

Sammanträde med:

Samhällsbyggnadsnämnd

Sammanträdesdatum: 2022-04-20

Tid: kl. 09:00-11:30

Plats: Konferensrum Linden, Eklundavägen 1

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)
Greger Persson (SD)
Bo Ammer (SD)
Jessica Carlqvist (V)

Ersättare underrättas

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



1. Protokollsjustering

Föredragande:

Tid: 09:00

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ordföranden och Fredrik Askhem (L) justerar dagens protokoll med Helena Bosved (MP) som ersättare.

Protokollet ska vara justerat senast den 4 maj 2022.

2. Handlingsplan för påverkansarbete – Infrastruktur och Transporter

Diarienummer: 22RS2623

Föredragande: Dino Keljalic

Tid: 09:10

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna förslag till handlingsplan för påverkansarbete inom området infrastruktur och transporter.

Sammanfattning

Handlingsplan för påverkansarbete inom infrastruktur och transporter är ett strategiskt och vägledande dokument som främst riktar sig till tjänstepersoner och politiker verksamma inom Region Örebro län.

Syftet med politisk påverkan inom området infrastruktur och transporter är att skapa förutsättningar för de resor och transporter som medborgare och näringslivet i länet behöver utifrån attraktivitet och konkurrenskraft. För att skapa dessa förutsättningar behöver bland annat infrastrukturen inom samt till och från Örebroregionen utvecklas.

Viss del av infrastrukturutvecklingen har Region Örebro län rådighet över i sin roll som länsplansupprättare. En betydande del av rådigheten för regionens mest prioriterade infrastrukturobjekt ligger dock utanför Region Örebro läns beslutsområde, såväl organisatoriskt som geografiskt. Beslutsfattandet ligger främst hos regeringen eller på EU-nivå. Region Örebro län måste därför bedriva ett strategiskt påverkansarbete mot dessa beslutsnivåer för att få de investeringar i infrastruktur som behövs, i och utanför länet.

Inom området infrastruktur och transporter är behoven och utmaningarna många. Det finns därför behov att fokusera påverkansarbetet – varför denna handlingsplan har tagits fram som vägledning.



Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-04-20, Handlingsplan för påverkansarbete - infrastruktur och transporter
- Region Örebro läns handlingsplan för påverkansarbete 2022-2030 infrastruktur och transporter

3. Regional prioritering för statligt investeringsstöd för bredbandsutbyggnad år 2022

Diarienummer: 22RS2271

Föredragande: Linus Grabö

Tid: 09:20

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att föreslagna kriterier i bilaga 1, Regionala prioriteringar, ska användas vid upprättande av den regionala prioriteringen i det statliga investeringsstödet för bredbandsutbyggnad år 2022 samt

att uppdra till Regional bredbandskoordinator att senast 2 maj 2022 inlämna beslutade kriterier inklusive prioriterade byggnader till Post- och telestyrelsen.

Sammanfattning

Post- och telestyrelsen (PTS) har av regeringen fått i uppdrag att administrera ett statligt investeringsstöd till bredbandsutbyggnad enligt förordningen (2020:266) om statligt stöd för utbyggnad av bredbandsinfrastruktur.

Region Örebro län har givits möjlighet att prioritera stödbara byggnader i länet, i syfte att få genomslag för regionala planer i stödets realiserande. Regionen får möjlighet att prioritera maximalt 30% av de stödbara byggnaderna i länet och regionens prioritering leder till rabatt mot övriga projekt i samband med utvärdering av Svealands samtliga projekt.

Följande kriterier föreslås nyttjas:

Främjande av anslutningar till hushåll; det vill säga stadigvarande bostäder där minst en person är folkbokförd

Främjande av företagande och näringsliv samt andra verksamheter

Beaktande av känd efterfrågan från slutanvändare

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-04-20, Regional prioritering för statligt investeringsstöd för bredbandsutbyggnad år 2022
- Information till regionerna om PTS bredbandsstöd 2022
- Regionala prioriteringar

4. Justering av köp- och resevillkor för resor i kollektivtrafiken och Närtrafiken

Diarienummer: 22RS2575

Föredragande: Emelinda Lindholm Ingemarsdotter

Tid: 09:30

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att förändra köp- och resevillkor i kollektivtrafiken enligt redovisat förslag,

att förändra köp- och resevillkor i Närtrafik enligt redovisat förslag samt

att ändringarna gäller från och med 2022-06-01.

Sammanfattning

Köp- och resevillkoren utgör bestämmelser för de resor som görs med tåg- och buss i kollektivtrafiken och Närtrafik i Örebro län, med de färdbevis som utfärdats eller godkänts av Region Örebro län. Otydligheten i köp- och resevillkoren gör det svårt för resenär, kundservicemedarbetare samt förare att veta vilka respektive regler som gäller. Därför föreslås följande nedan förändringar i köp- och resevillkoren. De exakta förändringarna i köp- och resevillkoren presenteras i separat tabell.

- Prisgrupp student har införts och ändringen tydliggör definitionen av prisgrupperna.

- Återköpsregler är otydliga för resenär och kundservicemedarbetare som hanterar återköp. Ändringen tydliggör för resenär och förenklar hantering av återköp för kundservicemedarbetare.

- Det har förekommit händelser där buss har behövt passera hållplats utan att stanna för påstigning. Förändringen tydliggör när bussen har rätt att passera hållplats.

- Villkoren är otydliga gällande antal barnvagnar och rollatorer som får medtas ombord på bussen. Ändringen tydliggör förarens rättighet att avgöra när inga fler rollatorer eller barnvagnar kan medtas.

- Det har saknats information om vem som ansvarar för rollator och dess säkerhet samt att rollator ska fästas. Ändringen tydliggör att det är resenären som är ansvarig.

- Enligt nationella regler ska förare hjälpa resenär med funktionsnedsättning vid på- och avstigning. Ändringen tydliggör förarens ansvar.

- Enligt lag, Trafikförordning (1998:1276), ska förare hjälpa passagerare att placera och spänna fast rullstol på avsedd plats. Ändringen tydliggör förarens ansvar.

- Enligt lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärens rättigheter har resenären inte rätt till ersättning om trafikoperatören informerat om en planerad förändring i



trafiken senast 3 dagar innan förändringen trätt i kraft föreslås en ändring i villkoren. Ändringen tydliggör att resenären kan nekas ersättning vid ansökan om förseningsersättning.

- Villkoren är otydliga gällande hur en biljett i appen ska visas. Ändringen tydliggör hur resenären ska visa biljetten.

- 4.4 i köp- och resevillkoren i kollektivtrafiken tas bort då de inte är aktuella för villkoren.

- Enligt lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärens rättigheter har resenären rätt till ersättning vid en försening om 20 minuter. Närtrafik tillhör allmän kollektivtrafik, vilket innebär att resenären har rätt till ersättning enligt lagen. Ändringen tydliggör resenärens rätt till förseningsersättning vid resa med Närtrafik.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-04-20, Justering av köp- och resevillkor i kollektivtrafiken och Närtrafik
- Köp- och resevillkor i kollektivtrafiken
- Köp- och resevillkor i Närtrafik
- Tabell med exakta förändringar

5. Anmälning- och meddelandeärenden till samhällsbyggnadsnämnden 20 april 2022

Diarienummer: 22RS343

Föredragande:

Tid:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna redovisningen.

Sammanfattning

Delegationsbeslut:

22RS2650, sjukresor för flyktingar från Ukraina

22RS12382, Detaljplan på granskning – Stensnäs 1:1, Nora kommun, Att avstå att svara på remissen.

22RS2243, Detaljplan för Dammängen – Norr, Karlskoga kommun, Att avstå att svara på remissen.

22RS2502, Detaljplan på samråd – kv Grönpepparn, del av Kumminen 1, Örebro kommun, Att avstå att svara på remissen.

22RS2505, Ändring av byggnadsplan för del av kv. Kortskåpet, Örebro kommun, Att avstå att svara på remissen.

22RS2511, Ändring av stadsplan, kv Karossen m.fl., Örebro kommun, Att avstå att svara på remissen.

21RS11290 Detaljplan på granskning, Tälleleden, Ulfsätter 2:4, Hallsbergs kommun,



Att avstå att svara på remissen

22RS2715, ordförandebeslut Remissyttrande över förslag till bostadsförsörjningsplan för Laxå kommun 2022-2026

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten till och med vecka 13 2022

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-04-20, anmälning- och meddelandeärenden
- Beslut om sjukresor
- Sammanställning till nämnden t o m v 11
- Sammanställning till nämnden t o m v 13

6. Uppföljning av Regional utvecklingsstrategi (RUS)

Föredragande: Malin Lindqvist, Susanne Rosendahl

Tid: 09:40

Paus och gruppmöten 10.30-11.00

7. Årsuppföljning länsplan 2021

Föredragande: Simon Jäderberg

Tid: 11:10

8. Ekonomiskt utfall efter mars

Föredragande: Heléna Luthman

Tid: 11:15

Beslutsunderlag

- Periodrapport Samhällsbyggnadsnämnden mars 2022



2

Handlingsplan för påverkansarbete – Infrastruktur och Transporter 22RS2623

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Dino
Keljalic

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS2623

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Handlingsplan för påverkansarbete – Infrastruktur och Transporter

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna förslag till handlingsplan för påverkansarbete inom området infrastruktur och transporter.

Sammanfattning

Handlingsplan för påverkansarbete inom infrastruktur och transporter är ett strategiskt och vägledande dokument som främst riktar sig till tjänstepersoner och politiker verksamma inom Region Örebro län.

Syftet med politisk påverkan inom området infrastruktur och transporter är att skapa förutsättningar för de resor och transporter som medborgare och näringslivet i länet behöver utifrån attraktivitet och konkurrenskraft. För att skapa dessa förutsättningar behöver bland annat infrastrukturen inom samt till och från Örebroregionen utvecklas.

Viss del av infrastrukturutvecklingen har Region Örebro län rådighet över i sin roll som länsplansupprättare. En betydande del av rådigheten för regionens mest prioriterade infrastrukturobjekt ligger dock utanför Region Örebro läns beslutsområde, såväl organisatoriskt som geografiskt. Beslutsfattandet ligger främst hos regeringen eller på EU-nivå. Region Örebro län måste därför bedriva ett strategiskt påverkansarbete mot dessa beslutsnivåer för att få de investeringar i infrastruktur som behövs, i och utanför länet.

Inom området infrastruktur och transporter är behoven och utmaningarna många. Det finns därför behov att fokusera påverkansarbetet – varför denna handlingsplan har tagits fram som vägledning.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Dino
Keljalic

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS2623

Ärendebeskrivning

Handlingsplanen är avgränsad till att fokusera påverkansarbete på infrastrukturobjekt som ligger utanför Region Örebro läns rådighet. Handlingsplanen omfattar därmed inte infrastrukturobjekt och åtgärder som är prioriterade i länsplanen för regional transportinfrastruktur.

Region Örebro län tar (på uppdrag av regeringen) fram en länsplan för regional transportinfrastruktur, som en del av det regionala utvecklingsansvaret. Den regionala länstransportplanen innehåller investeringar i regionala statliga vägar för person- och gods- transporter samt i kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet. Dessa omfattas således inte i denna handlingsplan.

Trafikverket tar på liknande uppdrag fram en nationell plan för utveckling av transport-systemet. Den nationella transportplanen omfattar investeringar på de nationella vägarna, investeringar i statliga järnvägar, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, trimnings- och miljöåtgärder samt bärighetsåtgärder. Trafikverket är också den myndighet som ansvarar för att genomföra åtgärder som beslutats i den nationella transportplanen. En stor del av påverkansarbetet som denna handlingsplan fokuserar på har Trafikverket och regeringen (infrastrukturdepartementet) samt EU-kommissionen som målgrupp.

I den regionala utvecklingsstrategin (RUS) presenteras regionala strukturbilder som beskriver förutsättningar för persontransporter, godstransporter och logistik i ett 2030-perspektiv. Dessa pekar ut stråk och samband för person- och godstransporter. Strukturbilderna omfattar stråk med internationell, nationell och regional infrastruktur och illustrerar de transportsamband som är viktigast för hela länets utveckling.

Längst dessa stråk finns flera olika behov av åtgärder, såväl nybyggnation av vägar och järnvägar som reinvesteringar och upprustning. Därtill finns också behov av åtgärder i infrastruktur som ligger utanför länet men som är viktig för länets invånare, den offentliga sektorn och näringslivet. Exempel på detta är Göteborgs och Norrköpings hamnar som är viktiga för länets näringsliv då de utgör viktiga omlastningspunkter för sjöfarten. Vidare är järnvägsinfrastrukturen i Stockholm - Mälarenregionen viktig för länets kompetensförsörjning och arbetsmarknadsintegrering.

Prioriterade infrastrukturobjekt i handlingsplanen för påverkansarbete

För att Region Örebro läns påverkansarbete ska bli framgångsrikt måste emellertid en prioritering mellan infrastrukturbehoven göras. I avsnitt 2 *viktig*

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Dino
Keljalic

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS2623

infrastruktur för Örebroregionen listas infrastrukturobjekt både inom och utanför länet, och som bedöms vara av relevans för Örebro län.

De prioriterade infrastrukturobjekten i handlingsplanen har valts genom att uppfylla följande tre kriterier:

1. Infrastrukturobjektet har ett åtgärdsbehov
2. Region Örebro län bedöms vara primär intressent.
3. Region Örebro län är den organisation som bör driva påverkansarbetet.

Prioriterade infrastrukturobjekt - som är av stor betydelse för den regionala utvecklingen och där Region Örebro län är den organisation som bör bedriva påverkansarbetet är:

- Oslo-Stockholm
- Mälardalen
- Godsstråket genom Bergslagen
- Hallsberg
- Västra Stambanan
- E18 och E20
- Elvåg Hallsberg-Örebro
- Riksväg 50
- Örebro Airport

I avsnittet framgår varför respektive infrastrukturobjekt är prioriterat, de primära och sekundära intressenter, vem eller vilka aktörer som bör bedriva påverkansarbetet, eventuella åtgärdsbehov samt i vilket forum Region Örebro län avser att bedriva påverkansarbetet.

I avsnitt tre **Övrig infrastruktur av betydelse** listas infrastrukturobjekt som är av betydelse för länet men där det finns andra organisationer som primärt bedriver påverkansarbetet.

I handlingsplanens avslutande del finns följande avsnitt:

- **Omvärldsbevakning** – där Region Örebro län ges mandat att på olika sätt anpassa sig efter omständigheterna i omvärlden och engagera sig mer i frågor inom relevanta områden.
- **Genomförande av handlingsplan** – avsnitt där exempel på upplägg och tillvägagångssätt för att genomföra åtagandena i handlingsplanen presenteras.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Dino
Keljalic

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS2623

- **Begrepp, ordlista och länkar**

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Med bakgrund i Region Örebro läns arbete med miljö-, barnrätts- och jämställdhetsperspektiven har handlingsplanen granskats av nyckelpersoner inom organisationen med särskilt kompetens i nämnda områden. Syftet har varit att säkerställa att handlingsplanen, i den mån det går och är relevant, beaktar dessa perspektiv både i påverkansarbetet vi avser att bedriva samt de tänkta tillvägagångssätten.

Vad avser jämställdhets- och barnrättsperspektivet aktualiseras dessa perspektiv ofta tydligare i ett senare skede när planering och åtgärdsvalsstudier för specifika infrastrukturobjekt ska genomföras. Särskilt då är det viktigt att nationella och regionala mål för de olika perspektiven beaktas vid till exempel vid satsningar på nya vägar eller järnvägar. Detta gäller också för miljöperspektivet.

Generellt kan konstateras att de prioriterade infrastruktursatsningarna i handlingsplanens avsnitt två *Prioriterade infrastrukturobjekt* som gynnar kollektivtrafik och trafiksäkerhet påverkar jämställdhets- och barnrättsperspektivet då fler kvinnor och barn nyttjar kollektivtrafiken än män. Flera av de utpekade infrastrukturobjekten skapar förbättrade förutsättningar för just kollektivtrafik, till exempel genom satsningar på järnvägsinfrastruktur eller säkerhetsåtgärder på vägar.

Infrastruktursatsningar skapar också förutsättningar för en god tillgänglighet i hela länet vilket gör det möjligt att studera eller arbeta på andra orter samtidigt som man kan bo kvar i sin hemkommun. Möjligheten att studie- och arbetspendla är särskilt viktigt för barn och ungas framtidstro och känsla av att kunna bo kvar i sin hemort även efter studierna.

En förbättrad infrastruktur kan öka möjligheterna till fler arbetstillfällen för invånarna i regionen vilket i sin tur kan ha positiva effekter på familjers ekonomiska förutsättningar. En god ekonomi har en väldigt stark socioekonomisk koppling och bidrar till utvecklingen av god hälsa och trygghet för barnfamiljer.

I handlingsplanens avsnitt fyra *Omvärldsbevakning* listas exempel på åtgärder som Region Örebro län kan arbeta med för att bidra till omställning till hållbarare transporter och utfasning av fossila drivmedel. Här är det aktuellt att ha med sig jämställdhets- och barnrättsperspektiven i samband med att



Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Dino
Keljalic

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS2623

eventuella målgrupper identifieras och insatser planeras/genomförs.

Gällande miljöperspektivet ansågs det handlingsplanens andra avsnitt *Prioriterade infrastrukturobjekt* relevant med en tydligare argumentation för att påvisa de positiva miljö- och hållbarhetseffekterna som investeringar i framförallt järnväg och elväg kan medföra.

Det ansågs vidare väsentligt att i avsnitt fyra *Omvärldsbevakning* tydligare lyfta fram de miljömål som finns på nationell och regional nivå vad gäller minskade utsläpp i transportsektorn samt vilka åtgärder som behöver vidtas i omställningen till fossilfria transporter. Det ansågs också relevant att i samma avsnitt hänvisa till Region Örebro läns rapport Vägval 2030 och från den lyfta in de beteendeförändringar som identifierats som särskilt viktiga för att Örebro län ska nå de uppsatta miljömålen för 2030.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser för Region Örebro län.

Uppföljning

Årlig rapportering till samhällsbyggnadsnämnden med resultat från föregående verksamhetsårs aktiviteter i syfte att nå de uppsatta målen som fastställts för respektive område/infrastrukturobjekt i handlingsplanen för påverkansarbete – infrastruktur och transporter.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-04-20, Handlingsplan för påverkansarbete - infrastruktur och transporter
Handlingsplan för påverkansarbete – Infrastruktur och Transporter

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

Dino Keljalic
Karin Wallin

Infrastruktur och transporter

Handlingsplan för påverkansarbete 2022–2030



Infrastruktur och transporter

Handlingsplan för påverkansarbete 2022–2030

Utgiven av: Region Örebro län, 2022

Författare: Karin Wallin
Dino Keljalic

Form: Rebecca Larsson

Fotograf: Jessica Jeppson

Vid ev frågor om innehållet kontakta
dino.keljalic@regionorebrolan.se

Region Örebro län
Box 1613, 701 16 Örebro
Besöksadress: Eklundavägen 1
Tel: 019-602 10 00
utveckling.regionorebrolan.se/sv/samhallsplanering/infrastruktur-i-eu/



Örebroregionen – Sveriges hjärta

En attraktiv och pulserande region för alla

Övergripande mål

	Stark konkurrenskraft	Hög och jämlik livskvalitet	God resurseffektivitet
Effektmål	• Förbättrad kompetensförsörjning • Ökad kunskapsintensitet • Ökad innovationskraft • Ökad entreprenöriell aktivitet • Ökad nationell attraktionskraft • Ökad global konkurrenskraft • Ökad tillväxt i näringslivet • Ökad produktion inom areella näringar	• Goda uppväxtvillkor • Goda försörjningsmöjligheter • Ökad grad av delaktighet och inflytande • Attraktiv boende- och närmiljö • God och jämlik hälso- och sjukvård • God och jämlik folkhälsa	• Minskad klimatpåverkan • Giftfri miljö • Ökad biologisk mångfald • Säkrad vattenförsörjning

Prioriterade områden

Näringsliv och entreprenörskap			
Innovationskraft och specialisering			
Kunskapslyft och utbildning			
Kompetensförsörjning och matchning			
Social sammanhållning och demokrati			
Hälsofrämjande arbete och hälso- och sjukvård			
Konsumtion och försörjning			
Bostadsförsörjning och attraktiva miljöer			
Transporter och infrastruktur			
Upplevelser och evenemang			

Figur 1: Översiktsskild av den regionala utvecklingsstrategin – kopplingen mellan vision, övergripande mål, effektmål och prioriterade områden. Handlingsplanen Infrastruktur och transporter adresserar främst området Transporter och infrastruktur. Den bidrar även till att vi når flera av effektmålen.

Förord



I hjärtat av Sverige pulserar en av norra Europas viktigaste transportregioner. Örebroregionen befinner sig i en skärningspunkt där infrastruktur på lokal, regional, nationell och europeisk nivå fogas

samman. Här färdas varje dag människor och gods i alla värdestreck: till, från, inom och genom länet.

Örebro län är beroende av goda förbindelser till omvärlden, samtidigt som omvärlden är beroende av Örebroregionens funktion att samordna, förena och transportera gods och människor lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

För en positiv regional utveckling, där det ska vara attraktivt att bo och verka i hela länet, är det angeläget att strategiskt arbeta för kortare restider mellan Örebro och länets kommunhuvudorter samt till Stockholm, Oslo och Göteborg. En snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo-Stockholm är därför en prioriterad fråga för Region Örebro län. Genom byggandet av Nobelbanan kan den regionala pendlingen mellan länets två största orter, Örebro och Karlskoga stärkas.

I Örebro län ser vi transporter som en integrerad del av näringslivet. Vi har ett av landets bästa logistiklägen där vi erbjuder en palett av transportslag som samverkar med varandra. Här finns omfattande järnvägsverksamheter i Hallsberg, viktiga godsstråk på väg E18, E20 och RV50, landets största regionala fraktflygplats och innovativa satsningar som elvägpiloten Hallsberg-Örebro. Detta kompletteras med etablerade samarbeten mellan näringslivet, det offentliga och Örebro universitet som tillsammans driver utvecklingen i regionen framåt.

När det kommer till infrastruktur är behoven stora och resurserna för nya investeringar begränsade. Samtidigt finns tydliga klimatmål om minskade växtgasutsläpp från transportsektorn som måste nås.

Detta ställer krav på oss verksamma inom Region Örebro län att arbeta strategiskt mot beslutsfattare på såväl nationell som internationell nivå. Vi måste lyfta mervärdet av de infrastrukturinvesteringar som krävs i syfte att stärka länets position samtidigt som vi bidrar till att lösa transportbehoven i ett större systemperspektiv.

En viktig del i påverkansarbetet är att organisera oss med andra för att skapa gemensam förståelse och föra fram våra prioriterade infrastrukturbehov med en samlad röst. Region Örebro län ska därför fortsatt vara en aktiv partner i både internationella och storregionala samarbeten som Botniska Korridoren och En Bättre Sits.

Handlingsplanen för påverkansarbete inom området infrastruktur och transporter ger oss vägledning i arbetet med att stärka och utveckla Sveriges viktigaste transportregion, både för våra invånare och näringsliv. Arbetet ska bidra till att människor och gods kan transporteras hållbart, snabbt och tryggt samtidigt som vi skapar förutsättningar för nya investeringar och gör det attraktivt att bo och verka i hela länet.

Handlingsplanen utgör i förlängningen ett viktigt verktyg i arbetet med omställningen till ett hållbart och effektivt transportsystem där vi minskar utsläppen och tillsammans skapar förutsättningar för ett bättre liv!

Nina Höjjer

Regionråd

Ordförande i Sambällsbyggnadsnämnden

Innehåll

Varför en handlingsplan för påverkansarbete?	8
Syfte	8
Målgrupp	8
Regionala mål och vision	8
Infrastruktur- och transportmål	10
Avgränsning	12
Perspektiven miljö, barnrätt och jämställdhet	12
Prioriterad infrastruktur för Örebro län	14
Urval av prioriterade infrastrukturobjekt	14
Oslo-Stockholm	16
Mälardalen	17
Godsstråket genom Bergslagen	18
Hallsberg	20
Västra stambanan	21
E18 och E20	22

Elväg E20 Hallsberg-Örebro	24
Väg 50	26
Örebro Airport	28
Övrig infrastruktur av betydelse	30
Omvärldsbevakning	32
Omställning till fossilfria transporter	32
Beteendeförändringar inom transportsektorn	32
Bredband och transportsystemet	33
Örebroregionens koppling till nya stambanor	33
Pandemins effekter på resor och transporter	33
HCT (High Capacity Transports)	34
Flygets roll i framtidens transportsystem	34
Genomförande av påverkansarbete	36
Planering	36
Aktivitetsplan	36
Aktiviteter	37
Uppföljning	37
Begrepp, ordlista och länkar	38

Varför en handlingsplan för påverkansarbete?

