’ Communication<sup>3</sup> and in its proposal for a decision establishing the 2030 Policy Programme ‘Path to the Digital Decade’<sup>4</sup> (Digital Decade Policy Programme, DDPP).
- (3) In the Gigabit Communication, the Commission set out the following connectivity objectives for 2025: (i) all Union households, rural or urban, should have an internet connectivity of at least 100 Mbps download speed, upgradable to 1 Gbps; (ii) socio-economic drivers, such as digitally intensive enterprises, schools, hospitals and public administration should benefit from Gigabit connectivity (1 Gbps upload and download); and (iii) all urban areas and major transport paths should have an uninterrupted 5G coverage.
- (4) The Communication on Shaping Europe’s digital future explains that the term ‘100 Mbps, upgradable to Gigabit speed’ reflects the Commission’s expectation that, as the decade progresses, households will increasingly need 1 Gbps speed.
- (5) The Digital Compass Communication envisages that, by 2030, all Union households should be covered by a Gigabit network<sup>5</sup>, and all populated areas should be covered by 5G. The DDPP proposal underlines that *‘Societal needs for upload and download bandwidth are constantly growing. By 2030, networks with gigabit speeds should become available at accessible conditions for all those who need or wish such capacity’*.
- (6) To achieve the Union’s objectives for 2025 and 2030, adequate investments are needed. Such investments primarily come from commercial investors and may be complemented, where necessary, by public funds, in accordance with State aid rules. The Communication on shaping Europe’s digital future indicates an estimated overall

---

<sup>1</sup> Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions of 14 September 2016, ‘Connectivity for a Competitive Digital Single Market - Towards a European Gigabit Society’ (COM/2016/0587 final).

<sup>2</sup> Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee the Committee of Regions of 19 February 2020, ‘Shaping Europe's digital future’ (COM/2020/67 final).

<sup>3</sup> Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee the Committee of Regions of 9 March 2021, ‘2030 Digital Compass: the European way for the Digital Decade’ (COM/2021/118 final).

<sup>4</sup> Proposal for a Decision of the European Parliament and of the Council establishing the 2030 Policy Programme ‘Path to the Digital Decade’, COM(2021) 574 final, 2021/0293 (COD).

<sup>5</sup> At the current stage of development, fibre to the home, fibre to the building and Docsis 3.1 (performant cable networks) are able to deliver 1 Gbps download speeds.

investment gap of EUR 65 billion per year for digital infrastructure and networks in the Union.

- (7) The COVID-19 pandemic underlined the role of performant electronic communications networks for people, businesses and public institutions. On 27 May 2020, the Commission put forward its proposal for a major recovery plan to mitigate the economic and social impact of the pandemic, NextGenerationEU<sup>6</sup>. One of the key priorities of the Recovery and Resilience Facility<sup>7</sup> ('RRF') is to support the digital transition, through connectivity measures aimed in particular at bridging the digital divide between urban and rural areas and at addressing market failures with respect to the deployment of performing networks. The RRF Regulation requires that each Member State devote at least 20% of the allocated funding to measures fostering the digital transition.
- (8) Moreover, electronic communications networks can help achieving sustainability goals. The Union's 2050 objective of climate neutrality, as set out in the European Green Deal Communication<sup>8</sup>, cannot be reached without a fundamental digital transformation of society. One of the essential components of the digital transformation of the Union is the development of secured and performant electronic communication networks that help making an important contribution to the main Union's environmental objectives. At the same time electronic communications networks themselves will have to become more sustainable and energy and resource efficient.
- (9) The electronic communication sector has undergone a thorough liberalisation process and is now subject to sectoral regulation. The European Electronic Communications Code (the 'Code') was established by Directive (EU) 2018/1972 of the European Parliament and of the Council<sup>9</sup>. The Code provides the regulatory framework for electronic communications, including the possibility of national regulatory authorities ('NRAs') to impose access remedies on undertakings with significant market power<sup>10</sup>. The market for wholesale local access at a fixed location is subject to *ex ante* regulation in almost all Member States. Such regulation is important to foster competitive markets, to encourage investment and to increase consumer choice. Further deployment of broadband networks continues to require the intervention of the

---

<sup>6</sup> Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic And Social Committee and the Committee of the Regions of 27 May 2020, 'Europe's moment: Repair and Prepare for the Next Generation', COM(2020) 456 final.

<sup>7</sup> Regulation (EU) 2021/241 of the European Parliament and of the Council of 12 February 2021 establishing the Recovery and Resilience Facility (OJ L 57, 18.2.2021, p. 17) and Council Regulation (EU) 2020/2094 of 14 December 2020 establishing a European Union Recovery Instrument to support the recovery in the aftermath of the COVID-19 crisis (OJ L 433I, 22.12.2020, p. 23).

<sup>8</sup> Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions of 11 December 2019, 'The European Green Deal' (COM (2019) 640 final).

<sup>9</sup> Directive (EU) 2018/1972 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 establishing the European Electronic Communications Code (OJ L 321, 17.12.2018, p. 36).

<sup>10</sup> See Article 73 of Directive (EU) 2018/1972.

NRA due to their role, among others, in ensuring effective competition of the electronic communications sector.

- (10) Competition policy, and State aid rules in particular, have an important role to play in fulfilling digital strategy objectives and developing a co-ordinated investment strategy for connectivity. The purpose of State aid control in the broadband sector is to ensure that State aid measures will result in a higher level of broadband coverage and use than would be the case without State aid, while supporting higher quality, more affordable services and pro-competitive investments. Any State intervention should limit as much as possible the risk of crowding out private investments, of altering commercial investment incentives and ultimately of distorting competition contrary to the common interest.
- (11) In 2020, the Commission launched an evaluation of the 2013 Broadband Guidelines<sup>11</sup> to assess whether they were still fit for purpose. The results<sup>12</sup> showed that, in principle, the rules work well. However, the evaluation also showed that some targeted adjustments are needed. In particular, the Broadband Guidelines should be adapted to reflect recent legislative developments, current priorities, as well as market and technology developments<sup>13</sup>.

## **2 SCOPE, TYPE OF BROADBAND NETWORKS, DEFINITIONS**

### **2.1 Scope**

- (12) To prevent State aid from distorting or threatening to distort competition in the internal market and affecting significantly trade between Member States, Article 107(1) of the Treaty on the Functioning of the European Union ('the Treaty') lays down the principle that State aid is prohibited<sup>14</sup>. In certain cases, however, such aid may be compatible with the internal market on the basis of Article 107(2) and 107(3) of the Treaty.
- (13) Member States are required to notify State aid pursuant to Article 108(3) of the Treaty, with the exception of measures that fulfil the conditions laid down in Commission Regulation (EU) No 651/2014<sup>15</sup>.
- (14) These guidelines provide guidance on how the Commission will assess, on the basis of Article 106(2), Article 107(3) point (c), and Article 107(2) point (a), of the Treaty, the

---

<sup>11</sup> Communication from the Commission of 26 January 2013, 'EU Guidelines for the application of State aid rules in relation to the rapid deployment of broadband networks', OJ C 25, 26.1.2013 (the 2013 'Broadband Guidelines').

<sup>12</sup> See the Commission Staff working document on the results of the evaluation of 7 July 2021, SWD (2021) 195 final.

<sup>13</sup> See the Commission staff working document executive summary of the evaluation of the State Aid rules for broadband infrastructure deployment {SWD(2021) 194 final}

<sup>14</sup> See also Section 2.1 of the Broadband Guidelines.

<sup>15</sup> Commission Regulation (EU) No 651/2014 of 17 June 2014 declaring certain categories of aid compatible with the internal market in application of Articles 107 and 108 of the Treaty (OJ L 187, 26.6.2014, p. 1).

compatibility of State aid for the deployment and/or take-up of fixed and mobile broadband electronic communication networks.

- (15) Public interventions not fulfilling one of the conditions laid down in Article 107(1) of the Treaty do not constitute State aid<sup>16</sup>. Consequently, they are not subject to the compatibility assessment principles laid down in these guidelines.
- (16) Union funding centrally managed by the institutions, agencies, joint undertakings or other bodies of the Union that is not directly or indirectly under the control of Member States<sup>17</sup> does not constitute State aid.
- (17) Aid for deployment and/or take-up of broadband electronic communications networks may not be awarded to undertakings in difficulty as defined by the Commission Guidelines on State aid for rescuing and restructuring non-financial undertakings in difficulty<sup>18</sup>.
- (18) When assessing aid in favour of an undertaking that is subject to an outstanding recovery order following a previous Commission decision declaring an aid illegal and incompatible with the internal market, the Commission will take account of the amount of aid still to be recovered<sup>19</sup>.

## 2.2 Definitions

- (19) For the purposes of these guidelines, the following definitions apply:
  - a) ‘*broadband electronic communications network*’ means a network able to provide high-speed internet access via various technologies and includes active and passive components;
  - b) ‘*fixed network*’ means an electronic communications network providing high-speed data transmission services to end-users at a fixed location using a variety of technologies, including cable, Digital Subscriber Line (‘DSL’), fibre optics, and wireless;
  - c) ‘*mobile network*’ means a wireless electronic communications network which provides connectivity to end-users at any location in the area covered by the network using various generations of mobile technology (2G, 3G, 4G, 5G, 6G, etc.);

---

<sup>16</sup> Annex II presents a comprehensive, but not exhaustive, overview of instances in which the application of State aid rules or the existence of State aid may be excluded.

<sup>17</sup> Such as funding provided under Connecting Europe Facility (CEF) - OJ L 249, 14.7.2021, p. 38–81 - Regulation (EU) 2021/1153 of the European Parliament and of the Council of 7 July 2021 establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/.

<sup>18</sup> Communication from the Commission ‘Guidelines on State aid for rescuing and restructuring non-financial undertakings in difficulty’ (OJ C 249, 31.7.2014, p. 1).

<sup>19</sup> See the Judgment of the Court of First Instance of 13 September 1995, *TWD v Commission*, Joined Cases T-244/93 and T-486/93, ECLI:EU:T:1995:160, paragraph 56. See also the Communication from the Commission ‘Commission Notice on the recovery of unlawful and incompatible State aid’ (OJ C 247, 23.7.2019, p. 1).

- d) ‘*access network*’ means the segment of a broadband electronic communications network connecting the backhaul network with the end user premises;
- e) ‘*backhaul network*’ means the part of the broadband electronic communications network which constitutes the intermediate link between the backbone network and the access network and which does not connect end-users.;
- f) ‘*backbone network*’ means the core network that interconnects backhaul networks; it consists in the portion of the network where the traffic of all end-users is aggregated, that connects different areas or regions ;
- g) ‘*active network*’ means a broadband network with active components (for instance transponders, routers and switches, radio base stations, control and management servers) and passive components (for instance ducts, poles, masts, dark fibres, cabinets and manholes);
- h) ‘*passive network*’ means a broadband network without any active component and typically comprises the physical part of the network (pipes, masts, ducts, inspection chambers, manholes, street cabinets, towers and poles, etc.) and broadband cables (dark fibre, copper cables, etc.);
- i) ‘*speed*’ means the performance, based on the number of bits per second, of a connection, as defined in recital (5) of Annex I;
- j) ‘*ultrafast access network*’ means an access network providing at least 100 Mbps download speed as defined in recital (19)i);
- k) ‘*end-user*’ means a natural or legal person (citizens, businesses, public administrations) using or requesting electronic communications services;
- l) ‘*relevant time horizon*’ means a time horizon used for verifying planned private investments and corresponding to the time frame of the planned deployment of the State funded network, starting from the moment of publication of the public consultation on the planned State intervention until the entry into operation of the network (a provision of wholesale and/or retail services). The relevant time horizon cannot be shorter than two years.
- m) ‘*overbuilding*’ means deploying a State funded network on top of one or more privately financed networks.
- n) ‘*crowding out of private investors*’ means that public spending drives down or even eliminates private spending, for instance when a private investment in a fixed network and/or a mobile network is discontinued, dismantled, does not take place as planned or is disincentivised due to government subsidisation of an alternative investment;
- o) ‘*step-change*’ means a significant improvement delivered by the State funded networks, bringing substantial new infrastructure investments in the electronic communications networks and significant new capabilities to the market in

terms of broadband service availability, capacity, speed or other relevant characteristics of the network and competition;

## 2.3 Types of broadband networks

- (20) For the purposes of State aid assessment, these guidelines distinguish between fixed ultrafast access networks, mobile access networks and backhaul networks, as defined in Section 2.3.1-2.3.3.

### 2.3.1 Fixed ultrafast access networks

- (21) For the purposes of State aid assessment, these guidelines consider fixed ultrafast access networks as networks which provide at least 100 Mbps download speed at a fixed location as defined in recital ((19)j).
- (22) At the current stage of technological development, there are different types of fixed ultrafast networks, including: (i) fibre-based networks (FTTx)<sup>20</sup>; and (ii) advanced upgraded cable networks using at least the ‘DOCSIS 3.0’ standard. Wireless networks such as certain fixed wireless access networks<sup>21</sup> and in the future satellite networks<sup>22</sup> may also be able to provide ultrafast broadband services.

### 2.3.2 Mobile access networks

- (23) At the current stage of market and technological development, several generations of mobile technologies coexist<sup>23</sup>.
- (24) The transition to each new mobile generation is generally incremental<sup>24</sup>. At the current stage, 4G networks continue to be deployed in some parts of Europe and deployments

---

<sup>20</sup> FTTx refers to various type of networks including fibre to the building (FTTB), fibre to the home (FTTH), fibre to the premises (FTTP) or fibre to the cabinet (FTTC). However, FTTC networks are able to provide ultrafast services only when using vectoring (technology that enhances the performance of VDSL).

<sup>21</sup> In particular fixed wireless access networks based on 5G technology, potentially also other wireless technologies that include fixed radio solutions, especially the next generation of Wi-Fi (Wi-Fi6).

<sup>22</sup> Satellite technology solutions are currently mostly used in remote or isolated areas in situations where they can provide a suitable level of fixed-line electronic communications services. While currently available satellites in the Union are still not able to provide ultrafast broadband services, more advanced satellites able to significantly improve the quality of broadband services and deliver ultrafast speeds are expected to become available in the future (e.g. Very High Throughput Satellite). Satellites are also expected to play a significant role in providing services to the public authorities. Furthermore, there are several Low Earth Orbit (LEO) satellite constellations under preparation, which are expected to be able to lower the latency and the cost of the services for the end-users.

<sup>23</sup> Propagation characteristics of spectrum bands determine their use. For instance, among the three pioneer bands identified for 5G services, it is estimated that 700 MHz is suitable for wide area and indoor coverage, 3.6 GHz (3.4-3.8 GHz) is characterised by high capacity and high coverage, 26 GHz (24.25-27.5 GHz) is likely to be deployed in urban areas and sub-urban hot-spots areas with very high demand, for example transport hubs, entertainment venues, industrial or retail sites or along major roads and railway tracks in rural areas and will not be used to create wide area coverage. New mobile generations may also use frequency bands initially used by previous generations.

<sup>24</sup> Cellular technologies have had a life cycle of approximately 20 years from launch. Several subsequent versions of 2G (so called 2G enhanced or 2.xG) were superior to 2G itself. Incremental upgrades over 3G (so-called 3.xG versions) had better performances in comparison to 3G. Also in case of 4G, 4.5G cellular

of 5G non-standalone networks rely on existing 4G Long Term Evolution ('LTE') core networks. In a next stage, the 5G network will become standalone and not rely on LTE. By contrast to previous generations of mobile technology, 5G standalone networks are expected to enable more performant mobile data services, including lower latency and higher transmission capabilities, and allow advanced usage scenarios and applications.

- (25) To ensure the most effective and efficient use of radio spectrum Member States may attach conditions to individual rights of use for radio spectrum, such as coverage and quality of service obligations. Such obligations may include geographical and/or population coverage with certain minimum quality of service requirements<sup>25</sup>.

### 2.3.3 *Backhaul networks*

- (26) Backhaul networks are necessary inputs to sustain both fixed and mobile access networks. Backhaul networks can be based on copper, fibre optic, microwave and satellite solutions<sup>26</sup>.

## 3 THE COMPATIBILITY ASSESSMENT UNDER ARTICLE 106(2) OF THE TREATY

- (27) In some cases, Member States may define the provision of broadband electronic communications services as a service of a general economic interest ('SGEI') within the meaning of Article 106(2) of the Treaty<sup>27</sup> and provide public funding for the deployment of a network to provide such services on this basis.
- (28) In such cases, Member States' measures will be assessed according to the rules applicable to State aid in the form of public service compensation ('the SGEI package')<sup>28</sup>. These guidelines only illustrate the definition of a SGEI, in application of

---

communication system is better than 4G in several aspects. 4.5G is the outcome of the LTE evolution whose legacy is LTE Advanced. 5G standalone networks can offer significant improvements in speed and latency while supporting a greater density of connected devices in comparison with previous generations.

<sup>25</sup> For instance, to date coverage obligations attached to some spectrum bands require, depending on types of spectrum, a coverage of a certain percentage of population and/or territory and minimum quality requirements in terms of speed and latency. The coverage obligations are typically to be fulfilled within a period of up to 5 years from the assignment of the relevant spectrum, and exceptionally up to 7 years.

<sup>26</sup> In the early generations of cellular the backhaul, from the radio base station to the mobile switching centre, was largely provided by point to point microwave connections. The deployment of LTE and the introduction of 5G have led to higher backhaul requirements and an increasing use of optical fiber networks also to connect base stations.

<sup>27</sup> According to case-law, undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest shall have been assigned that task by an act of a public authority. For instance, a SGEI may be entrusted to an operator through the grant of a public service concession; see judgment of the Court of First Instance of 13 June 200, *EPAC - Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA v Commission*, joined Cases T-204/97 and T-270/97, ECLI:EU:T:2000:148, paragraph 126 and Judgment of the Court of First Instance of 15 June 2005, *Fred Olsen, SA v Commission*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, paragraphs 186, 188-189.

<sup>28</sup> The SGEI Package includes the Commission Communication on the application of the European Union State aid rules to compensation granted for the provision of services of general economic interest (OJ C 8, 11.01.2012, p. 4), the Commission Decision of 20 December 2011 on the application of Article 106(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union to State aid in the form of public service compensation granted to certain undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest (OJ L 7, 11.01.2012, p. 3), Commission Communication on a European Union framework for State aid in the form of

the rules laid down in the SGEI package, to broadband electronic communications, in light of sectoral specificities.

- (29) Member States may define the deployment and/or the operation of a broadband network as a SGEI under the following conditions:
- a) The project must address a market failure, this is to say only in unconnected areas where it can be demonstrated that private investors are not in a position to provide adequate broadband coverage to all users in the relevant time horizon, thus leaving a significant part of the population unconnected<sup>29</sup>. The Commission considers that in areas where private investors have already invested in a broadband network (or are further expanding the network) and are already providing competitive broadband services with an adequate coverage, setting up a parallel competitive and State funded broadband network - cannot be defined as a SGEI within the meaning of Article 106 (2) of the Treaty<sup>30</sup>. However, where it can be demonstrated that private investors are not in a position to provide, in the relevant time horizon adequate coverage<sup>31</sup> to all end-users, thus leaving a significant part of the population unconnected, an undertaking may be entrusted with the operation of an SGEI to ensure connectivity for the part of the population unconnected, in accordance with the rules applicable to State aid in the form of public service compensation.

---

public service compensation (2011) (OJ C 8, 11.01.2012, p. 15) and Commission Regulation (EU) No 360/2012 of 25 April 2012 on the application of Articles 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union to *de minimis* aid granted to undertakings providing services of general economic interest (OJ L 114 of 26.4.2012, p. 8). At the time of drafting of these guidelines, the Commission has started the procedure for the evaluation of State aid rules for health and social services of general economic interest (SGEI) and of Commission Regulation (EU) No 360/2012.

<sup>29</sup> In implementing the provisions regarding Universal Service Obligations set out in Directive (EU) 2018/1972 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 establishing the European Electronic Communications Code (Recast) (OJ L 321, 17.12.2018, p. 36), a Member State may design universal service obligations and potential compensation thereof if it has established, taking into account the results, where available, of the geographical survey conducted in accordance with that Directive, and any additional evidence where necessary, that the availability at a fixed location of an adequate broadband internet access service and of voice communications services as defined in that Directive cannot be ensured under normal commercial circumstances or through other potential public policy tools in its national territory or different parts thereof.

<sup>30</sup> See paragraph 49 of the Commission Communication on the application of the European Union State aid rules to compensation granted for the provision of services of general economic interest. See also paragraph 154 of the judgment of the General Court of 16 September 2013, *Colt Télécommunications France v European Commission*, T-79/10, ECLI:EU:T:2013:463, and Commission Decision C(2016)7005 final of 7 November 2016 in case SA.37183 (2015/NN) – France – Plan France Très Haut Débit, recital 263 (OJ C 68, 3.3.2017, p.1).

<sup>31</sup> The networks to be taken into consideration for assessing the need for an SGEI should always be of the same category (depending on the level of services defined as SGEI).