Syfte

Syftet med politisk påverkan inom området infrastruktur och transporter är att skapa förutsättningar för de resor och transporter som medborgarna och näringslivet i länet behöver, utifrån attraktivitet och konkurrenskraft. För att skapa dessa förutsättningar behöver bland annat infrastrukturen inom, samt till och från, Örebroregionen utvecklas.

Viss del av infrastrukturutvecklingen har Region Örebro län rådighet över i sin roll som länsplaneupprättare. En betydande del av rådigheten för regionens mest prioriterade infrastruktur-objekt ligger dock utanför Region Örebro läns beslutsområde, såväl organisatoriskt som geografiskt. Beslutsfattandet ligger främst hos regeringen och i vissa fall EU. Region Örebro län måste därför bedriva ett strategiskt påverkansarbete mot dessa beslutsnivåer för att få de investeringar i infrastruktur som behövs, i och utanför länet, i syfte att stärka länets attraktivitet och konkurrenskraft.

Behoven och utmaningarna är många inom området infrastruktur och transporter. Det finns således behov att fokusera påverkansarbetet – varför denna handlingsplan har tagits fram som vägledning.

Målgrupp

Denna handlingsplan är ett strategiskt och vägledande dokument som främst riktar sig till tjänstepersoner och politiker som är verk-samma inom Region Örebro län.

Regionala mål och vision

Region Örebro län har det regionala utvecklingsansvaret i Örebro län och tar fram länets regionala utvecklingsstrategi (RUS). Visionen i RUS från 2018 är: *Örebroregionen – Sveriges hjärta, en attraktiv och pulserande region för alla.*

Till visionen hör tre övergripande mål:

- Stark konkurrenskraft
- Hög och jämlik livskvalitet
- God resurseffektivitet.

Till dessa övergripande mål finns förenat ett antal effektmål.¹

1. Region Örebro län (2018) Regional utvecklingsstrategi 2018-2030



Infrastruktur- och transportmål

RUS innehåller också tio prioriterade områden för vilka handlingsplaner ska tas fram, där infrastruktur och transporter är ett. De prioriterade områdena är av betydelse för att hantera de utmaningar länet står inför och för att nå visionen och de övergripande målen. Region Örebro län har en samordnande roll för arbetet med genomförandet av RUS.

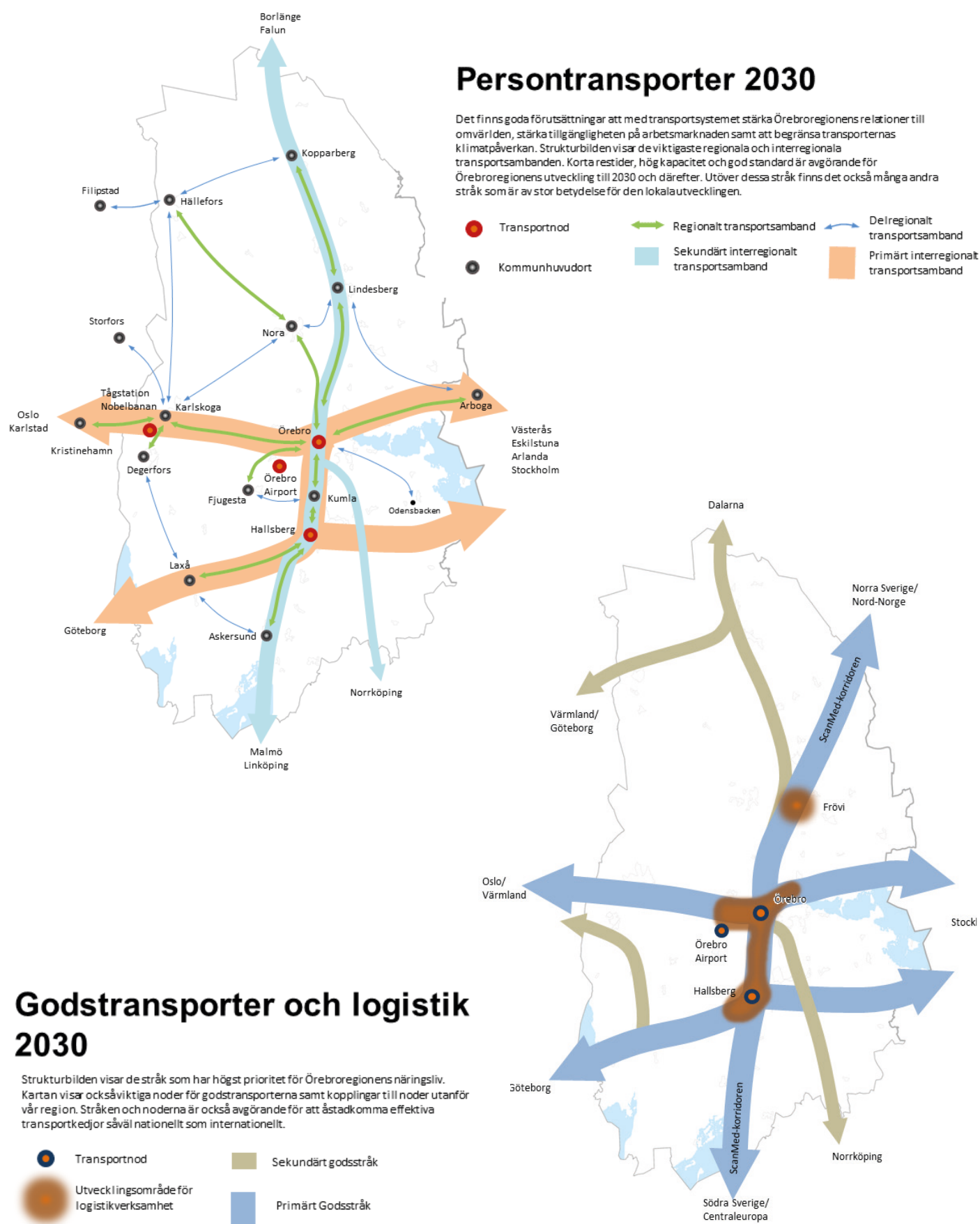
För området infrastruktur och transporter formuleras ett önskvärt läge till år 2030 som bland annat handlar om:

- kortare restider mellan Örebro och kommunhuvudorterna samt till Stockholm, Oslo och Göteborg
- ökad andel resande med kollektivtrafik, gång och cykel
- stärkt regional pendling tack vare nya stationslägen längs med Nobelbanan

- ökad integration av arbets- och bostadsmarknaderna i resten av Stockholm-Mälardalen
- ett hållbart transportsystem med mindre klimatpåverkande utsläpp
- att Örebro län fortsatt är ett av landets bästa logistiklägen som lockar både nationella och internationella företagsetableringar och nyinvesteringar.

För det prioriterade området finns också en strategisk inriktning om att:

- skapa förutsättningar för ett hållbart transportsystem enligt strukturbilderna (figur 1)
- utveckla Örebro län som nod längs nationella och internationella transportstråk
- säkra en robust tillgång till bredband i hela länet.



Figur 1: Regionala strukturbilder för person- och godstransporter 2030. Källa: Regional utvecklingsstrategi 2018-2030

Avgränsning

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Denna handlingsplan är, som nämnt i föregående avsnitt, avgränsad till att fokusera påverkansarbete på infrastrukturobjekt som ligger utanför Region Örebro läns rådighet. Handlingsplanen omfattar därmed inte infrastrukturobjekt och åtgärder som är prioriterade i länsplanen för regional transportinfrastruktur.²

Region Örebro län tar, på uppdrag av regeringen, fram en länsplan för regional transportinfrastruktur, som en del av det regionala utvecklingsansvaret. Den regionala länstransportplanen innehåller investeringar i regionala statliga vägar för person- och gods-transporter samt i kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet. Dessa omfattas således inte i denna handlingsplan.

Nationell transportplan

Trafikverket tar på liknande uppdrag fram en nationell plan³ för utveckling av transportsystemet. Den nationella transportplanen omfattar investeringar på de nationella vägarna, investeringar i statliga järnvägar, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, trimnings- och miljöåtgärder samt bärighetsåtgärder. Trafikverket är också den myndighet som ansvarar för att genomföra åtgärder som beslutats i den nationella transportplanen. En stor del av påverkansarbetet som denna handlingsplan fokuserar på har därför Trafikverket och regeringen (infrastrukturdepartementet) som målgrupp.

TEN-T & CEF

Flera av de infrastrukturobjekt som pekas ut i denna handlingsplan är del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). I syfte att skapa ett harmoniserat europeiskt transportsystem har förordningar, direktiv och fonder fattats beslut om. Dessa ger både möjligheter och ställer krav på medlemsländerna i syfte att nå de transportpolitiska EU-målen.

För Region Örebro län är det därför angeläget att även bedriva ett strategiskt påverkansarbete mot EU-nivå i syfte att påverka gällande regelverk och finansieringskällor så de gynnar länets infrastrukturutveckling och skapar förutsättningar att nå de övergripande regionala målen.

Perspektiven miljö, barnrätt och jämställdhet

Med bakgrund i Region Örebro läns arbete med miljö-, barnrätts- och jämställdhetsperspektiven har denna handlingsplan granskats av nyckelpersoner inom organisationen med särskilt kompetens i nämnda områden. Syftet har varit att säkerställa att handlingsplanen, i den mån det går och är relevant, beaktar dessa perspektiv (positiva som negativa) både i påverkansarbetet vi avser att bedriva samt de tänkta tillvägagångssätten.

Vad avser jämställdhets- och barnrättsperspektivet aktualiseras dessa perspektiv ofta tydligare i ett senare skede när planering och åtgärdsvalsstudier för specifika infrastrukturobjekt

2. Region Örebro län (2018) Länsplanen för Regional Transportinfrastruktur 2018-2029

3. Trafikverket (2018) Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

ska genomföras. Särskilt då är det viktigt att nationella och regionala mål för de olika perspektiven beaktas vid till exempel satsningar på nya vägar eller järnvägar. Detta gäller också för miljöperspektivet.

Generellt kan konstateras att de prioriterade infrastruktursatsningarna i avsnitt två (prioriterade infrastrukturobjekt) som gynnar kollektivtrafik och trafiksäkerhet påverkar jämställdhets- och barnrättsperspektivet då fler kvinnor och barn nyttjar kollektivtrafiken än män. Flera av de utpekade infrastrukturobjekten skapar förbättrade förutsättningar för just kollektivtrafik, till exempel genom satsningar på järnvägsinfrastruktur eller säkerhetsåtgärder på vägar.

Infrastruktursatsningar skapar också förutsättningar för en god tillgänglighet i hela länet vilket gör det möjligt att studera eller arbeta på andra orter samtidigt som man kan bo kvar i sin hemkommun. Möjligheten att studie- och arbetspendla är särskilt viktigt för barn och ungas framtidstro och känsla av att kunna bo kvar i sin hemort även efter studierna.

En förbättrad infrastruktur kan öka möjligheterna till fler arbetstillfällen för invånarna i regionen vilket i sin tur kan ha positiva effekter på familjers ekonomiska förutsättningar.

En god ekonomi har en stark socioekonomisk koppling och bidrar till utvecklingen av god hälsa och trygghet för barnfamiljer.

I avsnitt fyra (omvärldsbevakning) listas exempel på åtgärder som Region Örebro län kan arbeta med för att bidra till omställning till hållbarare transporter och utfasning av fossila drivmedel. Här är det aktuellt att ha med sig jämställdhets- och barnrättsperspektiven i samband med att eventuella målgrupper identifieras och insatser planeras/genomförs.

Gällande miljöperspektivet ansågs det i avsnitt två (prioriterade infrastrukturobjekt) relevant med en tydligare argumentation för att påvisa de positiva miljö- och hållbarhetseffekterna som investeringar i framförallt järnväg och elväg kan medföra.

Det ansågs vidare väsentligt att i avsnitt fyra (omvärldsbevakning) tydligare lyfta fram de miljömål som finns på nationell och regional nivå vad gäller minskade utsläpp i transportsektorn samt vilka åtgärder som behöver vidtas i omställningen till fossilfria transporter. Det ansågs också relevant att i samma avsnitt hänvisa till Region Örebro läns rapport Vägval 2030⁴ och från den lyfta in de beteendeförändringar som identifierats som särskilt viktiga för att Örebro län ska nå de uppsatta miljömålen för 2030.

4. Region Örebro län (2019) Underlagsrapport Vägval 2030

Prioriterad infrastruktur för Örebro län

I RUS presenteras regionala strukturbilder som beskriver förutsättningar för persontransporter, godstransporter och logistik i ett 2030-perspektiv. Dessa pekar ut stråk och samband för person- och godstransporter. Strukturbilderna omfattar stråk med internationell, nationell och regional infrastruktur och illustrerar de transportsamband som är viktigast för hela länets utveckling.

Längst dessa stråk finns flera olika behov av åtgärder, såväl nybyggnation av vägar och järnvägar som reinvesteringar och upprustning. Därtill finns också behov av åtgärder i infrastruktur som ligger utanför länet men som är viktig för länets invånare, den offentliga sektorn och näringslivet. Exempel på detta är Göteborgs och Norrköpings hamnar som är viktiga för länets näringsliv då de utgör viktiga omlastningspunkter för sjöfarten. Vidare är järnvägsinfrastrukturen i Stockholm - Mälaren regionen viktig för länets kompetensförsörjning och arbetsmarknadsintegrering.

För att Region Örebro läns påverkansarbete ska bli framgångsrikt måste emellertid en prioritering mellan infrastrukturbehoven göras.

I följande avsnitt redogörs för hur urvalet av handlingsplanens prioriterade infrastrukturobjekt har gjorts och därefter presenteras samtliga infrastrukturobjekt utifrån dess funktion, mål och huvudbudskap.

Urval av prioriterade infrastrukturobjekt

I följande avsnitt presenteras de infrastrukturobjekt som Region Örebro län inte har rådighet

över men som är av stor betydelse för länets regionala utvecklingen. För varje infrastrukturobjekt ges beskrivningar om varför det är prioriterat, dess åtgärdsbehov, primära intressenter, vilka aktörer som bör bedriva påverkansarbetet samt i vilka forum Region Örebro län avser att bedriva påverkansarbetet.

Infrastrukturobjekten har valts genom att de uppfyller följande kriterier:

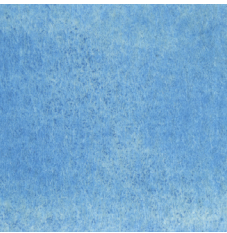
1. Infrastrukturobjektet har ett åtgärdsbehov.
2. Region Örebro län är en primär intressent.
3. Region Örebro län är den aktör som bör bedriva påverkansarbetet.

Totalt är det tio infrastrukturobjekt som uppfyller samtliga kriterierna, dessa är:

- Oslo-Stockholm
- Mälarbanan
- Godsstråket genom Bergslagen
- Hallsberg person och godsbangård
- Västra Stambanan
- E18
- E20
- Riksväg 50
- Elväg Hallsberg – Örebro
- Örebro Airport.

Samtliga av de tio prioriterade infrastrukturobjekten har högsta status, antingen som transportnoder eller primära person eller godsstråk i strukturbilderna (se föregående kapitel) som återfinns i den regionala utvecklingsstrategin (RUS) för Örebro län.





Oslo - Stockholm

En snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm via Örebro är en högt prioriterad fråga för Region Örebro län. Stråket är viktigt för framförallt persontrafiken mellan huvudstäderna men också mellan städer längs stråket för en förbättrad regional tillgänglighet och ökad arbetsmarknadsintegration i hela stråket Oslo-Karlstad-Örebro-Västerås-Stockholm.

Idag tar det mer än fem timmar att resa med tåg mellan Oslo och Stockholm, varför mer än 70 procent av resenärerna väljer att flyga. En förbättrad järnvägsförbindelse skulle bidra till kortare restid och ökade reseandelar för tåget, vilket är betydelsefullt ur ett miljö- och hållbarhetsperspektiv.

Arbete bedrivs av

Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 AB samt dess ägare (Karlstad kommun, Region Värmland, Västerås stad, Region Västmanland, Örebro kommun, Region Örebro län och Region Stockholm) och Central Sweden, samt Region Värmland EU Office.

Mål

Att få en snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm via Örebro med en restid under tre timmar.

För att möjliggöra denna förbindelse behövs en förbättrad infrastruktur i form av förskärning och kapacitetshöjning av befintliga banor samt anläggning av två nya länkar - Nobelbanan (Örebro - Kristinehamn) och Gränsbanan (Arvika - Lilleström).

Det är vidare angeläget att lyfta stråkets betydelse även i ett EU-perspektiv och arbeta för att sträckan Oslo-Stockholm ska bli en utpekad del i det transeuropeiska transportnätets (TEN-T) stomnätsskorridor ScanMed.

Regionens påverkansarbete

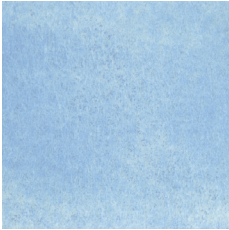
Påverkansarbetet sker framförallt av bolaget Oslo-Sthlm 2.55 AB och dess ägare. Påverkansarbetet bör bedrivas gemensamt där samtliga aktörer bär ägarskapet och är drivande i frågan genom att ”tala med en gemensam röst”. Region Örebro län arbetar aktivt inom En Bättre Sits samt i andra sammanhang som berör stråket, till exempel Trafikverkets utrednings- och planeringsarbete. På EU-nivå bedrivs arbete genom aktivt deltagande i påverkansorganisationen CPMR:s två kommissioner, Baltic Sea Commission och North Sea Commission samt via det regionala EU-kontoret Central Sweden. Under 2019 har ett Bryssel nätverk bildats för att driva frågan om att uppgradera stråket Oslo-Stockholm till TEN-T korridor mer målriktat i Bryssel.

I anslutning till detta har också ett nätverk på tjänstepersonnivå startats med ägarnas strategier, Brysselkontoren längs stråket samt bolaget, för att gemensamt driva frågan strategiskt mot nationell och europeisk nivå.

Målgrupp

Målgrupp för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket, EU-kommissionen, DG Move, norska regeringen och Jernbanedirektoratet.

Mälarbanan



Mälarbanan är den primära järnvägsförbindelsen för persontrafik mellan Örebro och Stockholm via Västerås. En ökad tillgänglighet till och från Stockholm är viktig för Örebroregionen och norra Mälardalens fortsatta tillväxt och utveckling. Mälarbanan måste därför ha tillräcklig kapacitet för att svara upp både mot dagens och framtidens resandebehov. Åtgärder på Mälarbanan är också av högsta betydelse för möjliggörandet av en snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm och därigenom öka resandeandelarna för tåget. Det är angeläget att åtgärder på sträckan bidrar till ökad kapacitet, minskad restid och ökad robusthet.

Arbete bedrivs av

Region Örebro län, Region Västmanland, En Bättre Sits och Oslo-Sthlm 2.55 AB.

Mål

Att förbättra tillgängligheten och restiderna mellan Örebro och Stockholm. Detta omfattar:

- planskildhet mellan Mälarbanan och Godsstråket genom Bergslagen
- utbyggnad av dubbelspår (eventuellt fyrspår) på hela eller delar av sträckan
- kapacitet för utökad trafik på sträckan Hovsta-Kolbäck
- ombyggnation av järnvägen genom Örebro och Västerås C för att klara ökade resenärflöden och frigöra kapacitet för gods.

Regionens påverkansarbete

Tillsammans med Region Västmanland arbetar Region Örebro län inom En Bättre Sits för att lyfta Mälarbanans betydelse för arbetspendling i stråket Örebro-Västerås-Stockholm samt för en framtida förbindelse mellan Oslo-Stockholm. Därutöver deltar Region Örebro län aktivt i utrednings- och planeringsarbete som berör Mälarbanan inom och utanför länet.

Målgrupp

Målgrupp för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet samt Trafikverket Region Öst, Stockholm och nationella planering.

Godsstråket genom Bergslagen

Nästan all godstrafik mellan norra och södra Sverige transporteras på godsstråket genom Bergslagen. Det gör stråket till ett av de allra viktigaste i landet. Dess förbindelse till Europa via Södra Stambanan och världsmarknaden via Göteborgs hamn är av avgörande betydelse för utvecklingen i Örebro län.

I takt med att infrastrukturen i norra Sverige förbättras kommer kravet på banans kapacitet att öka. Ur ett miljö- och hållbarhetsperspektiv, i takt med att kraven på omställning till fossilfria transporter ökar, kommer godsstråket

genom Bergslagen ha en viktig roll. Framför allt när det gäller överflyttning av gods från väg till järnvägstransporter. För att kunna hantera person- och godstrafik på stråket krävs en rad olika åtgärder. Däribland:

- hantering av kapacitetsbrister
- utbyggnad av dubbelspår (Storvik-Mjölby)
- planskildhet mellan godsstråket
- Mälarbanan samt åtgärder på stationer längs stråket.



Som ett resultat av Region Örebro läns påverkansarbete blev Godsstråket genom Bergslagen i sin helhet inkluderat i EU:s stomnätsskorridor ScanMed under 2021. Den uppgraderade statusen skapar ökade förutsättningar för EU-finansiering av åtgärder längs stråket.

Arbete bedrivs av

Region Örebro län, Region Gävleborg, Botniska Korridoren.

Mål

Att godsstråket genom Bergslagen har en robust och kapacitetsstark utformning som svarar upp mot näringslivets behov samt möjliggör ökad grad av regional och mellanregional pendling. Detta inkluderar:

- byggandet av plankorsningar mellan Godsstråket och Mälarbanan samt Bergslagsbanan
- möjliggöra för tyngre och längre (750 meter) tåg
- ombyggnation av lutningsförhållanden för att möjliggöra överflyttning av gods till järnväg
- förlängning av mötesstationer samt utbyggnad av dubbelspårsetapper (inklusive Hallsberg-Degerön) och nya samtidiga infarter.

Regionens påverkansarbete

Region Örebro län arbetar aktivt inom En Bättre Sits och Botniska Korridoren för att lyfta godsstråkets betydelse för näringslivets transporter mellan landets norra och södra delar.

Region Örebro län deltar aktivt i utrednings- och planeringsarbete längs med stråket där främsta målgrupp är Trafikverket på regional och nationell nivå. Påverkansarbete bedrivs även internationellt inom Botniska Korridoren och CPMR Baltic Sea Commission för att rätt infrastruktursatsningar ska ske i norra Sverige vilket också omfattar att skapa förutsättningar för att stråket ska få EU-finansiering i kommande CEF-utlysningar..

Målgrupp

Målgrupp för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet), Trafikverket och dess CEF-sekretariat samt EU-kommissionen och DG-Move.



Hallsberg

Hallsberg utgör ett nav i transportsverige där Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen möts. Här finns Skandinavien största rangerbangård, Hallsbergs station med omfattande resandeutbyten samt Hallsbergs-terminalen där stora volymer gods flyttas mellan väg och järnväg. På Godsstråket genom Bergslagen delen Hallsberg-Degerön pågår ombyggnation till dubbelspår, delvis i ny sträckning. När sträckan färdigställs kommer Godsstråket genom Bergslagen att ha dubbelspår från Mjölby till Örebro.

Projektet har länge varit ett av näringslivets mest prioriterade och kommer skapa förutsättningar för ökad andel gods på järnväg. För att uppnå full effekt av dubbelspåret behöver åtgärder både på Hallsbergs ranger- och personbangård genomföras. Åtgärder på rangerbangården syftar till att öka kapaciteten för 750 meters tåg samt några 1000 meters tåg. Åtgärder på personbangården syftar till att öka kapaciteten genom Hallsberg genom att stopp vid plattformar inte sker på huvudlinjen. Samtliga pågående och planerade åtgärder i Hallsberg bedöms som viktiga både ur miljö- och hållbarhetsperspektiv som konkurrensperspektiv för såväl nationellt som regionalt näringsliv och kollektivtrafikresande.

Arbete bedrivs av

Region Örebro län, Hallsberg kommun, Botniska Korridoren och En Bättre Sits.

Mål

- Att Hallsbergs rangerbangård byggs om i enlighet med Trafikverkets rapport Hallsberg framtida utformning (diarienummer TRV 2015/56995)⁵ med tillhörande förslag till spårlayout för att möjliggöra såväl mottagande som byggande av 750 meter långa tåg.
- Hallsbergs personbangård byggs om i enlighet med Trafikverkets rapport för att möjliggöra såväl genomgående trafik som ökat antal tågstopp och resandeutbyten i Hallsberg utan att negativt påverka kapacitet och restider för person- eller godstrafik.
- När dubbelspårsprojektet Hallsberg-Degerönfärdigställs måste rangerbangården möjliggöra tåg med längder upp till 1000 meter samt medge ökad andel person- och godstransporter på järnväg.

Regionens påverkansarbete

Region Örebro län bedriver påverkansarbete inom En Bättre Sits och Botniska korridoren. Potential finns också att, i samarbete med länets kommuner, bedriva egna påverkansaktiviteter för att lyfta Hallsbergs betydelse nationellt och i Skandinavien.

Hallsbergs status som viktig nationell och internationell transportnod lyfts också i Region Örebro läns internationella samarbeten såsom CPMR och Scandria Alliance.

Målgrupp

Målgrupp för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket regionalt och nationellt.

5. Trafikverket (2018) Rapport: Hallsberg framtida utformning – Utformning av järnvägsanläggningen och tillhörande funktioner med utblick 2040-2050

Västra stambanan

Västra stambanan är den järnvägsförbindelse via Hallsberg som förbinder landets två största städer, Stockholm och Göteborg. Västra stambanan är Sveriges viktigaste järnväg för person- och godstrafik och kommer så vara under över-skådlig tid fram tills ny stambana Stockholm-Jönköping-Göteborg färdigställs. Även efter stambanornas färdigställande kommer Västra stambanan utgöra en viktig förbindelse för näringslivets transporter till och från Göteborgs hamn och vidare ut på världsmarknaden. Efter-som godstransporterna väntas öka i Sverige kommer banan inneha en fundamental roll i arbetet med överflyttning av gods från väg till järnväg för att nå uppsatta miljö- och hållbar-hetskrav.

Västra stambanan kommer även vara viktig för mellan- och inomregionala persontransporter samt pendling mellan storstads- regionerna via norra Västra Götaland, Örebroregionen och Mälardalen. Västra stambanan fungerar idag som en nationell huvudlinje och tar över trafik från många anslutande banor. Banan är idag dubbelspårig men hårt trafikerad av både person och godstrafik. Såväl kapacitetsåtgärder som förstärkt underhåll behövs i närtid och på sikt för att säkerställa banans funktionalitet. För att uppnå en ökad kapacitet samt förbättrad tra-fiksäkerhet på banan krävs åtgärder i form av bland annat ombyggnation av Laxå bangård.

Arbete bedrivs av

Region Örebro län och Västra stambanegruppen.

Mål

Att Västra stambanan bibehåller sin status som en av landets viktigaste järnvägsförbindelser för person- och godstransporter med åtgärder för ökad kapacitet och förbättrat underhåll i syfte att svara upp mot näringslivets behov med ökad andel gods på järnväg samt minskade restider längs banan. Detta inkluderar:

- åtgärder på person och godsbangård i Hallsberg (se föregående sida)
- en ny anslutning mellan Västra Stambanan och Värmlandsbanan vid Laxå samt ombyggnation av Laxå bangård.

Regionens påverkansarbete

Region Örebro län bedriver påverkansarbete inom Västra Stambanegruppen, Botniska Korridoren och En Bättre Sits för att lyfta Västra stambanans betydelse nu och i en framtid efter de nya stambanornas färdigställande för såväl person- som godstransporter. Därutöver deltar Region Örebro län aktivt i utrednings- och planeringsarbetet som berör Västra stambanan genom och i anslutning till Örebro län.

Målgrupp

Målgrupp för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet samt Trafikverket regionalt och nationellt.

E18 och E20

De statliga vägarna E18 och E20 är två av landets mest trafikerade och utgör viktiga stråk för person- och godstransporter mellan Oslo-Stockholm (E18) respektive Göteborg-Stockholm (E20). Vägarna förenar landets sydvästra delar med Stockholm-Mälarenregionen och landets nordöstra delar. E18 utgör en viktig förbindelse för vägtransporter mellan Oslo-Stockholm men är också viktig för kommunikationer mellan Örebro och Karlskogas arbetsmarknadsområden. E18 är också en viktig del i Örebroregionens förbindelser med hamnarna i Karlstad, Kristinehamn och Otterbäcken. För regionens näringsliv är förbindelserna via E20 till Göteborgsregionen och Göteborgs hamn särskilt viktiga.

E18 och E20 har förgreningar som sammanbinder orter och kommuner såväl inom länet som över länsgränsen vilka har betydelse för arbets- och studiependling. Från Arboga till strax efter centrala Örebro går E18 och E20 i gemensam sträckning. Delar av dygnet har motorvägen genom Örebro omfattande problem med köbildning med minskad trafiksäkerhet och förseningar som följd.

På E18 finns flera sträckor som inte är mittseparerade och som inte är motorväg. När projektet Köping-Västjädra färdigställts är dock vägen mittseparerad från Stockholm till Grums kommun i Värmlands län.

På E20 pågår stora ombyggnationer västerut från Örebro län i riktning mot Göteborg. När dessa färdigställts saknas enbart en kort sträcka öster om Arboga för att E20 ska vara mittseparerad längs hela sträckan mellan Göteborg och Stockholm.

Arbete bedrivs av

Region Örebro län, Örebro kommun, Västra Götalandsregionen, Region Sörmland, Region Västmanland, Region Värmland.

Mål

Att E18 och E20 ska vara trafiksäkra och kapacitetsstarka trafikstråk för såväl person- som godstransporter inom berörda regioner och mellan storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Oslo. Målet är att vägarna ska vara mittseparerade i sin helhet samt klara framtida behov för eldrift, laddning, alternativa bränslen samt tyngre och längre godsfordon.

Regionens påverkansarbete

Regionens påverkansarbete sker till stora delar inom En Bättre Sits, där betydelsen av E18 och E20 för näringslivets transporter och som länkar till viktiga regioner utanför Stockholm-Mälarenregionen lyfts och bevakas. Därutöver deltar Region Örebro län aktivt i utrednings- och planeringsarbeten som berör E18 och E20 inom, och i anslutning till, länet.

Målgrupp

Målgrupper för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet), Trafikverket Region Öst och Väst samt nationell planering.



Elväg E20 Hallsberg-Örebro

Till följd av ett framgångsrikt påverkansarbete från Region Örebro län tillsammans med såväl kommunala som privata aktörer i regionen, fattade Trafikverket år 2021 beslut om att Sveriges första permanenta elväg ska byggas mellan Hallsberg och Örebro.

Örebro län har ett av landets mest trafikerade stråk för tunga transporter där stor potential finns att genomföra en elvägpilot. Länet har också god strategisk position i landet gentemot stråken mellan Stockholm, Oslo och Göteborg. En elväg kan generera fördelar och möjligheter ur flera aspekter för Region Örebro län, regionala privata aktörer och för länet i stort. Som en del i omställningen till mer hållbara godstransporter, samt regionens erbjudande om multimodala transportlösningar, är detta ett strategiskt viktigt steg att ta både ur ett miljö- såväl som konkurrensperspektiv.

Arbete bedrivs av

Region Örebro län tillsammans med ett nätverk bestående av Trafikverket, kommuner samt lokal och regionala aktörer från näringslivet och Örebro universitet.

Mål

Att år 2026 ha en färdigställd elväg i båda färdriktningarna mellan Hallsberg och Örebro där sträckan erbjuder både eldrift och laddkapacitet. Den långsiktiga inriktningen är att efter sträckans utbyggnad stegvis koppla ihop den med ytterligare elvägar och skapa ett storskaligt nationellt elvägssystem.

Regionens påverkansarbete

Region Örebro läns påverkansarbete syftar till att skapa förutsättningar för ett lyckat genomförande av elvägpilot och riktar sig till såväl beslutsfattare, myndigheter, näringsliv och andra relevant aktörer.

Målgrupp

Målgrupper för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket på regional och nationell nivå. En viktig målgrupp är aktörer från näringslivet, framförallt potentiella användare men även fordons-tillverkare och elproducenter.



Väg 50

Riksväg 50 är nationell stamväg och ett av Mellansveriges tyngst trafikerade stråk för godstransporter på väg. Den 466 km långa vägen sträcker sig från Söderhamn i norr till Jönköping i söder. Från Mjölby till Jönköping är vägen en så kallad gästväg på E4. Riksväg 50 binder samman Norrlandskusten med Dalarna, Bergslagen, Mälardalen samt södra och västra Sverige.

Om åtgärder på riksväg 50 genomförs för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för såväl person- som godstransporter finns goda möjligheter att avlasta Stockholm-Mälardalenregionen från transittrafik. Riksväg 50 passerar genom sju av Örebro läns tolv kommuner och utgör ett viktigt stråk för inom- regionala person- och godstransporter. Stommen i kollektivtrafiksystemet utgörs i första hand av persontågstrafik som kompletteras av buss- trafik. För Askersunds kommun som saknar järnvägsförbindelse är dock riksväg 50 av avgörande betydelse för såväl näringslivets transporter som arbets- och studiependling.

När pågående och planerade ombyggnationer färdigställs kommer riksväg 50 vara mittseparerad från Mjölby till Lindesberg. Planer för åtgärder på resterande sträcka, Lindesberg-Söderhamn, saknas dock på många delsträckor.

Arbete bedrivs av

Askersund kommun, Hallsberg kommun, Lindesberg kommun, Ljusnarsberg kommun samt Örebro kommun.

Mål

Att väg 50:

- blir utpekad som nationell stamväg i hela sin sträckning från Mjölby-Söderhamn
- har en trafiksäker och robust utformning med tillräcklig kapacitet och hög framkomlighet för såväl person- som godstransporter
- fungerar som huvudstråk för godstrafik på väg i nord- sydlig riktning i Bergslagen
- har god tillgänglighet med god trafiksäkerhetsklass grön, utifrån vägtyp, utformning och hastighetsgränser
- möjliggör effektiva godstransporter, framförallt till hamnar för varuägare inom Bergslagen och transittrafik till och från norra Sverige
- har minskat i transport- och restid jämfört med dagens situation.

Regionens påverkansarbete

Region Örebro läns påverkansarbete sker inom En Bättre Sits samt i samarbete med partnerskapet Bergslagsdiagonalen. Därutöver deltar Region Örebro län aktivt i utrednings- och planeringsarbeten som berör riksväg 50 inom och i anslutning till Örebro län.

Målgrupp

Målgrupper för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturministern och infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket på regional som nationell nivå.



Örebro Airport

Region Örebro län är delägare i Örebro Airport som driver verksamheten på flygplatsen. Således har Region Örebro län rådighet över flygplatsens utveckling. Delar av rådigheten ligger dock utanför organisationens bestämmanderätt framförallt i frågor som rör krislogistik och flygplatsens funktion som en potentiell nationell beredskapsnod.

För Region Örebro län det angeläget att betrakta transportsektorn ur ett helhetsperspektiv där olika transportslag samverkar i syfte att skapa redundans i försörjningssystemet. Örebro Airport fyller därför en viktig funktion som nod i länets logistikerbjudande.

Örebro Airport är en av landets största fraktflygplatser med en rullbana på 3300 meter och förmåga att ta emot världens största fraktflygplan. Kompetensen på flygplatsen är hög där två världsledande fraktdistributörer finns etablerade och allt markarbete, sedan en tid, är tillbaka helt fossilfritt. Det har gett Örebro Airport statusen grön flygplats. Utöver detta kompletterar flygplatsens länets multimodala erbjudande, där kopplingar till järnväg, väg, elväg och Sveriges ledande hamnar finns etablerade.

På grund av trängsel i trafiken omkring Arlanda kan godstransporter från Örebro Airport många gånger snabbare nå ut till slutdestinationer i Östra Mellansverige samt det större Stockholmsområdet. Genom att bättre fördela gods och passagerarvolymerna mellan flygplatserna i Östra Mellansverige kan det snabbt växande Stockholmsområdet avlastas och delar av dagens transitgods kan ledas bort från Stockholm. Det ger ökade förutsättningar att klara de transportpolitiska målen.

Vid en eventuell nedläggning av Bromma Airport är det viktigt att ta höjd för hur ökande, rådande och framtida transportvolymerna ska fördelas på de fortsatt aktiva flygplatserna i Stockholm-Mälardalenregionen. För att undvika en transportinfrakt är det viktigt att bygga upp beredskap för hur gods och passagerarvolymerna ska fördelas på övriga flygplatser i Östra Mellansverige och till regioner som har kopplingar till andra transportslag. Därför är det viktigt att Örebro Airport, som har en betydande funktion i dagens transportsystem, ges förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens utveckling och flygbranschens pågående klimatomställning.

Pandemin och oroligheter i vår omvärld har visat att dagens transportsystem är skört och snabbt kan slås ut. Transportsektorn har en stor betydelse för att upprätthålla samhällets funktionalitet och måste fungera i såväl fred som i kris och krig. Samhällsviktiga transporter måste kunna genomföras även vid omfattande samhällsstörningar. Här fyller Örebro Airport en viktig roll: både vad avser länets arbete med krislogistik samt som en potentiell nationell beredskapsnod.

För att möjliggöra för flygplatsens fortsatta utveckling är det viktigt att tidigt arbeta med så kallade steg 1 och 2-åtgärder för att hantera de ökande transportvolymerna. En konkret åtgärd är att verka för att Örebro Airport ska få en så kallad Gateway Sweden-status. Idag är det endast Arlanda som får ta emot post flygvägen. Genom lagändringar skulle transportsystemet både kunna avlastas och bli mer robust i syfte att upprätthålla sin funktionalitet även vid kriser.

Arbete bedrivs av

Örebro Airport, Region Örebro län, Örebro kommun, Karlskoga kommun, Kumla kommun, Business Region Örebro.

Mål

- att fortsätta utveckla Örebro Airports som nod i länets logistikerbjudande
- att Örebro Airport ska bli en nationell beredskapsflygplats
- att Örebro Airport får en Gateway Sweden-status.

Regionens påverkansarbete

Region Örebro läns roll är att stötta arbetet och bevaka flygplatsens intressen på nationell och europeisk nivå i områden som projektstöd, omvärldsbevakning, tillgänglighet, hållbar utveckling och konkurrenskraft.

Målgrupp

Målgrupper för Region Örebro läns påverkansarbete är regeringen (via infrastrukturdepartementet) samt relevanta myndigheter som MSB och Försvarsmakten.

Övrig infrastruktur av betydelse

I följande avsnitt ges kortare beskrivningar av infrastrukturobjekt som är av betydelse för länets utveckling men där Region Örebro län inte är den aktör som primärt ska bedriva påverkansarbetet. Region Örebro bör följa utvecklingen för dessa infrastrukturobjekt och ha beredskap att tillsammans med andra aktörer driva påverkansinsatser om behov uppstår.

Bergslagsbanan

Bergslagsbanan sträcker sig från Gävle till Ställdalen där banan delar sig och fortsätter med en sträcka till Kil och en till Frövi. För Örebro län utgör banan viktig infrastruktur för den regionala tågtrafiken till Lindesbergs och Ljusnarsbergs kommuner. Påverkansarbetet leds av flera aktörer. Dessa aktörer är främst: Partnerskapet Bergslagsbanan, Region Dalarna och Botniska Korridoren. Region Örebro län bevakar utvecklingen av banan främst utifrån ett persontrafikperspektiv och deltar i eventuella utrednings- och planeringsarbeten för banan.

Svealandsbanan

Svealandsbanan utgör Örebroregionens järnvägsförbindelse till Stockholm via Eskilstuna. Banan har betydelse för persontrafik till Stockholm. Region Örebro län bevakar banans utveckling och bedriver framförallt arbete inom ramen för En Bättre Sits tillsammans med övriga län i Stockholm-Mälarenregionen.

Värmlandsbanan

Värmlandsbanan sträcker sig från Laxå till norska gränsen vid Charlottenborg. Banan utgör en viktig länk till Värmland och Karlstad. Delar av banan kommer behöva upprustning för att utgöra en del i stråket Oslo-Stockholm. Region Värmland som en av ägarna i bolaget Oslo-Sthlm 2.55 bedriver arbetet tillsammans med bolaget. Region Örebro län bevakar och stöttar arbetet vid behov.

E4 och Södra stambanan

E4 och Södra stambanan utgör viktiga förbindelser till södra Sverige, framförallt till Skåne och Malmö, samt vidare ut på kontinenten. Region Örebro län bevakar arbete som genomförs av länen längs med dessa stråk samt följer utvecklingen kring de nya stambanorna från Stockholm till Malmö respektive Göteborg. För Örebro län utgör Södra stambanan viktig infrastruktur för den regionala tågtrafiken till Lindesbergs och Ljusnarsbergs kommuner.

Arlanda

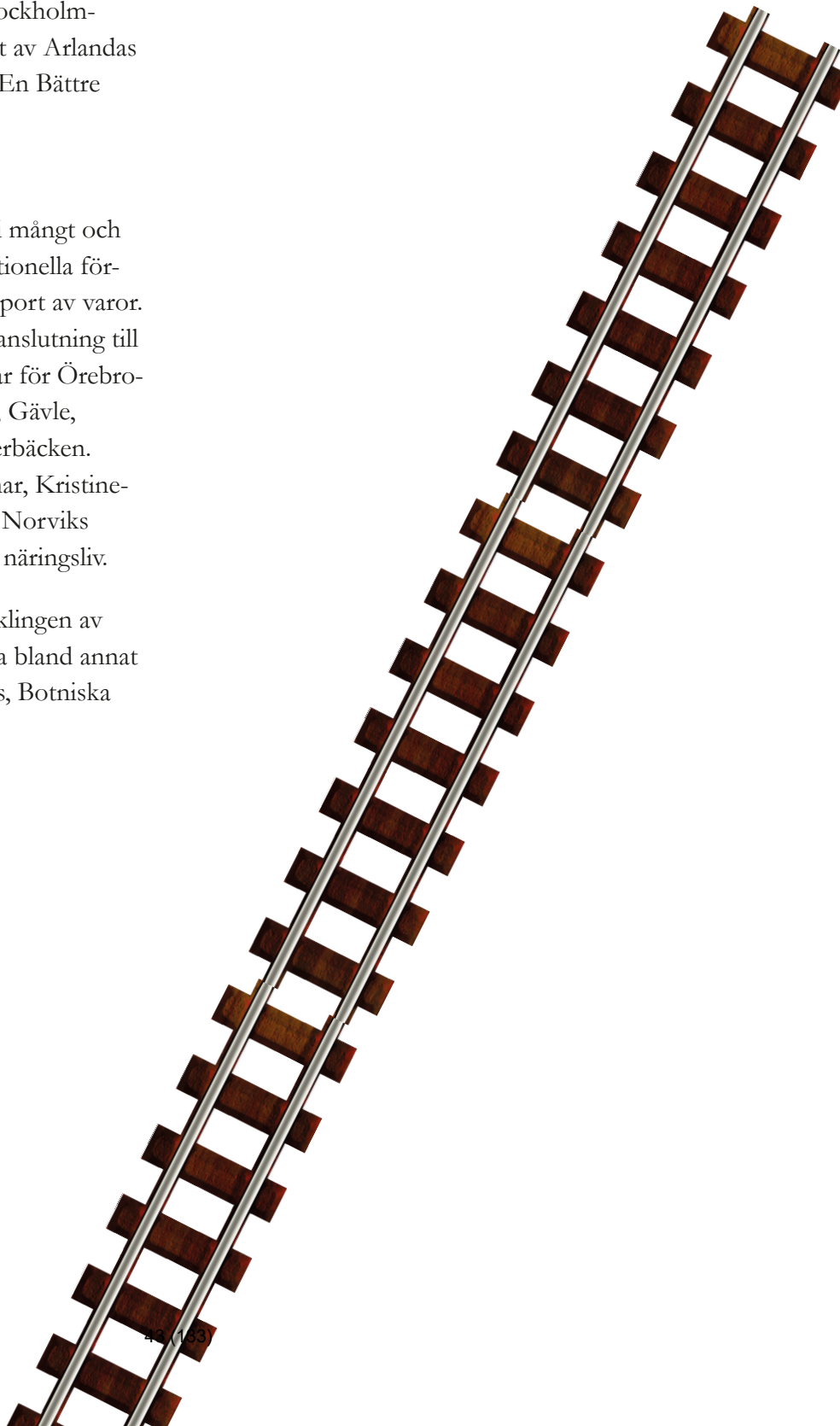
Goda förbindelser till Arlanda är primärt viktiga för Örebroregionens internationella tillgänglighet, både ur besöksnäringsspektiv och handel, till följd av regionens logistiska läge. Det är främst intressen rörande en robust infrastruktur, förbättrad kollektivtrafik samt minskade transporttider till och från Arlanda som präglar påverkansarbetet som bedrivs i

de två nämnda stråken Mälarbanan och Västra Stambanan. Utöver detta bedrivs frågan om internationell tillgänglighet för Stockholm-Mälardalsregionen och främjandet av Arlandas konkurrenskraft inom ramen för En Bättre Sits-samarbetet.

Sjöfart

Region Örebro läns näringsliv är i mångt och mycket beroende av goda internationella förbindelser för såväl export som import av varor. Här spelar hamnar och farleder i anslutning till dessa en viktig roll. Viktiga hamnar för Örebro-regionen är främst de i Göteborg, Gävle, Oxelösund, Norrköping och Otterbäcken. Även tillgänglighet till Mälarhamnar, Kristinehamns hamn och etableringen av Norviks hamn spelar en roll för regionens näringsliv.

Region Örebro län bevakar utvecklingen av hamnarna och farlederna till dessa bland annat genom deltagande i En Bättre Sits, Botniska korridoren och CPMR.



Omvärldsbevakning

För att påverkansarbete ska vara effektivt och bidra till uppsatta mål måste det finnas en beredskap att anpassa sig till en förändrad omvärld. I samband med den årliga utvärderingen och planeringen av påverkansarbetet inom infrastruktur och transporter bör därför en omvärldsbevakning göras. De i nuläget (mars 2022) identifierade aktuella frågor som kan bli av strategisk betydelse för Örebro läns beskrivs nedan.

Omställning till fossilfria transporter

Utsläpp från resor och transporter står för ungefär 40 procent av Örebro läns klimatpåverkande utsläpp. Målet inom transportsektorn är att minska växthusgasutsläppen från resor och transporter till 2030 med minst 70 procent jämfört med år 2010.⁶ I Sverige har utsläppen från transporter minskat med närmare 22 procent sedan 2010. Under 2019 minskade utsläppen med ungefär två procent. För att nå målen till 2030 måste dock utsläppen minska med åtta procent varje år. I Örebro län skulle det bland annat innebära 9000 färre personbilar och 1000 färre lätta lastbilar. För de personbilar som är kvar behöver dessutom drygt 100 000 bytas ut till el- eller biogasbilar.⁷

Ett hållbart transportsystem är avgörande för att nå satta klimat- och miljömål. För att nå dit krävs en kombination av flera insatser och lösningar där ett flertal frågor kan behöva drivas parallellt, däribland:

- stärka den långväga multimodala transportkedjan med ökad integration mellan transportslag
- överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart
- infrastruktur för alternativa bränslen till exempel el, vätgas och biogas
- ökad produktion av alternativa bränslen
- kapaciteten i elnätet, strategiskt såväl för omställning av transportsystemet om möjligheten för fortsatta etableringar av företag
- utbyggnad av elvägsnätet.

Beteendeförändringar inom transportsektorn

Det räcker emellertid inte att enbart ställa om till fossilfria transporter för att nå uppsatta klimatmål. Vi behöver också arbeta med ett förändrat beteende inom transportsektorn. För Region Örebro län är det viktigt att arbeta för:⁸

- ett ökat kollektivtrafikresande
- fler som går och cyklar
- sömlös kombinerad mobilitet
- minskad bilanvändning
- ökad samåkning
- anpassning av den fysiska planeringen för mer hållbara transporter

6. <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/>

7. Region Örebro län (2019) Underlagsrapport Vägval 2030

8. Region Örebro län (2019) Underlagsrapport Vägval 2030



- mobility management-aktiviteter
- hållbart resande-kampanjer riktade mot olika målgrupper (individer, företag och organisationer)
- bättre förutsättningar för arbetspendling genom digitalisering och internetjänster inom kollektivtrafiken.

Bredband och transport-systemet

Regeringen antog år 2016 en ny bredbandsstrategi med målsättningen att hela Sverige bör ha tillgång till snabbt bredband år 2025.⁹ Effekterna av bredbandsutbyggnaden kan få inverkan på bostads- och arbetsmarknaden med strukturell påverkan på transportbehovet. Några exempel på det kan vara ökad grad av distansarbete, arbetspendling eller beredskap i samband med kriser. Region Örebro län behöver därför följa denna utveckling.