- b) the network must offer universal connectivity for all residential and business premises in the target area. Support for connecting businesses is not sufficient<sup>32</sup>;
  - c) the network must be technologically neutral<sup>33</sup> and must offer wholesale-only services<sup>34</sup> (retail services being excluded)<sup>35</sup>; and
  - d) the SGEI provider must offer all possible forms of open wholesale access on a non-discriminatory basis, fostering the provision of competitive and affordable services to end-users.
- (30) Where the provider of the SGEI mission is also a vertically integrated broadband operator, adequate safeguards should be put in place to avoid any conflict of interest, undue discrimination and any other hidden indirect advantages<sup>36</sup>.

#### **4 THE COMPATIBILITY ASSESSMENT UNDER ARTICLE 107(3), POINT (C), OF THE TREATY**

- (31) The Commission will consider State aid for the deployment and/or take-up of broadband electronic communications networks compatible with the internal market pursuant to Article 107(3), point (c), of the Treaty only if the aid contributes to the development of certain economic activities or of certain economic areas (first condition), and where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest (second condition).
- (32) In its compatibility assessment, the Commission examines the following aspects:
- a) Under the first condition, the Commission examines whether the aid is intended to facilitate the development of certain economic activities, and in particular:
    - (i) the economic activity facilitated by the aid measure;

---

<sup>32</sup> In line with paragraph 50 of the Commission Communication on the application of the European Union State aid rules to compensation granted for the provision of services of general economic interest. See also Commission Decision C(2006)436 final of 8 March 2006, case N284/05 – Ireland – Regional broadband Programme: *Metropolitan Area Networks* ('MANs'), phases II and III (OJ C 207, 30.8.2006, p.3), and Commission Decision C(2007) 3235 final of 10 July 2007, case N890/06 – France – Aide du Sicoval pour un réseau de très haut débit (C 2018, 18.9.2007, p.1).

<sup>33</sup> A network should be technologically neutral and thus enable access seekers to use any of the available technologies to provide services to end users in line with the envisaged parameters of the public intervention.

<sup>34</sup> See Commission Decision C(2016)7005 final of 7 November 2016 in case SA.37183 (2015/NN) – France – Plan France Très Haut Débit, recital 263 (OJ C 68, 3.3.2017, p.1) pursuant to which the operator was not allowed to provide retail services (paragraph 163 of the decision).

<sup>35</sup> This limitation is justified by the fact that, once a broadband network providing universal connectivity has been deployed, retail operators operating on market terms are normally able to provide communication services to end-users at a competitive price.

<sup>36</sup> Such safeguards should include, in particular, an obligation of accounting separation, and may also include the setting up of a structurally and legally separate entity from the vertically integrated operator. Such entity should have sole responsibility for complying with and delivering the SGEI mission assigned to it.

- (ii) the incentive effect of the aid, in that it changes the behaviour of the undertakings concerned in such a way that they carry out an additional activity which they would not carry out without the aid or would carry out in a restricted or different manner or location;
  - (iii) the existence of a breach of any provision of Union law in relation to the measure at stake.
- b) Under the second condition, the Commission weighs up the positive effects of the planned aid and the negative effects that the aid may have on the internal market, in terms of distortions of competition and adverse effects on trade caused by the aid, and in particular:
  - (i) the positive effects of the aid;
  - (ii) whether the aid is needed and targeted to addressing a situation where it can bring about a material improvement that the market cannot deliver itself, for example by remedying a market failure or addressing an equity or cohesion concern;
  - (iii) whether the aid is an appropriate policy instrument to meet its objective;
  - (iv) whether the aid is proportionate and limited to the minimum necessary to attain its objective and stimulates additional investment or activity in the area concerned;
  - (v) whether the aid is transparent: to measure and minimise the impact on the internal market Member States, stakeholders, the general public and the Commission must have easy access to information on the aid awarded;
  - (vi) the negative effects of the aid on competition and trade between Member States.
- (33) As a final step, the Commission will balance the identified negative effects on the internal market of the aid measure with the positive effects of the planned aid on the supported economic activities. Failure to comply with one of the conditions in paragraph (32) will result in aid being declared incompatible with the internal market.
- (34) The steps in the Commission's assessment of aid for the deployment and take-up of broadband electronic communications networks are set out in further detail in the Sections 5, 6, 7 and 8.

## **5 AID FOR THE DEPLOYMENT OF BROADBAND ELECTRONIC COMMUNICATIONS NETWORKS**

- (35) The Commission considers the market for fixed broadband services as separate from the market for mobile broadband services<sup>37</sup>. The rules for the assessment of aid may therefore differ, depending on the market concerned.

---

<sup>37</sup> Where deployment costs of a fixed network are very high, a high performance mobile network may be used as an alternative to fixed network. However, there remain significant qualitative differences between the two

## 5.1 First condition: facilitation of the development of an economic activity

### 5.1.1 *Networks as facilitators of economic activities*

- (36) The Member States must identify the economic activities that will be facilitated as a result of the aid (such as the deployment of fixed networks for the provision of performant fixed communication services or the deployment of mobile networks for the provision of high-performance mobile voice and data services) and explain how the development of those activities is supported.
- (37) Aid for the deployment of fixed networks and aid for the deployment of mobile networks can facilitate the development of a range of economic activities by increasing connectivity and access to the electronic communications networks for citizens, businesses and public administrations. Such aid can facilitate the development of economic activities in areas where such activities were either not present or only ensured at a level that would not adequately fulfil the needs of consumers.

### 5.1.2 *Incentive effect*

- (38) Aid can be considered as contributing to the development of an economic activity only if it has an incentive effect.
- (39) Aid has an incentive effect if it incentivises the beneficiary to change its behaviour towards the development of a certain economic activity supported by the aid that it would not have carried out within the same timeframe, or would only have carried out in a limited or different manner or location, if the aid was not granted.
- (40) The aid must not finance the costs of an activity that an undertaking would carry out in any event and must not compensate for the normal business risk of an economic activity<sup>38</sup>.
- (41) Proving an incentive effect of aid for the deployment of fixed or mobile networks entails the verification through mapping and public consultation, as described in Sections 5.2.2.4.1 and 5.2.2.4.2, whether stakeholders have invested or intend to invest in, respectively, fixed or mobile networks in the target areas within the relevant time horizon. If a similar investment would be made in the area even without the aid, it can be considered that the aid lacks an incentive effect. For instance, where an operator is subject to legal obligations, such as obligations to ensure a certain coverage of the target area pursuant to coverage and quality of service obligations attached to the rights of use of certain radio spectrum for mobile deployments, State aid cannot be used to fulfil such obligations as it is unlikely to have an incentive effect, and thus unlikely to be compatible with the internal market. State Aid can, however, be granted to provide a quality of service beyond the requirements provided in such obligations.

---

technologies. Unlike fixed networks, mobile networks allow end users to move while communicating (for instance in a car). On the other hand, fixed networks offer a higher degree of stability and security in particular for data transmission. For the time being, end-users typically use both technologies as complements instead of substitutes.

<sup>38</sup> See Judgment of the Court of Justice of 13 June 2013, *HGA and others v Commission*, C-630/11 P to C-633/11 P, ECLI:EU:C:2013:387, paragraph 104.

### 5.1.3 *Compliance with other provisions of Union law*

- (42) If a State aid measure, the conditions attached to it (including its financing method when that method forms an integral part of the aid measure) or the activity it finances entail a violation of a provision or general principles of Union law, the aid cannot be declared compatible with the internal market<sup>39</sup>. This may be the case for aid measures where the award of aid is subject to the obligation for the beneficiary to have its headquarters or to be established in the relevant Member State, or to subject the aid to clauses conditioning it directly or indirectly on the origin of products or equipment, such as the requirements for the beneficiary to purchase domestically produced products.

## 5.2 **Second condition: the aid measure must not unduly affect trading conditions to an extent contrary to the common interest**

### 5.2.1 *Positive effects of the aid*

- (43) Member States must describe whether and, if so, how the aid will entail positive effects.
- (44) Member States may decide to design State aid measures that contribute to the achievement of objectives of Union digital policy, and more specifically, to reduce the 'digital divide'. They may choose to intervene to correct social or regional inequalities, or to achieve equity objectives, that is to say, as a way of improving access to an essential means of communication and participation in society, thereby improving social and territorial cohesion. Further, Member States may decide to design State aid measures that also contribute to foster the achievement of Union Green Deal objectives and promote sustainable green investments across all sectors.

### 5.2.2 *Necessity for State intervention*

- (45) State aid must be targeted towards situations where aid can bring about a material improvement that the market alone cannot deliver.
- (46) Due to economies of density, the deployment of broadband networks is generally more profitable where potential demand is higher and concentrated, that is to say, in densely populated areas. Because of high fixed costs of investment, unit costs increase significantly as population densities drop. Therefore, when deployed on commercial terms, broadband networks tend to profitably cover only part of the population. State aid measures can, under certain conditions, correct market failures, thereby improving the efficient functioning of markets and enhancing competitiveness.
- (47) A market failure exists if markets, left to their own devices, without public intervention fail to deliver an efficient outcome for society. This may arise, for instance, when certain investments are not being undertaken even though the

---

<sup>39</sup> Judgment of the Court of Justice of 22 September 2020, *Austria v Commission*, C-594/18 P, EU:C:2020:742, paragraph 44.

economic benefit for society exceeds their cost<sup>40</sup>. In such cases, the granting of State aid may produce positive effects and overall efficiency can be improved by adjusting the economic incentives for stakeholders.

- (48) In the fixed and mobile sector, one form of market failure is related to positive externalities that are not internalised by market operators. For example, the availability of fixed and mobile networks paves the way for the provision of more services and for innovation. The overall benefits are likely to be higher than the economic benefits they generate for the investors of the network. The market outcome would therefore generate insufficient private investment in fixed and mobile networks.
- (49) Further, where markets provide efficient outcomes but these are deemed unsatisfactory from a cohesion policy point of view, State aid measures may be necessary to correct social or regional inequalities to obtain a more desirable, equitable market outcome. In particular, well-targeted State intervention in the broadband field can contribute to reducing the digital divide<sup>41</sup>.
- (50) A market failure may also be demonstrated if the existing network provides citizens or business end-users with a suboptimal combination of service quality and prices<sup>42</sup>. This may be the case when certain categories of users may not be adequately served or, especially in the absence of regulated wholesale access tariffs, retail prices may be higher than those charged for the same services offered in more competitive but otherwise comparable areas or regions of the Member State. If, in addition, there are only limited prospects that alternative operators will enter the market or provide services in that area, the funding of an alternative network could be appropriate.
- (51) However, if State aid for the deployment of fixed and mobile networks were to be used in areas where market operators would normally choose to invest or have already invested, this could significantly undermine the incentives of commercial investors to invest in the first place. The mere existence of market failures in a certain context is not sufficient to justify State intervention. State aid may only be directed at the market failure that remains unaddressed by other policies and measures<sup>43</sup>, for instance regulatory obligations on the effective and efficient use of radio spectrum, including coverage and quality of service obligations attached to rights of use for radio spectrum.

---

<sup>40</sup> However, the fact that a specific company may not be capable of undertaking a project without aid does not mean that there is a market failure. For instance, the decision of a company not to invest in a project with low profitability may not be an indication of a market failure, but rather of a market that functions well.

<sup>41</sup> Although there are several reasons for this 'digital divide', the existence of adequate broadband infrastructures is a prerequisite for enabling connectivity and closing the gap. The degree of urbanisation is an important factor for access to and use of information and communications technologies. Internet penetration may remain lower in thinly populated areas throughout the Union.

<sup>42</sup> In case Member States consider that this is the reason to intervene, the Commission will examine whether the Member State can demonstrate clearly and with verifiable facts that end users needs are not met. This could be proven through consumer survey, independent study, etc.

<sup>43</sup> Administrative and regulatory measures are generally less distortive, and should be considered before State aid interventions.

### 5.2.2.1 Existence of market failure as regards fixed access networks

- (52) Aid can bring about a material improvement that the market alone does not deliver in areas where there is no fixed network in place or credibly planned to be deployed within the relevant time horizon, able to address end-users' needs. At the current stage of market development and given identified end-users' needs<sup>44</sup>, a market failure may be demonstrated where the market does not and is not likely to provide end-users with a connectivity of 1 Gbps download speed. Upload speed is becoming increasingly relevant to guarantee user's access to a number of services. Market failure may therefore also be demonstrated in the absence (and unlikely provision by the market in the relevant time horizon) of a connectivity of 200 Mbps upload speed<sup>45</sup>. As the decade progresses, a market failure may also be demonstrated<sup>46</sup>, where the market does not and is not likely to satisfy identified end-users' needs for enhanced upload speed<sup>47</sup> up to 1 Gbps (see Section 5.2.3.1.4).
- (53) A careful assessment is required to verify to what extent the private sector is able to address end-users' needs with its own means.
- (54) In order to assess market failure a distinction is made between the types of target areas. Intervention areas are classified as white, grey or black areas, depending on presence of ultrafast networks.

#### 5.2.2.1.1 White areas

- (55) White areas are those in which there is no ultrafast broadband network and such network is unlikely to be developed in the relevant time horizon.

#### 5.2.2.1.2 Grey areas

- (56) Grey areas are those in which one ultrafast network is present or credibly planned in the relevant time horizon. The mere existence of one ultrafast network<sup>48</sup> does not necessarily imply that no market failure exist.
- (57) A market failure may be demonstrated if the existing or credibly planned ultrafast network cannot provide at least 1 Gbps download and 200 Mbps upload speeds<sup>49</sup>.

---

<sup>44</sup> Sonia Strube Martins, Christian Wernick; Telecommunication policy journal 45 (2021): Regional differences in residential demand for very high bandwidth broadband internet in 2025.

<sup>45</sup> Broadband networks typically provide download speeds higher than upload speeds. Typical upload speeds range between 10% and 30% of the download speed.

<sup>46</sup> Demonstrating a need for enhanced upload means that the Member State provides reliable evidence from verifiable sources, for instance surveys of end-users' needs, studies on profile of end-users and traffic evolution, smart specialisation strategies, etc.

<sup>47</sup> Enhanced upload speed means upload speed that is more than 30% and up to 100% of the download speed.

<sup>48</sup> The competitive situation is assessed according to the number of existing network operators. In Commission Decision C(2011) 7285 final of 19 October 2011, case N 330/2010 — France — Programme national «Très Haut Débit» - Volet B (OJ C 364, 14.12.2011, p.2), it was clarified that the existence of several retail providers on one network (including Local Loop Unbundling (LLU)) does not turn the area into a black area, but that the territory remains a grey area as only one network is present.

#### 5.2.2.1.3 Mixed areas (white and grey)

- (58) In principle, the proposed intervention should be designed such that the entire target area is either white or grey.
- (59) However, for reasons of efficiency, Member States may select target areas which are partly white and partly grey. Where some citizens and business users are already adequately served in the target area (or will be in the relevant time horizon), it has to be ensured that the public intervention does not lead to an undue overbuilding of the existing network. This can be prevented if the public intervention is limited to ‘gap-filling’ measures only. Where Member States can demonstrate that a limited overbuilding of the existing network is proportionate and does not create undue distortions of competition, the public intervention may take place<sup>50</sup>. Overbuilding must be limited to maximum 10% of all premises in the target area<sup>51</sup>. In such situations, the entire target area will be treated as ‘white’ for the purposes of assessing the public intervention (meaning that the conditions that apply to white areas also apply here).

#### 5.2.2.1.4 Black areas

- (60) Black areas are those in which at least two independent<sup>52</sup> ultrafast networks are present or credibly planned. In such areas, broadband services are typically provided under competitive conditions (infrastructure-based competition)<sup>53</sup>. A market failure may be demonstrated if none of the existing networks can provide 1 Gbps download and 200 Mbps upload speeds and if none of the existing providers commits to upgrade its network to those speeds in the relevant time horizon<sup>54</sup>.

---

<sup>49</sup> While download and upload speeds are currently the most relevant quality of service parameters, certain users or the provision of certain services may increasingly require specific characteristics in addition to speed (such as latency or jitter) that could be taken into account to justify the existence of a market failure.

<sup>50</sup> The Member State must demonstrate that the overbuilding ensures a significant reduction of the State aid amount which is needed for the target area (including that revenues from the grey area will be used to ensure coverage of the white area, thus significantly reducing the funding gap). For instance, to the extent that revenues made from connections are taken into account in the funding gap calculation (thus not relevant for wholesale-only networks), a public intervention providing the premise at the end of the street with a connection could become costly if, in order to avoid undue distortions of competition, it were not allowed to connect any other premises which are passed by the new aided network (even if those households are already passed by another network), given that this would reduce the revenues that the operator could expect to make, thereby increasing the funding gap.

<sup>51</sup> The State aid amount has to take into account the revenues made from the premises affected by overbuilding to avoid overcompensation in the calculation of the funding gap.

<sup>52</sup> The same company may operate separate networks in the same area (e.g. fixed and fixed-wireless) but this will not change the ‘colour’ of such area. In the same vein, the colour of the area does not change even if there are two networks operated by different companies belonging to the same group.

<sup>53</sup> If only one network is present, even if this network is used — via unbundling (LLU) — by several alternative operators, the area shall be considered as a grey area. See also Commission Decision C(2011) 7285 final of 19 October 2011, case N 330/2010 — France – Programme national «Très Haut Débit» - Volet B (OJ C 364, 14.12.2011, p. 2).

<sup>54</sup> Irrespective of demonstrated needs for enhanced upload speed, no intervention is possible if there are at least two networks that can be upgraded to provide at least 1 Gbps upload speed.

- (61) If at least two independent existing networks can be upgraded to provide 1 Gbps<sup>55</sup> download speed, it can be assumed that, as demand for higher speeds unfolds, competition will lead to a timely upgrade to 1 Gbps download and 200 Mbps upload speed. State support for the construction of an additional broadband network with comparable capabilities will, in principle, lead to an unacceptable distortion of competition, and the crowding out of private investors<sup>56</sup>.

#### 5.2.2.2 Existence of market failure as regards mobile access networks

- (62) The Commission considers that a market failure exists in areas where there is no mobile network, in place or credibly planned to be deployed within the relevant time horizon<sup>57</sup>, able to address end-users' needs.
- (63) Existing and future applications increasingly rely on performant mobile networks that are available on a wide geographical basis<sup>58</sup>. End-users have a need for mobility while communicating but also for access to information 'on the move'. New forms of economic activity are expected to develop which require seamless online access to both, data and voice mobile services. As such, economic activities and new mobile services develop over time, mobile network needs to provide increasingly higher performance. A lack of, or insufficient mobile connectivity may be detrimental for certain economic activities such as industrial, agriculture or touristic activities or connected mobility or can cause a safety risk for citizens<sup>59</sup>. This may be in particular the case of remote regions or low population density or unpopulated areas.
- (64) In an area where there is already at least one mobile network in place or credibly planned to be deployed within the relevant time horizon, public support for the construction of a new mobile network could distort market dynamics.
- (65) Public support for the deployment of a mobile network in such an area may be considered necessary only when it can be cumulatively demonstrated that the existing or planned mobile network does not provide end-users with sufficient quality of services to satisfy their evolving needs and the public support will adequately remedy

---

<sup>55</sup> A network is considered to be upgradable to provide 1Gbps download speed, if it can provide 1 Gbps download speed on the basis of limited investment such as an active equipment upgrade.

<sup>56</sup> See Commission Decision C(2006) 3226 final of 19 July 2006, case C 35/05 (ex N 59/05) — The Netherlands — Broadband infrastructure in Appingedam (OJ L 86, 27.3.2007, p. 1). In this decision, the Commission noted that the competitive forces of the specific market were not duly taken into account. In particular, that the Dutch broadband market was a fast-moving market in which providers of electronic communications services, including cable operators and Internet Service Providers, were in the process of introducing high capacity broadband services without any State support.

<sup>57</sup> See, for instance, Commission Decision C(2021) 3492 final of 21 May 2021, case SA.58099 (2021/N) — Germany — Mobile communications Mecklenburg-Western Pomerania (OJ C 260, 02.07.2021).

<sup>58</sup> See also the Gigabit Communication that identifies applications needed for the automotive, transport, manufacturing and health sectors as well as for next generation safety and emergency services (for instance connected and automated driving, remote surgery, precision farming).

<sup>59</sup> Article 26(5) of the Universal Service Directive provides for the obligation of electronic communications operators to make caller location information available as soon as the call reaches the authority handling the emergency call. As of 21 December 2020, Article 109 EEC makes mandatory the availability of not only network-based but also of the more accurate handset-derived location information to the most appropriate Public Safety Answering Point.

the identified market failure, thus bringing about a material improvement that the market cannot deliver<sup>60</sup>. Limited capacities of the existing or planned mobile networks may be due to, for instance, insufficient density of antennas, specific spectrum bandwidth or the characteristics of active equipment<sup>61</sup>.

- (66) A market failure might thus exist in the presence of a 4G or even a 5G network where such a network does not and is not likely to provide end-users with sufficient quality of services to satisfy their evolving needs.
- (67) New forms of economic activity and services will require seamless online access (for instance for connected and automated mobility along transport paths) and, in addition to certain minimum speeds and capacity, also other specific characteristics such as lower latency, network virtualization or the capacity to connect multiple terminals in the industrial or agricultural context. In such situations, despite the presence of a mobile network, public support may be needed to address specific market failures related to identified use cases.
- (68) As a matter of principle, even in the presence of a market failure, State aid cannot be granted to deploy a mobile network if the deployment of such network is part of the fulfilment of the obligations linked to the spectrum allocation. However, State aid can be granted to provide additional quality of service required to meet demonstrated end-users' needs going beyond what is already required in order to comply with such obligations. Such aid can only cover additional costs necessary to ensure increased network quality.
- (69) Where, in a given area, there is or there will be within the relevant time horizon at least one mobile network providing services satisfying the end-users' evolving needs (see paragraphs (63), (65) and (67)), public support for an additional mobile network with equivalent capabilities will, in principle, lead to an unacceptable distortion of competition, and the crowding out of private investments. In the absence of a clearly demonstrated market failure, the Commission will take a negative view of such measures.