Örebroregionens koppling till nya stambanor

Om nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö realiserats kommer Örebro län inte att ha någon direkt koppling till dessa. Det kan bli strategiskt viktigt att skapa sådana förbindelser för tillgängligheten till storstadsområdena, Öresundsregionen/Köpenhamn och vidare ut i Europa. Frågan kan eventuellt ges högre prioritet när mer klarhet finns kring finansiering och genomförande.

Pandemins effekter på resor och transporter

Covid-19 pandemin innebar flera förändringar som fick effekter på res- och transportmönster, bland annat på grund av högre grad av distansarbete och mer e-handel. Vilka av dessa förändringar som kommer bestå och dess långsiktiga effekter är fortfarande osäkert.

Tydligt är dock att dessa förändringar tillsammans med snabb teknisk utveckling kommer leda till andra res- och transportmönster och därmed ställa andra och/eller nya krav på infrastrukturen på både kort och lång sikt. Denna utveckling kommer bli viktig att följa för att kunna anpassa arbetet med att utveckla länets infrastruktur för att bidra till en hållbar regional utveckling.

HCT (High Capacity Transports)

För Region Örebro län är det viktigt med fortsatt bevakning av HCT och dess möjlighet att effektivisera godstransporter. Vi bör följa arbetet med:

- BK4 - ny bärighetsklass för 74 tons fordon där utpekande av vägnät pågår.
- Regeringens uppdrag till Trafikverket att utreda utökad maxlängd för lastbilar från 25,25 till 34,5 meter.¹⁰

Flygets roll i framtidens transportsystem

Den tekniska utvecklingen inom flygbranschen går fort. För Region Örebro län är det relevant att bevaka utvecklingen av bland annat elflyg och drönare. Utvecklingen kan ge förutsättningar för ökad tillgängligheten för hela länet, en bostadsmarknad i balans samt ökade investeringar och minskad klimatpåverkan.

- mer hållbara transporter
- mobility management-aktiviteter
- hållbart resande-kampanjer riktade mot olika målgrupper (individer, företag och organisationer)
- bättre förutsättningar för arbetspendling genom digitalisering och internettjänster inom kollektivtrafiken.

Satsningar på nya transportslag som drönare har potential att komplettera logistikarbetet och utveckla Örebroregionens multimodala erbjudande vilket kan skapa ökade förutsättningar för nya investeringar.

9. <https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2016/12/sverige-helt-uppkopplat-2025---en-bredbandsstrategi/>

10. <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2018/09/uppdrag-att-analysera-om-och-var-langre-lastbilar-bor-tillatas-pa-det-svenska-vagnatet/>



Genomförande av påverkansarbete

För att lyckas bedriva ett effektivt påverkansarbete krävs planering av vad som ska göras, när, hur och av vem. Denna planering måste revideras i takt med att förändringar sker och mål uppnås, ändras eller blir inaktuella. I följande avsnitt beskrivs en struktur för planering av påverkansarbetet för de prioriteade infrastrukturobjekt som beskrivs i avsnitt två.

Planering

Inför framtagandet av verksamhetsplan för området Trafik och Samhällsplanering bör de prioriterade infrastrukturobjekten i avsnitt två ligga till grund för att planera Region Örebro läns påverkansarbete kommande verksamhetsår. Detta sker lämpligtvis under tidig höst varje år.

Aktivitetsplan

Inför varje nytt verksamhetsår (tidig höst) bör därför en aktivitetsplan kopplat till denna handlingsplan tas fram, kring vilken löpande arbete för respektive infrastrukturobjekt som ska ske under verksamhetsåret planeras. Innan ett nytt verksamhetsår påbörjas bör förgående verksamhetsårs aktivitetsplan utvärderas och avslutas. Ställning bör tas till om ej avslutade aktiviteter ska flyttas över till den nya aktivitetsplanen.

Följande punkter bör beaktas i aktivitetsplanen:

- Vilka delmål vill vi uppnå under året?
- Vilka metoder ska vi använda?

- Vilka aktiviteter ska vi genomföra under året?
- Vilka kanaler ska vi använda för att föra fram vårt budskap? Vilka mål har vi för dessa kanaler?
- Hur bör ett kalendarium för året se ut? Vilka hållpunkter i andras kalendarium bör vi anpassa oss efter eller förlägga våra aktiviteter samtidigt som?
- Vilka beslutsprocesser vill vi påverka och vad har de för tidsplan?
- Hur ska aktiviteter och insatser finansieras?

Fördelaktigt är också om planeringen av påverkansarbetet samordnas med den planliga beställningen till Central Sweden samt stämmas av med relevanta aktörer som:

- Business Region Örebro
- länets kommuner
- samarbeten som Region Örebro län deltar i
- bolag där Region Örebro län är delägare.

Involverade i planeringsarbetet på Region Örebro län bör vara tjänstepersoner på enheterna Samhällsplanering och Infrastruktur samt kollektivtrafikstrateger på enheten Kollektivtrafik. Arbetet bör förankras med områdeschef, förvaltningschef, samhällsbyggnadsnämnden samt övriga berörda politiker och tjänstepersoner inom Region Örebro län.

Aktiviteter

För att bedriva påverkansarbete kan ett flertal olika metoder och aktiviteter kopplade till dessa genomföras. Lämpliga aktiviteter för Region Örebro läns påverkansarbete inom infrastruktur- och transportområdet är:

Deltagande på möten, konferenser, mässor och evenemang som:

- Almedalen
- VTI Transportforum
- ScanMed-korridorsforum
- TEN-T-days
- ITF Summits
- Infrastrukturprojekt på nationell och internationell nivå.

Arrangera träffar med till exempel:

- riksdagspolitiker (länsbänk)
- Infrastrukturdepartementet
- ledningen för Trafikverket Region Öst
- DG Move
- Europaparlamentet, i form av seminarium, med europaparlamentariker.
- Sveriges ständiga representation vid EU
- relevanta aktörer från näringslivet

Egna arrangemang som:

- Infrastruktur- och transportdagen
- konferenser om aktuella ämnen

Kunskapshöjande och opinionsbildande insatser som:

- debattartiklar
- pressmeddelanden och kommunikation i egna kanaler

Uppföljning

För att kunna förbättra påverkansarbetet är det viktigt att utvärdera det påverkansarbete som genomförts under det gångna verksamhetsåret. Inför planeringen av kommande års påverkansarbete bör därför också en utvärdering och uppföljning göras som besvara följande frågor:

- Vilka delmål har uppnåtts? Varför/varför inte?
- Använde vi rätt metoder? Varför/varför inte?
- Genomfördes rätt aktiviteter? Varför/varför inte?
- Använde vi rätt kanaler och nådde vi kanalmålen? Varför/varför inte?
- Var vårt kalendarium rätt? Hade vi bra timing?
- Lyckades vi påverka viktiga beslutsprocesser? Varför/varför inte?

Begrepp, ordlista och länkar

Bergslagsdiagonalen

Ett samarbete mellan 17 kommuner och fyra länsstyrelser, numera regionerna Gävleborg, Dalarna, Örebro och Östergötland. Partnerskapet syftar till att stärka områdets tillväxt, konkurrenskraft och attraktivitet för näringsliv och boende genom en förbättrad infrastruktur genom det mellansvenska inlandet, från Vättern till hälsingekusten. Vägstråket kallas för Bergslagsdiagonalen.¹¹

Botniska korridoren

Samarbetet Botniska korridoren är ett gemensamt projekt för Sveriges åtta nordligaste regioner som tillsammans utgör två tredjedelar av Sveriges yta. Projektets syfte är att stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan norra Sverige och övriga Europa, och knyta samman norra Skandinavien.¹²

Business Region Örebro (BRO)

Ett partnerskap och samverkansplattform för näringslivsfrågor som utgörs av de tolv kommunerna i Örebro län med Region Örebro län som huvudman.¹³

Central Sweden

Central Sweden är Region Dalarna, Region Gävleborg och Region Örebro läns gemensamma representationskontor vid EU. Verksamhetens uppdrag är att, utifrån ett EU-perspektiv, stärka regional utveckling i de tre medlemsregionerna inom prioriterade politikområden.¹⁴

CPMR

Conference of Peripheral and Maritime Regions, är en av Europas största påverkansorganisationer och tankesmedjor med över 160 medlemsregioner. Organisationen är indelad i sex geografiska kommissioner.¹⁵

Baltic Sea Commission

Östersjökommissionen, en av CPMR:s sex geografiska kommissioner. Region Örebro län är aktiv medlem i Östersjökommissionens transportarbetsgrupp.¹⁶

North Sea Commission

Nordsjökommissionen, en av CPMR:s sex geografiska kommissioner. Region Örebro län är aktiv medlem i Nordsjökommissionens transportarbetsgrupp.¹⁷

DG-Move

Europeiska kommissionens generaldirektorat med ansvar för transportfrågor inom den Europeiska unionen.¹⁸

En Bättre Sits

Ett transportpolitiskt samarbete mellan ett stort antal intressenter. Medverkande är de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland som kartlägger vilka investeringar som krävs för att öka tillgängligheten till och genom regionen, hålla samman kollektivtrafiken och förbättra infrastrukturen. Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-samarbetet.¹⁹

11. <https://bergslagsdiagonalen.com/>

12. <https://bothniancorridor.com/sv/>

13. <https://businessregionorebro.se/>

14. <https://www.centraweden.se/>

15. <https://cpmr.org/>

16. <https://cpmr-baltic504133>

17. <https://cpmr-northsea.org/>

18. https://ec.europa.eu/transport/home_en

19. <https://www.malardalsradet.se/en-battre-sits/>

Jernbanedirektoratet

Offentlig organisation som verkar i Norge med syfte att utveckla järnvägen.²⁰

Länstransportplan

Länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan eller kommunala samarbetsorgan tar fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna och Trafikverket, kommuner och trafikhuvudmän bistår med underlag.²¹

Oslo-Sthlm 2.55 AB

Bolag som ägs av Karlstad kommun, Region Värmland, Region Västmanland, Västerås stad, Region Örebro län och Örebro kommun. Bolaget har till syfte att påskynda utbyggnaden av en snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm och på delsträckorna där emellan.²²

Partnerskapet Bergslagsbanan

Samarbetsprojekt bestående av 14 kommuner som finns i anslutning till Bergslagsbanan. Projektets övergripande syfte är att genom att verka för förbättrad tillgänglighet till och på Bergslagsbanan bidra till överlevnad och utveckling av regionens näringsliv.²³

RUS

Regional utvecklingsstrategi för Region Örebro län.²⁴

Scandria Alliance

En samarbetsorganisation som består av regioner längs TEN-T korridoren ScanMed i syfte att bedriva påverkansarbete och hitta projekt inom områdena gränsöverskridande samarbete, multimodala transporter, rena bränslen och digitalisering.²⁵

TEN-T

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett planerat nätverk av vägar, järnvägar, flygplatser och vatteninfrastruktur inom Europeiska unionen. Det transeuropeiska nätet består av två (tre) nivåer; ett övergripande nät, som ska färdigställas till 2050, och ett stomnät, som ska färdigställas till 2030. Därtill de högst prioriterade långdistansflödena i Europa, de så kallade stomnätskorridorerna.²⁶

ScanMed korridoren

En av nio stomnätskorridorer i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). ScanMed korridoren sträcker sig från Malta i syd till Skandinavien i norr.²⁷

Västra stambanegruppen

Samarbete som består av 14 kommuner längs Västra Stambanan och ett antal regioner som samverkar med övriga aktörer i stråket Stockholm – Göteborg för att säkerställa en robust och kapacitetsstark järnvägsförbindelse för persontrafik och gods.²⁸

20. <https://www.jernbanedirektoratet.no/>

21. <https://www.regionorebrolan.se/sv/Regional-utveckling/Trafik-och-Samhallsplanering/Infrastruktur/Lanstransportplan-2018-2029/>

22. <https://www.oslo-sthlm.se/>

23. <http://www.bergslagsbanan.se/>

24. <https://www.regionorebrolan.se/sv/Regional-utveckling/Regional-utvecklingsstrategi11/>

25. <https://www.scandria-corridor.eu/index.php/en/alliance>

26. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

27. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/scandinavian-mediterranean_en

28. <http://vastrastambanan.se/>

Sammanfattning handlingsplan för påverkansarbete

Denna handlingsplan är ett strategiskt och vägledande dokument som främst riktar sig till tjänstemän och politiker verksamma inom Region Örebro län.

Syftet med politisk påverkan inom området infrastruktur och transporter är att skapa förutsättningar för de resor och transporter som medborgare och näringslivet i länet behöver utifrån attraktivitet och konkurrenskraft. För att skapa dessa förutsättningar behöver bland annat infrastrukturen inom samt till och från Örebroregionen utvecklas.

Viss del av infrastrukturutvecklingen har Region Örebro län rådighet över i sin roll som länsplaneupprättare. En betydande del av rådigheten för regionens mest prioriterade infrastrukturobjekt ligger dock utanför Region Örebro läns beslutsområde, såväl organisatoriskt som geografiskt. Beslutsfattandet ligger främst hos regeringen eller på EU-nivå. Region Örebro län måste därför bedriva ett strategiskt påverkansarbete mot dessa beslutsnivåer för att få de investeringar i infrastruktur som behövs, i och utanför länet.

Inom området infrastruktur och transporter är behoven och utmaningarna många. Det finns därför behov att fokusera påverkansarbetet – varför denna handlingsplan har tagits fram som vägledning.





3

Regional prioritering för statligt investeringsstöd för bredbandsutbyggnad år 2022

22RS2271



Tjänsteställe, handläggare
Bredband, Linus Grabö

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS2271

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden april

Regional prioritering för statligt investeringsstöd för bredbandsutbyggnad år 2022

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att föreslagna kriterier i bilaga 1, Regionala prioriteringar, ska användas vid upprättande av den regionala prioriteringen i det statliga investeringsstödet för bredbandsutbyggnad år 2022 samt

att uppdra till Regional bredbandskoordinator att senast 2 maj 2022 inlämna beslutade kriterier inklusive prioriterade byggnader till Post- och telestyrelsen.

Sammanfattning

Post- och telestyrelsen (PTS) har av regeringen fått i uppdrag att administrera ett statligt investeringsstöd till bredbandsutbyggnad enligt förordningen (2020:266) om statligt stöd för utbyggnad av bredbandsinfrastruktur.

Region Örebro län har givits möjlighet att prioritera stödbara byggnader i länet, i syfte att få genomslag för regionala planer i stödets realiserande. Regionen får möjlighet att prioritera maximalt 30% av de stödbara byggnaderna i länet och regionens prioritering leder till rabatt mot övriga projekt i samband med utvärdering av Svealands samtliga projekt.

Följande kriterier föreslås nyttjas:

Främjande av anslutningar till hushåll; det vill säga stadigvarande bostäder där minst en person är folkbokförd

Främjande av företagande och näringsliv samt andra verksamheter

Beaktande av känd efterfrågan från slutanvändare

Tjänsteställe, handläggare
Bredband, Linus Grabö

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS2271

Ärendebeskrivning

Post- och telestyrelsen (PTS) har av regeringen fått i uppdrag att administrera ett statligt investeringsstöd till bredbandsutbyggnad enligt förordningen (2020:266) om statligt stöd för utbyggnad av bredbandsinfrastruktur.

Inom ramen för förordningen ges regionerna möjlighet att vara delaktiga i två delar av stödet:

- **Kvalitetssäkring av PTS byggnadsförteckning, ett arbete som genomförs under perioden 13 januari – 4 februari 2022.**
- **Fastställande av regionala prioriteringar, ett arbete som ska vara inlämnat till PTS senast den 2 maj 2021.**

Regeringen har avsatt medel för åren 2020–2025, varav 1,3 miljarder kommer utlysas år 2022. PTS föreslår tre utlysningsområden, Norrland, Svealand och Götaland. Region Örebro län tillhör Svealand tillsammans med Regionerna i Dalarna, Stockholm, Sörmland, Värmland, Västmanland och Uppsala. Fördelningen mellan de tre landområdena kommer att ske proportionerligt efter stödbehov, vilket uppskattas till att en tredjedel av tillgängligt stödbelopp hamnar i Svealand.

PTS är förvaltande myndighet för stödet och svarar för huvuddelen av handläggningen. Det arbete som regionerna erbjuds göra förutom att kvalitetssäkra underlagen är att göra en regional prioritering för att på så sätt styra utbyggnaden i den riktning som bedöms vara lämpligast utifrån ett regionalt utvecklingsperspektiv. Stödet och den regionala prioriteringen ska främja det nationella och regionala bredbandsmålet vilket anger att målet är att 98 procent ska ha tillgång till bredband med hastigheten 1 Gbit/s senast 2025.

Den regionala prioriteringen lämnas in till PTS påbyggnadsnivå och får vara maximalt 30% av de stödbara byggnaderna. Region Örebro län har dessutom ansvar att motivera hur prioriteringen är gjord. Anledningen till att PTS behöver en motivering av regionens prioritering är att:

PTS ansvarar inför EU-kommissionen för att stödet hanteras enligt gällande regelverk.

Det bidrar till att skapa transparens i stödprocessen, något som är av betydelse för konkurrensutsättningen av stödet.

Tjänsteställe, handläggare
Bredband, Linus Grabö

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS2271

Prioriteringen skall motiveras utifrån åtta kriterier som PTS har sammanställt och som är förenliga med gruppundantagsförordningen (GBER).

Urval av kriterier framgår av bilaga 1 "Regionala prioriteringar"

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

I det regionala utvecklings- och tillväxtansvaret kopplat till bredband ligger att verka för att främja bredbandsutbyggnaden i hela Region Örebro län och att minska det digitala utanförskapet för kvinnor, män, flickor och pojkar i Örebro län. Att barn- och jämställdhetsperspektiv är integrerat är därför en utgångspunkt.

Miljöaspekter på kort sikt är svåra att utvärdera dock desto större del av befolkning och verksamheter som får tillgång till digital infrastruktur leder till minskat resande och därigenom en minskad belastning på miljön.

Uppföljning

Hur stor andel av prioriterade områden/byggnader har genererat stödansökan presenteras i samhällsbyggnadsnämnden våren 2023.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-04-20, Regional
prioritering för statligt investeringsstöd för bredbandsutbyggnad år 2022
Information till regionerna om PTS bredbandsstöd 2022
Bilaga 1 "Regionala prioriteringar"

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Post- och telestyrelsen
Petter Arneback, regional utvecklingsdirektör
Linus Grabö, regional bredbandskoordinator

Ordföranden i regionala
utvecklingsnämnden, regional
utvecklingsdirektör och regional
bredbandskoordinator

Information om er delaktighet i Post- och telestyrelsens bredbandsstöd 2022

Med det här brevet vill vi informera om kommande utlysning av bredbandsstöd för år 2022 i er region och informera om vilka möjligheter ni som region har att påverka var stödet delas ut. Post- och telestyrelsen (PTS) har i uppdrag att administrera investeringsstöd för bredband enligt förordningen (2020:266) om statligt stöd för utbyggnad av bredbandsinfrastruktur.

Regionerna och de regionala bredbandskoordinatorerna ges möjlighet att vara delaktiga under två delprocesser:

1. Kvalitetssäkring av PTS byggnadsförteckning

Under perioden 13 januari – 4 februari 2022 inbjuds regionerna att kvalitetssäkra PTS byggnadsförteckning som ligger till grund för tilldelning av bredbandsstöd. Till detta brev bifogas en bilaga med mer information om hur det går till.

2. Regionala prioriteringar

Efter att PTS genomfört ett offentligt samråd kommer regionerna under perioden 8 april – 2 maj 2022 återigen att få möjlighet att involveras i arbetet. Ni har då möjlighet att bidra med regionala prioriteringar. Till detta brev bifogas mer detaljerad information om hur det går till.

PTS uppmanar regionerna att nyttja denna möjlighet till att påverka förutsättningarna för tilldelning av bredbandsstöd och uppmuntrar till samverkan med kommuner, länsstyrelser och andra aktörer med god lokalkännedom i arbetet.

Kort om kvalitetssäkring av underlag

PTS gör årligen en bredbandskartläggning som sedan ligger till grund för i vilka områden stöd kan beviljas. Denna kartläggning görs på byggnadsnivå. För att höja kvaliteten ges regionerna möjlighet att kvalitetssäkra PTS byggnadsförteckning. Under kvalitetssäkringen ger ni förslag på byggnader som bör läggas till och/eller tas bort från byggnadsförteckningen.

PTS ger er möjlighet att kvalitetssäkra underlagen utifrån fastställda kriterier under perioden 13 januari – 4 februari 2022. Det är således inte fråga om att regionen ska göra något ställningstagande. Se bilaga för mer detaljer om arbetet.

Kort om regionala prioriteringar

Under perioden 8 april – 2 maj 2022 har ni möjlighet att inkomma med regionala prioriteringar. Syftet med de regionala prioriteringarna från PTS sida är att få in regional styrning i bredbandsstödsmodellen och möjliggöra mindre kostnadseffektiva projekt. Regionala prioriteringar innebär att regionerna, i samråd med kommuner och andra aktörer, pekar ut områden som är av betydelse för lokal och regional utveckling. Utbyggnadsprojekt i regionalt prioriterade områden får sedan en konkurrensfördel när PTS rangordnar och granskar vilka projekt som ska tilldelas stöd. Se bilaga för att ta del av mer detaljer om arbetet.

Mer information om PTS bredbandsstöd

Information om PTS bredbandsstöd publiceras löpande på PTS webbplats (www.pts.se/bredbandsstod). Detaljerad information om utlysningen av bredbandsstöd 2022 kommer att ges under våren 2022. På PTS webbplats går det även att anmäla sig till ett nyhetsbrev om bredbandsstödet.

Vi är tillgängliga för frågor via bredbandsstod@pts.se

Med vänliga hälsningar,

Joanna Widstrand

Tf chef för Enheten för kvalitetssäkring och samverkan
Avdelningen för bredbandsstöd

Bilagor:

Information till regioner och regionala bredbandskoordinatorer om kvalitetssäkring av PTS byggnadsförteckning

Information till regioner och regionala bredbandskoordinatorer om regionala prioriteringar

Bilaga: Information till regioner och regionala bredbandskoordinatorer om kvalitetssäkringen

Tidplan för bredbandsstödsprocessen 2022



Kvalitetssäkring av byggnadsförteckningen 2022

Som ett led i förberedelserna inför kommande utlysning av bredbandsstöd genomför Post- och telestyrelsen (PTS) en kvalitetssäkring av byggnadsförteckningen. Av byggnadsförteckningen framgår vilka byggnader som kan ingå i ett stödfinansierat utbyggnadsprojekt. Kvalitetssäkringen är en möjlighet för regionerna att utifrån sin kännedom om den regionala bredbandssituationen föreslå förändringar av byggnadsförteckningen. Regionerna kan lämna förslag på byggnader som de anser ska plockas bort eller läggas till i byggnadsförteckningen.

Kvalitetssäkringen pågår under perioden 13 januari – 4 februari 2022.

Syftet med kvalitetssäkringen är att säkerställa att rätt byggnader blir aktuella för stödfinansierad utbyggnad. Mot bakgrund av förändringar i den allmänna gruppundantagsförordningen (GBER) pågår en översyn av förordningen (2020:266) om statligt stöd för utbyggnad av bredbandsinfrastruktur. PTS kommer därför behöva återkomma med detaljerad information om utifrån vilka kriterier byggnadsförteckningen tas fram.

Varför kvalitetssäkring av byggnadsförteckningen?

Kvaliteten på byggnadsförteckningen är bara så bra som rapporteringen den grundar sig på, det vill säga operatörernas svar eller avsaknad av svar i mobiltäcknings- och bredbandskartläggningen. I de områden där operatörer har nät men inte har lämnat in tillräckliga svar, eller där svaren innehåller brister, har PTS gjort uppskattningar. PTS har utvärderat metoden för uppskattningar och den ger vid stickprov ett bra resultat, men med det sagt, så är den inte felfri. Därför är det viktigt att PTS får synpunkter från er om det blivit fel i detta avseende. Syftet är att förbättra kvaliteten, minimera fel i byggnadsförteckningen och därmed säkerställa att rätt byggnader blir aktuella för stödfinansierad utbyggnad.

Vad gör bredbandskoordinatorerna under kvalitetssäkringen?

Regionerna ges möjlighet att kvalitetssäkra den byggnadsförteckning som ligger till grund för PTS tilldelning av bredbandsstöd. Vi vet att olika regioner har olika förutsättningar. Vissa regioner sitter på mycket detaljkunskap och har gjort omfattande kartläggning, andra har kännedom på mer aggregerad nivå. Eftersom regionala bredbandskoordinatorer får mycket inspel från operatörer, kommuner m.fl. och har ett nära samarbete med länsstyrelsen i respektive region är er kännedom om lokala förhållanden till stor nytta.

Lämna motivering/förklaring till föreslagna ändringar

Föreslagna ändringar behöver fyllas i på byggnadsnivå, men de förklaringar ni lämnar kan ges för ett visst område. Det är obligatoriskt att lämna en motivering/förklaring till varför ni anser att byggnader bör läggas till och/eller tas bort från byggnadsförteckningen. Motiveringen kan lämnas i en bifogad bilaga eller så kan ni lägga in denna information direkt i ett meddelande. Motiveringen ska innehålla uppgifter som stödjer den föreslagna ändringen. Det kan exempelvis vara i form av hänvisning till en nätbyggares webbplats där PTS kan läsa om planerad utbyggnad som omfattar byggnader som finns med i byggnadsförteckningen.

Tidsplan för kvalitetssäkring av byggnadsförteckningen

Byggnadsförteckningen blir tillgänglig i PTS portal den **13 januari 2022**. Sista datum att skicka in svar är den **4 februari 2022**.

Svaret ska skickas in via [PTS portal](#).

Var vänder jag mig om jag har frågor?

Du kan kontakta avdelningen för bredbandsstöd per e-post via bredbandsstod@pts.se om du har frågor som gäller bredbandsstödet, exempelvis om byggnadsförteckningen eller hur stödprocessen fungerar.

Gäller din fråga hur du använder PTS portal kan du kontakta supporten genom supportknappen som finns i [PTS portal](#).

Bilaga: Information till regioner och regionala bredbandskoordinatorer om regionala prioriteringar

Tidplan för hela bredbandsstödsprocessen 2022



Regionala prioriteringar 2022

Regionala prioriteringar innebär att regionen, i samråd med kommuner och andra aktörer, anger vilka områden som anses prioriterade för PTS bredbandsstöd genom att markera byggnader i byggnadsförteckningen. Regionen har möjlighet att prioritera 30 procent av de byggnader med hushåll och arbetsställen som ingår i byggnadsförteckningen. Fritidshus får inte markeras som prioriterade byggnader.

Regionen väljer ut ett eller flera av PTS kriterier för prioritering (se nedan *Kriterier att tillämpa vid regionala prioriteringar*) och motiverar de kriterier som regionen väljer att tillämpa. De valda kriterierna ligger till grund för att välja vilka områden ni vill prioritera. Prioriteringarna behöver dock anges på byggnadsnivå genom att regionen anger vilka byggnader i PTS byggnadsförteckning som ska vara prioriterade.

Nytt för 2022

Nytt för i år är att respektive prioriterad byggnad ska kopplas till ett kriterium i syfte att PTS ska kunna följa upp vilka områden som prioriterats på vilken grund. Endast ett kriterium kan kopplas till en byggnad. Vid de fall där olika kriterier passar in välj det kriterium som ni anser är mest relevant med koppling till det valda området.

Praktisk information

I PTS portal får ni tillgång till byggnadsförteckning, kartfunktion, annan information och redovisar er slutgiltiga prioritering och motivering till val av kriterier. PTS portal når ni via följande länk: [PTS portal](#)

Dokument med motivering laddas upp och skickas in tillsammans med valda byggnader under perioden **8 april – 2 maj 2022**. Observera att den byggnadsförteckning som finns tillgänglig från den 13 januari inte är den slutgiltiga byggnadsförteckningen. Den slutgiltiga byggnadsförteckningen inför arbetet med regionala prioriteringar publiceras först efter att det offentliga samrådet har genomförts. Det går bra att arbeta med tidiga versioner av byggnadsförteckningen, men sedan behöver ni säkerställa att byggnader i områden ni vill prioritera inte har tagits bort under kvalitetssäkringen eller under det offentliga samrådet.

Att lyckas göra en väl förankrad prioritering kan vara ett tidskrävande arbete. För att hinna klart med arbetet understryker därför PTS vikten av att påbörja arbetet snarast möjligt.

Kriterier att tillämpa vid regionala prioriteringar

Syftet med de regionala prioriteringarna från PTS sida är att få in regional styrning i bredbandsstödsmodellen och möjliggöra stödfinansiering av mindre kostnadseffektiva projekt. PTS kriterier för prioritering är framtagna i samverkan under 2019 och har därefter justerats och kompletterats utifrån behov. Kriterierna har en bredd i syfte att möjliggöra prioritering utifrån det som är centralt för utveckling i olika områden.

Följande kriterier går att använda sig av för att motivera regionens val av prioriterade byggnader. Minst ett kriterium måste tillämpas och det går bra att tillämpa alla så länge de motiveras och knyts till byggnader i särskilda områden.

1. Främjande av anslutningar till hushåll; det vill säga stadigvarande bostäder där minst en person är folkbokförd

Kriteriet syftar till att möjliggöra att hushåll i områden där kostnader för utbyggnad är höga får möjlighet till uppkoppling med hjälp av stöd. Regionerna kan till exempel välja att prioritera byggnader i glest befolkade områden för att öka områdenas attraktionskraft eller begränsa digitalt utanförskap.

2. Främjande av företagande och näringsliv samt andra verksamheter

Kriteriet syftar till att möjliggöra att både befintliga och nya företag och verksamheter får tillgång till snabbt bredband med hjälp av stöd. På så vis kan regionerna bidra till att skapa bättre förutsättningar för företagande och näringsliv i regionen.

3. Främjande av anslutningar till samhällsviktiga funktioner, som till exempel skolor, vård- och omsorgsboenden, och allmänna kommunikationer

Kriteriet syftar till att möjliggöra utveckling av samhällsviktiga funktioner genom tillgång till snabbt bredband med hjälp av stöd. Genom denna prioritering kan regionerna exempelvis bidra till användning av digitala välfärdstjänster och minska digitalt utanförskap.

4. Beaktande av andra insatser som till exempel regionala initiativ och stödinsatser

Kriteriet syftar till att kombinera insatser och investeringar i bredbandsutbyggnad. En möjlig samordning är att prioritera byggnader i kommuner som tidigare har genomfört ett så kallat Bredbandslyft, som varit Bredbandsforums program för vägledning till kommuner som vill se över

strategiska vägval i bredbandsfrågor. Se mer information om bredbandslyftet här: [Bredbandslyftet - bredbandsforum.se](https://bredbandslyftet-bredbandsforum.se)

En annan möjlig samordning är att välja att prioritera byggnader i områden där det går att investera samordnat, d.v.s. bygga till fler byggnader med andra kompletterande insatser. **Observera!** Kriteriet kan inte nyttjas för att samordna insatser genom att slå ihop olika stödprogram. Gällande regelverk och PTS villkor för bredbandsstöd behöver följas vid samordning av olika projekt.

5. Beaktande av känd efterfrågan från slutanvändare

Kriteriet syftar till att möjliggöra utbyggnad av stödfinansierad bredbandsinfrastruktur med en kortare startsträcka, genom prioritering av områden där det redan är känt att intresse finns. Det går exempelvis att prioritera byggnader i ett tidigare förprojekterat område som inte blivit utbyggt. På så vis kan regionerna bidra till en snabbare utbyggnadstakt.

6. Beaktande av områdesspecifika förutsättningar som innebär sämre förutsättningar för bredbandsutbyggnad

Kriteriet syftar till att möjliggöra utbyggnad av stödfinansierad bredbandsinfrastruktur i områden dit det är dyrare att anlägga bredbandsinfrastruktur. Skälen till detta kan variera, men det kan exempelvis handla om fysiska hinder eller markförhållanden. Genom denna prioritering kan regionerna bidra till en styrning mot områden som är särskilt utmanande att nå genom kommersiell utbyggnad.

7. Beaktande av långa avstånd till närmaste nod i befintligt nät

Kriteriet syftar till att möjliggöra att byggnader vars avlämningspunkter ligger långt bort från närmaste nod i befintligt nät får möjlighet till uppkoppling med hjälp av stöd. Regionerna kan välja att prioritera byggnader i områden med avseende beräknat i tid och/eller sträcka. Med tidsmässigt långt avstånd avses till exempel avståndet mellan öar i skärgården. Genom en sådan prioritering kan regionerna bidra till en styrning mot områden som är särskilt utmanande att nå genom kommersiell utbyggnad.

8. Områden som har utmaningar med postservice, mobiltäckning, eller har sämre tillgång till ombud för grundläggande betaltjänster

Kriteriet syftar till att möjliggöra utbyggnad av stödfinansierad bredbandsinfrastruktur i landets mest utsatta glesbygd, där utmaningar med postservice, mobiltäckning eller sämre tillgång till ombud för grundläggande

betaltjänster är vanligt förekommande. Genom denna prioritering kan regionerna exempelvis bidra till att öka områdets attraktionskraft och begränsa digitalt utanförskap.

Vad behöver du tänka på som regional bredbandskoordinator?

PTS vill framhålla att det är värdefullt att samarbeta med kommuner och andra aktörer med god lokalkännedom, som t.ex. handläggare för bredbandsstöd på länsstyrelserna. Arbetet med regionala prioriteringar innebär mycket kontakter, samordning och politiskt förankrat beslutsfattande. Om förberedelser för de slutliga prioriteringarna inte redan inletts är det av stor vikt att snabbt påbörja detta arbete.

PTS styr inte i detalj hur prioriteringsarbetet utförs. Om regionen väljer att involvera nätbyggare i processen är det dock viktigt att tillämpa likabehandling av dessa så att alla aktörer som berörs haft möjlighet att bidra på lika villkor.

I eventuella egna instruktioner till andra aktörer är det viktigt att ni inte glömmer bort att meddela att respektive prioriterad byggnad ska kopplas till ett kriterium eftersom det är nytt för i år.

Det finns ett maxtak för hur stor konkurrensfördel ett stödprojekt kan få genom att inkludera prioriterade byggnader. Maxtaket är 50 procent. Eftersom varje prioriterad byggnad ger 2 procent avdrag på det sökta stödbeloppet per byggnad, vid konkurrensutsättningen, kan ett projekt maximalt utnyttja 25 prioriterade byggnader. För regionen innebär detta att det är önskvärt att geografiskt sprida sina prioriterade byggnader. På så sätt minskas risken för att för många prioriterade byggnader hamnar i ett eller ett fåtal projekt och därmed inte ger någon ytterligare konkurrensfördel.

Exempel: Ett utbyggnadsprojekt innefattar 40 prioriterade byggnader. Varje prioriterad byggnad ger 2 % avdrag, vilket skulle innebära 80 % avdrag ($40 \times 2 \% = 80 \%$). Då maxtaket för avdrag för prioriterade byggnader inom samma utbyggnadsprojekt är 50 %, går det inte att utnyttja rabatten för samtliga prioriterade byggnader i det här utbyggnadsprojektet. Av de 40 prioriterade byggnaderna i projektet är det endast 25 prioriterade byggnader som avdraget räknas för ($25 \times 2 \% = 50 \%$).

Var vänder jag mig om jag har frågor?

Du kan kontakta avdelningen för bredbandsstöd per e-post via bredbandsstod@pts.se om du har frågor som gäller bredbandsstödet, exempelvis om byggnadsförteckningen eller hur stödprocessen fungerar.

Gäller din fråga hur du använder PTS portal kan du kontakta supporten genom supportknappen som finns i PTS portal. Du kan kontakta supporten även om du inte är inloggad i PTS portal.

Regionala prioriteringar

Kriterier för prioritering

Följande kriterier som är möjliga att prioritera:

- Främjande av anslutningar till hushåll; det vill säga stadigvarande bostäder där minst en person är folkbokförd
- Främjande av företagande och näringsliv samt andra verksamheter
- Främjande av anslutningar till samhällsviktiga funktioner, som till exempel skolor, vård- och omsorgsboenden, och allmänna kommunikationer
- Beaktande av andra insatser som till exempel andra regionala initiativ och stödinsatser
- Beaktande av känd efterfrågan från slutanvändare
- Beaktande av områdesspecifika förutsättningar som innebär sämre förutsättningar för bredbandsutbyggnad
- Beaktande av långa avstånd till närmaste nod i befintligt nät
- Områden som har utmaningar med postservice, mobiltäckning, eller har sämre tillgång till ombud för grundläggande betaltjänster

Nytt för 2022

Nytt för i år är att respektive prioriterad byggnad ska kopplas till ett kriterium i syfte att PTS ska kunna följa upp vilka områden som prioriterats på vilken grund. Endast ett kriterium kan kopplas till en byggnad. Vid de fall där olika kriterier passar in väljs det kriterium som är mest relevant med koppling till det valda området. Nytt är också att fritidshus inte längre räknas med på totalen vid utvärderingstillfället vilket bör leda till att färre fritidshus inkluderas i aktörernas ansökningar.

Förutsättningar för stöd

Det aktuella stödprogrammet försöker i allt väsentliga behålla den konkurrensmodell som hittills givit form till bredbandsutbyggnaden i Sverige. Region Örebro läns regionala prioriteringar innebär att hänsyn kan tas till såväl lokala som regionala faktorer. Det finns här ett antal faktorer som måste vara uppfyllda för att ett projektskall kunna genomföras:

1. Det måste finnas en rimlig efterfrågan inom det aktuella utbyggnadsområdet
2. Det måste finnas någon aktör som är villig att driva projektet
3. Projektet måste vara tillräckligt kostnadseffektivt för att kunna vinna i konkurrensen med övriga projekt

Region Örebro läns prioritering har inverkan på framför allt punkt 3 ovan men även på punkt 1 och 2 i syfte att göra ett område attraktivare att söka stöd inom.

Prioritering

Region Örebro läns prioritering tar sin utgångspunkt i regional utvecklingsstrategi samt handlingsplan för bredband.

I syfte att finna aktörer villiga att söka stöd inom länet har den regionala samverkan kring bredband (LänsIT) haft fokus på aktörskontakter sedan avisering om stödet meddelades. Det är kommunerna som har den närmsta kontakten med aktörer och lokalkännedom i respektive kommun och kommer därmed ges möjlighet att spela in förslag till när de regionala prioriteringarna ska översättas till specifika prioriterade byggnader.

I likhet med förra året har dialog förts inom den regionala samverkansgruppen för bredband i arbetet med att ta fram ett förslag till regional prioritering. Kommunerna har fått möjlighet att värdera kriterierna utifrån varje enskilds kommuns förutsättningar. Dialog har också förts med marknadsaktörer inom länet Region Örebro läns sammanvägda bedömning är att följande tre kriterier bör gälla för Region Örebro läns prioriteringar:

- **Främjande av anslutningar till hushåll; det vill säga stadigvarande bostäder där minst en person är folkbokförd**
 - I dialog med länets kommuner har övervägande del poängterat att detta kriteriet är viktigt i syfte att driva utbyggnaden av digital infrastruktur framåt i länet. Att välja att fokusera på prioritering av kluster av hushåll skapar vi också goda förutsättningar för att förstärka attraktiviteten för projekt är som intressanta för de aktiva aktörer som finns i länet. Effekten av denna prioritering bör leda till att vi får ut mest digital infrastruktur för investerade medel vilket då leder till att uppfylla nationella, regionala och lokala mål om bredbandsutbyggnad. Vi har för avsikt att prioritera maximalt antal byggnader baserat på antal stödbara byggnader per kommun och där igenom få en geografisk spridning av de regionala prioriteringarna. Detta ligger i linje med den regionala handlingsplanen för bredband.
- **Främjande av företagande och näringsliv samt andra verksamheter**
 - Näringsliv på landsbygden är en förutsättning för en levande landsbygd och därmed en viktig fråga för kommunerna och för att inte skapa hinder för kriteriet ovan väljer vi också att ha med möjligheten till att prioritera arbetsställen i de identifierade klustren i länet. Flertalet av kommuner i länet har också betonat vikten av att ansluta företagen på landsbygden, dels i syfte att utveckla verksamheterna men även för att verksamheterna ska kunna finnas kvar. Distansarbete kopplat till effekterna av covid-19 poängteras också och där en stor andel av kommunernas företagare finns i landsbygd, framföra allt egenföretagare.
- **Beaktande av känd efterfrågan från slutanvändare**
 - Det är viktigt att beakta om det redan finns kluster av intressenter på landsbygden, för att kunna få så hög täckningsgrad som möjligt vid investeringar av fiberutbyggnad. Detta ger en bättre kalkyl för

fiberaktörerna och skapar förutsättningar att det fortsätter att byggas ut fiber i områden där intresse finns. Vissa kommuner i länet har väldigt god systemerad kunskap om efterfrågan i den egna kommunen. Det bör också ha god effekt för att få aktörer att investera i fiberutbyggnaden i länet vilket i sin tur leder till uppfyllande av målen nämnda ovan.



4

Justering av köp- och resevillkor för resor i kollektivtrafiken och Närtrafiken

22RS2575

Tjänsteställe, handläggare
Kundservice, Emelinda Lindholm Ingemarsdotter

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS2575

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Justering av köp- och resevillkor för resor i kollektivtrafiken och Närtrafiken

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

- att förändra köp- och resevillkor i kollektivtrafiken enligt redovisat förslag,
- att förändra köp- och resevillkor i Närtrafik enligt redovisat förslag samt
- att ändringarna gäller från och med 2022-06-01.

Sammanfattning

Region Örebro län har introducerat en ny prisgrupp för student. Det har också framkommit behov av förtydligande av befintliga köp- och resevillkor. Med anledning av detta har köp- och resevillkor för kollektivtrafik och Närtrafik reviderats.

Förtydligandena omfattar bland annat återköpsregler och förarens ansvar att hjälpa resenär vid på- och avstigning. Föraren ges utökat mandat att avgöra om plats finns för barnvagn ombord och utbetalning av förseningsersättning har begränsats i det fall orsaken har informerats om.

Ärendebeskrivning

Köp- och resevillkoren utgör bestämmelser för de resor som görs med tåg- och buss i kollektivtrafiken och Närtrafik i Örebro län, med de färdbevis som utfärdats eller godkänts av Region Örebro län. Otydligheten i köp- och resevillkoren gör det svårt för resenär, kundservicemedarbetare samt förare att veta vilka respektive regler som gäller. Därför föreslås följande nedan förändringar i köp- och resevillkoren. De exakta förändringarna i köp- och resevillkoren presenteras i separat tabell.

Tjänsteställe, handläggare
Kundservice, Emelinda Lindholm Ingemarsdotter

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS2575

- Prisgrupp student har införts och ändringen tydliggör definitionen av prisgrupperna.
- Återköpsregler är otydliga för resenär och kundservicemedarbetare som hanterar återköp. Ändringen tydliggör för resenär och förenklar hantering av återköp för kundservicemedarbetare.
- Det har förekommit händelser där buss har behövt passera hållplats utan att stanna för påstigning. Förändringen tydliggör när bussen har rätt att passera hållplats.
- Villkoren är otydliga gällande antal barnvagnar och rollatorer som får medtas ombord på bussen. Ändringen tydliggör förarens rättighet att avgöra när inga fler rollatorer eller barnvagnar kan medtas.
- Det har saknats information om vem som ansvarar för rollator och dess säkerhet samt att rollator ska fästas. Ändringen tydliggör att det är resenären som är ansvarig.
- Enligt nationella regler ska förare hjälpa resenär med funktionsnedsättning vid på- och avstigning. Ändringen tydliggör förarens ansvar.
- Enligt lag, Trafikförordning (1998:1276), ska förare hjälpa passagerare att placera och spärra fast rullstol på avsedd plats. Ändringen tydliggör förarens ansvar.
- Enligt lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärens rättigheter har resenären inte rätt till ersättning om trafikoperatören informerat om en planerad förändring i trafiken senast 3 dagar innan förändringen trätt i kraft föreslås en ändring i villkoren. Ändringen tydliggör att resenären kan nekas ersättning vid ansökan om förseningsersättning.
- Villkoren är otydliga gällande hur en biljett i appen ska visas. Ändringen tydliggör hur resenären ska visa biljetten.
- 4.4 i köp- och resevillkoren i kollektivtrafiken tas bort då de inte är aktuella för villkoren.
- Enligt lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärens rättigheter har resenären

Tjänsteställe, handläggare
Kundservice, Emelinda Lindholm Ingemarsdotter

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS2575

rätt till ersättning vid en försening om 20 minuter. Närtrafik tillhör allmän kollektivtrafik, vilket innebär att resenären har rätt till ersättning enligt lagen. Ändringen tydliggör resenärens rätt till förseningsersättning vid resa med Närtrafik.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förändringen av köp- och resevillkoren förtydligar och utökar förarens uppdrag att hjälpa resenär med funktionsnedsättning vid på- och avstigning. Kopplat till barns säkerhet ombord har föraren ett utökat mandat att avgöra om plats finns för barnvagn ombord.

Ekonomiska konsekvenser

Specificeringen av prisgruppen student i köp- och resevillkoren genererar i sig ingen ekonomisk konsekvens för Region Örebro län. Den effekten uppstod när beslut om införande av prisgruppen student togs.

Förändringarna i köp- och resevillkoren kopplat till återköp får ekonomiska konsekvenser både för Region Örebro län och resenär. Region Örebro län återbetalar en mindre andel av biljettpris vid ordinarie återköp. Ansvaret utökas för återbetalning vid minskat trafikutbud eller vid sjukdomsskäl. Förändringarna förväntas inte få någon omfattande ekonomisk effekt, de ryms inom befintlig budget.

Uppföljning

Köp- och resevillkoren ses över årligen.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-04-20, Justering av köp- och resevillkor för resor i kollektivtrafiken och Närtrafiken

Köp- och resevillkor i Närtrafik

Köp- och resevillkor i kollektivtrafiken

Tabell med exakta förändringar

Johan Ljung
Områdeschef Trafik- och samhällsplanering

Länstrafikens köp- och resevillkor

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 vid alla buss- och tågresor inom Örebro län och för resor över länsgräns som sker med färdbevis som utfärdats och godkänts 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 trafiktjänster.

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 linjesträckningar, tidtabeller och priser för den busstrafik vi bedriver. Länstrafiken har rätt att förändra dessa, se punkt 2.2. Ändringar meddelas primärt i Länstrafikens egna kanaler, med fokus på Länstrafikens webbplats lanstrafiken.se.

2.2 Länstrafiken har rätt att ändra linjesträckning och tidtabeller för den busstrafik vi bedriver vid annonserade tidtabellsskiften samt tillfälligtvis utifrån orsaker som Länstrafiken inte kan råda över som exempelvis då vägar eller hållplatser är avstängda av väghållaren.

2.3 I fastslagen tidtabell kan angivna enskilda turer eller linjer ställas in på grund av omständigheter som ligger utanför Länstrafikens kontroll. Ersättning betalas ut i enlighet med 9. Förseningsersättning.

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 till buss eller tåg och ska när som helst kunna uppvisa giltigt färdbevis.

3.3 En biljett är giltig om resan påbörjats inom biljettens giltighetstid.

3.4 För att en biljett i appen ska vara giltig ska biljetten finnas i appen innan resenären går ombord på bussen. Biljett i appen som kräver aktivering ska aktiveras innan ombordstigning. I samband med ombordstigning ska biljetten scannas i biljettmaskin.

3.5 Vid varje resa med buss ska resenären visera Resekortet i biljettmaskin ombord eller uppvisa annat färdbevis för föraren för manuell visering. Vid varje resa med tåg ska resenären visera Resekortet i biljettmaskin på perrongen eller uppvisa annat färdbevis för ombordpersonal för manuell visering.

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

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

Förlorat färdbevis

3.8 Resenären ansvarar själv för förlorat färdbevis.

3.9 Förlorad enkelbiljett ersätts inte.

3.10 Resenär som har registrerat sitt Resekort i Länstrafikens webbshop har tillgång till borttappat-garanti. Se lanstrafiken.se.

3.11 Färdbevis inhandlade via prenumeration omfattas av borttappat-garanti. Se lanstrafiken.se.

3.12 Förlorad periodbiljett i mobiltelefon kan återskapas i annan mobiltelefon under biljettens giltighetstid.

Prisgrupper

3.13 Barn 0 – 6 år. 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 7 år bör av säkerhetsskäl inte resa utan sällskap.

3.14 Resenär 7 – 19 år ska betala avgift för ungdom.

3.15 Från och med 20 år betalas avgift för vuxen.

3.16 Resenär som har fyllt 20 år och kan uppvisa giltig ID-handling samt digital studentlegitimation har möjlighet att betala avgift för student. Se lanstrafiken.se.