#### 5.2.2.3 Existence of market failure as regards backhaul networks

- (70) Backhaul network is a necessary prerequisite for the deployment of access networks. Backhaul networks have the potential to stimulate competition in the access areas to

---

<sup>60</sup> See, for instance, Commission Decision C(2020) 8939 final of 16 December 2020, case SA.54684 – Germany – High-capacity mobile infrastructure roll-out in Brandenburg (OJ C 60, 19.2.2021, p. 2); and Commission Decision C(2021) 1532 final of 10 March 2021, case SA.56426 – Germany – High-performance mobile infrastructure roll-out in Lower Saxony (OJ C 144, 23.4.2021, p. 2); Commission Decision C(2021) 3565 final of 25 May 2021, case SA.59574 – Germany - Deployment of high-performance mobile infrastructure in Germany (not yet published).

<sup>61</sup> Currently, coverage obligations typically require a provision of speeds between 30 Mbps download and 100Mbps download. Areas where such higher speeds are provided are unlikely to be subject to a market failure at the current juncture and with the current market development. However, this is a market where end-user needs are fast-evolving. State-of-the-art mobile networks in Europe are today capable of providing 150 Mbps download and 50 Mbps upload speeds - BEREC Guidelines on Very high Capacity Networks - BoR (20) 165

the benefit of all access networks and technologies. A performing backhaul may stimulate private investments to connect end-users, provided that the backhaul network ensures access on open, transparent and non-discriminatory conditions to all operators and technologies. Public funding of backhaul networks is generally a measure that fosters competition and investments as it enables third-party operators to rollout access networks and offer connectivity services to end-users.

- (71) As backhaul networks transport the traffic of various fixed and/or mobile access networks, backhaul networks require a significantly higher transmission capacity than individual access networks. Taking into account the current needs of end-users, the ongoing rapid upgrading of access networks with ever-increasing demand for data transmission and the increased performance of each new mobile generation, backhaul networks need to cater for significant increase in capacity required. At the current stage of technological development, such increase in the demand for capacity can be addressed by fibre based backhaul networks or by backhaul networks based on other technologies able to provide the same level of performance and reliability of fibre based backhaul networks.
- (72) A market failure as concerns backhaul network may be present where there is no backhaul or the existing or planned backhaul is not based on fibre or on other technologies able to provide the same level of performance and reliability of fibre<sup>62</sup>.

#### 5.2.2.4 Instruments to determine the existence of market failure

- (73) To identify market failure areas, Member States must determine on the basis of a detailed mapping (see Section 5.2.2.4.1) and public consultation (see Section 5.2.2.4.2), whether fixed or mobile networks are present or credibly planned to be deployed in the area in the relevant time horizon.

##### 5.2.2.4.1 Detailed mapping and analysis of coverage

- (74) Member States must identify which geographic areas will be covered by the aid measure in question, by carrying out a mapping exercise. The Commission regards the methodology described in Section 3 (for fixed access networks) and 4 (for mobile and fixed wireless access networks) of Annex I as the most accurate mapping method. Member States may propose the use of alternative methods to those described in these two sections provided that they comply with recitals (4), (5), (9), (10) and (12) of Section 2, are duly justified and include a reasoned opinion by the national regulatory authority supporting the use of the proposed alternative methodology.
- (75) Member States have significant discretion to define the target areas. However, they are encouraged to take into account economic, geographical and social conditions in the definition of relevant areas. For instance, the size of the target areas may play a role in

---

<sup>62</sup> In order to avoid that the backhaul network becomes a bottleneck, it may be necessary to increase its capacity in parallel to the deployment of more performing access networks. For instance, Croatia proposed a State intervention in its national backhaul market, which was characterised by capacity constraints. This led into high prices on the downstream market. The existing backhaul operator was not willing to invest into a capacity increase. As the issue could not be solved by the national regulator, the Commission approved a State aid scheme for investment into fibre backhaul infrastructure finding that the dominant position had become a bottleneck which constituted a market failure. Commission Decision C(2016) 436 final of 25 January 2016, case SA.38626 – Croatia – National Broadband Plan (OJ C 104, 18.3.2016, p.1).

the outcome of the competitive selection procedure as areas that are too small might not provide sufficient economic incentives for market players to bid for the aid, while areas that are too big might reduce the competitive outcome of the selection procedure. Defining several smaller areas, which would lead to organising several selection procedures, would allow different potential undertakings to benefit from State aid thereby avoiding that one (possibly already dominant) operator's market position is further strengthened by the measure.

(76) The consultation of the NRA is strongly recommended as set out in Section 5.2.3.5.

#### 5.2.2.4.2 Public consultation

(77) Member States must publish, including on an appropriate publicly available webpage at national level<sup>63</sup>, the main characteristics of the measure and the list of target areas identified in the mapping exercise<sup>64</sup>.

(78) The public consultation must invite interested parties to comment on the measure and to submit substantiated information regarding their networks present or credibly planned to be deployed in the target area within the relevant time horizon<sup>65</sup>.

(79) In considering the prospective time frame for the deployment of the aided network, Member States must consider all aspects that can be reasonably expected to impact the duration of the deployment of the new network (i.e. the time required by the selection procedure, possible legal actions and challenges, time to obtain rights of ways and permits, other obligation stemming from national legislation and regulation, etc.);

(80) Credible investment plans must be taken into account in the public consultation only if they would, on their own, provide similar performances with the foreseen State funded network.

(81) The public consultation must ensure to the best extent possible the same level of granularity as the mapping exercise and should be carried out as set out in Annex I<sup>66</sup> taking into account the clarifications in recital (74).

(82) Irrespective of whether the mapping exercise may already have collected information on future investment plans, the result of the mapping exercise must always be verified

---

<sup>63</sup> Letters to known suppliers do not fulfil the requirements of a public consultation which shall ensure openness and transparency towards any interested parties, in the interest of legal certainty.

<sup>64</sup> This should include, among others: list of target areas and their colour based on mapping, duration of the measure, budget, sources of public financing, identification of the relevant time horizon, eligibility criteria including quality of services to be provided (upload and download speeds of services to be provided), thresholds for intervention (i.e. upload and download speeds of services that may be overbuilt by the measure), wholesale access requirements and pricing or pricing methodology.

<sup>65</sup> The results of a public consultation are only valid for the relevant time horizon, after which if changes or additions to target areas are proposed, mapping and public consultations shall be redone.

<sup>66</sup> A public consultation may also include questions to stakeholders as to what wholesale access products they would like to see offered on any newly created State funded network resulting from any public intervention in the future, to inform the design of the measure. This should not prevent access seekers from requesting new forms of access products under an 'access on reasonable demand' approach.

in the public consultation. This is necessary to minimize possible undue distortions of competition with existing providers and with those who already have credible investment plans for the relevant time horizon.

- (83) The public consultation must last at least 30 days. As from the end of the public consultation, the Member State has one year to launch the selection procedure or to start the implementation of the project for direct investment models. If the Member State does not launch the selection procedure or the implementation within one year, it must carry out a new public consultation.

#### 5.2.2.4.3 Best practices<sup>67</sup>: assessment of private investment plans in the public consultation

- (84) There is a risk that a mere ‘expression of interest’ in future private investment plans in the target area by a stakeholder in a public consultation could delay deployment of broadband networks if such investment does not subsequently take place while public intervention has been stalled.
- (85) To reduce the risk that public interventions are prevented on the basis of future investment plans that will not materialise, Member States may decide to ask stakeholders to provide, within a timeframe that is adequate and proportionate to the level of information requested<sup>68</sup>, evidence to demonstrate the credibility of their investment plans. This may include, for instance, a detailed deployment plan with milestones (for example, for every six months period), demonstrating that the investment will be completed within the relevant time horizon and will ensure similar performances as the planned State funded network.
- (86) To assess the credibility of the declared performance and coverage, Member States may use the same criteria used to assess the performance of the existing networks, where reasonable and appropriate, as set out in Annex I.
- (87) When assessing the credibility of the future investment plans, Member States may take account of the following criteria:
- a) the investor has submitted a sound business plan factoring in adequate criteria concerning, for example, timeframe, budget, the location of households targeted, quality of service to be provided, type of network and technology to deploy, take-up rate;
  - b) the investor has submitted a credible high level project plan which properly takes into account major project milestones such as administrative procedures and permits including rights of way, environmental permits, safety and security provisions (for example, for 5G), civil engineer works, the completion of the network, the start of the wholesale operations and the commercialisation of the services to end-users;

---

<sup>67</sup> The sections ‘Best practices’ provide additional non-binding guidance and examples on possible ways to implement aid measures.

<sup>68</sup> Member States may include this request directly in the public consultation, in the interest of time. Alternatively, after the public consultation, as part of their assessment of the results of the public consultation, Member States may request further information from certain providers who have provided in the public consultation information that may risk amounting to a mere ‘expression of interest’.

- c) the adequacy of the size of the company to the size of the investment;
  - d) the investor track record in comparable projects;
  - e) if necessary and appropriate, the geographical coordinates of key elements of the planned network (base stations, points of presence, etc.).
- (88) If a Member State considers that the private investment plans are credible, it may decide to invite operators to sign commitment agreements including obligations to report progress on their stated milestones.
- (89) It is the responsibility of stakeholders to provide meaningful information subject to the application of the relevant Union<sup>69</sup> or national rules.
- (90) If relevant information is not provided in response to the public consultation, the Member State may take a decision on the basis of whatever information has been made available in the public consultation. The information provided in response to the public consultation must be assessed by the Member State as set out in this Section and Annex I. Member States should communicate the results of their assessment and the reasons thereof to every stakeholder which submitted information on their private investment plans.
- (91) The Member State should consult the NRA on the results of the public consultation, including on the Member State's assessment of the credibility of the future investment plans<sup>70</sup>.

#### 5.2.2.4.4 Best practices: *ex-post* monitoring of the implementation of private investment plans

- (92) If the Member State considers that the private investment plans submitted are credible and consequently the corresponding area has been carved out from the public intervention, it may decide to require the operators that have submitted the plans or have entered into commitment agreements to report regularly on their stated milestones to deploy the network and provide the services within the declared timeframe.
- (93) If the Member State identifies deviations from the plan submitted which suggest that the project will not materialise or has sufficient reasons to doubt that the investment will be completed as declared, the Member State may decide to require the stakeholder to provide further information demonstrating the continued credibility of the investment.
- (94) If the Member State has significant doubts as to whether the investment will be completed as declared, it may decide at any time during the relevant time horizon to include the areas concerned by the investment in a new public consultation exercise, in view of verifying their potential eligibility for a public intervention.

---

<sup>69</sup> Article 29 of Directive (EU) 2018/1972.

<sup>70</sup> A similar mechanism is set out in Article 22 of Directive (EU) 2018/1972.

### 5.2.3 Appropriateness of the aid measure as a policy instrument

- (95) The Member State must demonstrate that the aid and its design are appropriate to address the identified market failure and to achieve the objectives pursued by the aid. An aid measure will not be considered compatible with the internal market if it is not appropriate, for instance if the same outcome is achievable through other, less distortive measures.
- (96) In order to be appropriate, the State funded fixed and mobile networks must provide significantly enhanced characteristics in comparison to existing networks. Thus, State funded fixed and mobile networks should be able to ensure a step-change. A step-change can be demonstrated if as the result of the public intervention (i) the new fixed or mobile network deployment represents a significant new investment in broadband network<sup>71</sup> and (ii) the State funded network brings significant new capabilities to the market in terms of broadband service availability, capacity, speeds and competition. The step-change must be compared to the performance of the existing network(s). Credibly planned network roll-outs are not taken into account for the assessment of the step-change unless they would, on their own, provide similar performance to that of the planned State funded network within the relevant time horizon.
- (97) Public intervention can be subject, where justified, to a private investment protection period, of in principle up to seven years<sup>72</sup>.

#### 5.2.3.1 Step-change – Fixed access networks

- (98) For fixed access networks, enhanced characteristics may be measured in terms of speeds. In such a case a step-change requires a substantial increase of download and upload speed (see paragraph 5.2.3.1.4) compared to existing network.

##### 5.2.3.1.1 White areas

- (99) Where the existing networks are not able to provide ultrafast download speed, public support must:
- a) Below 30 Mbps download speed: at least double the download speed and at least reach 30 Mbps download speed.
  - b) 30 Mbps and above download speed: at least triple the download speed and at least reach ultrafast download speed. The Union has set a strategic objective that, by 2025, ‘all European households, rural or urban, will have access to

---

<sup>71</sup> For instance, in case of fixed networks marginal investments related merely to the upgrade of the active components of the network should not be considered eligible for State aid. Similarly, although certain copper enhancing technologies (such as vectoring) could increase the capabilities of the existing networks, they may not require significant investments in new network hence should not be eligible for State aid. In case of mobile networks, investments in active equipment may play an important role in the quality of services provided. In such cases, public support may be extended also to active equipment, provided that it does not consist of merely incremental upgrades but constitutes integral part of a significant upgrade in the capabilities of the network.

<sup>72</sup> The relevance and length of any private investment protection period would depend on the specificities of the protected networks, e.g. the underlying network technologies, the deployment periods, the existence of earmarked periods, etc.F

*Internet connectivity offering a downlink of at least 100 Mbps, upgradable to Gigabit*<sup>73</sup>.

- (100) In all cases the new network must sufficiently increase the upload speed<sup>74</sup> of the existing network that provides the highest download speed.
- (101) As explained in recital (96) the State supported intervention must also represent a significant new infrastructure investment bringing significant new capabilities to the market<sup>75</sup>.

#### 5.2.3.1.2 Grey areas

- (102) Where there exists already one ultrafast network, public support for a more performing network may only be granted if the State funded investment in the new network at least triples the download speed and sufficiently increases the upload speed as compared to the existing infrastructure. As indicated in the previous section, the publicly supported intervention must also represent a significant new infrastructure investment bringing significant new capabilities to the market<sup>76</sup>.

#### 5.2.3.1.3 Black areas

- (103) Where there exist already at least two ultrafast networks, public support for a more performing network may be granted if, in addition to the requirement of at least tripling the download speed and sufficiently increase the upload speed as compared to the existing network, the new network provides at least 1 Gbps download speed.

#### 5.2.3.1.4 Enhanced upload speeds

- (104) As the decade progresses and in light of the expected market developments, there may be a demonstrated need for enhanced upload speed up to 1 Gbps. In such circumstances networks providing 1 Gbps download speeds but not 1 Gbps upload speeds may not sufficiently satisfy end-users' particular needs.

On this basis, public intervention to deploy networks providing upload speed up to 1 Gbps upload can be allowed in areas where a network providing 1 Gbps download speed already

---

<sup>73</sup> Connectivity for a Competitive Digital Single Market - Towards a European Gigabit Society”, COM(2016) 587 final

<sup>74</sup> Broadband networks typically provide download speed higher than upload speed. Typical upload speeds are in the range of 10% to 30% of the download speed. ‘Sufficient increase of the upload speed’ means that the resulting upload speed must be at least within this range.

<sup>75</sup> This is for example the case when the new network extends substantially the fibre from the core of the network toward the edge of the network, e.g.,(i) the deployment of fibre to the base stations to support the deployment of fixed wireless access networks; (ii) the deployment of fibre to the cabinets where the cabinets were not previously connected to a fibre network; (iii) the increase (deepening) of the fibre in cable networks

<sup>76</sup> See also footnote 82.

exists<sup>77</sup> if the Member State demonstrates that there is an identified need for enhanced upload speed up to 1 Gbps upload and subject to the fulfilment of the conditions described in Section 5.2.2.3. To this end, Member States should provide reliable factual evidence from verifiable sources.

- (105) State aid for the deployment of networks providing enhanced upload speed must lead to a significant, sustainable, pro-competitive and non-temporary technological advancement without creating disproportionate disincentives to private investments. Step-change – Mobile access networks

#### 5.2.3.2 Step-change – Mobile access networks

- (106) A State funded mobile network must ensure a ‘step-change’ in terms of mobile service availability, capacity, speeds and competition which may foster the adoption of new innovative services<sup>78</sup>.
- (107) As indicated in Section 2.2.2, the transition to each new mobile generation is generally incremental. In between the two full consecutive generations, there exist incremental hybrid systems, which are usually more performant than their predecessors. For instance, 4G LTE cellular communication system is better than 4G in several aspects and 5G standalone is more performant than 5G non-standalone. In the same vein, each new generation of mobile services has provided new capabilities<sup>79</sup>. While all mobile communications technology generations allow for mobile voice services, only the newer generations allow for the provision of performant mobile data services. The most important differentiating factor of mobile communications technology generations is the increased overall capacity, as newer generations provide for lower latency and higher transmission capacities.
- (108) As the provision of new capabilities requires more capacity, new generation technologies require new frequencies. As frequencies are a scarce resource, in the Union the allocation of such frequencies is carried out on the basis of an auction or other competitive selection procedures. Where a new mobile generation technology is implemented as a result of this process, it can be presumed that this technology will provide significant new capabilities in comparison to existing mobile networks. Mobile operators are only willing to face significant upfront costs for obtaining new rights of use of spectrum supporting a new mobile generation technology if they expect that the this new technology offers superior capabilities which would allow them to have a return on such investment over time. On this basis, the Commission has accepted that the additional features of 4G networks over previous generations amount to a step-change<sup>80</sup>. In the same vein, 5G standalone networks have additional functional capabilities compared to previous generations and compared to 5G non-

---

<sup>77</sup> Irrespective of the demonstrated needs for enhanced upload speed, no intervention is possible if there are at least two networks that can be upgraded to provide at least 1 Gbps upload speed.

<sup>78</sup> This may include the provision of new services which would not have been possible absent the public intervention, e.g. connected and automated mobility.

<sup>79</sup> See also footnote 24.

<sup>80</sup> See, for instance, Commission Decision C(2020) 8939 final of 16 December 2020, case SA.54684 – Germany – High-capacity mobile infrastructure roll-out in Brandenburg (OJ C 60, 19.2.2021, p. 2).

standalone solutions, such as ultra-low latency, high reliability and the possibility to reserve part of the network for a particular use and guarantee a certain quality of service. These features will allow 5G standalone networks to support new services (e.g.: health monitoring and emergency services, real-time control of factory machines, smart grids for renewable energy management, connected and automated mobility, precise fault detection and quick intervention) thus ensuring a step-change in comparison with previous generations and 5G non-standalone networks. Next generation mobile technologies (e.g. 6G) are expected to provide further enhanced capabilities in the future.

#### 5.2.3.3 Step change – Backhaul networks

- (109) A State funded backhaul network must ensure a ‘step-change’ in terms of services that it can support. A ‘step-change’ can be demonstrated if the new backhaul network at least doubles the download and upload speed of the existing and planned backhaul networks.

#### 5.2.3.4 Alternative policy instruments

- (110) State aid is not the only policy instrument available to Member States to boost investment in the deployment of broadband electronic communications networks. Member States can use other, more appropriate instruments available, such as non-monetary demand-side measures, administrative and regulatory measures or market based instruments (see Annex II). Likewise, the results of *ex post* evaluations as described in Section 8 may be taken into account to assess the appropriateness of the proposed aid measure.

#### 5.2.3.5 Best practices: role of NRAs, NCAs, national competence centres and BCOs

- (111) The role of NRAs in designing the most appropriate State aid measure in support of broadband is particularly important. The NRAs have gained technical knowledge and expertise due to the crucial role assigned to them by sectoral regulation and are best placed to support public authorities with regard to the design of State aid measures.
- (112) Member States are encouraged to systematically consult NRAs on the design of State aid measures, and in particular but not limited to, on: the identification of target areas (mapping and public consultation), the assessment of step-change, the wholesale access products, conditions and pricing, the conflict resolution mechanisms, as well as in the event of disputes in relation to any of those aspects. Member States are encouraged to provide NRAs with the resources and competences they need to give such support. Where necessary, Member States should provide an appropriate legal basis for such involvement of NRAs in State aid broadband projects<sup>81</sup>.
- (113) In keeping with best practices, without prejudice to the competences of the NRAs under the regulatory framework, NRAs may issue guidelines for local authorities on, inter alia, carrying market analysis and definitions of wholesale access products and

---

<sup>81</sup> When the NRA has received the necessary competences under national law for their involvement in State aid broadband projects, the Member State should send to the NRA a detailed description of aid measures and the relevant characteristics, at least two months prior to a State aid notification to allow the NRA to have a reasonable period of time to provide its opinion.

pricing. Such guidelines should take into account the regulatory framework and recommendations issued by the Commission<sup>82</sup>.

- (114) In addition to the involvement of NRAs, Member States may also consult National Competition Authorities (NCAs), for instance to receive advice on how to establish a level playing field for operators and to avoid that a disproportionately high share of State funds is earmarked to one operator, thereby strengthening a (possibly already dominant) market position<sup>83</sup>.
- (115) Member States may set up national competence centres or Broadband Competence Offices (BCOs), that may help authorities design adequate State aid measures and ensure consistency in the application of the measures, which are subject to State aid rules falling in the scope of the present guidelines<sup>84</sup>.