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

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

Giltighet

3.19 Giltighetstiden för färdbevis varierar beroende på resans längd samt inom vilket geografiskt område resan sker.

3.20 Färdbeviset gäller för resa inom färdbevisets angivna zoner, områden och giltighetstid.

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. Vilket belopp som återbetalas beror på hur länge biljetten har varit giltig, beloppet återbetalas till reskassa enligt följande:

Vid återköp under första giltighetsdagen: Resenär får tillbaka 80 procent av biljettpriset

Dag två: 60 procent

Dag tre: 50 procent

Dag fyra: 40 procent

Dag fem: 30 procent

Dag sex: 20 procent

Dag sju: 10 procent

Efter dag sju: Ingen återbetalning

4.4 Resenär som inte har möjlighet att resa med kollektivtrafik på grund av sjukskrivning eller liknande har rätt till återbetalning för den del av biljettpriset som avser tiden efter händelsen. Skriftligt intyg på sjukskrivning eller liknande krävs.

4.5 Resenär som fått minskade möjligheter att resa med kollektivtrafik på grund av förändrat trafikutbud har rätt till återbetalning av periodbiljett eller reskassa. Resenär har rätt till återbetalning för den del av biljettpriset som avser tiden efter förändringen.

4.6 Återköp sker endast hos Länstrafikens Kundservice.

4.7 För färdbevis inhandlande via prenumeration gäller särskilda villkor.
Se 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

Stiga på och av

6.1 Resenär reser alltid i mån av plats. Observera att detta också gäller resenärer som reser med exempelvis barnvagn, rollator, rullstol eller djur där det av utrymmesskäl finns särskilda begränsningar.

6.2 Var i god tid på busshållplatsen innan avgångstid. Hållplatser med ett kryss eller en kursiverad stil i tidtabellen kan komma att avgå 1-5 minuter inom angiven tid i tidtabellen.

6.3 Visa föraren att du vill åka med – använd reflexer och gärna ficklampa när det är mörkt. Buss i linjetrafik stannar bara när resenären som står på en hållplats tydligt visar att han/hon vill resa med, eller när resenärer som är ombord, i god tid trycker på knappen "STOP", för att visa att resenären vill stiga av.

6.4 Buss kan passera hållplats utan att stanna för påstigning:

- om bussen är fullsatt
- om trafikledningen gett order om det
- om personen som vill stiga ombord uppträder på ett sådant sätt att det finns risk för störningar i ordningen eller säkerheten ombord
- om bussen inte kan stanna på grund av händelser utanför Länstrafikens kontroll

6.5 En buss som kommit i rullning eller som lämnat sitt hållplatsläge får inte, av säkerhetsskäl, släppa på eller av resenär förrän nästa hållplats.

6.6 Då flera bussar stannar samtidigt vid en hållplats, stannar inte buss nummer två igen. Efterföljande bussar kommer däremot att stanna en gång till.

Bagage

6.7 Bagage som du på egen hand kan bära får du ta med dig på bussen utan avgift. Ditt bagage får inte hindra andra resenärer, ta upp sittplatser, blockera utrymningsvägar, skymma sikten för föraren, hindra föraren eller på annat sätt påverka säkerheten ombord.

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

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

6.10 Skidor i fodral och pulka får medföras ombord på bussen utan avgift och i mån av plats om det inte tar utrymme från andra resenärer.

Cykel

6.11 På vissa regionbusslinjer får konventionell tvåhjulig cykel och elcykel medföras utan avgift och i mån av plats. Se lanstrafiken.se. Cykel ska placeras enligt förarens anvisningar på cykelhållare på bussens utsida. Resenären ska på egen hand hänga och fästa sin cykel samt ta ner den. Resenären tar med sin cykel på egen risk. Cykeln måste vara av normalstorlek, får inte ha några påbyggnader och vikten får inte överskrida 25 kg.

6.12 Resenären kan inte få bekräftat i förväg att det kommer finnas plats för sin cykel. Det finns ingen garanti för att resenären kommer få ta med sin cykel.

6.13 På samtliga linjer med region-, express- och stadsbuss får cykel, sparkcykel och elsparkcykel som kan fällas ihop samt barncykel utan kedja medföras ombord utan avgift och i mån av plats om det inte tar utrymme från andra resenärer.

6.14 Det är inte möjligt att ta med konventionell tvåhjulig cykel eller icke-ihopfällbar cykel, sparkcykel eller elcykel på express- eller stadsbuss.

Barnvagn och rollatorer

6.15 I mån av plats får barnvagn och rollator tas med utan avgift och får endast stå på anvisad plats. Barnvagnar samsas med rollatorer och rullstolar om samma utrymme utan att någon kategori har företräde före den andra. Barnvagn och rollator får inte placeras så att resenär hindras eller att utrymningsväg blockeras. Förare avgör om plats finns och om barnvagn och rollator kan transporteras på ett säkert sätt.

6.16 Resenär med barnvagn eller rollator ansvarar för barnvagnen eller rollatorn och dess säkerhet. Barnvagn och rollator ska fästas och låsas med broms under resan. För ditt barns säkerhet får inte barnet lämnas utan uppsikt i barnvagnen under resan.

6.17 Resenär med barnvagn eller rollator betalar ordinarie avgift.

Hund, katt och mindre husdjur

6.18 Hund, katt och annat mindre husdjur får tas med kostnadsfritt.

6.19 Djuren skall vara kopplade och placerade på golvet eller i bur.

6.20 Resenär med djur ansvarar för djuret och riskerar att bli avvisad om djuret är störande för medresenär eller personal.

6.21 Du som reser med husdjur ska sitta i den bakre delen av bussen. Reser du med Ledarhund får denne vistas även i den främre delen av bussen.

Säkerhetsbälte

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

Ordningsföreskrifter

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

6.24 Förutom ordningsslagen är det inte tillåtet att åka airboard, rullskridskor eller skateboard samt placera fötter på säten eller annan inredning.

6.25 Resenär får endast äta på bussen om denne inte skräpar eller kladdar ner eller är till besvär för medresenärer.

6.26 Det är inte tillåtet att röka (gäller även e-cigarett) eller dricka alkohol ombord på bussen. Det är inte heller tillåtet att röka i eller i anslutning till busshållplatsen.

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

6.28 Tysta platser ska respekteras.

6.29 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.

6.30 Resenären ska själv ha uppsikt över medfört bagage, barnvagn, rullstol, rollator, husdjur eller annat resgods.

6.31 Resenären ansvarar för det bagage som man tagit med på bussen. Resenären ansvarar också för eventuella skador som medfört bagage kan orsaka på buss, personal, medresenärer eller deras egendom.

6.32 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

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

6.34 Har resenären glömt något i ett fordon kan denne kontakta Länstrafikens Kundservice på 0771-55 30 00 eller annan kontaktväg som presenteras på lanstrafiken.se. Länstrafikens Kundservice hjälper resenären att få kontakt med rätt hittegodsavdelning.

6.35 Allt hittegods sparas i 1 månad.

Resor med andra operatörer

6.36 Beakta eventuella andra villkor vid resor med andra operatörer än Länstrafiken.

7. Särskild service till personer med funktionsnedsättning

7.1 Förare ska hjälpa resenär med funktionsnedsättning 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 resenären åka sittande i rullstol. Rullstolen ska placeras på anvisad plats och låses med broms. På buss med särskilt ryggstöd ska rullstolen vara vänd med ryggen mot färdriktningen. Förare eller ledsagare ansvarar för att hjälpmedel låses med broms och spännas fast.

7.4 Den som har en funktionsnedsättning har företräde till de markerade sittplatser som finns reserverade för funktionsnedsatta.

7.5 Bussar utrustade med nigningsfunktion ska alltid niga för att underlätta av- och påstigning.

7.6 Trehjuliga elrullstolar med styre (el-scooter) bedöms som instabila fordon som av säkerhetsskäl inte kan tas med ombord på bussen.

8. Information vid trafikstörningar

8.1 Information om planerade förändringar i trafiken som inte framgår av tidtabellen lämnas på vår webb, lanstrafiken.se, i vår app, även med anslag på hållplats samt där vi har elektroniska skyltar. Senast 3 dagar före den planerade förändringen meddelas detta i första hand via lanstrafiken.se och i Länstrafikens app. Vid utebliven eller försenad information kring en planerad förändring i trafiken som resulterat i försening om mer än 20 minuter vid resa, ersätts resenär via 9. Förseningersättning.

8.2 För information om störningar i tågtrafiken hänvisas till respektive tågoperatör.

9. Förseningersättning

9.1 Om förseningar i busstrafiken eller brister i vår information gör att det finns skälig anledning att anta att resan kommer att bli mer än 20 minuter försenad ersätts resenären genom vår förseningersättning. Rätten till förseningersättning regleras av lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter (2015:953). Ansökan om förseningersättning kan göras på lanstrafiken.se, alternativt kan blankett hämtas

hos Länstrafikens Kundservice. Det är även möjligt att ta kontakt med Länstrafikens Kundservice direkt via av resenären önskat kontaktsätt för hjälp med ersättningen.

9.2 Vi betalar inte ut ersättning för försening om förseningen orsakats av en planerad förändring i trafiken som vi har informerat om senast 3 dagar innan.

9.3 Kontakt med Länstrafikens Kundservice angående förseningsersättning ska tas snarast möjligt eller inom 2 månader från händelsedatum.

9.4 Detaljerad information kring förseningsersättningen finns på lanstrafiken.se.

9.5 Förseningsersättningen gäller inte om din planerade bytestid mellan Länstrafiken och annan operatör (buss/tåg) är mindre än 5 minuter.

10. Person- och sakskada

10.1 Ansvaret för personskada och viss sakskada som uppstår i busstrafik finns reglerat i Trafikskadelagen.

11. Reklamation

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

Köp- och resevillkor i 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 trafiktjänster.

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 (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 Förlorat 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.

3.12 Från och med 20 år betalas avgift för vuxen.

3.13 Resenär som har fyllt 20 år och kan uppvisa giltig ID-handling samt digital studentlegitimation har möjlighet att betala avgift för student. Se lanstrafiken.se.

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

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

Giltighet

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

3.17 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. Vilket belopp som återbetalas beror på hur länge biljetten har varit giltig, beloppet återbetalas till reskassa enligt följande:

Vid återköp under första giltighetsdagen: Resenär får tillbaka 80 procent av biljettpriset

Dag två: 60 procent

Dag tre: 50 procent

Dag fyra: 40 procent

Dag fem: 30 procent

Dag sex: 20 procent

Dag sju: 10 procent

Efter dag sju: Ingen återbetalning

4.4 Resenär som inte har möjlighet att resa med kollektivtrafik på grund av sjukskrivning eller liknande har rätt till återbetalning för den del av biljettpriset som avser tiden efter händelsen. Skriftligt intyg på sjukskrivning eller liknande krävs.

4.5 Resenär som fått minskade möjligheter att resa med kollektivtrafik på grund av förändrat trafikutbud har rätt till återbetalning av periodbiljett eller reskassa. Resenär har rätt till återbetalning för den del av biljettpriset som avser tiden efter förändringen.

4.6 Återköp sker endast hos Länstrafikens Kundservice.

4.7 För färdbevis inhandlande via prenumeration gäller särskilda villkor.

Se 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.

6.10 Vid bokning av resa med Närtrafik ska det anges om närtrafikresan är en delresa med byte till/från annan operatör (buss/tåg).

Stiga på och av

6.11 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.

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

Bagage

6.13 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.

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

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

Cykel

6.16 Konventionell tvåhjulig cykel får ej medföras i Närtrafik.

6.17 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

6.18 Barnvagn och rollator medtas utan avgift.

6.19 Resenär med barnvagn eller rollator betalar ordinarie avgift.

Hund, katt och mindre husdjur

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

Säkerhetsbälte

6.21 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

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

6.23 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.

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

6.25 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.

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

6.27 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.

6.28 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

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

6.30 Har resenär glömt något i ett fordon kan denne kontakta Beställningscentralen på 0771-92 00 00 eller annan kontaktväg som presenteras på 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 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 spärrs fast.

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

8. Förseningsersättning

8.1 Om förseningar i Närtrafik eller brister i vår information gör att det finns skälig anledning att anta att resan kommer att bli mer än 20 minuter försenad ersätts resenären genom vår förseningsersättning. Rätten till förseningsersättning regleras av lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter (2015:953). Ansökan om förseningsersättning kan göras på lanstrafiken.se, alternativt kan blankett hämtas hos Länstrafikens Kundservice. Det är även möjligt att ta kontakt med Länstrafikens Kundservice direkt via av resenären önskat kontaktsätt för hjälp med ersättningen.

8.2 Kontakt med Länstrafikens Kundservice angående förseningsersättning ska tas snarast möjligt eller inom 2 månader från händelsedatum.

8.3 Detaljerad information kring förseningsersättningen finns på lanstrafiken.se.

9. Person- och sakskada

9.1 Ansvaret 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 lanstrafiken.se. Vi vill ha ditt krav eller din reklamation snarast möjligt, dock senast 2 månader efter händelsen.

Justering av köp- och resevillkor i kollektivtrafiken	
Före justering	Efter justering
3.3 För att en biljett i appen ska vara giltig ska biljetten finnas i appen innan resenären går ombord på bussen. Biljett i appen som kräver aktivering ska aktiveras innan ombordstigning. I samband med ombordstigning ska biljetten uppvisas för föraren.	3.4 För att en biljett i appen ska vara giltig ska biljetten finnas i appen innan resenären går ombord på bussen. Biljett i appen som kräver aktivering ska aktiveras innan ombordstigning. I samband med ombordstigning ska biljetten scannas i biljettmaskin.
3.12 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 7 år bör av säkerhetsskäl inte resa utan sällskap.	3.13 Barn 0 – 6 år. 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 7 år bör av säkerhetsskäl inte resa utan sällskap.
3.13 Resenär 7 – 19 år ska betala avgift för ungdom. Från och med 20 år betalas avgift för vuxen.	3.14 Resenär 7 – 19 år ska betala avgift för ungdom.
3.13 Resenär 7 – 19 år ska betala avgift för ungdom. Från och med 20 år betalas avgift för vuxen.	3.15 Från och med 20 år betalas avgift för vuxen.
Ny punkt	3.16 Resenär som har fyllt 20 år och kan uppvisa giltig ID-handling samt digital studentlegitimation har möjlighet att betala avgift för student. Se lanstrafiken.se.
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.	4.3 Resenär har en veckas återköp från köptillfället på påbörjad periodbiljett, gäller dock ej biljett med giltighet 24 timmar, 72 timmar eller Flex 10/40. Vilket belopp som återbetalas beror på hur länge biljetten har varit giltig, beloppet återbetalas till reskassa enligt följande: Vid återköp under första giltighetsdagen: Resenär får tillbaka 80 procent av biljettpriset Dag två: 60 procent Dag tre: 50 procent Dag fyra: 40 procent Dag fem: 30 procent Dag sex: 20 procent Dag sju: 10 procent Efter dag sju: Ingen återbetalning
4.4 Reskassa går att använda som betalning eller delbetalning vid köp av Länstrafikens färdbevis hos Länstrafikens Kundservice eller Länstrafikens försäljningsombud.	Tas bort
Ny punkt	4.4 Resenär som inte har möjlighet att resa med kollektivtrafik på grund av sjukskrivning eller liknande har rätt till återbetalning för den del av biljettpriset som avser tiden efter händelsen. Skriftligt intyg på sjukskrivning eller liknande krävs.
Ny punkt	4.5 Resenär som fått minskade möjligheter att resa med kollektivtrafik på grund av förändrat trafikutbud har rätt till återbetalning av

	periodbiljett eller reskassa. Resenär har rätt till återbetalning för den del av biljettpriset som avser tiden efter förändringen.
6.3 Visa föraren att du vill åka med – använda reflexer och gärna ficklampa när det är mörkt. Buss i linjetrafik stannar bara när resenären som står på en hållplats tydligt visar att han/hon vill resa med, eller när resenärer som är ombord, i god tid trycker på knappen "STOP", för att visa att resenären vill stiga av. Buss kan passera hållplatsen utan att stanna för påstigning om bussen är fullsatt eller på order av trafikledningen.	6.4 Buss kan passera hållplats utan att stanna för påstigning: - om bussen är fullsatt - om trafikledningen gett order om det - om personen som vill stiga ombord uppträder på ett sådant sätt att det finns risk för störningar i ordningen eller säkerheten ombord - om bussen inte kan stanna på grund av händelser utanför Länstrafikens kontroll
6.14 I mån av plats får barnvagn och rollatorer tas med utan avgift och får endast stå på anvisad plats. Barnvagnar samsas med rollatorer och rullstolar om samma utrymme utan att någon kategori har företräde före den andra. Barnvagn och rollatorer får inte placeras så att resenär hindras eller att utrymningsväg blockeras.	6.15 I mån av plats får barnvagn och rollator tas med utan avgift och får endast stå på anvisad plats. Barnvagnar samsas med rollatorer och rullstolar om samma utrymme utan att någon kategori har företräde före den andra. Barnvagn och rollator får inte placeras så att resenär hindras eller att utrymningsväg blockeras. Förare avgör om plats finns och om barnvagn och rollator kan transporteras på ett säkert sätt.
6.15 Resenär med barnvagn ansvarar för barnvagnen och dess säkerhet. Barnvagnen ska låsas med broms under resan. När fastsättningsanordning för barnvagn finns ska resenär använda den. För ditt barns säkerhet får inte barnet lämnas utan uppsikt i barnvagnen under resan.	6.16 Resenär med barnvagn eller rollator ansvarar för barnvagnen eller rollatorn och dess säkerhet. Barnvagn och rollator ska fästas och låsas med broms under resan. För ditt barns säkerhet får inte barnet lämnas utan uppsikt i barnvagnen under resan.
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.	7.1 Förare ska hjälpa resenär med funktionsnedsättning vid på- och avstigning samt med betalning av resa om behov och önskan finns.
7.3 Under resan får resenären åka sittande i rullstol. Rullstolen ska placeras på anvisad plats och låses med broms. På buss med särskilt ryggstöd ska rullstolen vara vänd med ryggen mot färdriktningen. Resenär eller ledsagare ansvarar för att hjälpmedel låses med broms och spännas fast.	7.3 Under resan får resenären åka sittande i rullstol. Rullstolen ska placeras på anvisad plats och låses med broms. På buss med särskilt ryggstöd ska rullstolen vara vänd med ryggen mot färdriktningen. Förare eller ledsagare ansvarar för att hjälpmedel låses med broms och spännas fast.
Ny punkt	9.2 Vi betalar inte ut ersättning för försening om förseningen orsakats av en planerad förändring i trafiken som vi har informerat om senast 3 dagar innan.

Justering av köp- och resevillkor i Närtrafik	
Före justering	Efter justering
3.11 Resenär 7 – 19 år ska betala avgift för ungdom. Från och med 20 år betalas avgift för vuxen.	3.11 Resenär 7 – 19 år ska betala avgift för ungdom.
3.11 Resenär 7 – 19 år ska betala avgift för ungdom. Från och med 20 år betalas avgift för vuxen.	3.12 Från och med 20 år betalas avgift för vuxen.
Ny punkt	3.13 Resenär som har fyllt 20 år och kan uppvisa giltig ID-handling samt digital studentlegitimation har möjlighet att betala avgift för student. Se lanstrafiken.se.
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.	4.3 Resenär har en veckas återköp från köptillfället på påbörjad periodbiljett, gäller dock ej biljett med giltighet 24 timmar, 72 timmar eller Flex 10/40. Vilket belopp som återbetalas beror på hur länge biljetten har varit giltig, beloppet återbetalas till reskassa enligt följande: Vid återköp under första giltighetsdagen: Resenär får tillbaka 80 procent av biljettpriset Dag två: 60 procent Dag tre: 50 procent Dag fyra: 40 procent Dag fem: 30 procent Dag sex: 20 procent Dag sju: 10 procent Efter dag sju: Ingen återbetalning
Ny punkt	4.4 Resenär som inte har möjlighet att resa med Närtrafik på grund av sjukskrivning eller liknande har rätt till återbetalning för den del av biljettpriset som avser tiden efter händelsen. Skriftligt intyg på sjukskrivning eller liknande krävs.
Ny punkt	4.5 Resenär som fått minskade möjligheter att resa med Närtrafik på grund av förändrat trafikutbud har rätt till återbetalning av periodbiljett eller reskassa. Resenär har rätt till återbetalning för den del av biljettpriset som avser tiden efter förändringen.
Ny punkt	6.10 Vid bokning av resa med Närtrafik ska det anges om närtrafikresan är en delresa med byte till/från annan operatör (buss/tåg).
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.	7.1 Förare ska hjälpa resenär med funktionsnedsättning vid på- och avstigning samt med betalning av resa om behov och önskan finns.
8.1 Förseningsersättning gäller ej vid resa med Närtrafik.	8.1 Om förseningar i Närtrafik eller brister i vår information gör att det finns skäl原因 att anta att resan kommer att bli mer än 20

	minuter försenad ersätts resenären genom vår förseningersättning. Rätten till förseningersättning regleras av lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter (2015:953). Ansökan om förseningersättning kan göras på lanstrafiken.se, alternativt kan blankett hämtas hos Länstrafikens Kundservice. Det är även möjligt att ta kontakt med Länstrafikens Kundservice direkt via av resenären önskat kontaktsätt för hjälp med ersättningen.
Ny punkt	8.2 Kontakt med Länstrafikens Kundservice angående förseningersättning ska tas snarast möjligt eller inom 2 månader från händelsedatum.
Ny punkt	8.3 Detaljerad information kring förseningersättningen finns på lanstrafiken.se.



5

Anmälnings- och
meddelandeärenden till
samhällsbyggnadsnämnden
20 april 2022
22RS343

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Nathalie Bäckbring

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS343

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Anmälnings- och meddelandeärenden till samhällsbyggnadsnämnden 20 april 2022

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna redovisningen.

Sammanfattning

Delegationsbeslut:

22RS2650, sjukresor för flyktingar från Ukraina

22RS12382, Detaljplan på granskning – Stensnäs 1:1, Nora kommun, Att avstå
att svara på remissen.

22RS2243, Detaljplan för Dammängen – Norr, Karlskoga kommun, Att avstå
att svara på remissen.

22RS2502, Detaljplan på samråd – kv Grönpepparn, del av Kumminen 1,
Örebro kommun, Att avstå att svara på remissen.

22RS2505, Ändring av byggnadsplan för del av kv. Kortskåpet, Örebro
kommun, Att avstå att svara på remissen.

22RS2511, Ändring av stadsplan, kv Karossen m.fl., Örebro kommun, Att
avstå att svara på remissen.

21RS11290 Detaljplan på granskning, Tälleleden, Ulfsätter 2:4, Hallsbergs
kommun, Att avstå att svara på remissen

22RS2715, ordförandebeslut Remissyttrande över förslag till
bostadsförsörjningsplan för Laxå kommun 2022-2026

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten till och med
vecka 13 2022

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2022-04-20, anmälnings- och

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Nathalie Bäckbring

Sammanträdesdatum
2022-04-20

FöredragningsPM
Dnr: 22RS343

meddelandeärenden

Johan Ljung
Områdeschef

Tjänsteställe, handläggare
Trafik och samhällsplanering, Johan Ljung

Datum
2022-03-16

Delegationsbeslut
Dnr: 22RS2650

Sjukresor för flyktingar från Ukraina

Ärendebeskrivning

EU har aktiverat massflyktsdirektivet. I avvaktan på nationellt beslut om vad det innebär för personer som får denna status gäller detta beslut för sjukresor inom Region Örebro län. Personer som inte tar kontakt med Migrationsverket med anledning av massflyktsdirektivet har rätt att uppehålla sig i Sverige i tre månader i enlighet med överenskommelse mellan EU och Ukraina, mot uppvisande av giltigt biometriskt pass. Under denna period är denna grupp normalt sett självbetalande när det gäller sjukresor.

Personer som flytt kriget i Ukraina och behöver vård ska i nuläget få vård i samma utsträckning som asylsökande och behöver därför kunna resa till och från hälso- och sjukvården och tandvården. Detta gäller både personer som är del av massflyktingsdirektivet och personer som inte är det.

Egenavgift ska tas ut som för asylsökande.

Detta beslut är fattat mot bakgrund av den mycket speciella situation som råder till följd av Ukrainakrisen, och fattas med stöd av punkten 1.2 i samhällsbyggnadsnämndens delegationsordning, och gäller tills annat beslut fattas som ändrar innebörden i föreliggande beslut.

Beslut

1. Flyktingar från Ukraina har rätt till sjukresa i samma utsträckning som asylsökande. Detta gäller för personer som omfattas av EU:s massflyktsdirektiv och för personer som använder rätten att vistas i Sverige i tre månader.
2. Egenavgift för asylsökande gäller.
3. Detta beslut gäller tills att nytt beslut fattas avseende vård för flyktingar från Ukraina.



Petter Arneback
Förvaltningschef Regional utveckling

Beslutet är fattat i enlighet med gällande delegationsordning.

Beslutet delges:
Samhällsbyggnadsnämndens ordförande
Enhetschef Serviceresor
Enhetschef Kollektivtrafik
Sektionschef Utredning och planering serviceresor
Biljettkontrollansvarig kollektivtrafiken
Kanslichef Regionkansliet

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

Ftj = färdtjänst A = avslag
Riks = riksfärdtjänst B = beviljade
Arb = månadskort/rabatterade resor D = delavslag
Svk = särskilda behov

2022-02-28 till och med 2022-03-13

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
37849	FTJ	B	2022-03-14
38208	FTJ	B	2022-03-14
38209	FTJ	B	2022-03-14
38122	FTJ	B	2022-03-14
38188	FTJ	B	2022-03-14
38182	FTJ	B	2022-03-14
38187	FTJ	B	2022-03-14
38113	FTJ	B	2022-03-14
38205	FTJ	B	2022-03-14
29040	FTJ	B	2022-03-14
24166	FTJ	B	2022-03-14
38080	FTJ	B	2022-03-14
37824	FTJ	B	2022-03-14
38159	FTJ	B	2022-03-14
38206	FTJ	B	2022-03-14
37698	FTJ	B	2022-03-14
37698	FTJ	B	2022-03-14
38179	FTJ	B	2022-03-14
28790	FTJ	B	2022-03-14
30315	FTJ	B	2022-03-14
20173	FTJ	D	2022-03-14
20173	FTJ	D	2022-03-14
20173	FTJ	D	2022-03-14
34569	FTJ	B	2022-03-14
39564	FTJ	B	2022-03-14
38202	FTJ	B	2022-03-14
32690	FTJ	B	2022-03-14
38254	FTJ	B	2022-03-14

		Ftj	Riks	Arb
Andel avslag		14%	5%	0%
Andel beviljade		83%	90%	100%
Andel delavslag		3%	5%	0%
	Summa	100%	100%	100%
A = avslag				
B = beviljade				
D = delavslag				

48092	FTJ	B	2022-03-14
34004	FTJ	B	2022-03-14
37392	FTJ	B	2022-03-14
28779	FTJ	B	2022-03-14
23555	FTJ	B	2022-03-14
37236	FTJ	B	2022-03-14
37169	FTJ	B	2022-03-14
31505	FTJ	B	2022-03-14
35351	FTJ	A	2022-03-14
37062	FTJ	B	2022-03-14
37697	FTJ	B	2022-03-14
20393	FTJ	B	2022-03-14
32835	FTJ	B	2022-03-14
37439	FTJ	B	2022-03-14
28694	FTJ	A	2022-03-14
37862	FTJ	B	2022-03-14
16356	FTJ	B	2022-03-14
36311	FTJ	A	2022-03-14
29079	FTJ	B	2022-03-14
36730	FTJ	A	2022-03-14
33445	FTJ	A	2022-03-14
37864	FTJ	B	2022-03-14
27479	FTJ	B	2022-03-14
37082	FTJ	A	2022-03-14
37744	FTJ	B	2022-03-14
37904	FTJ	B	2022-03-14
25142	FTJ	B	2022-03-14
36665	FTJ	D	2022-03-14
37915	FTJ	B	2022-03-14
37125	FTJ	A	2022-03-14
34592	FTJ	A	2022-03-14
31687	FTJ	B	2022-03-14
25026	FTJ	B	2022-03-14
26073	FTJ	B	2022-03-14
28813	FTJ	B	2022-03-14
36376	FTJ	A	2022-03-14
36223	FTJ	B	2022-03-14
38076	FTJ	B	2022-03-14
32980	FTJ	B	2022-03-14

33221	FTJ	B	2022-03-14
14979	FTJ	B	2022-03-14
39129	FTJ	B	2022-03-14
37900	FTJ	B	2022-03-14
37171	FTJ	A	2022-03-14
38291	FTJ	A	2022-03-14
24984	FTJ	B	2022-03-14
19631	FTJ	B	2022-03-14
36418	FTJ	B	2022-03-14
37041	FTJ	B	2022-03-14
27433	FTJ	B	2022-03-14
38119	FTJ	B	2022-03-14
38437	FTJ	B	2022-03-14
30407	FTJ	B	2022-03-14
37901	FTJ	B	2022-03-14
34138	FTJ	B	2022-03-14
8827	FTJ	B	2022-03-14
11057	FTJ	A	2022-03-14
32232	FTJ	B	2022-03-14
37902	FTJ	B	2022-03-14
5705	FTJ	B	2022-03-14
45189	FTJ	B	2022-03-14
9222	FTJ	B	2022-03-14
29020	FTJ	B	2022-03-14
16915	FTJ	B	2022-03-14
20609	FTJ	B	2022-03-14
32096	FTJ	B	2022-03-14
35743	FTJ	B	2022-03-14
37634	FTJ	B	2022-03-14
38252	FTJ	B	2022-03-14
6771	FTJ	B	2022-03-14
36562	FTJ	A	2022-03-14
37898	FTJ	B	2022-03-14
19651	FTJ	B	2022-03-14
19651	FTJ	B	2022-03-14
30623	FTJ	A	2022-03-14
27619	FTJ	B	2022-03-14
38149	FTJ	B	2022-03-14
38149	FTJ	B	2022-03-14

36779	FTJ	A	2022-03-14
36932	FTJ	B	2022-03-14
23232	FTJ	B	2022-03-14
34380	FTJ	B	2022-03-14
27537	FTJ	B	2022-03-14
32339	FTJ	B	2022-03-14
36885	FTJ	A	2022-03-14
36755	FTJ	B	2022-03-14
28656	FTJ	B	2022-03-14
3811	FTJ	B	2022-03-14
2611	FTJ	B	2022-03-14
14524	FTJ	B	2022-03-14
35997	FTJ	B	2022-03-14
37132	FTJ	D	2022-03-14
6562	FTJ	B	2022-03-14
38421	FTJ	B	2022-03-14
32960	FTJ	B	2022-03-14
36135	FTJ	A	2022-03-14
18139	FTJ	B	2022-03-14
38019	FTJ	B	2022-03-14
14233	FTJ	B	2022-03-14
14233	FTJ	B	2022-03-14
14233	FTJ	B	2022-03-14
20329	FTJ	B	2022-03-14
20239	FTJ	B	2022-03-14
36756	FTJ	A	2022-03-14
11312	FTJ	B	2022-03-14
10450	FTJ	B	2022-03-14
5725	FTJ	B	2022-03-14
9495	FTJ	B	2022-03-14
2703	FTJ	B	2022-03-14
38116	FTJ	B	2022-03-14
30828	FTJ	B	2022-03-14
34671	FTJ	B	2022-03-14
41075	FTJ	B	2022-03-14
38046	FTJ	B	2022-03-14
33287	FTJ	B	2022-03-14
36503	FTJ	A	2022-03-14
46947	FTJ	B	2022-03-14

27933	FTJ	A	2022-03-14
48889	RIKS	B	2022-03-14
36215	RIKS	B	2022-03-14
39839	RIKS	B	2022-03-14
29419	RIKS	B	2022-03-14
35015	RIKS	B	2022-03-14
42685	RIKS	B	2022-03-14
27319	RIKS	B	2022-03-14
4152	RIKS	B	2022-03-14
28813	RIKS	B	2022-03-14
40861	RIKS	D	2022-03-14
18048	RIKS	B	2022-03-14
37036	RIKS	B	2022-03-14
5177	RIKS	B	2022-03-14
32089	RIKS	B	2022-03-14
43948	RIKS	B	2022-03-14
24962	RIKS	B	2022-03-14
14490	RIKS	B	2022-03-14
30760	RIKS	B	2022-03-14
34025	RIKS	B	2022-03-14
32076	RIKS	A	2022-03-14
38046	ARB	B	2022-03-14
37104	SVK	A	2022-03-14
3688	SVK	B	2022-03-14
32096	SVK	B	2022-03-14
3811	SVK	B	2022-03-14
13420	SVK	A	2022-03-14
33534	SVK	D	2022-03-14
34652	SVK	B	2022-03-14
15958	SVK	D	2022-03-14
39599	SVK	A	2022-03-14
36621	SVK	B	2022-03-14

[illegible]

[illegible]

Svk
30%
50%
20%
100%

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

Ftj = färdtjänst A = avslag
Riks = riksfärdtjänst B = beviljade
Arb = månadskort/rabatterade resor D = delavslag
Svk = särskilda behov

2022-03-14 till och med 2022-03-27

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
21657	FTJ	B	2022-03-28
40198	FTJ	B	2022-03-28
38461	FTJ	B	2022-03-28
38484	FTJ	B	2022-03-28
38637	FTJ	B	2022-03-28
38482	FTJ	B	2022-03-28
38679	FTJ	B	2022-03-28
38374	FTJ	B	2022-03-28
38374	FTJ	B	2022-03-28
38429	FTJ	B	2022-03-28
16127	FTJ	B	2022-03-28
38366	FTJ	B	2022-03-28
38462	FTJ	B	2022-03-28
38272	FTJ	B	2022-03-28
38299	FTJ	B	2022-03-28
32031	FTJ	B	2022-03-28
41034	FTJ	B	2022-03-28
38428	FTJ	B	2022-03-28
38343	FTJ	B	2022-03-28
38510	FTJ	B	2022-03-28
25730	FTJ	B	2022-03-28
38427	FTJ	B	2022-03-28
21713	FTJ	B	2022-03-28
38440	FTJ	B	2022-03-28
38302	FTJ	B	2022-03-28
38485	FTJ	B	2022-03-28
39469	FTJ	B	2022-03-28
38438	FTJ	B	2022-03-28

		Ftj	Riks	Arb
Andel avslag		6%	15%	50%
Andel beviljade		94%	67%	50%
Andel delavslag		0%	19%	0%
	Summa	100%	100%	100%
A = avslag				
B = beviljade				
D = delavslag				

38111	FTJ	B	2022-03-28
37919	FTJ	B	2022-03-28
37377	FTJ	A	2022-03-28
35346	FTJ	B	2022-03-28
37992	FTJ	B	2022-03-28
32564	FTJ	B	2022-03-28
37695	FTJ	B	2022-03-28
42321	FTJ	B	2022-03-28
37465	FTJ	B	2022-03-28
37311	FTJ	A	2022-03-28
29365	FTJ	B	2022-03-28
37657	FTJ	B	2022-03-28
38143	FTJ	B	2022-03-28
24458	FTJ	B	2022-03-28
38027	FTJ	B	2022-03-28
38590	FTJ	B	2022-03-28
37316	FTJ	B	2022-03-28
37798	FTJ	B	2022-03-28
35165	FTJ	B	2022-03-28
37916	FTJ	B	2022-03-28
18146	FTJ	B	2022-03-28
18031	FTJ	B	2022-03-28
34734	FTJ	B	2022-03-28
48459	FTJ	B	2022-03-28
36287	FTJ	B	2022-03-28
16357	FTJ	B	2022-03-28
38160	FTJ	B	2022-03-28
37792	FTJ	B	2022-03-28
28047	FTJ	B	2022-03-28
30626	FTJ	A	2022-03-28
37800	FTJ	B	2022-03-28
48548	FTJ	B	2022-03-28
38068	FTJ	B	2022-03-28
32945	FTJ	B	2022-03-28
33362	FTJ	B	2022-03-28
40602	FTJ	B	2022-03-28
34267	FTJ	B	2022-03-28
33206	FTJ	B	2022-03-28
31037	FTJ	B	2022-03-28

23956	FTJ	B	2022-03-28
37734	FTJ	B	2022-03-28
36343	FTJ	B	2022-03-28
33475	FTJ	B	2022-03-28
39792	FTJ	B	2022-03-28
38203	FTJ	B	2022-03-28
26826	FTJ	B	2022-03-28
36739	FTJ	B	2022-03-28
36018	FTJ	B	2022-03-28
34450	FTJ	B	2022-03-28
21501	FTJ	B	2022-03-28
29731	FTJ	A	2022-03-28
37819	FTJ	B	2022-03-28
38112	FTJ	B	2022-03-28
38647	FTJ	B	2022-03-28
37846	FTJ	B	2022-03-28
37955	FTJ	B	2022-03-28
32387	FTJ	B	2022-03-28
30978	FTJ	B	2022-03-28
32618	FTJ	A	2022-03-28
36719	FTJ	B	2022-03-28
46371	FTJ	B	2022-03-28
31050	FTJ	A	2022-03-28
38124	FTJ	B	2022-03-28
37019	FTJ	B	2022-03-28
18912	FTJ	B	2022-03-28
18482	FTJ	B	2022-03-28
48799	FTJ	B	2022-03-28
37325	FTJ	B	2022-03-28
21277	FTJ	B	2022-03-28
37842	FTJ	B	2022-03-28
34926	FTJ	B	2022-03-28
31814	FTJ	B	2022-03-28
36554	FTJ	B	2022-03-28
19543	FTJ	B	2022-03-28
38212	FTJ	B	2022-03-28
34751	FTJ	B	2022-03-28
8590	FTJ	B	2022-03-28
38154	FTJ	B	2022-03-28

318	FTJ	B	2022-03-28
31995	FTJ	B	2022-03-28
31546	FTJ	B	2022-03-28
1244	FTJ	B	2022-03-28
30802	FTJ	B	2022-03-28
36725	FTJ	A	2022-03-28
27383	FTJ	B	2022-03-28
36170	FTJ	B	2022-03-28
6218	FTJ	B	2022-03-28
37857	FTJ	B	2022-03-28
8641	FTJ	B	2022-03-28
32706	FTJ	B	2022-03-28
17199	FTJ	B	2022-03-28
28313	FTJ	B	2022-03-28
32254	FTJ	B	2022-03-28
37960	FTJ	B	2022-03-28
21368	FTJ	B	2022-03-28
40285	FTJ	B	2022-03-28
36537	FTJ	B	2022-03-28
9782	FTJ	B	2022-03-28
4615	FTJ	B	2022-03-28
37850	FTJ	B	2022-03-28
38539	FTJ	B	2022-03-28
5942	FTJ	B	2022-03-28
37821	FTJ	B	2022-03-28
10213	FTJ	A	2022-03-28
36187	FTJ	B	2022-03-28
21598	FTJ	B	2022-03-28
36710	FTJ	A	2022-03-28
35305	FTJ	B	2022-03-28
18570	FTJ	B	2022-03-28
29819	FTJ	B	2022-03-28
19606	FTJ	B	2022-03-28
28350	RIKS	B	2022-03-28
25315	RIKS	B	2022-03-28
16242	RIKS	B	2022-03-28
46926	RIKS	B	2022-03-28
29242	RIKS	B	2022-03-28
23322	RIKS	B	2022-03-28

22234	RIKS	B	2022-03-28
18065	RIKS	B	2022-03-28
33107	RIKS	B	2022-03-28
37377	RIKS	A	2022-03-28
25863	RIKS	B	2022-03-28
25863	RIKS	B	2022-03-28
20637	RIKS	B	2022-03-28
34596	RIKS	D	2022-03-28
14734	RIKS	B	2022-03-28
33362	RIKS	B	2022-03-28
34644	RIKS	A	2022-03-28
38074	RIKS	A	2022-03-28
44624	RIKS	D	2022-03-28
26608	RIKS	B	2022-03-28
8402	RIKS	D	2022-03-28
38252	RIKS	A	2022-03-28
24962	RIKS	B	2022-03-28
24962	RIKS	B	2022-03-28
40230	RIKS	B	2022-03-28
47885	RIKS	D	2022-03-28
47885	RIKS	D	2022-03-28
36998	ARB	B	2022-03-28
38067	ARB	B	2022-03-28
40903	ARB	A	2022-03-28
20052	ARB	A	2022-03-28
24366	SVK	B	2022-03-28
33118	SVK	B	2022-03-28
34267	SVK	B	2022-03-28
36170	SVK	B	2022-03-28
36802	SVK	B	2022-03-28
37196	SVK	A	2022-03-28
29793	SVK	B	2022-03-28

Svk
14%
86%
0%
100%



8

Ekonomiskt utfall efter mars

Periodrapport

Samhällsbyggnadsnämnden

Mar 2022

Innehållsförteckning

1 Resultatrapport samhällsbyggnadsnämnd	3
1.1 Budgetavvikelse	4
1.2 Sammanfattande analys	4
2 Periodens resultat	5
2.1 Intäkter.....	5
2.2 Personalkostnader	5
2.3 Övriga kostnader	5
2.4 Driftredovisning samhällsbyggnadsnämnd.....	6
3 Helårsprognos	6
3.1 Intäkter.....	6
3.2 Personalkostnader	6
3.3 Övriga kostnader	6
4 Investeringar	7
5 Produktions-/ nyckeltal	8

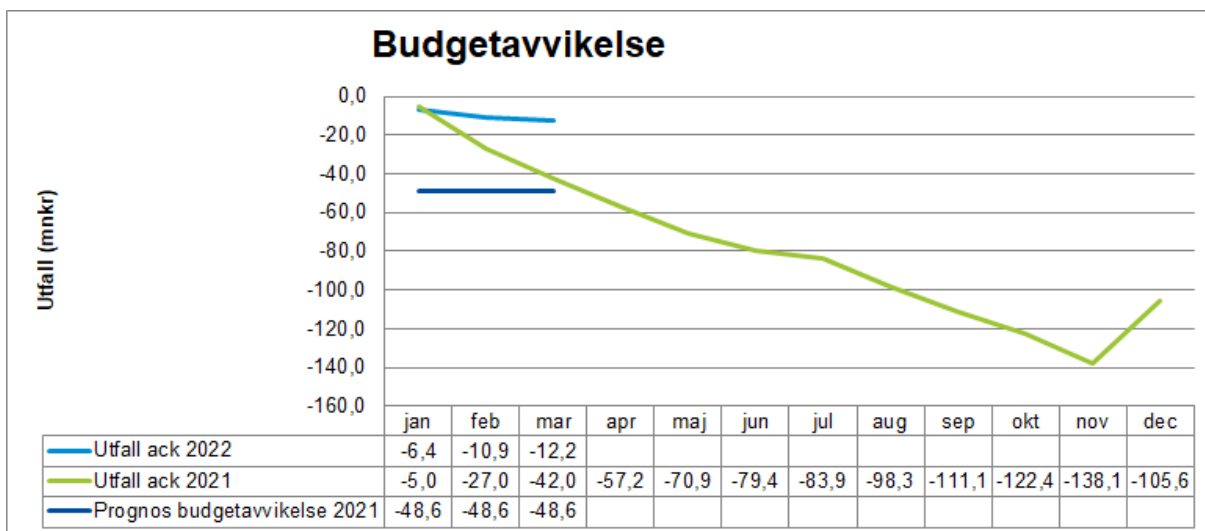
1 Resultatrapport samhällsbyggnadsnämnd

Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall ack 2022	Budget ack 2022	Budget-avvikelse ack 2022	Utfall ack 2021	Prognos 2022	Budget 2022	Prognos budget-avvikelse 2022	Budget-avvikelse 2021
Trafikintäkter	39,0	44,1	-5,1	20,8	161,1	161,1	0,0	-4,9
Försäljning regional utveckling	62,6	59,9	2,7	53,4	226,9	226,9	0,0	-22,2
Övriga intäkter	15,5	16,4	-0,9	14,0	65,6	65,6	0,0	-6,1
Summa intäkter	117,1	120,4	-3,3	88,2	453,6	453,6	0,0	-33,2
Personalkostnader	-16,3	-15,7	-0,6	-16,2	-64,2	-64,2	0,0	1,8
Trafikkostnad kollektivtrafik	-201,0	-205,3	4,3	-203,5	-794,4	-794,4	0,0	-20,2
Trafikkostnad serviceresor	-58,1	-52,4	-5,7	-48,9	-209,5	-209,5	0,0	12,9
Övriga kostnader	-15,5	-7,7	-7,8	-17,4	-76,6	-28,0	-48,6	-72,9
Avskrivningar, inventarier	-0,9	-1,8	0,9	-1,4	-7,0	-7,0	0,0	4,8
Summa kostnader	-291,8	-282,9	-8,9	-287,4	-1 151,7	-1 103,1	-48,6	-73,6
Verksamhetens nettokostnad	-174,7	-162,5	-12,2	-199,2	-698,1	-649,5	-48,6	-106,8
Finansnetto				-0,3	-3,0	-3,0	0,0	1,2
Resultat	-174,7	-162,5	-12,2	-199,5	-701,1	-652,5	-48,6	-105,6

Ovanstående tabell har förändrats sedan februari månads rapport. Den sista kolumnen visar från och med mars månad budgetavvikelsen för föregående år istället för utfallet.

1.1 Budgetavvikelse



1.2 Sammanfattande analys

Utgångsläget för nämndens ekonomi 2022 är fortsatt påverkad av corona-pandemin och dess effekter på nämndens verksamhet framför allt när det gäller i vilken takt återhämtningen av trafikintäkterna sker. Busstrafiken och serviceresor hade restriktioner i trafiken fram till 9 februari och framtidsplanerna öppnades åter upp 15 februari. Inom serviceresetrafiken pågår arbetet för fullt med att återgå till normala förhållanden i trafiken arbetet planeras vara helt genomfört till 1 maj.

Budgetavvikelsen uppgår per 31 mars till -12,2 miljoner kronor. Anledningen till budgetavvikelsen är dels 5,1 miljoner kronor i lägre trafikintäkter på grund av restriktioner framför allt i januari och inledningen av februari. Vidare ingår återföring av den budgetreserv som har lagts in för att nå en nollbudget med -12,1 miljoner kronor. Utöver detta finns det ett antal poster i verksamheten som har ett lägre utfall i förhållande till periodiserad budget.

Resandeutvecklingen fortsätter att öka, ca 2,2 miljoner resor gjorda under årets första tre månader (en minskning på ca 40% i jmf med samma period 2019). I jämförelse med första kvartalet 2021 har ca 80% fler biljetter sålts under 2022. Periodbiljetterna har haft en ”stabilare” återhämtning och i procent handlar det knappt om 10% minskning sedan 2019 (jan-mars). Enkelbiljetterna å andra sidan har minskat med ca 40% i jämförelse med jan-mars 2019. Studentrabatten har gett en positiv effekt då fler studenter har börjat åka kollektivt i och med lanseringen av studentrabatten den 8 mars.

Helårsprognosen uppgår efter februariutfallet till -48,6 miljoner kronor vilket i sin helhet motsvaras av det budgeterade underskottet för året. Ytterligare rambudgetmedel på 6 mnkr har erhållits i mars i enlighet med regionstyrelsens beslut. Detta för att förstärka linjetrafiken med dels en linje mot Lindesberg/Kopparberg och dels med olika förstärkningar framför allt i södra länsdelen. Verksamheten följer intäktsutvecklingen särskilt då denna är helt avgörande för hur återhämtningen sker efter pandemin.

2 Periodens resultat

2.1 Intäkter

Trafikintäkterna ligger drygt 5 miljoner kronor sämre än budgeten. Det är framför allt i januari som verksamheten tappade intäkter då verksamheten hade fulla restriktioner i trafiken och framdörrarna på bussarna var stängda. I februari var tappet betydligt mindre, 0,6 miljoner kronor sämre än budget, och förklaras av att dels restriktionerna i samhället hävdes den 9 februari och framdörrarna på bussarna öppnades igen den 15 februari. För enbart mars månad ligger utfallet 1,2 miljoner kronor över periodiserad budget, vilket endast är 0,6 miljoner kronor under motsvarande period 2019 i absoluta tal. Mellan åren har det dock varit prisjusteringar som inte har tagits med i den beräkningen.

2.2 Personalkostnader

	Utfall ack 2022	Utfall ack 2021	Prognos 2022	Utfall 2021
Lönekostnadsökningstakt (%)	-0,0	10,0	4,8%	7,7%
Lönekostnad (40-41) (mnkr)	-11,0	-11,0	43,4	40,7

2.3 Övriga kostnader

I bokslutet för mars ligger trafikkostnaderna för buss ca 6,8 miljoner kronor bättre än periodiserad budget. Vid hänsyn till säsongsvariationer är dock avvikelsen marginell. Tåggkostnaderna ligger 1,5 miljoner kronor sämre än budget och förklaras till allra största delen av ett ökad ersättning för periodkortsresor på Tåg i Bergslagen. Vi följer utvecklingen noga framöver framför allt vad gäller bränslekostnadsökningarna för busstrafiken och avvaktar reviderade prognoser från de olika tågbolagen.