#### 5.2.4 *Proportionality of the aid measure*

- (116) Member States must demonstrate that the aid is proportionate to the problem tackled, essentially showing that the same change in behaviour (as per the incentive effect) would not be obtained with less aid and less distortions. Aid is considered proportionate if its amount is limited to the minimum necessary and the potential distortions of competition are minimised, in accordance with Section 5.2.4.1 to 5.2.4.7.

##### 5.2.4.1 Competitive selection procedure

- (117) An aid measure is considered to be proportionate if the aid amount is limited to the minimum needed for the aided economic activity to take place.
- (118) The aid must be allocated to providers of electronic communications networks and services on the basis of an open, transparent and non-discriminatory competitive selection procedure in line with the principles of public procurement<sup>85</sup> and respecting the principle of technology neutrality, as specified in Section 5.2.4.2, without prejudice to the applicable public procurement rules.

---

<sup>82</sup> This would increase transparency, ease the administrative burden on local authorities and could mean that NRAs would not have to analyse each State aid case individually.

<sup>83</sup> See, for instance, Avis No12-A-02 du 17 janvier 2012 relatif à une demande d'avis de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat concernant le cadre d'intervention des collectivités territoriales en matière de déploiement des réseaux à très haut débit (French Competition Authority's opinion in relation to the deployment of very high speed broadband networks).

<sup>84</sup> See, for instance, Commission Decision K(2008) 6705 of 5 November 2008, case N 237/08 – Germany – Broadband support in Niedersachsen (C 18, 24.01.2009, p.1); Commission Decision C(2012) 8223 final of 20 November 2012, case SA.33671 (2012/N) – United Kingdom – National Broadband scheme for the UK - Broadband Delivery UK (OJ C 16, 19.1.2013, p. 2) and Commission Decision C(2016) 3208 final of 26 May 2016, case SA 40720 (2016/N) – United Kingdom - Broadband Delivery UK (OJ C 323, 2.9.2016, p. 2).

<sup>85</sup> Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC (OJ L 94, 28.3.2014, p. 65), and Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts (OJ L 94 28.3.2014, p. 1).

- (119) Aid is deemed proportionate and limited to the minimum amount necessary if the aid is granted through a competitive selection procedure attracting a sufficient number of participants. Where the number of participants is not sufficient, the Member State must entrust an independent auditor with the assessment of the bid (including cost calculations) submitted by the winning bidder.
- (120) Various procedures may be suitable depending on circumstances. For projects with high technical complexity, or where otherwise appropriate, Member States may choose to engage in a competitive dialogue procedure with potential bidders, aiming to ensure the most appropriate design of the project.
- (121) The Member State must ensure that the most economically advantageous solution is selected. For this purpose, the Member State must establish objective, transparent and non-discriminatory qualitative award criteria and specify the relative weighing of each criteria in advance. Qualitative award criteria must be weighed against the requested aid amount. At similar if not identical quality conditions, the bidder requesting the lowest amount of aid must be awarded the aid.
- (122) Qualitative award criteria may include, among others, the performance of the network (including its security), the geographical coverage, the future proof qualities of the technological approach, the impact of the proposed solution on competition (including wholesale access terms, conditions and pricing)<sup>86</sup> and the total cost of ownership<sup>87</sup>.
- (123) Member States are also encouraged to consider criteria pertaining to the climate and environmental performance of the network. Such criteria may include, for instance, the climate- and environmental impact of the network<sup>88</sup>, or compliance of the measure with national and EU climate and environmental regulations. Member States may also include obligations for the selected bidder to implement mitigating measures in case the network may negatively impact the environment.
- (124) Where the aid is granted without a competitive selection procedure to a public authority to deploy and manage a broadband network at wholesale level<sup>89</sup> directly, or through an in-house entity (direct investment model), the Member State must similarly justify its choice of network and technological solution<sup>90</sup>.

---

<sup>86</sup> For instance, network topologies allowing full and effective unbundling should receive more points.

<sup>87</sup> The total cost of ownership (TCO) is considered, for example, by companies when they are looking to make investments in capital projects. TCO includes the initial investment as well as all direct and indirect expenses over the long term. While the initial investment can be easily reported, companies most often seek to analyse all potential indirect expenses that can be of significant influence in deciding to invest.

<sup>88</sup> For instance, of the energy consumption or the life-cycle of the investment, taking into account the Do No Significant Harm (DNSH) criteria as introduced in the Taxonomy Regulation (EU) 2020/852 of the European Parliament and of the Council of 18 June 2020 on the establishment of a framework to facilitate sustainable investment.

<sup>89</sup> The aid beneficiary may be allowed to provide retail services as a ‘retailer of last resort’ where a consumer cannot get a retail service from the market. See Commission Decision C(2019) 8069 final of 15 November 2019, case SA.54472 (2019/N) – Ireland – National Broadband Plan (OJ C 7, 10.1.2020, p. 1).

<sup>90</sup> See Commission Decision C(2018) 6613 final of 12 October 2018, case SA.49614 (2018/N) – Lithuania – Development of Next Generation Access Infrastructure – RAIN 3 (OJ C 424, 23.11.2018, p. 8); Commission Decision C(2016) 3931 final of 30 June 2016, case SA.41647 – Italy – Strategia Banda

- (125) Any concession or other entrustment by such a public authority or in-house entity to a third party to design, build or operate the network must be allocated through an open, transparent and non-discriminatory competitive selection procedure, in line with the principles of public procurement and respecting the principle of technology neutrality, without prejudice to the applicable public procurement rules, based on the most economically advantageous offer.

#### 5.2.4.2 Technological neutrality

1. The technological neutrality principle requires that public intervention must not favour or exclude any particular technology, both in the selection of beneficiaries and in the provision of wholesale access. As different technological solutions exist, the tender should not favour or exclude any particular technology or network platform. Bidders should be entitled to propose the provision of the required services using or combining whatever technology they deem most suitable. This is without prejudice to the possibility for the Member States to determine the desired performance, including the energy efficiency of the networks *ex-ante* and to grant priority points to the most suitable technological solution or mix of technology solutions based on objective, transparent and non-discriminatory criteria, in accordance with Section 5.2.4.1. A State funded electronic communications network must enable access on fair and non-discriminatory conditions to all access seekers irrespective of the technology used.

#### 5.2.4.3 Use of existing infrastructure

- (126) The re-usability of existing infrastructure is one of the main determinants to reduce the overall cost of deployment of a new broadband network and to limit its negative impact on environment<sup>91</sup>.
- (127) Member States must set up a national database on the availability of existing infrastructures that could be re-used for broadband roll-out, including commercial infrastructure assets and those owned by public bodies.
- (128) Member States must include in the competitive selection procedure's documents all information on available existing infrastructure, identified on the basis of the national database, as supplemented or updated based on the mapping and public consultation exercise.
- (129) Member States should encourage operators participating in a competitive selection procedure (bidders) to have recourse to any available existing infrastructure, so as to avoid unnecessary and wasteful duplication of resources and to reduce the amount of public funding. This may include, among others: use of the operator's own infrastructure; use of other operators' infrastructure (including regulated products<sup>92</sup>);

---

Ultralarga (OJ C 258, 15.7.2016, p. 4); Commission Decision C(2019) 6098 final of 20 August 2019, case SA.52224 – Austria – Broadband project in Carinthia (OJ C 381, 8.11.2019, p. 7).

<sup>91</sup> Examples of measures for reducing the costs of deployment of networks and their impact on the environment are set out in the Broadband Cost Reduction Directive (Directive 2014/61/EU of the European Parliament and the Council of 15 May 2014 on measures to reduce the cost of deploying high-speed electronic communications networks, OJ L 155, 23.5.2014, p. 1).

<sup>92</sup> When existing network is accessed using a product that is available as a result of regulatory obligations, the limitations that the use of that regulated access product entails shall be taken into account in the evaluation

use of other existing utilities infrastructure (including, for example, water and sewerage pipes and relevant electricity infrastructure); reutilisation of radio masts; public infrastructure, etc.

- (130) Any operator that owns or controls infrastructure (irrespective of whether it is actually used) in the target area and that wishes to participate in the tender, must:
- a) inform the aid granting authority and the NRA about that infrastructure during the mapping and public consultation exercise;
  - b) commit to make the infrastructure available for use by other operators in their bids; and
  - c) provide adequate information regarding the use of that infrastructure (including terms, conditions, pricing).
- (131) The information indicated in recital (130)c), must be provided sufficiently in advance to allow for it to be taken into account effectively in the bids of other operators and to allow for any clarifications or missing information to be provided. In any case, the information must be provided at least two months before the deadline to submit the bid in the competitive selection procedure.
- (132) Member States may consult the NRA on the appropriateness of the terms, conditions and pricing proposed by operators for the use of the existing infrastructure, to verify that conditions are not excessively prohibitive or risk hindering the use of that infrastructure.

#### 5.2.4.4 Wholesale access

- (133) Third parties' effective wholesale access to State funded networks is an indispensable component of any State aid measure. In particular, wholesale access enables third party operators to compete with the selected bidder, thereby strengthening choice and competition in the areas concerned by the measure while at the same time avoiding the creation of regional service monopolies. By enabling competition to develop in the target area it also ensures the development of the market in that area in the longer term. This condition is not contingent on any prior market analysis within the meaning of Chapter III of Directive (EU) 2018/1972. The type of wholesale access obligations imposed on a State funded network should be aligned with the portfolio of access obligations laid down under the sectoral regulation. However, aid beneficiaries should provide a wider range of wholesale access products than those imposed by NRAs on the operators who have significant market power since the aid beneficiary is using not just its own resources but taxpayers' money to deploy the network. Such wholesale access should be granted as early as possible before starting providing the relevant services and, where the network operator also intends to provide retail services, at least six months before the launch of retail services.

---

of the proposal in the competitive selection process. Only bidders who do not own or control that regulated existing network may use a regulated access product in their bid. See Commission Decision C(2016) 3208 final of 26 May 2016, case SA 40720 (2016/N) – United Kingdom - Broadband Delivery UK (OJ C 323, 2.9.2016, p. 2).

(134) The State funded network must offer effective access under fair and non-discriminatory conditions to all operators who request it. This may imply the upgrade and increased capacity of existing infrastructure where necessary and the deployment of sufficient new infrastructure (e.g. ducts large enough to cater for a sufficient number of networks that cannot be less than three and different network topologies )<sup>93</sup>.

#### 5.2.4.4.1 Wholesale access products

##### 5.2.4.4.1.1 Fixed access networks deployed in white and grey areas

(135) The State funded network must ensure bit-stream access, virtual unbundled access ('VULA'<sup>94</sup>), access to street cabinets, poles/masts/towers, ducts and dark fibre<sup>95</sup>.

##### 5.2.4.4.1.2 Fixed access networks deployed in black areas and providing enhanced upload speed

(136) In black ultrafast areas and for networks providing enhanced upload speed (see section 5.2.3.1.4) the State funded network must provide effective and full physical unbundling<sup>96</sup> in addition to what is foreseen for white and grey areas.

##### 5.2.4.4.1.3 Mobile access networks

(137) For interventions supporting mobile access networks, the State funded network must offer<sup>97</sup> the widest range of wholesale access products, including among others bit-stream access, access to poles/masts/towers, and, as they become available, those access products necessary to exploit the most advanced features<sup>98</sup> of 5G and future mobile generations networks<sup>99</sup> Effective access may include access to components of the network that have not been publicly funded but that are necessary in order for the access seeker to provide its services<sup>100</sup>.

---

<sup>93</sup> This may include, depending on the type of intervention: adequately sized ducts, sufficient number of dark fibres, type and upgrade of poles/masts/towers, type and size of street cabinets to provide effective unbundling etc. See Commission Decision C(2016) 3208 final of 26 May 2016, case SA 40720 (2016/N) – United Kingdom - Broadband Delivery UK (OJ C 323, 2.9.2016, p. 2) and Commission Decision C(2019) 8069 final of 15 November 2019, case SA.54472 (2019/N) – Ireland – National Broadband Plan (OJ C 7, 10.1.2020, p. 1).

<sup>94</sup> To be eligible for State aid, any VULA product must have received the prior approval by the competent NRA.

<sup>95</sup> Fixed-wireless access ('FWA') operators have to give access to their physical infrastructure. This includes granting access to masts/towers to operators on a non-discriminatory basis.

<sup>97</sup> Including to FWA access seekers.

<sup>98</sup> Such as roaming, Multi-Operator-Access- Network (MORAN), Multi-Operator Core Network (MOCN), network slicing.

<sup>99</sup> When granting the aid, Member States must ensure that masts and towers have the adequate dimension to ensure that such access can be granted.

<sup>100</sup> Effective access implies that the access seeker is able to convey signals from the mast/tower into the backhaul network to which the mast/tower is connected.

#### 5.2.4.4.1.4 Backhaul networks

- (138) For interventions in backhaul networks, the State funded network must ensure bit-stream access and access to poles/masts/towers, ducts and dark fibre.
- (139) The State funded network must offer effective access under fair and non-discriminatory conditions to all operators who request it. In line with recital (134), this may imply the deployment of sufficient new infrastructure (for instance. ducts large enough to cater for deployment of enough dark fibre to accommodate the foreseeable needs of all the operators in the market).

#### 5.2.4.4.2 Wholesale access terms and conditions

- (140) Effective wholesale access must be granted for at least ten years for all access products except VULA.
- (141) Access based on VULA must be granted for a period of time equal to the lifespan of the passive infrastructure for which VULA is a substitute<sup>101</sup>.
- (142) Access to new passive infrastructure (such as ducts, poles, cabinets, dark fibre, etc.) must be granted for the lifespan of the network element concerned<sup>102</sup>. If State aid is granted for new passive infrastructure, the passive infrastructure must be large enough to cater for at least three networks and different network topologies<sup>103</sup>. This is without prejudice to any similar regulatory obligations that may be imposed by the NRA in the specific market concerned in order to foster effective competition or measures adopted during the same period or after the expiry of the ten years period.
- (143) Member States must consult NRAs on wholesale access products, conditions and pricing and NRAs are encouraged to provide guidance, as set out in Section 5.2.3.5.
- (144) The same access conditions must apply on the entirety of the State funded network, including the parts of the network where existing infrastructures have been used<sup>104</sup>. The access obligations must be enforced irrespective of any change in ownership, management or operation of the State funded network.
- (145) Using their own resources, the aid beneficiary or access seekers connecting to the State funded network may extend the network into adjacent areas. Adjacent areas are

---

<sup>101</sup> As VULA is considered a substitute of physical unbundling to new passive infrastructure, the same rules for new passive infrastructure applies.

<sup>102</sup> See Commission Decision C(2019) 8069 final of 15 November 2019, case SA.54472 (2019/N) – Ireland – National Broadband Plan (OJ C 7, 10.1.2020, p. 1). Whenever the aid recipient will decide to upgrade or replace the passive infrastructure before the lifespan of the aided infrastructure expires, the aid recipient will have to continue to give access to the new infrastructure for the whole lifetime of the original infrastructure.

<sup>103</sup> For instance, where new ducts are built, they should cater for at least 3 independent cables each able to host at least several operators. Where existing infrastructure has capacity constraints and cannot provide access to at least three independent cables, based on the principle first-come-first-served, the operator of the publicly funded network has to make available at least 50 % of the existing capacity to access seekers.

<sup>104</sup> For instance, the usage of wholesale access by third parties cannot be limited only to the provision of retail broadband services.

to be understood as areas outside the target area. Access seekers may carry out such extensions on the basis of the wholesale open access condition. If they are not linked to the aid beneficiary, there is no limitation on their private extensions.

- (146) When carrying out a public consultation inquiring about existing or planned network in the target area (see Section 5.2.2.3), the Member State must indicate that private extensions are permitted at a later stage unless interested parties in an adjacent area oppose such extensions during public consultation process.
- (147) If, in the mapping exercise and public consultation, interested parties demonstrate that the planned extension enters an adjacent area which is already served by at least two independent networks providing speed comparable to those of the State funded network or that there is at least one comparable network in the adjacent area which entered into operation less than five years before the State funded network, private extension into such adjacent area may only be carried out two years after the publicly funded network enters into operation<sup>105</sup>.
- (148) As an exception from Section 5.2.4.4.1, in certain circumstances, Member States may limit the provision of certain access products that would disproportionately increase investment costs without delivering significant benefits in terms of increased competition to cases of reasonable demand from an access seeker. Such an exception is possible under the following conditions:
- a) The area concerned is an area with low population density, where there are limited broadband services, or where the aid beneficiaries are small local companies<sup>106</sup>;
  - b) Access cannot be limited on the basis of reasonable demand in densely populated areas where one may expect infrastructure competition to develop; in such areas, the State funded network should offer all types of network access products;
  - c) Member States must demonstrate the disproportionate increase in costs for each access product concerned with detailed and objective cost calculations;
  - d) The demand is considered reasonable if (i) the access seeker provides a coherent business plan which justifies the development of the product on the State funded network and (ii) no comparable access product is already offered in the same geographic area by another operator at equivalent prices to those of more densely populated areas<sup>107</sup>;

---

<sup>105</sup> These rules also apply in the case of connections to publicly funded backhaul networks or in the case of publicly funded mobile network which is subsequently used for FWA into areas which are already covered by fixed network.

<sup>106</sup> For instance, see Commission Decision C(2011) 7285 final of 19 October 2011, case N 330/2010 — France — Programme national «Très Haut Débit» - Volet B (OJ C 364, 14.12.2011, p.2) and Commission Decision C(2012) 8223 final of 20 November 2012, case SA.33671 (2012/N) — United Kingdom — National Broadband scheme for the UK - Broadband Delivery UK (OJ C 16, 19.1.2013, p. 2).

<sup>107</sup> Other conditions may be accepted by the Commission as part of the proportionality analysis in light of the specificities of the case and the overall balancing exercise. See for example, Commission Decision C(2011) 7285 final of 19 October 2011, case N 330/2010 — France — Programme national «Très Haut Débit» -

- e) If an access request meets the requirements listed in paragraphs (148)a)-(148)d), the additional cost of providing such access is borne by the aid beneficiary<sup>108</sup>.

#### 5.2.4.4.3 Wholesale access pricing

- (149) In setting the prices for the wholesale access products, Member States must ensure that the wholesale access price for each access product is based on one of the following benchmarks and pricing principles:
  - a) the average published wholesale prices that prevail in other comparable, more competitive areas of the Member State or the Union; or
  - b) in the absence of such published prices, the regulated prices already set or approved by the NRA for the markets and services concerned; or
  - c) in the absence of such published or regulated prices, cost orientation or the methodology mandated in accordance with the sectorial regulatory framework.
- (150) Without prejudice to the competences of the NRA under the regulatory framework, the NRA should be consulted on wholesale access products, the terms and conditions for wholesale access, including on prices and on related disputes, as set out in Section 5.2.3.5.
- (151) Member States must indicate the wholesale access products, the terms and conditions and the prices in the tender documents and must publish that information on a comprehensive State aid website, at national or regional level. The general public should be allowed to access the website without any restrictions, including prior user registration.

#### 5.2.4.5 Claw-back

- (152) Often, the aid amount for measures supporting the deployment of fixed and mobile network is established on an *ex ante* basis so as to cover the expected funding gap over the lifespan of the project.

---

Volet B (OJ C 364, 14.12.2011, p.2) and Commission Decision C(2012) 8223 final of 20 November 2012, case SA.33671 (2012/N) – United Kingdom – National Broadband scheme for the UK - Broadband Delivery UK (OJ C 16, 19.1.2013, p. 2). If the conditions are fulfilled, access should be granted within a period which is customary for the particular market. In the case of conflict, the aid granting authority should ask the NRA or another competent national body for an advice.

<sup>108</sup> No additional aid may be granted to cover such access cost.

- (153) In this case, as future costs and revenues developments are generally surrounded by a degree of uncertainty, Member States should closely monitor the implementation of the broadband project during the entire duration of the project and foresee a claw-back mechanism making it possible to properly take into account information that the aid beneficiary did not factor in the original business plan when applying for State aid. Factors which may have an impact on the profitability of the project and which may be difficult, or even impossible, to establish *ex-ante* with adequate accuracy are, for example: (i) the actual deployment costs of the network; (ii) the actual revenues from the core services; (iii) the actual take-up; and (iv) the actual revenues from 'non-core' services<sup>109</sup>.
- (154) Member States must implement a claw-back mechanism for at least the duration of the project if the aid amount of the project is above EUR 5 million, and must set out its rules transparently and clearly *ex-ante* (including in the documentation for the competitive selection procedure).
- (155) A claw-back is not necessary where the project is carried out by means of the direct investment model (see Annex III) in which a publicly owned, wholesale only network, is built and operated by the public authority with the sole purpose of granting fair and non-discriminatory access to all operators<sup>110</sup>.
- (156) As various factors may have either a positive or a negative impact on the business plan of the aid beneficiary, the claw-back mechanism should be designed in a way to take into account and balance two objectives: (i) it should allow the Member State to recuperate amounts that exceed a reasonable profit<sup>111</sup>; (ii) it should not endanger the incentives for operators to participate in a tender<sup>112</sup> and to strive for cost efficiencies (efficiency gains) when rolling out the network. To achieve a suitable balance of the

---

<sup>109</sup> For instance, a claw-back mechanism may help recover profits that are higher than reasonably anticipated, e.g. due to: (i) higher than forecast take-up of broadband products resulting in additional profits and a smaller investment gap; and (ii) higher than forecast revenues from non-broadband products resulting in additional profits and a smaller investment gap (e.g. revenues from new wholesale access products). See Commission Decision C(2016) 3208 final of 26 May 2016, case SA 40720 (2016/N) – United Kingdom - Broadband Delivery UK (OJ C 323, 2.9.2016, p. 2).

<sup>110</sup> A claw-back mechanism may also be suitable in certain public ownership models, where a clawback mechanism may be based on an ex post, net present value comparison of the beneficiary's actual returns from the project accounts at the end of the contract against the beneficiary's forecast returns from the project model included in the contract. See for instance Commission Decision C(2016) 3208 final of 26 May 2016, case SA 40720 (2016/N) – United Kingdom - Broadband Delivery UK (OJ C 323, 2.9.2016, p. 2).

<sup>111</sup> Reasonable profit should be taken to mean the rate of return on capital that would be required by a typical company, taking into account the level of risk specific to the broadband sector and the type of services provided. The required rate of return on capital is typically determined by the weighted average cost of capital ('WACC').

<sup>112</sup> The participation in the tender depends on expected profit and losses. Losses can arise for instance if the operator has been too optimistic with regard to expected future revenues arising from the provision of broadband services or if unexpected costs materialize. As the aid granting authority does not reimburse any unexpected losses, a tight claw-back mechanism on future profits may increase the overall risk for the investor and discourage participation in the tender.

two objectives, Member States should introduce incentive criteria related to gains in productive efficiency<sup>113</sup>.

- (157) The incentive amount must be set to a maximum of 30 % of the reasonable profit. Member States should not claw-back any extra profit below that threshold (that is to say, the reasonable profit increased by the incentive amount<sup>114</sup>). Any profit in excess of the 30 % threshold must be shared between the aid beneficiary and the Member State, on the basis of the aid intensity resulting from the outcome of the competitive selection procedure<sup>115</sup>.
- (158) Claw-back mechanisms must also take into account profits made from other transactions concerning the State funded network. For instance, where a company is set up specifically to build and/or operate the State funded network, if an existing shareholder of this company sells all or part of its shares in the company within seven years from the completion of the network or within 10 years from the award of the tender, the Member State must recover any amount by which the sales proceeds exceed the price at which the current shareholder would achieve a reasonable profit<sup>116</sup>.
- (159) In all cases, clawed-back amounts must be returned to the Member State. Member States may decide to reinvest clawed-back amounts in the extension of the network under the same conditions of as the original State aid measure (for example to fund new projects under an approved State aid scheme).

#### 5.2.4.6 Accounting separation

- (160) To ensure that aid remains proportional and does not lead to overcompensation or cross-subsidisation of non-aided activities, the aid beneficiary must ensure accounting separation between the funds used for the construction and the operation of the network and other funds at its disposal.

#### 5.2.4.7 Transparency of the aid

- (161) Member States must comply with the requirements laid down in Section 7.

#### 5.2.5 *Negative effects on competition and trade*

- (162) Aid for the deployment of fixed and mobile networks may have negative effects in terms of market distortions and impact on trade between Member States.

---

<sup>113</sup> Efficiency gains shall not reduce the quality of the service provided.

<sup>114</sup> If the reasonable profit is 10 %, the incentive amount would be 3 %. Member States shall not recover any profit below 13 %.

<sup>115</sup> For instance, if the actual profit is 20 % and the reasonable profit is 10 %, the incentive amount is 3 %. The aid intensity is 70 %: Member States shall not recover any profit below 13 %. From 13 % to 20 % the profit will be shared 70 % to the Member State and 30 % to the broadband investor.

<sup>116</sup> Assuming a shareholder owns 20% of the share of the subsidised company whose reasonable profit calculated (on the basis of footnote 114) is 10 %. The Net Present Value (NPV) of the company using 10 % as discount rate being X. If the shareholder sells its share at Y, the Member State shall recover from the shareholder  $Y - 20\% \times X$ .

(163) The Commission assesses the significance of the distortion of competition and effect on trade in terms of effects on competitors. If competitors see the profitability of their prior investment decreasing because of the aid, they may decide to reduce their own future investment, withdraw from the market altogether or decide not to enter into a new market or a geographic area<sup>117</sup>. The public support may also encourage local service providers to have recourse to the services offered by the State funded network rather than other market solutions. Additionally, where the aid beneficiary is likely to be an undertaking which is already dominant on a market or may become dominant due to the public investment, the aid measure could weaken the competitive constraints that competitors can exert. Even where distortions may be considered limited at an individual, on a cumulative basis, aid schemes might still lead to high levels of distortion. .

#### 5.2.6 *Weighing the positive effects of the aid against the negative effects on competition and trade*

(164) The Commission will balance the positive effects of the planned aid measure on the supported economic activities with its identified negative effects on competition and trading conditions. For the aid to be compatible with the internal market, the positive effects of the aid measure must outweigh its negative effects.

(165) First, the Commission assesses the positive effects of the aid measure on the supported economic activities, including its contribution to objectives of digital policy. The Member State must demonstrate, on the basis of a counterfactual analysis, that the measure has positive effects compared with what would have happened without the aid. As indicated section 5.2.1, positive effects may include the achievement of the desired objectives, such as the roll-out of a new network delivering additional capacity and speed on the market as well as lower prices and better choice for consumers, higher quality and innovation. This would also result in more access for end-users to online resources and, together with increased consumer protection in this area, it is likely to stimulate an increase in demand. This will contribute to the completion of the Digital Single Market and bring benefits to the Union economy as a whole.

(166) In addition, the Commission may also take into account, where relevant, whether the aid brings about other positive effects, for instance the improvements in energy efficiency of the network operations. Where such other positive effects reflect those embodied in Union policies, such as the European Green Deal, then aid aligned with such Union policies can also be considered to have such wider positive effects.

(167) Second, the Commission assesses whether any negative effects are limited to the minimum necessary. Member States must demonstrate that the negative effects are limited to the minimum necessary. They should take into account the necessity, appropriateness and proportionality of the aid measure (Sections 5.2.2. to 5.2.4) and, for example, the size of projects, the individual and cumulative aid amounts, the expected beneficiaries (for instance whether the beneficiary has significant market power) as well as the characteristics of the targeted areas (for instance the number of performant networks present or credibly planned in a given area). In order to enable the Commission to assess the likely negative effects, Member States are encouraged to

---

<sup>117</sup> This type of effects can be referred to as ‘crowding out’.

submit any impact assessment at their disposal as well as *ex post* evaluations carried out for similar predecessor schemes.

- (168) The Commission will consider an aid measure compatible with the internal market only where the positive effects outweigh the negative effects on competition and trade. In cases where the proposed aid measure does not address a well-identified market failure in an appropriate and proportionate way, the negative distortive effects on competition will tend to outweigh the positive effects of the measure. The Commission will therefore be likely to conclude that the proposed aid measure is incompatible.

## **6 COMPATIBILITY ASSESSMENT OF TAKE-UP MEASURES**

- (169) While the availability of an electronic communications network is a prerequisite for the possibility to subscribe to internet access services, this could, in some cases, not be sufficient to ensure that end-users' needs referred to notably in paragraphs (52) and (63) will be satisfied and the benefits for the society as a whole will materialise.
- (170) This may result from the end-users' relatively low propensity to subscribe to internet access services. Such low propensity may be due to various reasons, including the economic impact of the cost of subscribing to the electronic communications services for end-users in general or for certain categories of end-users in fragile situations in particular, and the inaccurate perception of the benefits that the subscription to broadband services will procure.
- (171) Take-up measures such as vouchers may be useful to remedy a specific market failure in terms of take-up of available electronic communications services. Widespread and affordable access to connectivity generates positive externalities because of its ability to accelerate growth and innovation in all sectors of the economy. Where affordable access to suitable electronic communication services cannot be ensured due to, for instance, high retail prices, State aid may help to remedy such a market failure. In such cases, the granting of State aid may produce positive effects and overall efficiency can be improved.
- (172) Voucher schemes aim to increase the take-up (subscriptions) or in some circumstances to incentivise end-users to maintain the subscription to fixed or mobile access services.
- (173) They are designed to reduce the costs for end-users (for example, the set-up costs and the subscription fee for a certain time-period). They can be used to subscribe to new fixed or mobile services or to upgrade the current subscriptions.
- (174) Vouchers would not amount to aid with regard to end-users including individual consumers if the latter do not carry out an economic activity falling within the scope of Article 107(1) of the Treaty. Vouchers may amount to aid with regard to end-users if the latter carry out an economic activity falling within the scope of Article 107(1) of the Treaty. However in most cases that aid could be *de minimis*, considering the limited value of vouchers.
- (175) The existing case law of the Court of Justice of the European Union confirms that where an advantage is granted to end-users such as individual consumers that do not carry out an economic activity, it may also amount to an advantage granted to certain

other undertakings and may constitute State aid within the meaning of Article 107(1) of the Treaty<sup>118</sup>. Such other undertakings may be electronic communications operators or other undertakings collecting the vouchers.

- (176) Vouchers can confer an advantage on electronic communications operators providing services to end-users (and in some cases can provide an advantage to network operators) who will be able to offer services over existing electronic communications networks to a larger number of end-users, strengthening their market position<sup>119</sup>. Electronic communications services providers and operators are undertakings and are subject to State aid control, if the advantage they receive exceeds *de minimis* levels.

## 6.1 Social vouchers

- (177) Social vouchers aim to support certain individual consumers to procure or maintain fixed or mobile services. They can be found compatible with the internal market on the basis of Article 107(2), point (a) of the Treaty, as ‘*aid having a social character, granted to individual consumers, provided that such aid is granted without discrimination related to the origin of the products concerned*’<sup>120</sup>.
- (178) To be compatible under Article 107(2), point (a), of the Treaty, such vouchers must have a social character and be reserved for particular categories of individual consumers (undertakings are not eligible) whose financial circumstances justify the payment of aid for social reasons (for example, lower income families, students, pupils, etc.), for instance in order to enable them to acquire or maintain a fixed or mobile subscription, in order to benefit from distance learning, teleworking, etc.
- (179) Various means of implementation may be foreseen under national rules. For instance, the voucher scheme may foresee payments directly to the end-users or directly to the service provider chosen by the end-users.
- (180) Eligible costs may be the monthly fee, the standard<sup>121</sup> set-up costs and the end-user’s necessary terminal equipment (modem/router) for access to the internet.
- (181) The vouchers must only be used to subscribe to new fixed or mobile services or to maintain existing ones. Vouchers must not be awarded for switching between providers providing the same quality of service, to limit risks of opportunistic behaviours not in line with the social objective of such vouchers. Vouchers must not be used to upgrade existing fixed or mobile subscriptions unless it can be clearly

---

<sup>118</sup> Judgment of the General Court of 4 March 2009, *Italy v Commission*, T-424/05, ECLI:EU:C:2007:367, recital 108; judgment of the Court of 28 July 2011, *Mediaset v Commission*, C-403/10 P, ECLI:EU:C:2011:533, paragraph 81.

<sup>119</sup> Without prejudice to the assessment under State aid rules of measures taken at national level in the implementation of the universal service obligations included in the Union regulatory framework for electronic communications (Directive (EU) 2018/1972 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 establishing the European Electronic Communications Code (Recast), OJ L 321, 17.12.2018, p. 36).

<sup>120</sup> See Commission Decision C(2020) 8441 final of 4 December 2020, case SA.57357 (2020/N) – Greece – Broadband voucher scheme for students (OJ C 41, 52.2021, p. 4).

<sup>121</sup> Standard costs are the ones, which applies to all end-users irrespective of their specific situations.

demonstrated that the performances of the current subscriptions are unable to fulfil end-users' minimum reasonable needs.

- (182) The requirement to avoid any discrimination related to the origin of the products is fulfilled by complying with the technology neutrality principle. End-users must be able to use the voucher to procure the eligible fixed or mobile services from any provider capable of providing them, irrespective of the technology used for providing the service. The measure must ensure equal treatment of all possible service providers and must offer end-consumers the widest possible choice of suppliers. For this purpose, the Member State must set-up an online registry of all eligible service providers or implement an equivalent alternative method to ensure the openness, transparency and non-discriminatory nature of the measure. End-users must have the possibility to consult the online registry to be informed about all operators able to provide the eligible services. All providers capable of providing the eligible fixed or mobile services must have the possibility to be included in the online registry based on objective and transparent criteria (for example, ability to comply with the minimum requirements for the provision of the eligible fixed or mobile services). The online registry may also provide additional information to assist end-users, such as the type of service provided by the various operators.
- (183) Social voucher schemes must be limited in time to a reasonable period not exceeding three years.
- (184) Member States may implement additional safeguards to avoid undue distortion of competition and possible misuse of vouchers by end-users or electronic communication operators. Additional safeguards may be necessary to ensure that vouchers will not be used to procure fixed or mobile internet access services where another member of the same household already has a subscription to an adequate service.
- (185) In addition, Member States must comply with the requirements laid down in Section 7 on transparency, reporting and monitoring.

## **6.2 Connectivity vouchers**

- (186) Connectivity vouchers may be designed for broader categories of end-users (for example, vouchers for all citizens or certain undertakings, such as SMEs) to promote the take-up of fixed or mobile services contributing to the development of an economic activity. Such measures can be declared compatible with the internal market on the basis of Article 107(3), point (c), TFEU.
- (187) The Commission will consider such measures to be compatible if they contribute to the development of an economic activity (first condition) without unduly affecting trading conditions to an extent contrary to the common interest (second condition).

### **6.2.1 First condition**

- (188) The Commission considers that voucher schemes that effectively facilitate the take-up of fixed or mobile services can facilitate the development of a range of economic activities by increasing connectivity and access to the internet access services.

- (189) In order to provide an incentive effect, the voucher must only cover up to 50 % of the eligible costs. Eligible costs may be the monthly fee, the standard set-up costs and the end-user's necessary terminal equipment (modem/router) for access to the internet. The costs for in-house wiring and some limited deployment in the end-user's private property or in the public property in close proximity of the end-user's private property may also be eligible to the extent they are necessary and ancillary to the provision of the service.
- (190) Various means of implementation may be provided for under national rules. For instance, the voucher scheme may provide for payments directly to the end-users or directly to the service provider chosen by the end-users.
- (191) If a State aid measure, the conditions attached to it (including its financing method when that method forms an integral part of the measure) or the activity it finances entails a violation of a provision or general principles of Union law, the aid cannot be declared compatible with the internal market<sup>122</sup>.

#### 6.2.2 *Second condition*

- (192) State aid should be targeted towards situations where aid can bring about a material improvement that the market alone cannot deliver, that is to say, where there is a market failure in terms of take-up. For instance, if State aid for the take-up of fixed and mobile electronic communication services is not targeted at a market failure in terms of take-up (for instance if vouchers are misused for supporting deployment instead of encouraging demand) or does not respect technological neutrality, aid in the form of vouchers would not be an appropriate policy instrument and the measure could alter conditions for investment and create distortions detrimental to the good functioning of the markets concerned. In such cases, aid in the form of vouchers would risk to unduly affect trading conditions to an extent contrary to the common interest; the aid measure for connectivity vouchers cannot be declared compatible with the internal market.
- (193) Vouchers may be necessary to support subscription to a new service or to upgrade the current one. Vouchers may be used to upgrade the existing fixed or mobile subscription only to the extent it does not unduly distort competition at retail and wholesale level.
- (194) The Commission considers that connectivity vouchers that are technologically neutral are also proportionate as they allow end-users to procure the services of the best value for money from any provider capable of providing them, irrespective of the technology used for providing the service. Furthermore, such measures may limit the negative effects on competition resulting from the aid if they ensure equal treatment of all possible service providers and offering end-users the widest possible choice of suppliers. For this purpose, the Member State must set-up an online registry of all eligible service providers or implement an equivalent alternative method to ensure the openness, transparency and non-discriminatory nature of the measure. End-users must have the possibility to consult such information about all operators able to provide the eligible services. All providers capable of providing the eligible services must have

---

<sup>122</sup> Judgment of the Court of Justice of 22 September 2020, *Austria v Commission*, C-594/18 P, EU:C:2020:742, paragraph 44.

the possibility to request to be included in the online registry or using any alternative method chosen by the Member State based on objective criteria (for example, ability to comply with the minimum requirements for the provision of the eligible fixed or mobile services). The online registry (or the alternative method chosen) may also provide additional information to assist end-users, such as the type of service provided by the various operators.

- (195) Connectivity vouchers must be available to end-users only in areas where there is at least one existing network<sup>123</sup> able to provide the eligible services, which must be verified through mapping and public consultation. The mapping exercise and the public consultation must cover the duration of the voucher scheme, and must be carried out in line Sections 5.2.2.4.1 5.2.2.4.2 respectively. The public consultation must invite interested parties to comment on the main characteristics of the measure and not only on the availability of networks in the target areas.
- (196) Member States must limit risks that voucher schemes may unduly distort competition. For the aid to be compatible, Member States must carry out a market assessment to identify the eligible providers present in the area and collect information to calculate their market share. The market assessment must aim to establish if the voucher scheme may confer a disproportionate advantage on some providers to the detriment of others possibly reinforcing (local) market dominance. The market assessment must also aim to establish the actual need to implement a voucher scheme by comparing the situation in the intervention area(s) with the situation in other areas of the Member State or the Union. The trends in take-up by end-users may also be assessed to conclude on the opportunity to implement the voucher scheme.
- (197) In order to be included in the voucher scheme, where the operator is vertically integrated and has a retail market share above 25%, that provider must offer, on the corresponding wholesale access market, to any electronic communication services providers at least one wholesale access product able to ensure that the access-seeker will be able to reliably provide the eligible services, under open, transparent and non-discriminatory conditions. The wholesale access price must be set as specified in Section 5.2.4.4.3.
- (198) Connectivity voucher schemes will be considered to have limited negative effects on competition if they are limited in time to a reasonable period not exceeding two years.
- (199) In addition, Member States must comply with the requirements laid down in Section 7 on transparency, reporting and monitoring.

---

<sup>123</sup> A voucher measure to increase the up-take of the future network may be included in the aid measure for the network.

## **7 TRANSPARENCY, REPORTING, MONITORING**

### **7.1 Transparency**

- (200) Member States must publish the following information in the Commission's transparency award module<sup>124</sup> or on a comprehensive State aid website, at national or regional level:
- a) the full text of the decision approving the aid scheme or the individual aid, and its implementing provisions, or a link to it;
  - b) information on each individual aid award exceeding EUR 100 000, in accordance with Annex IV.
- (201) The information referred to in paragraph (200)b), shall be published within six months from the date of award of the aid, or, for aid in the form of tax advantages, within one year from the date the tax declaration is due<sup>125</sup>.
- (202) Member States must organise their comprehensive State aid websites, as referred to in paragraph (200), in such a way as to allow easy access to the information. For aid that is unlawful but subsequently found to be compatible, Member States must publish the information within six months from the date of the Commission's decision declaring the aid compatible.
- (203) To enable the enforcement of State aid rules under the Treaty, the information must be available for at least 10 years from the date on which the aid was granted. The information must be published in a non-proprietary spreadsheet data format, which allows data to be effectively searched, extracted, downloaded and easily published on the internet, for instance in CSV or XML format. The general public must be allowed to access the website without any restrictions, including prior user registration.
- (204) The Commission will publish on its website the link to the national or regional State aid website referred to in paragraph (200).

### **7.2 Reporting**

- (205) Pursuant to Council Regulation (EU) 2015/1589<sup>126</sup> and Commission Regulation (EC) No 794/2004<sup>127</sup>, Member States are required to submit annual reports to the Commission in respect of each aid measure approved under these guidelines.

---

<sup>124</sup> 'State Aid Transparency Public Search', available at the following website: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=en>

<sup>125</sup> If there is no formal requirement for an annual declaration, 31 December of the year for which the aid was granted will be considered as the granting date for encoding purposes.

<sup>126</sup> Council Regulation (EU) 2015/1589 of 13 July 2015 laying down detailed rules for the application of Article 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union (OJ L 248, 24.9.2015, p. 9).

<sup>127</sup> Commission Regulation (EC) No 794/2004 of 21 April 2004 implementing Council Regulation (EC) No 659/1999 laying down detailed rules for the application of Article 93 of the EC Treaty (OJ L 140, 30.4.2004, p. 1).

- (206) In addition to the annual reports referred to in paragraph (205), Member States must submit a report to the Commission every two years containing key information on the aid measures approved under these guidelines, in accordance with Annex V. When adopting a decision under these guidelines the Commission may require additional reporting regarding the aid measure.

### **7.3 Monitoring**

- (207) Member States must maintain detailed records regarding all aid measures. Those records must contain all information necessary to establish that all the compatibility conditions set out in these guidelines are fulfilled. Member States must maintain those records for 10 years from the date of award of the aid and shall provide them to the Commission upon request.