Trafikkostnaderna för serviceresor är 5,7 miljoner kronor högre än periodiserad budget och det är 9,2 miljoner kronor högre än motsvarande period 2021. Detta förklaras dels av att antalet resor för perioden januari-mars 2022 har ökat med 25,4 % i jämförelse med motsvarande period föregående år men också avsaknad av samplanering inom trafiken vilket är kostnadsdrivande. Totalkostnaden per resa, för alla restyper, har reducerats med drygt 5,2 % i jämförelse med perioden januari-mars 2021 på grund av det nya avtalet som gäller från 1 juli 2020.

Övriga kostnader är -7,8 miljoner sämre än budget och förklaras dels av att 12,1 miljoner kronor avser återföring av den budgetreserv som finns med 48,6 miljoner kronor för helåret. Det innebär att övriga kostnader ligger 4,3 miljoner kronor bättre än budget.

2.4 Driftredovisning samhällsbyggnadsnämnd

Driftredovisning

Belopp i mnkr	Budgetavvikelse ack 2022	Omsättning *) ack 2022	Relation (%)	Budgetavvikelse ack 2021
Område trafik och samhällsplanering	-12,9	117,1	-11,0	-42,4
Projekt	0,0	0,0	#DIVISION/0!	0,0
Förvaltningsgemensamt	0,7	0,0	#DIVISION/0!	0,1
Resultat	-12,2	117,1	-10,4	-42,3

*) Definition av omsättning är ackumulerade intäkter och ackumulerat budgeterat resultat.

3 Helårsprognos

3.1 Intäkter

Trafikintäkterna uppgår till 39,0 miljoner kronor efter mars. Detta är 5,1 miljoner kronor lägre jämfört med budget och 18,2 miljoner kronor högre jämfört med samma period föregående år. Återhämtning av trafikintäkterna fortsätter sedan föregående månad.

I nuläget görs ingen revidering av prognosen för intäkter. Mot bakgrund av det lägre utfallet vad gäller trafikintäkter i jämförelse med budget, framför allt i inledningen av året, kommer verksamheten att avvakta och följa utvecklingen noggrant efter att framdörrarna öppnats och återhämtningen startat efter pandemin.

3.2 Personalkostnader

Det finns ingenting hittills i utfallet som indikerar att helårsprognosen vad gäller personalkostnader behöver revideras.

3.3 Övriga kostnader

Trafikkostnaderna för buss och tåg ligger ca 7 miljoner kronor bättre än periodiserad budget i marsresultatet. Vi en mer säsong varierad budget ligger trafikkostnaderna i stort sett på budgeterad nivå. Tågstäcknaderna ligger ca 1,5 miljoner kronor sämre än budget per sista mars. Budgeten har reviderats med anledning av regionstyrelsens beslut att tilldela nämnden ytterligare 6 miljoner kronor för utökad trafiklinje i norra länsdelen samt några förstärkningar framför allt i södra länsdelen. Budgetramen uppgår nu till 652,5 miljoner kronor.

Behovet att revidera prognosen föreligger inte just nu, utan utvecklingen följs särskilt med avseende på bränslekostnadernas utveckling och antal inställda turer med tåg, som just nu ligger på en relativt hög nivå, samt periodkortsutvecklingen för Tåg i Bergslagen.

För övriga kostnader får nuvarande prognos ligga kvar förutom att återföring sker av den budgetreserv, total 48,6 miljoner kronor för helåret, som finns i budgeten för 2022 för att nämnden ska redovisa ett 0-resultat. Utvecklingen följs noga framöver vad gäller hur verksamheten återstartas efter pandemin.

4 Investeringar

Sammanställning av bruttoinvesteringar, mnkr	Utfall ack 2022	Prognos 2022	Budget 2022	Utfall 2021
Immateriella anläggningstillgångar innevarande års budget				
Immateriella anläggningstillgångar överfört från tidigare års budget				
Byggnadsinvesteringar innevarande års budget				
Byggnadsinvesteringar överfört från tidigare års budget				
Medicinteknisk utrustning innevarande års budget				
Medicinteknisk utrustning överfört från tidigare års budget				
It-utrustning innevarande års budget				
It-utrustning överfört från tidigare års budget				
Övrig utrustning innevarande års budget		12,7	12,7	-4,7
Övrig utrustning överfört från tidigare års budget	0,3			
Investeringsbidrag (konto 2322, minusbelopp)				
Summa	0,3	12,7	12,7	-4,7

Av årets investeringar 2022 avser 0,2 pågående investeringar.

I sammanställningen ovan visas endast beviljad budget för 2022. Investeringsbelopp som överförs från tidigare år visas ovan efter att de beslutats.

Nettoutfallet för 2021 ser ut som en intäkt på 4,7 miljoner kronor, vilket beror på att ett investeringsbidrag aktiverades. Det bidraget finansierar en stor del av 2021 års aktiveringar och från och med 1 januari 2021 redovisas investeringsbidrag i Regionen som skuld som därefter intäktsförs i samma takt som anläggningen skrivs av.

5 Produktions-/ nyckeltal

Resandeutvecklingen ser allt mer positiv ut. Totalt genomfördes det ca 2,2 miljoner resor i regiontrafik, stadstrafik och TiB, vilket är en minskning med strax över 40% i jämförelse med samma period 2019. Som tidigare månader ligger minskningen jämnt fördelat både inom tätorten och för längre resor. Vad det gäller resor som sker med skolkort så ligger det kvar på samma nivå som föregående månad, dvs 16%. Under hela 2019 skedde ungefär 25% av resorna med skolkort och lite mer än hälften av dessa resor skedde främst inom tätorten.

Tabell 1: Antal resande under mars (avrundat hundratal)

	2019 jan-mar	2022 jan-mar	Förändring antal	Förändring %
Regionbuss	1 120 100	628 400	-491 700	-44%
Stadsbuss	2 655 900	1 511 700	-1 144 200	- 43 %
TiB	159 800	109 100	-50 700	- 32 %
Totalt	3 935 800	2 249 200	-1 686 600	- 43 %

I februari månad hade resandet ökat med ca 20% i jämförelse med månaden innan (dvs jan-22) och nu har resandet ökat med ca 40% (jämfört med feb-22). Ett av de antaganden som gjordes i arbetet med budget i balans var just att resandeutvecklingen skulle gå snabbt i början när väl restriktionerna upphävdes för att sedan avta, vilket nu får följas upp i kommande månadsuppföljningar.

Ett annat antagande var att 25% av de som arbetspendlar med kollektivtrafiken innan pandemin kommer att arbeta ca 2 dagar hemifrån vilket skapar behov av en ny mer flexibel biljettform för de som arbetspendlar 3 dagar i veckan. Med bakgrund av detta finns nu biljetten Flex 10/40. Hur det specifikt har gått för denna biljettform kommer att utvärderas de kommande månaderna.

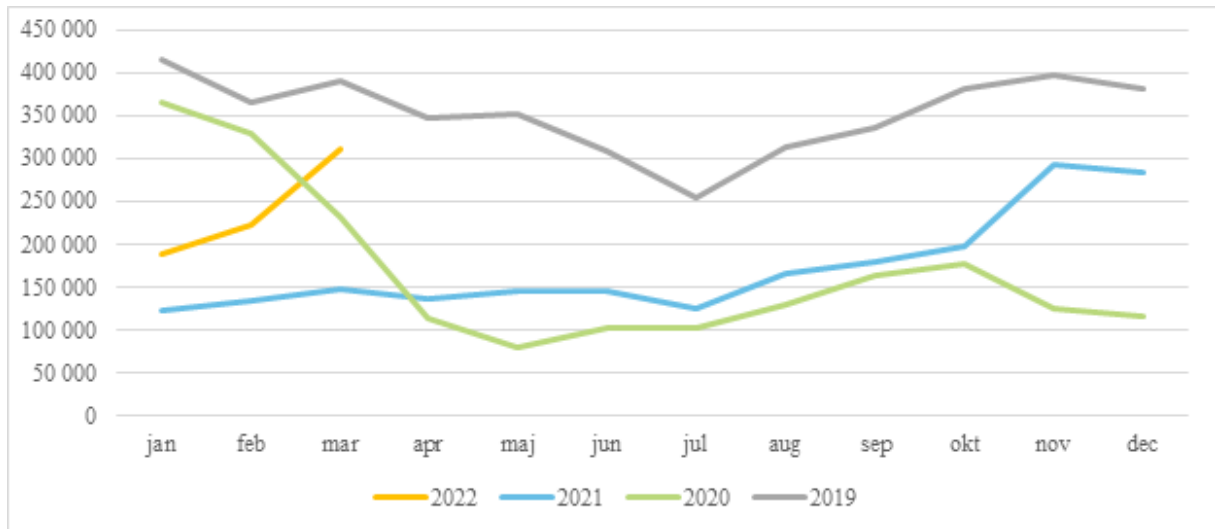
För att locka till sig både nya och gamla resenärer lanseras flera kampanjer under våren: "Nyinflyttad" (start mars), "Vi tar dig dit" (april) och BRT (maj).

Antalet sålda biljetter

Totalt såldes det ca 80% fler biljetter under januari-mars (-22) i jämförelse med samma period föregående år, och ca 40% färre i jämförelse med januari-mars (-19).

Diagrammet nedan visar en fantastisk snabb återhämtning under mars månad och att biljettförsäljningen sakta men säkert återgår till 2019 nivå. Notera även att året startade med en markant skillnad på ca 70% lägre antal sålda biljetter (jämfört med januari 2019), men med hjälp av denna snabba återhämtning det minskat ner till 20% för mars månad (i jämförelse med mars-19).

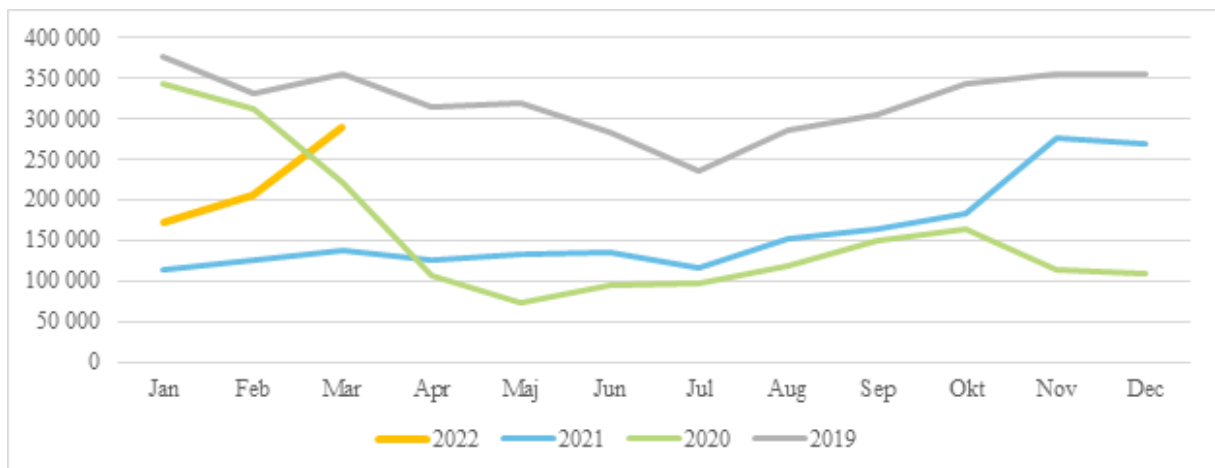
Diagram 1: Total biljettförsäljning 2019-2022



Enkelbiljetter

Enkelbiljetterna har haft ett större tapp i antal sålda biljetter sedan årets början, nu i mars månad syns en snabbare återhämtning än innan. Tittar man närmare på perioden januari – mars (-22) så såldes det ca 40% färre enkelbiljetter i jämförelse med samma period 2019.

Diagram 2: Antal sålda enkelbiljetter per månad 2019-2022

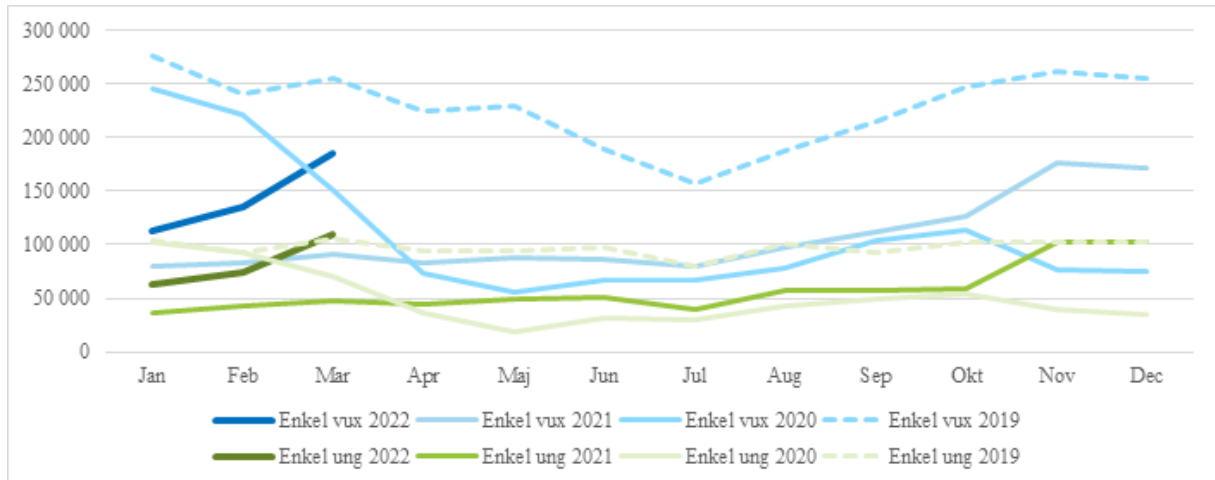


Det är som tidigare nämnt främst vuxna som står för den största andelen av enkelbiljettförsäljningen. Däremot stiger försäljningen även på ungdomssidan väldigt snabbt och i mars månad är det ca 4% fler enkelbiljetter sålda till ungdomar jämfört med mars 2019.

Ytterligare en positiv effekt av resandeutvecklingen är att det sålts ca 110% fler enkelbiljetter under mars månad i jämförelse med mars föregående år och endast ca 20% lägre än mars 2019.

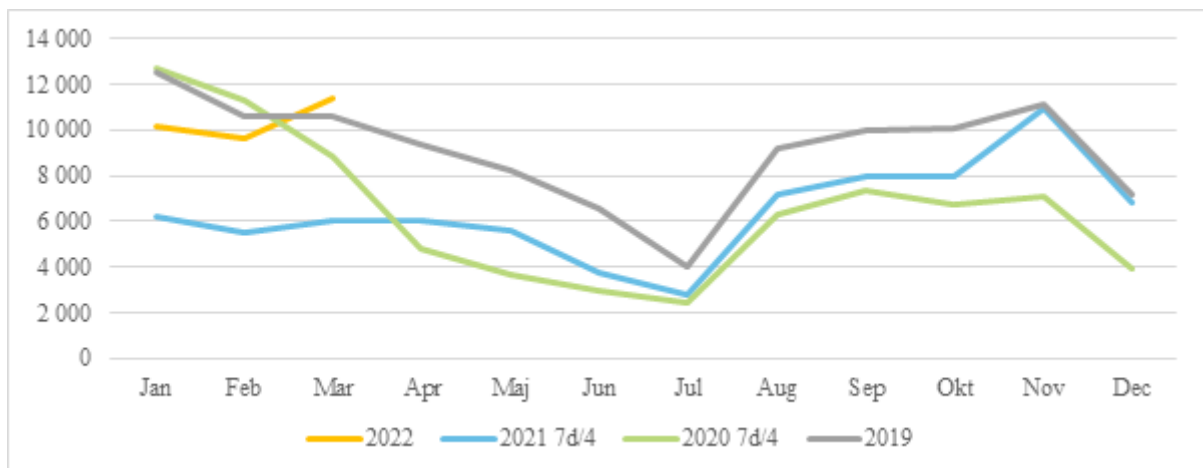
Appen är även fortsättningsvis den kanalen enkelbiljetten säljs mest genom, appen står för ca 75% av försäljningen.

Diagram 3: Antal sålda enkelbiljetter per månad 2019-2022 fördelat på ungdom och vuxen.



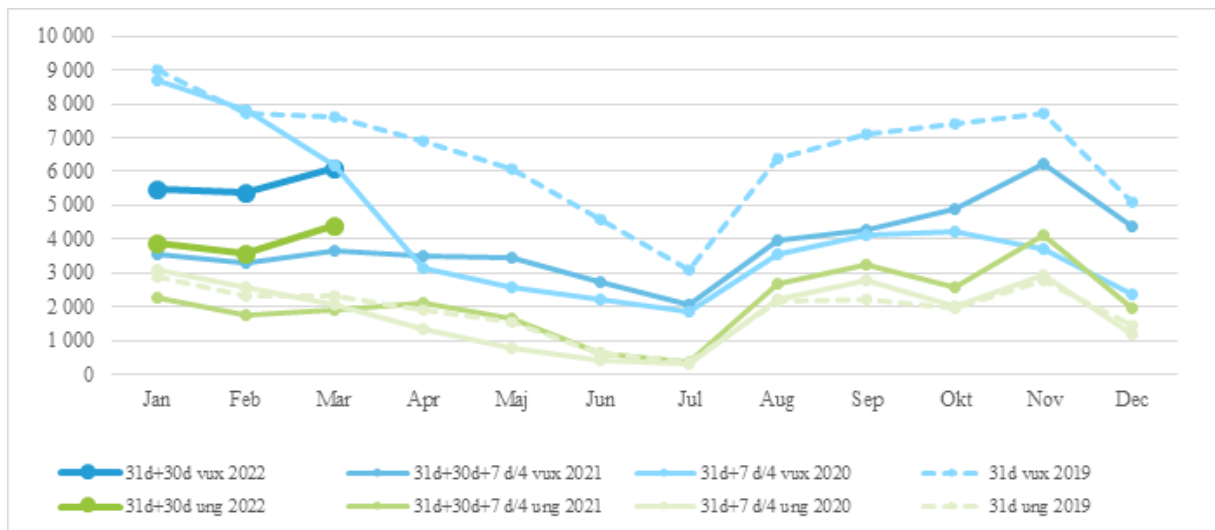
Periodbiljetterna

Diagram 4: Antal sålda periodbiljetter per månad 2019-2022.



Antalet sålda periodbiljetter har sedan årets början legat ganska högt i jämförelse med föregående år, i mars månad handlar det nästan om en 50% skillnad. För årets tre första månader, jan-mars har försäljningen av periodbiljetterna återhämtat sig så pass bra att det är en minskning på knappt 10% i antalet sålda i jämförelse med jan-mars 2019.

Diagram 5: Antal sålda 30d/31d och 7d per månad 2019-2022 fördelat på ungdom och vuxen.



Precis som tidigare månadsuppföljningarna har uppmärksammat så är det försäljningen av periodbiljetterna bland ungdomar som har stigit som mest de senaste åren. Detta beror på att samtliga gymnasieelever inte längre får skolkort inom Örebro kommun (sedan läsåret 2020/2021). Ca 60% fler sålda periodbiljetter till ungdomar för perioden jan-mars i år i jämförelse med samma period 2019 (och ca 100% fler sålda i jämförelse med jan-mars 2021).

Periodkortförsäljningen till vuxna stiger även den, 60% fler sålda för perioden jan-mars i år jämfört med samma period föregående år, vilket är en minskning på ca 30% för samma period 2019.

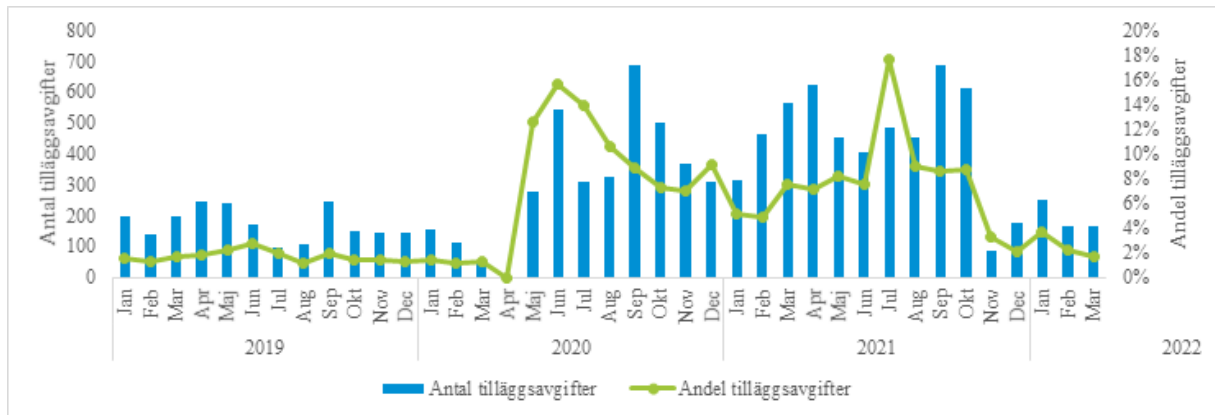
Den 8 mars 2022 lanserades studentrabatten som innebär 20% rabatt på ordinarie pris för alla periodbiljetter som köps via Länstrafikens app med en giltighet på 24 timmar, 72 timmar, Flex 10/40 samt 30 dagar. Gäller ej 30 dagar lågpris då det redan är till ett rabatterat pris.

En positiv effekt av studentrabatten är att studenterna har börjat åka mer kollektivt. En procentuell ökning på ex. 30 dagars biljett bland vuxna brukar ligga på ca 5-7 % som max 10% per månad, men i mars var den strax över 30% (i jämförelse med feb-22). Tittar man närmare i den biljettkategorin så har det alltså tillkommit fler resenärer. Det är ingen förflyttning av resenärer utan en stabil ökning som fortsätter även bland de vuxna som köper till ordinarie pris och nästan lika många har köpt till studentpris under mars månad. 30 dagars periodbiljett är den som studenterna köper som mest, den står för ca hälften av de köp studenterna gjorde under mars månad. Sedan kommer 24h och 72h (varav 44%) och slutligen Flex 10/40 (varav 6%).

Närtrafiken ligger på samma nivå som föregående månad. Totalt är det 268 st gjorda i år sedan lanseringen (varav 100 st bland ungdomar och 168 st vuxna).

Biljettkontroller

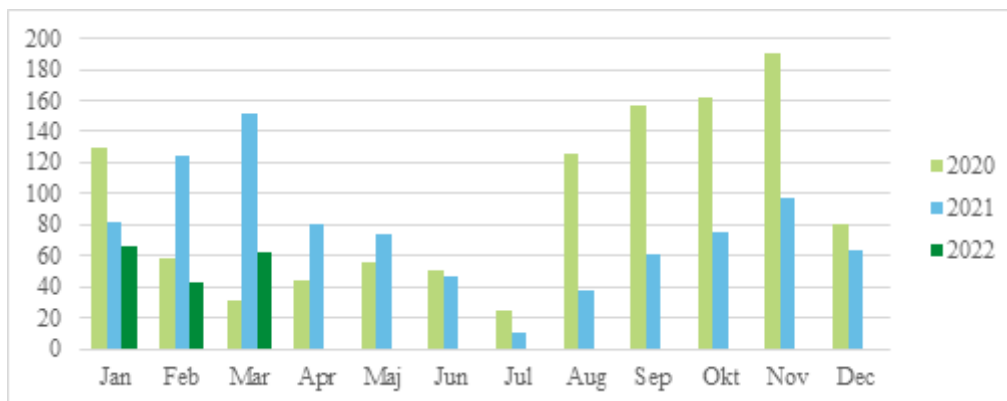
Diagram 6: Antal och andel utfärdade tilläggsavgifter vid biljettkontroll.



I mars kontrollerades ca 10 000 resenärer, varav ca 170 fick tilläggsavgifter (dvs 2% av totala antalet resenärer) vilket ligger i nivå med vad som brukar utfärdas under ett "normalår" (dvs -19). I mars skedde även årets första storkontroll i slutet av månaden.

Fullsatta bussar

Diagram 7. Antal registreringar fullsatt tur per månad 2020-2022.



Under mars månad rapporterades det in 62 turer som fullsatta till ärendehanteringssystemet Respons. Under samma period föregående år inrapporterades det 152 turer som fullsatta. Viktigt att ha här i åtanke är dock vad som definieras som en "fullsatt" buss under åren 2020-2022 skiljs åt, därav också differenserna i ovanstående diagram. Under mars-21 var det ca 10-15 turer per dygn som registrerades som fullsatta medan mars-22 kom det max att bli 6-7 turer per dygn.