## **8 EX POST EVALUATION PLAN**

- (208) To further ensure that distortions of competition and trade are limited, the Commission may require that certain schemes be subject to a time limitation (of normally four years or less) and to an ex post evaluation in order to verify (i) whether the assumptions and conditions which led to the compatibility decision have been realised; (ii) the effectiveness of the aid measure in light of its pre-defined objectives; (iii) the impact of the aid measure on markets and competition and that no undue distortive effects arise throughout the duration of the aid scheme that is contrary to the interests of the Union<sup>128</sup>.
- (209) Ex post evaluation may be required for schemes with large aid budgets, or containing novel characteristics, or when significant market, technology or regulatory changes are foreseen. In any case, evaluation will be required for schemes with a State aid budget or accounted expenditure over EUR 150 million in any given year or EUR 750 million over their total duration, that is to say, the combined duration of the scheme and any predecessor scheme covering a similar objective and geographical area, starting from publication of the guidelines. Given the objectives of the evaluation, and to avoid putting a disproportionate burden on Member States, ex post evaluations are only required for aid schemes the total duration of which exceeds three years, starting from publication of the guidelines.
- (210) The ex post evaluation requirement may be waived for aid schemes that are an immediate successor of a scheme covering a similar objective and geographical area that has been subject to an evaluation, delivered a final evaluation report in compliance with the evaluation plan approved by the Commission and has not generated any negative findings. Where the final evaluation report of a scheme is not in compliance with the approved evaluation plan, that scheme must be suspended with immediate effect upon request of the Commission.
- (211) The aim of the evaluation should be to verify whether the assumptions and conditions underlying the compatibility of the scheme have been achieved, in particular the necessity and the effectiveness of the aid measure in the light of its general and

---

<sup>128</sup> See for instance Commission Decision C(2012) 8223 final of 20 November 2012, case SA.33671 (2012/N) – United Kingdom – National Broadband scheme for the UK - Broadband Delivery UK (OJ C 16, 19.1.2013, p. 2).

specific objectives. It should also assess the impact of the scheme on competition and trade.

- (212) For aid schemes subject to the evaluation requirement referred to in paragraph (209), Member States must notify a draft evaluation plan, which will form an integral part of the Commission's assessment of the scheme, as follows:
- a) together with the aid scheme, if the State aid budget of the scheme exceeds EUR 150 million in any given year or EUR 750 million over its total duration;
  - b) within 30 working days following any significant change that increases the budget of the scheme to over EUR 150 million in any given year or EUR 750 million over the total duration of the scheme;
  - c) within 30 working days following the recording in official accounts of expenditure under the scheme in excess of EUR 150 million in any year.
- (213) The draft evaluation plan must be in line with the common methodological principles provided by the Commission<sup>129</sup>. Member States must publish the evaluation plan approved by the Commission.
- (214) The ex post evaluation must be carried out by an expert independent from the aid granting authority on the basis of the evaluation plan. Each evaluation must include at least one interim and one final evaluation report. Member States must publish both reports.
- (215) The final evaluation report must be submitted to the Commission in due time to assess any prolongation of the aid scheme and at the latest nine months before its expiry. That period may be reduced for schemes triggering the evaluation requirement in their last two years of implementation. The precise scope and arrangements for each evaluation will be set out in the decision approving the aid scheme. The notification of any subsequent aid measure with a similar objective must describe how the results of the evaluation have been taken into account.

## **9 FINAL PROVISIONS**

- (216) These guidelines will be applied from the first day following their publication in the *Official Journal of the European Union*.
- (217) The Commission will apply these guidelines to all notified aid measures after the guidelines are published in the Official Journal, even where the projects were notified prior to that date.
- (218) In accordance with the Commission notice on the determination of the applicable rules for the assessment of unlawful State aid<sup>130</sup>, the Commission will apply, to unlawful

---

<sup>129</sup> Commission staff working document, Common methodology for State aid evaluation, Brussels, 28.5.2014, SWD(2014) 179 final, or any of its successors.

<sup>130</sup> OJ C 119, 22.05.2002, p. 22.

aid, the rules in force at the time when the aid was granted. Accordingly, it will apply these guidelines in the case of unlawful aid granted after their date of publication.

(219) The Commission proposes to Member States, on the basis of Article 108(1) of the Treaty, the following appropriate measures:

- a) Member States must amend, where necessary, their existing aid schemes in order to bring them into line with the provisions of Section 7.1. of these guidelines within twelve months after their publication in the Official Journal of the European Union;
- b) Member States should give their explicit unconditional agreement to the appropriate measures (including amendments) proposed in point (a) within two months from the date of publication of the guidelines in the Official Journal of the European Union. In the absence of any reply, the Commission will assume that the Member State in question does not agree with the proposed measures.



## **Explanatory note accompanying the proposal for the revision of the Broadband Guidelines**

The purpose of this note is to clarify the objectives and scope of the proposal to revise the Guidelines on State aid for broadband networks (the ‘Broadband Guidelines’).

Performant, reliable and secure electronic communications networks are essential enablers that underpin the digital transformation of the EU. They are a crucial factor for bridging the digital divide connecting remote and sparsely populated regions of the EU and contributing to a more competitive and sustainable economy. The impact of the COVID-19 pandemic on economy and society has accentuated growing connectivity needs for people, businesses and public institutions and underlined the critical role of electronic communications networks for the recovery from the crisis and to foster EU’s resilience.

The current Broadband Guidelines were adopted in 2013. They set out specific criteria for the allocation of public funds to minimise the impact on competition of electronic communications networks deployment in areas that need it most. They seek to ensure that public support leads to modern infrastructure increasing consumer welfare and reducing the digital divide where commercial operators have no incentive to invest, while avoiding crowding-out of private investments, subsidising local monopolies or discriminating certain technologies.

The 2013 Broadband Guidelines were subject to an [evaluation](#) assessing whether they were still fit for purpose. The results of the evaluation are set out in the Staff Working Document (SWD), published on 7 July 2021. The evaluation showed that they had constituted an appropriate framework, supporting Member States to reach the Digital Agenda for Europe and the Europe 2020 Strategy objectives. The evaluation has also shown that the existing Guidelines require some improvements to reflect technological and market developments to best accompany the necessary investments in the coming years in a manner compatible with the internal market. This particularly applies in the context of the recovery from the pandemic. Furthermore, the evaluation showed the relevance of new policy objectives in this context. These include support for the digital transition, contribution to the achievement of the [European Gigabit Society objectives](#), implementation of the [Digital Compass](#). Broadband networks are also essential to achieve sustainability goals. Consequently, the revision will aim to update the current rules by taking into account the continued need to ensure compatibility with the internal market in view of the relevant policies and market developments.

The provisions of the Broadband Guidelines are complemented by the General Block Exemption Regulation (‘GBER’), which lays down *ex ante* compatibility conditions on the basis of which Member States can implement State aid measures without prior notification to the Commission. On 23 July 2021, the Commission adopted an [amendment of the GBER](#) to accompany the new Multiannual Financial Framework and to facilitate certain recovery-related aid measures. The amendment includes provisions on fixed broadband networks, and 4G and 5G mobile networks. The provisions in the GBER concerning broadband networks are not part of this consultation.

The following sections provide an overview of the main changes the Commission considers at this stage of the revision. The text of draft Guidelines proposed for consultation is not definitive and will be reassessed in light of the feedback and evidence received from the present consultation.

### **Proposed changes in the draft text of the revised broadband guidelines**

The revision of the Broadband Guidelines relies largely on the results, evidence and data collected in the context of the evaluation in combination with the Commission’s market experience and experience stemming from its case practice.,

The draft revision includes, in particular, the following changes:

- (i) alignment of the intervention threshold for public support to Gigabit fixed networks with current and expected technological and market developments;
- (ii) guidance on support for the deployment of mobile networks;
- (iii) new category of possible aid in the form of demand-side measures supporting the take-up of fixed and mobile networks (vouchers);
- (iv) guidance regarding an operator's use of its own resources to connect to the publicly-funded infrastructure to provide services outside the area for which the aid was granted;
- (v) adjusting wholesale access obligations to reflect technological progress;
- (vi) clarifications concerning certain concepts, such as mapping, a public consultation and a selection procedure, and a claw-back mechanism.

The purpose of the modifications subject to this consultation is to ensure that the Broadband Guidelines cater appropriately for market and technological developments and the Commission priorities. The proposed modifications aim at reflecting the increasing connectivity needs of end-users and clarifying the conditions under which Member States may grant support, in particular with respect to the existence of a market failure and the performance that the networks must achieve. By clarifying the applicable rules and, in particular, the compatibility conditions that the Commission applies, the revision will improve legal certainty and facilitate the implementation of aid measures, while limiting possible competition distortions to the minimum.

In particular, State support for the deployment of mobile infrastructure and demand-side measures have so far been assessed directly under the TFEU, using State aid compatibility principles and referring to the Broadband Guidelines by analogy. New provisions will clarify the compatibility conditions that the Commission applies in relation to these measures and will take into account market developments also acknowledged in the new EU connectivity targets, requiring that by 2025 all urban areas and major transport paths be covered by 5G networks and by 2030 all populated areas be covered by 5G as well as increased take-up of fixed and mobile services by end-users.

- **Alignment of the intervention threshold for aid for fixed networks with current and expected technological and market developments**

The proposed Guidelines will facilitate the deployment of performant fixed networks in a targeted and sustainable manner, in areas where private operators are unlikely to invest or to deliver the adequate level of infrastructure for the fast evolving customers' needs, notably in rural and remote areas.

In this context, the proposed modifications consist in setting a new intervention threshold of 100 Mbps download speed with the objective of reaching 1 Gbps download speed. In areas where the existing networks are not able to provide 100 Mbps download speed, the new network will have to appropriately increase (double or triple) download speed and sufficiently increase the upload speed as compared to the existing infrastructure. In areas where there is present or planned at least one network providing 100 Mbps download speed, the new network will have to at least triple the download speed and sufficiently increase the upload speed as compared to the existing infrastructure. In areas in which there are, or are planned, at least two networks providing download speed of above 100 Mbps the new publicly funded network has to provide at least 1 Gbps download speed.

Furthermore, taking into account the evolving needs for enhanced upload speed, the Guidelines provide for the possibility to invest to fulfil demonstrated unsatisfied end-users' need for up to 1 Gbps upload speed.

- **Aid for the deployment of mobile networks**

The proposed modifications include new provisions for the deployment of mobile networks, clarifying the compatibility principles.

The approach leverages on the rules and principles which apply to fixed networks, and follows case practice.

A private beneficiary will be selected through a competitive selection procedure, in line with the principles and the spirit of the public procurement rules and respecting the principle of technological neutrality.

The State intervention will be limited to market failure areas identified through mapping and public consultation based on criteria that Member States consider appropriate to address end-users' needs, in particular speed. The current public consultation gives stakeholders the opportunity to comment on this point. The Commission specifically seeks comments on what should be the relevant criteria and the corresponding values necessary to identify market failure in mobile networks, in particular in terms of speed, whilst mitigating the risks as regards distortion of competition.

To ensure the incentive effect of the State support, the aided infrastructure will not be taken into account to meet the coverage obligations arising from conditions attached to the right to use spectrum. State aid cannot be used to fulfil such obligations as it is unlikely to have an incentive effect, and thus unlikely to be compatible with the internal market. State Aid can, however, be granted to provide a quality of service beyond the requirements provided in such obligations.

The new network will have to ensure significant improvements in comparison to the existing networks in term of mobile service availability, capacity, speed and competition. For instance, 5G standalone networks will be considered as ensuring a significant improvement in comparison with previous generations and 5G non-standalone networks.

Finally, effective, full open access to the supported infrastructure will have to be guaranteed to all access seeker on equal and not discriminatory conditions.

- **Aid in the form of demand-side measures supporting the take-up of fixed and mobile networks (vouchers)**

Various demand side measures are possible to support the take-up of fixed or mobile services. The proposed Guidelines discuss these possibilities, recognizing that some may not amount to State aid, e.g. general measures such as information campaigns or demand aggregation not targeting specific operators. For those measures that amount to aid, the proposed Guidelines will reflect the case practice and codify the compatibility criteria for the two most frequent forms of demand-side interventions, namely vouchers with social character and connectivity vouchers.

Vouchers with social character will be considered as compatible where they encourage consumers in fragile situations (e.g. low-income individuals/families or particular categories of end-users such as students) to procure or maintain fixed and/or mobile broadband services of adequate quality, if certain conditions are met, including compliance with the principle of technological neutrality.

Connectivity vouchers that foster the take-up of a specific category of services for which there is lack of demand may address both consumers and business end-users. Connectivity vouchers will be considered as compatible where they promote the take-up of fixed and mobile services of adequate quality, if certain conditions are met, inter alia, if the schemes are limited in time, proportional and technologically neutral.

For both types of vouchers, an online, open, transparent registry of eligible suppliers (or an equivalent alternative method) from which consumers and businesses can freely select their service provider will have to be put in place to guarantee the openness, transparency and non-discriminatory nature of the measure.

- **Guidance regarding an operator's use of its own resources to connect to the publicly-funded infrastructure to provide services outside the area for which the aid was granted ('private extensions')**

The proposed modifications aim at clarifying that private extensions by access seekers are allowed. In case of the aid beneficiary, such private expansions are allowed unless in the mapping and the public consultation it is demonstrated that this would create a severe distortion of competition. A severe distortion of competition could arise if e.g. (a) the private extension leads to an adjacent area which is already served by at least two networks providing speed comparable to the state funded network or (b) there is at least one comparable infrastructure in the adjacent area which has entered into operation less than 5 years before the state funded network enters into operation. If either (a) or (b) is fulfilled, the private extension into the adjacent area could be allowed only two years after the state subsidised network enters into operation.

- **Adjusting wholesale access obligations to reflect technological progress**

The current Broadband Guidelines require effective wholesale access to State funded fixed networks (including full physical unbundling and 'virtual' unbundling) to strengthen competition and to avoid the creation with public funds of regional monopolies.

However, the cost of granting such access might increase the final amount of aid granted. In order to reduce costs, the proposed Guidelines provides some exceptions and differentiates the types of the wholesale access products to be offered by subsidised fixed access networks depending on the competitive situation in a given intervention area. In this context, in areas with limited competition, less-stringent access obligations will apply, i.e. Virtual Unbundled Local Access – VULA - instead of physical unbundling. By way of contrast, in competitive areas, the practice of the current guidelines will remain unchanged and full and effective physical access will always have to be offered.

For interventions supporting mobile access networks, the State funded network must offer the widest range of wholesale access products, including among others bit-stream access, access to poles/masts/towers, and, as they become available, those access products necessary to exploit the most advanced features of 5G and future mobile generations networks. Effective access may include access to components of the network that have not been publicly funded but that are necessary in order for the access seeker to provide its services.

For interventions in backhaul networks, the State funded network must ensure bit-stream access and access to poles/masts/towers, ducts and dark fibre.

- **Clarifications and further guidance on certain concepts such as: mapping, public consultation, selection procedure, wholesale access pricing, claw back mechanism**

## **Mapping**

The new Guidelines will include a new annex providing guidance on how to carry out the mapping exercise both for fixed and mobile access networks. The methodology is primarily based on the extensive experience gained by the Commission in assessing broadband cases. It is also based on the work carried out by BEREC in cooperation with the Commission for the development of guidelines to 'assist NRAs on the consistent application of Geographical surveys of network deployments'; on 'BEREC guidelines on Very High Capacity Networks' and on previous projects carried out by DG CNECT in cooperation with DG COMP on mapping of broadband networks.

## **Public consultation**

The proposed Guidelines aim to provide additional guidance and clarifications as regard the way to carry out a public consultation. In particular, the proposed Guidelines clarify the timeframe for a public consultation (at least 30 days) and the timeframe within which Member States have to launch a selection procedure or to start the implementation of the measure in case of direct investment models. They provide a methodology for the assessment and monitoring of future private investment plans..

**Open selection procedure**

The proposed Guidelines consider the use of environmental or energy related requirements among the qualitative criteria. The modifications aim to clarify that qualitative criteria could also refer to environmental and energy criteria which reflect the established policy objectives.

**Wholesale access price**

The proposed Guidelines clarify the scope of application of the various methodologies (published price, regulated price, cost-based price). They also codify case practice concerning cases in which no adequate benchmark or regulated product exists and clarify the role of the aid amount in determining the wholesale price.

**Claw back mechanism**

The proposed Guidelines clarify the rules of claw back mechanism and lower the threshold for its application (reduced from EUR 10 million to EUR 5 million).



## 6

# Samrådssvar förslag på ny förordning om främjande av genomförandet av det transeuropeiska transportnätverk (TEN-T) 21RS12022

Tjänsteställe, handläggare  
Samhällsplanering och Infrastruktur, Dino  
Keljalic

Sammanträdesdatum  
20xx-xx-xx

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS12022

Organ  
**Samhällsbyggnadsnämnden**

## **Samrådssvar förslag på ny förordning om främjande av genomförandet av det transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)**

### **Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna förslag till samrådssvar för Region Örebro län gällande förslag på ny förordning om främjande av genomförandet av det transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)

### **Sammanfattning**

EU-kommissionen har lämnat förslag på ny förordning om främjande av genomförandet av det transeuropeiska transportnätverk (TEN-T) och ger Region Örebro län möjlighet att lämna synpunkter.

Då Region Örebro län har det regionala utvecklingsansvaret i en av Sveriges viktigaste transportregioner och därmed i allra högsta grad berörs av den transportpolitiska utvecklingen, välkomnas möjligheten att lämna synpunkter på den viktiga frågan om EU:s framtida politik för transportinfrastruktur.

I Örebroregionen finns flera viktiga noder och infrastruktur som är utpekade i det transeuropeiska transportnätet såsom:

- Järnvägs- och omlastningsverksamheter i Hallsberg (nod i ScanMed-korridoren)
- Örebro Airport (övergripande nät)
- Godsstråket genom Bergslagen (ScanMed-korridoren)
- Västra Stambanan (ScanMed-korridoren)



Tjänsteställe, handläggare  
Samhällsplanering och Infrastruktur, Dino  
Keljalic

Sammanträdesdatum  
20xx-xx-xx

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS12022

- Värmlandsbanan (stomnät)
- E20 (stomnät)
- E18 (stomnät)
- Örebro (föreslås uppgraderas till urban nod)

### Ärendebeskrivning

I Örebroregionen återfinns flera viktiga noder och infrastruktur som ingår i det transeuropeiska transportnätet såsom Örebro Airport (övergripande nät), kombiterminalen i Hallsberg (nod i ScanMed-korridoren) med kopplingar till Göteborgs hamn samt Godsstråket genom Bergslagen på vilken 90% av EU:s järnmalm fraktas från norra Sverige till Europas industrier. Genom regionen passerar också två av norra Europas trafiktätaste vägar, E18 och E20 som båda är del av stomnätet.

Region Örebro län anser att revideringen av TEN-T-förordningen är av yttersta vikt, inte minst med utgångspunkt i att transportsystemet genomgår en grundläggande omvandling i riktning mot minskade utsläpp av föroreningar och utfasning av fossila bränslen samt en bredare användning av, digitalisering automatisering och ny innovation. För att vara ett uppdaterat, anpassat och flexibelt regelverk som möter både dagens och framtidens behov anser Region Örebro län att EU:s transportpolitik tydligare bör riktas mot en klimatneutral transportsektor och det är därför positivt att kopplingarna stärks mellan förordningen om TEN-T och målsättningen om ett klimatneutralt EU till 2050, såsom fastställs i den gröna given.

### Region Örebro län:

- Välkomnar det nya förordningsförslaget som har ett tydligt fokus på järnvägen och främjandet av koldioxidsnåla transportslag inklusive en tydlig målsättning om en minskning av transportutsläppen med 90 procent fram till 2050.
- Anser att det gränsöverskridande perspektivet utgör ett av de starkaste mervärdena med europeisk transportpolitik, vilket tyvärr inte tillräckligt genomsyrar förordnings-förslaget. Det transeuropeiska transportnätet bör säkerställa tillgängligheten för alla regioner i EU och förslaget bör därför kompletteras med ytterligare sträckor och noder i gränsområden som bedöms ha ett starkt europeiskt mervärde, **såsom järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm.**

Tjänsteställe, handläggare  
Samhällsplanering och Infrastruktur, Dino  
Keljalic

Sammanträdesdatum  
20xx-xx-xx

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS12022

- Understryker vikten av att förordningen har ett fortsatt fokus på samordning, planering och utbyggnad av gränsöverskridande fysisk infrastruktur både inom unionen och mot tredje land, **med särskilt fokus på järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm.**
- Välkomnar att förslaget **uppgaderar Örebro**, tillsammans med flera andra mellanstora europeiska städer, **till urbana noder** i det transeuropeiska transportnätet. Detta skapar ökad tillgänglighet till EU:s inre marknad för fler människor och organisationer samtidigt som det främjar omställningen till ett hållbarare samhälle genom en snabbare utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.
- Ser positivt på att gång, cykel och kollektiva transportmedel som tåg och buss prioriteras i såväl de urbana noderna som i det övergripande transportnätet och stomnätet i förordningsförslaget.
- Välkomnar att förordningsförslagets tydliga fokus på omställningen av transportsystemet lägger mer ansvar och krav på medlemsstaterna, inklusive regional och lokal nivå. För att lyckas uppnå de uppsatta kraven i tid eftersöker Region Örebro län stöd och vägledning från nationell nivå vad gäller exempelvis regeltolkning, möjligheter att söka extern finansiering och måluppfyllelse. Vidare bör stödet också beakta olika regionala och lokala förutsättningar och tillgång till resurser.
- Stödjer bestämmelserna om bättre persontrafik på järnväg genom att möjliggöra ett järnvägsnät med hastighetsstandard på 250 km/h i hela Europa, inklusive förbindelser till tredjeländer som Norge och Storbritannien.
- Välkomnar det nya konceptet med europeiska transportkorridorer som en sammanslagning av stomnätskorridorerna och godskorridorerna på järnväg.
- Anser att det är viktigt att koordinera och påskynda överflyttningen av gods från väg till järnväg och sjöfart genom att stärka långväga multimodala transportkedjor, inklusive lösningar för first/last mile förbindelser, som till exempel HCT-fordon, längre godståg och



Tjänsteställe, handläggare  
Samhällsplanering och Infrastruktur, Dino  
Keljalic

Sammanträdesdatum  
20xx-xx-xx

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS12022

elfordon. Välkomnar att förordningsförslaget har ett större fokus på digitalisering och innovation än tidigare då transportsättens digitala komponenter har en viktig roll som drivkraft för innovativa, hållbara och effektiva användartjänster.

- Understryker vikten av en fortsatt gemensam dialog mellan regional, nationell och EU-nivå i den fortsatta planeringen av färdigställandet av det europeiska transportnätet. Region Örebro län är medlemmar inom de storregionala samarbetena Mälardalsrådet och Botniska Korridoren inom vilka vi arbetar med såväl nationell som internationell infrastrukturplanering. Vi är också aktiva medlemmar i de internationella samarbetena CPMR Baltic Sea Commission, CPMR North Sea Commission och Scandria Alliance.

### **Beredning**

(Ange i vilka politiska organ ärendet har behandlats, till exempel: nämnden för samhällsbyggnad har vid sitt sammanträde den 22 januari 2015 behandlat ärendet)

### **Bedömning**

(Skriv en sammanfattande bedömning eller hänvisa till bilagd yttrandemall)

### **Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven**

En revidering av TEN-T förordningen väntas på ett tydligare sätt förbättra förutsättningar för utfasning av fossila bränslen och bidra till en minskad klimat-påverkan från transportsektorn i enlighet med övergripande globala klimatmål.

Revideringen av TEN-T förordningen väntas skapa bättre förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande.

Revideringen av TEN-T förordningen väntas bidra till ökade krav på infrastrukturens kvalitet, säkerhet och resiliens.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser för Region Örebro län.

Tjänsteställe, handläggare  
Samhällsplanering och Infrastruktur, Dino  
Keljalic

Sammanträdesdatum  
20xx-xx-xx

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS12022

Som utpekad nod eller infrastrukturobjekt inom TEN-T finns möjlighet att söka medel från EU:s fond för ett sammanlänkat Europa (CEF). I somras beviljades delar av infrastrukturprojektet Hallsberg-Degerön 250 miljoner kronor.

### **Uppföljning**

Beslut om ny TEN-T förordning väntas fattas av Europaparlamentet under 2023.

### **Beslutsunderlag**

Region Örebro läns samrådssvar avseende förslag på ny TEN-T förordningen

Johan Ljung  
Områdeschef, trafik och samhällsplanering

### **Skickas till:**

EU-kommissionen

Infrastrukturdepartementet

Tjänsteställe, handläggare  
Regional utveckling, Dino Keljalic,  
Ebba Bjerkander

Datum  
2022-01-13

Beteckning  
Dnr: 21RS12022

## Revidering av förordningen för ett transeuropeiskt transportnät (TEN-T)

### *Region Örebro läns remissvar*

EU-kommissionen/**Infrastrukturdepartementet** har begärt synpunkter på EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet, inklusive ett **förordningsförslag för revidering av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)**. Region Örebro län välkomnar möjligheten att lämna synpunkter på den viktiga frågan om EU:s politik för transportinfrastruktur.

Region Örebro län är beläget i centrala Sverige med huvuduppgift att organisera och tillhandahålla vård för våra 300 000 invånare. Region Örebro län ansvarar även för kollektivtrafik, infrastrukturplanering, logistik, energi, miljö och regional tillväxt. Region Örebro län tar sitt ansvar i transportpolitiken och vi har som mål att vara fossiloberoende till år 2030.

I Örebroregionen återfinns flera viktiga noder och infrastruktur som ingår i det transeuropeiska transportnätet såsom Örebro Airport (övergripande nät), kombiterminalen i Hallsberg (transportnod) med kopplingar till Göteborgs hamn samt Godsstråket genom Bergslagen på vilken 90% av EU:s järnmalm fraktas från norra Sverige till Europas industrier. Genom regionen passerar också två av norra Europas trafiktätaste vägar, E18 och E20 som båda är del av stomnätet.

Region Örebro län anser att revideringen av TEN-T-förordningen är av yttersta vikt, inte minst med utgångspunkt i att transportsystemet genomgår en grundläggande omvandling i riktning mot minskade utsläpp av föroreningar och utfasning av fossila bränslen samt en bredare användning av, digitalisering automatisering och ny innovation. För att vara ett uppdaterat, anpassat och flexibelt regelverk som möter både dagens och framtidens behov anser Region Örebro län att EU:s transportpolitik tydligare bör riktas mot en klimatneutral transportsektor och det är därför positivt att kopplingarna stärks mellan

Postadress  
Region Örebro län  
Regionkansliet  
Box 1613, 701 16 Örebro  
E-post: [regionen@regionorebrolan.se](mailto:regionen@regionorebrolan.se)

Besöksadress  
Eklundavägen 2, Örebro  
Tel: 019-602 10 00  
Organisationsnummer: 232100-0164

förordningen om TEN-T och målsättningen om ett klimatneutralt EU till 2050, såsom fastställs i den gröna given.

### **Region Örebro län:**

- Välkomnar det nya förordningsförslaget som har ett tydligt fokus på järnvägen och främjandet av koldioxidsnåla transportslag inklusive en tydlig målsättning om en minskning av transportutsläppen med 90 procent fram till 2050.
- Anser att det gränsöverskridande perspektivet utgör ett av de starkaste mervärdena med europeisk transportpolitik, vilket tyvärr inte tillräckligt genomsyrar förordnings-förslaget. Det transeuropeiska transportnätet bör säkerställa tillgängligheten för alla regioner i EU och förslaget bör därför kompletteras med ytterligare sträckor och noder i gränsområden som bedöms ha ett starkt europeiskt mervärde, **såsom järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm.**
- Understryker vikten av att förordningen har ett fortsatt fokus på samordning, planering och utbyggnad av gränsöverskridande fysisk infrastruktur både inom unionen och mot tredje land, **med särskilt fokus på järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm.**
- Välkomnar att förslaget uppgraderar Örebro, tillsammans med flera andra mellanstora europeiska städer, till urbana noder i det transeuropeiska transportnätet. Detta skapar ökad tillgänglighet till EU:s inre marknad för fler människor och organisationer samtidigt som det främjar omställningen till ett hållbarare samhälle genom en snabbare utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.
- Ser positivt på att gång, cykel och kollektiva transportmedel som tåg och buss prioriteras i såväl de urbana noderna som i det övergripande transportnätet och stomnätet i förordningsförslaget.
- Välkomnar att förordningsförslagets tydliga fokus på omställningen av transportsystemet lägger mer ansvar och krav på medlemsstaterna, inklusive regional och lokal nivå. För att lyckas uppnå de uppsatta kraven i tid eftersöker Region Örebro län stöd och vägledning från nationell nivå vad gäller exempelvis regeltolkning, möjligheter att söka extern finansiering och måluppfyllelse. Vidare bör stödet också beakta olika regionala och lokala förutsättningar och tillgång till resurser.
- Stödjer bestämmelserna om bättre persontrafik på järnväg genom att möjliggöra ett järnvägsnät med hastighetsstandard på 250 km/h i hela Europa, inklusive förbindelser till tredjeländer som Norge och

Storbritannien.

- Välkomnar det nya konceptet med europeiska transportkorridorer som en sammanslagning av stomnätskorridorerna och godskorridorerna på järnväg.
- Anser att det är viktigt att koordinera och påskynda överflyttningen av gods från väg till järnväg och sjöfart genom att stärka långväga multimodala transportkedjor, inklusive lösningar för first/last mile förbindelser, som till exempel HCT-fordon, längre godståg och elfordon. Välkomnar att förordningsförslaget har ett större fokus på digitalisering och innovation än tidigare då transportsättens digitala komponenter har en viktig roll som drivkraft för innovativa, hållbara och effektiva användartjänster.
- Understryker vikten av en fortsatt gemensam dialog mellan regional, nationell och EU-nivå i den fortsatta planeringen av färdigställandet av det europeiska transportnätet. Region Örebro län är medlemmar inom de storregionala samarbetena Mälardalsrådet och Botniska Korridoren inom vilka vi arbetar med såväl nationell som internationell infrastrukturplanering. Vi är också aktiva medlemmar i de internationella samarbetena CPMR Baltic Sea Commission, CPMR North Sea Commission och Scandria Alliance.

#### **Utformning av TEN-T-nätet**

Region Örebro län välkomnar att kommissionens förslag på ny förordning till TEN-T kopplar an till lagstiftningsförslaget om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR) och bidrar till den nödvändiga utfasningen av fossila bränslen och ytterligare minskningar av växthusgasutsläpp från EU:s transportsystem. En ökad infrastruktur- och transport-tillgänglighet riskerar att öka utsläppen, varför Region Örebro län välkomnar det ökade fokuset på järnväg och främjandet av koldioxidsnåla transportslag i det nya förslaget.

Vi stödjer förslagets stärkta fokus på användarperspektivet och välkomnar att förslaget fastställer åtgärder för att stärka TEN-T:s service- och användarperspektiv, både för person och godstransporter.

Vidare ställer Region Örebro län sig positiv till att kommissionen förordar en tydligare inbyggd flexibilitet i förordningen gällande tillägg av ytterligare sträckor, noder och terminaler.

Region Örebro län är dock oroliga över att det gränsöverskridande perspektivet, som är en av de viktigaste grundpelarna i den europeiska transportpolitiken, tillika en förutsättning för att nå de uppsatta klimatmålen,

har fått ett minskat utrymme. De övergripande målsättningarna (som anges i artikel 4) skulle ännu tydligare kunna lyfta fram vikten av gränsöverskridande förbindelser och dess förutsättning för att nå full effekt och potential av investeringar i ett hållbart transportsystem.

Region Örebro län anser därför att utformningen av transportnätet ytterligare behöver anpassas för att ta hänsyn till förändrade transportflöden inom EU och till länder utanför EU. Vi välkomnar att förordningen fortsatt prioriterar att avlägsna ”missing links” men vi ser att den nya förordning bör inkludera ytterligare sträckor och noder i gränsöverskridande områden för att säkerställa tillgängligheten för alla regioner. Flexibiliteten som i teorin ges med de delegerade akterna är positivt då lagstiftningen bör ges utrymme att kunna inkludera satsningar som bedöms ha ett starkt europeiskt mervärde och som kan bidra till de övergripande klimat- och mobilitetsmålen, även under gällande lagstiftningsperiod.

Europeisk transportpolitik har länge haft ett fokus på att binda samman perifera områden med Centraleuropa, vilket också fortsatt fastslås i förordningsförslaget. Region Örebro län önskar en tydligare formulering som ger ökat utrymme i förordningstexten att ytterligare en målsättning ska vara att förbinda de stora befolkningscentren i EU:s ytterområden. En förbättrad infrastruktur i dessa områden har stor potential att sänka växthusgasutsläppen och samtidigt bidra med fler positiva effekter såsom förstörade studie- och arbetsmarknadsregioner, ökat bostadsbyggande och nya etableringar. Ett fullt utvecklat TEN-T med utbyggnad av idag saknade gränsöverskridande förbindelser, även i Europas utkanter, är en förutsättning för en fungerande inre marknad.

### **Oslo-Stockholm – En förbindelse med Europeiskt mervärde**

Särskilt fokus önskar Region Örebro län ska läggas på järnvägsförbindelsen mellan Oslo och Stockholm. Sträckan är det enda som förbinder två huvudstäder i Europa som inte är utpekad som högsta prioritet i TEN-T/CEF. Idag sker mer än 90 procent av resorna mellan huvudstäderna med flyg, trots att avståndet endast är cirka 400 km tar tågresan mer än fem timmar. Förutsättningarna för att skapa en järnvägsförbindelse som är konkurrenskraftig med flyget är således mycket stor. För att påskynda färdigställandet av förbindelsen bör den inkluderas i den europeiska transportkorridoren Skandinavien - Medelhavet.

Exporten mellan Norge och Sverige har ökat med över 20 procent åt båda hållen de senaste tio åren. Där till kommer att tjänsteexporten mellan länderna har fördubblats. Norge är det land som äger flest företag i Sverige. Sverige investerar tre gånger så mycket i Norge som i grannländerna Danmark och

Finland tillsammans och antalet anställda i norskägda bolag i Stockholm har fördubblats på tio år. Att utveckla och underlätta kommunikationen mellan länder är därmed av stor betydelse. Den kraftigt ökad tjänsteexport mellan Sverige och Norge är en viktig del av förklaringen till att flygtrafiken mellan länderna har ökat med över fyra procent om året. Arlanda Airport (Stockholm) och Gardermoen Airport (Oslo) är varandras största utrikesdestinationer. Något som resulterat i att det sker 1,4 miljoner flygresor varje år i relationen. Ur ett europeiskt perspektiv är detta en hög siffra.

Med förbättringar av dagens infrastruktur samt byggandet av två nya järnvägslikar skulle en restid på 2 timmar och 40 minuter kunna uppnås. Med fyra eller fem stopp längs vägen klarar ett vanligt tåg med hastighet upp till 250 km/h en restid på under tre timmar. Resandeprognoser visar att om en förbindelse med en restid på max tre timmar mellan Oslo och Stockholm står klar i mitten på 2030-talet kommer det ske 1,9 miljoner tågresor per år och skapas förutsättningar för upp till 20 tåg i vardera riktningen per dag. Där till kommer ett ökat regionalt resande och behov av regional tågtrafik över gränsen. Förbindelsen mellan Oslo och Stockholm kommer alltså vara en av Nordens största reserelationer med tåg.

Genom att knyta Oslo och Stockholm närmare varandra stärks de båda huvudstadsregioner samtidigt som den regionala nyttan ökar mellan städerna på och i anslutning till stråket. Stråket passerar genom Sveriges befolkningsrikaste område där närmare 3,5 miljoner människor bor. Större arbets- och studiemarknader samt ökat bostadsbyggande och nya etableringar är några av effekterna som förbindelsen väntas medföra.

Förutom att binda samman de två huvudstäderna tätare, för både gods- och persontrafik, kommer förbindelsen även bidra till kraftigt minskad klimatpåverkan, i linje med transportpolitikens långsiktiga mål. I dagsläget sker en stor andel av de regionala resorna längs stråket med bil, då restiden med bil ofta är kortare än med tåg, något som ytterligare påverkar klimatet, trängseln på vägarna samt trafiksäkerhetsaspekter negativt.

Det går inte att överskatta de potentiella effekterna av att knyta samman två av Europas snabbast växande och mest innovativa huvudstäder med snabba, täta och effektiva tågförbindelser. Vinsterna med en utbyggd järnväg på stråket skulle följaktligen bli stora från flera viktiga perspektiv som framhålls i EU:s transportpolitik.

### **Uppgraderingen av Örebro till urban nod**

Region Örebro län välkomnar förslaget att inkludera Örebro som urban nod i

det transeuropeiska transportnätet. Vi delar kommissionens uppfattning om att det är angeläget att lyfta och utveckla fler städers infrastrukturella funktion i systemperspektivet. Just i systemperspektivet befinner sig Örebro i en skärningspunkt där viktigt infrastruktur på lokal, regional, nationell och europeisk nivå fogas samman. I Örebroregionen återfinns flera viktiga knutpunkter och infrastruktur som ingår i det transeuropeiska transportnätet såsom Örebro Airport (övergripande nät), kombiterminalen i Hallsberg (transportnod i ScanMed-korridoren) med kopplingar till Göteborgs hamn samt Godsstråket genom Bergslagen (ScanMed stomnätskorridor) på vilken 90 procent av EU:s järnmalm fraktas från norra Sverige till Europas industrier. Genom regionen passerar också två av norra Europas trafiktätaste vägar, E18 (Oslo – Stockholm) och E20 (Göteborg- Stockholm) som båda är del av stomnätet.

Regionen utgör en av norra Europas viktigaste logistiska knutpunkter, med ett starkt multimodalt erbjudande. I Hallsberg finns omfattande järnvägsrelaterad verksamhet där förutom en intermodal godsterminal även Nordens största rangerbangård återfinns, där mer än 500 000 tågvagnar rangeras varje år. Örebro Airport är en av Sveriges största fraktflygplatser tillika nationell krisberedskapsnod. Våra Europavägar samt riksvägarna 50 och 51 är starka godsstråk för vägtransporter. I regionen finns ett starkt logistikkluster som driver utvecklingen framåt med etablerat samarbete mellan näringslivet, det offentliga och Örebro universitet. Hållbarhetsdimensionen utgör grunden för Örebroregionens multimodala erbjudande och flera olika initiativ pågår både inom regionen och i samarbetet med externa organisationer och myndigheter. Här finns ett tydligt fokus på att utveckla långväga multimodala godstransportkedjor, vilket omfattar bland annat överflytt av gods från väg till järnväg, en grön godsflygplats och innovativa godstransporter på väg såsom *high capacity transports* (HCT) och elväg. Örebro har således goda förutsättningar att uppfylla kraven som föreslås gälla för urbana noder i TEN-T.

### **Omställning till mer ett miljövänligt transportsystem**

EU:s transportpolitik är viktig för omställningen till ett klimatneutralt samhälle. Region Örebro län välkomnar att förordningsförslaget tydligt refererar till annan relevant EU-lagstiftning, såsom förordningen för infrastruktur för alternativa bränslen.

Elektrifiering av transportsektorn, med fokus på järnväg, luftfart och första och sista milen för tung godstransport är avgörande för att uppnå en grön omställning. Användningen av fossilfria och icke-förorenande bränslen, såsom väte och avancerade biobränslen är likväl betydelsefull. All relevant EU-

lagstiftning, inklusive TEN-T-förordningen, bör ta hänsyn till ett bränsles totala miljöpåverkan. Påverkan bör baseras på en livscykelbedömning som täcker alla delar, såsom utvinning av råvaror, produktion och transport, och inte enbart de utsläpp som genereras när bränslet används. Region Örebro län anser därför att avancerade biobränslen är hållbara och bör räknas som ett bränsle med låga utsläpp. Region Örebro län är dock besvikna på hur EU-lagstiftning har missgynnat biodrivmedel såsom bioetanol, biodiesel och biogas från hållbart jordbruk och skogsbruk.

Region Örebro län ser positivt på att förslaget omfattar bindande krav som avser laddnings- och tankningsinfrastruktur för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, med fokus på el, vätgas och biogas och att kraven på alternativa bränslen samt på vägtrafiksäkerhet och -kvalitet tillämpas på det övergripande nätet på samma sätt som på stomnätet. Vidare delar Region Örebro län även kommissionens uppfattning om att det också är viktigt att skapa livsmiljöer som understödjer andra transportmedel än personbilar. Vi välkomnar därför att gång, cykel och kollektiva transportmedel som tåg och buss prioriteras i såväl de urbana noderna som i det övergripande transportnätet och stomnätet i förordningsförslaget.

### **Förbättrad samordning och högre krav på infrastruktur**

Region Örebro län anser att det är viktigt att kraftsamla för att färdigställa TEN-T-nätet enligt målsättningarna om ett utbyggt stomnät till 2030, ett utvidgat stomnät till 2040 och ett utbyggt övergripande nät till 2050. Detta innebär bland annat att flaskhalsar inom infrastrukturen skyndsamt behöver åtgärdas och den svenska regeringen behöver ta sitt ansvar för att bidra till genomförandet av TEN-T nationellt. I det förslag till nationell transportplan som nu remitteras saknas förutsättningar att nå de utpekade målen vilket Region Örebro län anser vara beklagligt.

Region Örebro län är positiva till att låta kommissionen tycka till om den nationella planeringen (artikel 58), förslagsvis skulle EU-kommissionen kunna utgöra en remissinstans till Trafikverkets förslag på ny nationell nivå. EU-kommissionen har tidigare uttryckt oro över implementeringstakten och Region Örebro län håller med om att det behövs ett utvecklat återrapporeringssystem kopplat till genomförandet av TEN-T. I Sverige har Trafikverket kritiserats för sitt bristande EU-perspektiv i planeringen. Riksrevisionen (RiR 2017:27) bedömer bland annat att genomförandet av TEN-T riskerar att försenas eftersom projekt som bidrar till bättre transportflöden i ett europeiskt perspektiv inte har prioriterats på samma sätt som nationellt initierade projekt i den nationella planen.

Vi välkomnar att förslaget tydliga fokus på omställningen av transportsystemet lägger mer ansvar och krav på medlemsstaterna. Bland annat föreslås fler städer uppgraderas till urbana noder och transportnoder med ökat ansvar att agera som facilitatorer (för bland annat för first/last mile kopplingar) för ett smidigare skifte mellan olika transportslag och infrastruktur på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Därtill kommer också ökade krav för tillgänglighet till alternativa bränslen och överflytt av gods åläggas de utpekade noderna. För att lyckas uppnå de uppsatta kraven i tid eftersöker Region Örebro län stöd och vägledning från nationell nivå vad gäller exempelvis regeltolkning, möjligheter att söka extern finansiering och måluppfyllelse. Här är det viktigt att beakta att utpekade noder kan ha olika förutsättningar och tillgång till resurser varför stöd från den nationella nivån behöver anpassas utifrån varje nods förutsättningar.

Vi anser också att TEN-T-förslaget har ett tydligare och mer balanserat fokus än tidigare på hållbara transportsätt, dels genom att stärka det modala skiftet (till mer järnväg, inre vattenvägar och sjöfart), dels genom utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen. Vi ställer vi oss särskilt positiva till det nya konceptet med europeiska transportkorridorer (artikel 7) som en sammanslagning av stomnätskorridorerna och godskorridorerna på järnväg. Vi välkomnar också de tydligare kraven på att möjliggöra längre tåg och tyngre laster för godstransporter och främjande av mer multimodala godsterminaler. Region Örebro län ställer sig positiva till kommissionens förslag om att medlemsstaterna åläggs att genomföra marknadsanalyser av multimodala godsterminaler, inklusive konsultationer med transportörer och logistikföretag, som underlag för en handlingsplan för att utveckla ett fungerande godsterminalsnätverk. Då regionerna har ett övergripande utvecklingsansvar utgör de också viktiga intressenter som bör inkluderas i dessa diskussioner. Vi ser positivt på att förslaget ålägger medlemsstaterna att säkerställa järnvägstillgång till sjöfartshamnar (hamnar i det övergripande nätet senast 2050, hamnar i stomnätet senast 2030). Vi välkomnar också att förslaget lyfter fram sjöfartshamnarnas bredare roll som transportnoder/knutpunkter, energinav och centrum för industriell utveckling.

Region Örebro län stödjer även bestämmelserna om bättre persontrafik på järnväg genom att möjliggöra ett järnvägsnät med hastighetsstandard på 250 km/h i hela Europa, samt göra det lättare att planera och boka biljetter för internationella tågresor, inklusive tredjeländer som Norge och Storbritannien.

### **Instrument i färdigställande av TEN-T**

Region Örebro län anser att det är viktigt med ett mer effektivt deltagande från intressenter i utformningen av EU:s transportpolitik, genomförande och

utvärdering. Goda exempel på är bland annat Region Örebro läns aktiva engagemang i korridorsforum till ScanMed (Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor).

Region Örebro län ställer sig positiva till att de europeiska samordnarna får en starkare roll och att deras mandat utvidgas till att omfatta områden som alternativa bränslen och digitalisering i syfte nå en tidsenlig måluppfyllelse av TEN-T. Region Örebro län understryker också vikten av en fördjupad och gemensam dialog mellan den europeiska, nationella och regionala nivån, i syfte att tillgodose infrastrukturutvecklingens möjligheter och behov på olika nivåer. Region Örebro län ser positivt på förslaget om en bättre anpassning av planerings- och genomförandeförfarandena på EU-nivå och nationell nivå med tydligare rapporteringsmekanismer för genomförandet av TEN-T i syfte att färdigställa transportnätet. Vår uppfattning är vidare att det funnits alldeles för stort utrymme att tolka regler och krav ställda kopplade till TEN-T, särskilt godstransporter på järnväg. Tidigare bedömdes av den svenska regeringen att kravet om 740 meter långa tåg var uppfyllt, även om dessa endast gick att köra om all annan trafik stoppades. Vi välkomnar därför de förtydliganden som gjorts, bland annat i artikel 15 rörande införandet av 740 meter långa godståg, vilket innebär att det inte längre räcker med att kraven uppfylls i teorin.

### **Innovation, digitalisering och automatisering**

Region Örebro län välkomnar att förordningsförslaget har ett större fokus på digitalisering och innovation än tidigare då transportsättens digitala komponenter har en viktig roll som drivkraft för innovativa, hållbara och effektiva användartjänster. Transportsektorn genererar stora mängder data som idag inte utnyttjas till sin fulla potential. Data som skulle kunna bidra till att effektivisera transporter och logistik. Det är därför positivt att förordningsförslaget också lyfter fram vikten av data och informationsdelning mellan medlemsstaterna. Vidare är det positivt att förordningsförslaget tydligare främjar automatisering av transporter och att förslaget också tydligt refererar till annan relevant EU-lagstiftning om exempelvis intelligenta transportsystem.

Region Örebro län anser att kommissionens förslag till ny förordning för det transeuropeiska transportsystemet utgör ett framåtblickande regelverk som skapar goda förutsättningar för att på ett flexibelt sätt integrera nya innovationer i transportsektorn som kan möta både dagens och framtidens behov.

Nina Höijer  
Ordförande Samhällsbyggnadsnämnden  
Region Örebro län



# 7

## Meddelande och delegationsebeslut 22RS343

Tjänsteställe, handläggare  
Nämndadministration, Per Marcusson

Sammanträdesdatum  
2022-01-19

**FöredragningsPM**  
Dnr: 22RS343

Organ  
**Samhällsbyggnadsnämnden**

## **Meddelande och delegationsebeslut**

### **Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta meddelande och delegationsbeslut till protokollet.

### **Sammanfattning**

Samanställning färdtjänstbeslut vecka 47-52

### **Beslutsunderlag**

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-01-19

Johan Ljung  
Områdeschef

### **Skickas till:**

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)

**Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten**

Ftj = färdtjänst  
Riks = riksfärdtjänst  
Arb = månadskort/rabatterade resor  
Svk = särskilda behov

A = avslag  
B = beviljade  
D = delavslag

2021-12-13 till och med 2021-12-31

| Kundnummer | Tillståndstyp | Beslut | Datum      |
|------------|---------------|--------|------------|
| 41987      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36481      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36800      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36727      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36654      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36640      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 22469      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36723      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 31482      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36484      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 25862      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36356      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 48291      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36633      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36664      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36754      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 32659      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36717      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 35995      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 35087      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 31083      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36208      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 35698      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36420      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 39697      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 34791      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 26289      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |
| 36110      | FTJ           | B      | 2021-12-31 |

|                 |       | Ftj  | Riks | Arb  |
|-----------------|-------|------|------|------|
| Andel avslag    |       | 8%   | 4%   | 40%  |
| Andel beviljade |       | 90%  | 76%  | 60%  |
| Andel delavslag |       | 1%   | 20%  | 0%   |
|                 | Summa | 100% | 100% | 100% |
| A = avslag      |       |      |      |      |
| B = beviljade   |       |      |      |      |
| D = delavslag   |       |      |      |      |

|       |     |   |            |
|-------|-----|---|------------|
| 35866 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35957 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 48968 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 49018 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36087 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35914 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 18222 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35699 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 44518 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35006 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35611 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 38289 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36130 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 32361 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 26813 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 22449 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 4136  | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36314 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 34625 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 40589 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 42481 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35801 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36746 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 32963 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 40224 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 26015 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35944 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 27358 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36111 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36095 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36458 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35871 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36239 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 32208 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36185 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 43158 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 32016 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 30588 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36186 | FTJ | B | 2021-12-31 |

|       |     |   |            |
|-------|-----|---|------------|
| 30371 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 30905 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36119 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 43748 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36617 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36134 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 15057 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36153 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35643 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 32211 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 26931 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 27039 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35954 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35358 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 25344 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 35961 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 30812 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 41160 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35054 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 35803 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 42713 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 31403 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35936 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 16722 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 24151 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 18285 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 33433 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 21707 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 38676 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36022 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 30854 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36118 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 30210 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35687 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 19000 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 31595 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35778 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 48716 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 38704 | FTJ | B | 2021-12-31 |

|       |     |   |            |
|-------|-----|---|------------|
| 35950 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 42667 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 31050 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 34819 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 34106 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35282 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 47147 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36065 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35892 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 31288 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 34531 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 46182 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35403 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36656 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 14546 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 15667 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36155 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 8128  | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 31795 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 48296 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 45360 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35211 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 7922  | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 3308  | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35888 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 32565 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36010 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 34786 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 30115 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35512 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 28674 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35887 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 44723 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 29889 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35129 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 27364 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 20128 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 34328 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 31071 | FTJ | B | 2021-12-31 |

|       |     |   |            |
|-------|-----|---|------------|
| 2609  | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 30550 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 30261 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36238 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36015 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 32192 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 1086  | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 16940 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35025 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 35532 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 20091 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 3616  | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 46731 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 35085 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 35614 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 34620 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 20552 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 6559  | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 23209 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 34998 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 41283 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36729 | FTJ | D | 2021-12-31 |
| 36729 | FTJ | D | 2021-12-31 |
| 36729 | FTJ | D | 2021-12-31 |
| 35305 | FTJ | A | 2021-12-31 |
| 35510 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 44778 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 37105 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36109 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36621 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 28827 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 45844 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36880 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36834 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36854 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36950 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 29236 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36911 | FTJ | B | 2021-12-31 |
| 36762 | FTJ | B | 2021-12-31 |

|       |      |   |            |
|-------|------|---|------------|
| 36901 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 35810 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 38871 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 18632 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 30596 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 36116 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 36482 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 21769 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 36876 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 27134 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 36759 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 28524 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 36494 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 26438 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 27679 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 47842 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 35821 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 33837 | FTJ  | B | 2021-12-31 |
| 44849 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 40080 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 25777 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 25933 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 18231 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 48310 | RIKS | D | 2021-12-31 |
| 34257 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 33654 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 25863 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 24176 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 27319 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 26538 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 21649 | RIKS | D | 2021-12-31 |
| 44754 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 3180  | RIKS | D | 2021-12-31 |
| 47378 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 32096 | RIKS | A | 2021-12-31 |
| 32089 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 21945 | RIKS | D | 2021-12-31 |
| 43948 | RIKS | B | 2021-12-31 |
| 37462 | RIKS | B | 2021-12-31 |







|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

|             |
|-------------|
| <b>Svk</b>  |
| 18%         |
| 73%         |
| 9%          |
| <b>100%</b> |
|             |
|             |
|             |

**Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten**

Ftj = färdtjänst                      A = avslag  
Riks = riksfärdtjänst              B = beviljade  
Arb = månadskort/rabatterade resor    D = delavslag  
Svk = särskilda behov

2021-11-29 till och med 2021-12-12

| Kundnummer | Tillståndstyp | Beslut | Datum      |
|------------|---------------|--------|------------|
| 36587      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36454      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36361      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36363      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 26799      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36658      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36529      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36215      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36374      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36477      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 18053      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36335      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 23892      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36499      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36358      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36583      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 42562      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36359      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36500      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36365      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36471      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 18225      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 35468      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36285      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36469      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36352      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36591      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |
| 36052      | FTJ           | B      | 2021-12-28 |

|                 |       | Ftj  | Riks | Arb  |
|-----------------|-------|------|------|------|
| Andel avslag    |       | 14%  | 5%   | 40%  |
| Andel beviljade |       | 81%  | 86%  | 60%  |
| Andel delavslag |       | 5%   | 10%  | 0%   |
|                 | Summa | 100% | 100% | 100% |
| A = avslag      |       |      |      |      |
| B = beviljade   |       |      |      |      |
| D = delavslag   |       |      |      |      |

|       |     |   |            |
|-------|-----|---|------------|
| 36559 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 36550 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 25877 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 36563 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35806 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 41922 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35770 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 31920 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 36012 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 11282 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35578 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35259 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 35529 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 36030 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35941 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35209 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 33624 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35458 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 25595 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 7986  | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 36291 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35351 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 35953 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35988 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 32963 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35416 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 34202 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 17568 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 27020 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 36478 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 17464 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35700 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 32549 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 36457 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 37660 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 29907 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 36534 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 38357 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 19467 | FTJ | B | 2021-12-28 |

|       |     |   |            |
|-------|-----|---|------------|
| 47155 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 45011 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 28725 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 36827 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 28323 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 26112 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35916 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 30117 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 28306 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 33843 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 27437 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35828 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 46494 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35205 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 36422 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35279 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 22951 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 34498 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 34999 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 17647 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 46149 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 32162 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35989 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 36584 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35459 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 26043 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 34446 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 33135 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 29420 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 17554 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35214 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 44624 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 19688 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35656 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 34368 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 39712 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 45287 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 45287 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35853 | FTJ | B | 2021-12-28 |

|       |     |   |            |
|-------|-----|---|------------|
| 28174 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 28802 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 42332 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 29328 | FTJ | D | 2021-12-28 |
| 29328 | FTJ | D | 2021-12-28 |
| 29328 | FTJ | D | 2021-12-28 |
| 35886 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 36442 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 23947 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 36479 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35034 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 43306 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 34594 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 35697 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35583 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 31220 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 47528 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 36612 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 20105 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 32034 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35162 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 23232 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 35481 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 30413 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 18133 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35651 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 35462 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 43153 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 14784 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 47816 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 34508 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 7464  | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 27340 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 19332 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 38976 | FTJ | A | 2021-12-28 |
| 48026 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 35363 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 10502 | FTJ | B | 2021-12-28 |
| 34362 | FTJ | A | 2021-12-28 |

|       |      |   |            |
|-------|------|---|------------|
| 49107 | FTJ  | B | 2021-12-28 |
| 9582  | FTJ  | B | 2021-12-28 |
| 9582  | FTJ  | B | 2021-12-28 |
| 37696 | FTJ  | B | 2021-12-28 |
| 33116 | FTJ  | A | 2021-12-28 |
| 2223  | FTJ  | D | 2021-12-28 |
| 2223  | FTJ  | D | 2021-12-28 |
| 2223  | FTJ  | D | 2021-12-28 |
| 2223  | FTJ  | D | 2021-12-28 |
| 2223  | FTJ  | D | 2021-12-28 |
| 34557 | FTJ  | A | 2021-12-28 |
| 35530 | FTJ  | B | 2021-12-28 |
| 20876 | FTJ  | B | 2021-12-28 |
| 9423  | FTJ  | B | 2021-12-28 |
| 27416 | FTJ  | B | 2021-12-28 |
| 27416 | FTJ  | B | 2021-12-28 |
| 47735 | FTJ  | B | 2021-12-28 |
| 16796 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 22390 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 5315  | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 33083 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 20015 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 32380 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 18778 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 28790 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 18313 | RIKS | D | 2021-12-28 |
| 24176 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 40947 | RIKS | D | 2021-12-28 |
| 22420 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 44136 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 41009 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 30227 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 35955 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 17129 | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 1211  | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 2126  | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 2703  | RIKS | B | 2021-12-28 |
| 42458 | RIKS | A | 2021-12-28 |
| 22569 | ARB  | B | 2021-12-28 |







[illegible]

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

|             |
|-------------|
| <b>Svk</b>  |
| 18%         |
| 82%         |
| 0%          |
| <b>100%</b> |
|             |
|             |
|             |

**Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten**

Ftj = färdtjänst                      A = avslag  
Riks = riksfärdtjänst              B = beviljade  
Arb = månadskort/rabatterade resor    D = delavslag  
Svk = särskilda behov

2021-11-15 till och med 2021-11-28

| Kundnummer | Tillståndstyp | Beslut | Datum      |
|------------|---------------|--------|------------|
| 36292      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36362      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36308      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36299      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 21487      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36263      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36360      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36257      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36295      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 40988      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 14640      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 42627      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36440      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36309      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36351      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36225      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 45447      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 42979      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 35800      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36262      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36300      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 30809      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 34893      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 25022      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 36256      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 35295      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |
| 34941      | FTJ           | A      | 2021-11-30 |
| 35524      | FTJ           | B      | 2021-11-30 |

|                 |       | Ftj  | Riks | Arb  |
|-----------------|-------|------|------|------|
| Andel avslag    |       | 10%  | 8%   | 0%   |
| Andel beviljade |       | 87%  | 78%  | 100% |
| Andel delavslag |       | 3%   | 14%  | 0%   |
|                 | Summa | 100% | 100% | 100% |
| A = avslag      |       |      |      |      |
| B = beviljade   |       |      |      |      |
| D = delavslag   |       |      |      |      |

|       |     |   |            |
|-------|-----|---|------------|
| 35592 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 36009 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 8761  | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 35590 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 35021 | FTJ | A | 2021-11-30 |
| 38193 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 40914 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 33654 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 29651 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 18235 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 35718 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 36289 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 35208 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 35935 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 33873 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 35359 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 34532 | FTJ | A | 2021-11-30 |
| 35809 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 27958 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 27977 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 30988 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 36210 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 24547 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 30217 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 32643 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 43371 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 35469 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 34397 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 25609 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 15061 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 47089 | FTJ | D | 2021-11-30 |
| 47089 | FTJ | D | 2021-11-30 |
| 47089 | FTJ | D | 2021-11-30 |
| 35956 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 43966 | FTJ | A | 2021-11-30 |
| 34610 | FTJ | A | 2021-11-30 |
| 23960 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 31287 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 42831 | FTJ | B | 2021-11-30 |

|       |     |   |            |
|-------|-----|---|------------|
| 32210 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 35284 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 34308 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 25329 | FTJ | A | 2021-11-30 |
| 33886 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 34590 | FTJ | A | 2021-11-30 |
| 31296 | FTJ | A | 2021-11-30 |
| 35505 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 31719 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 35527 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 35460 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 26618 | FTJ | A | 2021-11-30 |
| 29004 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 33495 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 34288 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 16369 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 34593 | FTJ | A | 2021-11-30 |
| 34043 | FTJ | A | 2021-11-30 |
| 16341 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 36261 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 26046 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 20192 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 35056 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 34595 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 33095 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 15355 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 44801 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 49256 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 49239 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 31545 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 34136 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 16219 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 17471 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 17443 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 25422 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 6648  | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 44198 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 44198 | FTJ | B | 2021-11-30 |
| 44198 | FTJ | B | 2021-11-30 |

|       |      |   |            |
|-------|------|---|------------|
| 44198 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 44198 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 45376 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 17800 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 47846 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 35712 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 35655 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 40922 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 34390 | FTJ  | A | 2021-11-30 |
| 42009 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 14886 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 14886 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 47885 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 36284 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 36140 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 35007 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 41424 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 33761 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 34429 | FTJ  | A | 2021-11-30 |
| 20693 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 1042  | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 41487 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 20106 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 10892 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 25420 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 35827 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 49231 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 15138 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 34859 | FTJ  | A | 2021-11-30 |
| 38281 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 35304 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 34047 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 34464 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 36175 | FTJ  | D | 2021-11-30 |
| 43002 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 17446 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 31803 | FTJ  | B | 2021-11-30 |
| 16619 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 44849 | RIKS | B | 2021-11-30 |

|       |      |   |            |
|-------|------|---|------------|
| 18205 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 46616 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 35992 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 26508 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 12994 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 33140 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 48710 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 30772 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 45943 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 29242 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 40245 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 33320 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 34952 | RIKS | D | 2021-11-30 |
| 35857 | RIKS | A | 2021-11-30 |
| 35865 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 31096 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 32328 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 18815 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 38037 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 48292 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 21841 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 23322 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 34549 | RIKS | A | 2021-11-30 |
| 36351 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 32874 | RIKS | D | 2021-11-30 |
| 39839 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 42486 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 42486 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 29608 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 26636 | RIKS | D | 2021-11-30 |
| 31839 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 34941 | RIKS | D | 2021-11-30 |
| 40754 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 24716 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 24367 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 34343 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 44566 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 45266 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 43256 | RIKS | B | 2021-11-30 |

|       |      |   |            |
|-------|------|---|------------|
| 47511 | RIKS | D | 2021-11-30 |
| 21497 | RIKS | D | 2021-11-30 |
| 31328 | RIKS | D | 2021-11-30 |
| 33918 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 37036 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 37036 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 26934 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 34115 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 23320 | RIKS | A | 2021-11-30 |
| 17065 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 40311 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 34059 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 39059 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 5268  | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 9999  | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 38261 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 36038 | RIKS | A | 2021-11-30 |
| 8555  | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 7015  | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 36330 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 36330 | RIKS | B | 2021-11-30 |
| 2703  | RIKS | D | 2021-11-30 |
| 40222 | RIKS | A | 2021-11-30 |
| 40222 | RIKS | D | 2021-11-30 |
| 31667 | ARB  | B | 2021-11-30 |
| 14640 | SVK  | B | 2021-11-30 |
| 34837 | SVK  | A | 2021-11-30 |
| 34908 | SVK  | A | 2021-11-30 |
| 30805 | SVK  | B | 2021-11-30 |
| 47598 | SVK  | A | 2021-11-30 |
| 28711 | SVK  | B | 2021-11-30 |
| 34950 | SVK  | A | 2021-11-30 |
| 49239 | SVK  | B | 2021-11-30 |
| 2188  | SVK  | A | 2021-11-30 |
| 35444 | SVK  | A | 2021-11-30 |
| 14886 | SVK  | B | 2021-11-30 |
| 15817 | SVK  | A | 2021-11-30 |
| 8648  | SVK  | B | 2021-11-30 |
| 468   | SVK  | B | 2021-11-30 |







|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

|             |
|-------------|
| <b>Svk</b>  |
| 39%         |
| 61%         |
| 0%          |
| <b>100%</b> |
|             |
|             |
|             |