



Ökad täckningsgrad inom Närtrafiken

Version: 1

Ökad täckningsgrad inom Närtrafiken

Jan Berglöf

2024-07-01

Innehåll

1.	Syfte och mål	4
2.	Bakgrund.....	4
3.	Kostnader och intäkter 2022 och 2023	5
4.	Omvärldsbevakning	6
5.	Försäljning	7
6.	Två åtgärdsförslag	7
6.1	Förslag giltiga biljetter.....	7
6.2	Förslag till nytt pris.....	10
7.	Sammanfattning av utredningens förslag	11
	Bilaga Biljettyper giltiga i Närtrafiken.....	13

1. Syfte och mål

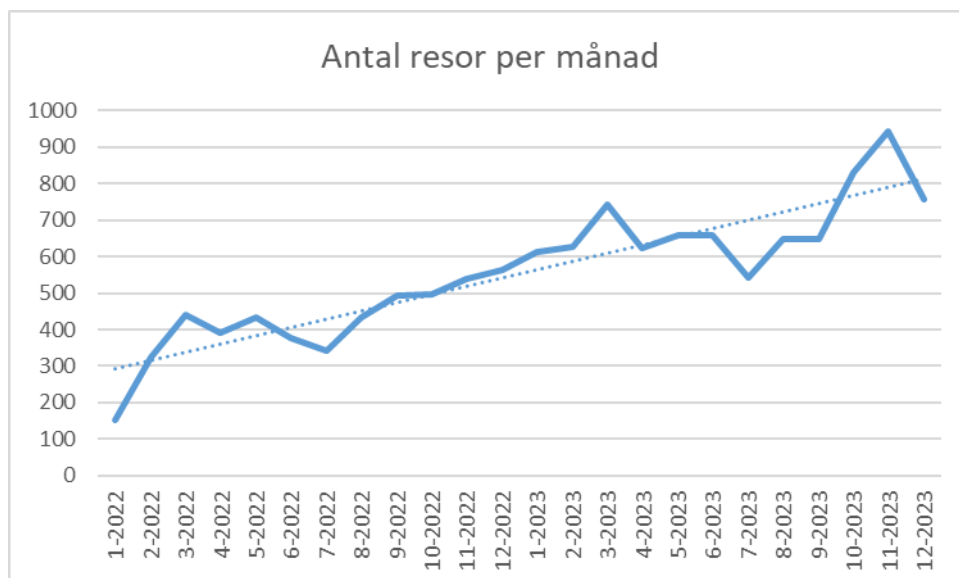
Under 2023 utfördes uppdraget "Budget i Balans" med målet att presentera åtgärder och deras förväntade ekonomiska konsekvenser för att uppnå ekonomisk balans. Handlingsplanen inkluderade även åtgärder som behövde ytterligare utredning. Denna rapport fokuserar på att undersöka prissättningen inom Närtrafiken för att förbättra täckningen av kostnaderna per resa i linje med handlingsplanen.

Projektet syftar till att analysera och revidera prissättningen inom Närtrafiken med fokus på att maximera kostnadstäckningen och balansera efterfrågan. Målet är att fastställa lämpliga priser för olika biljettyper inom Länstrafikens utbud och att genomföra en översyn av vilka biljettyper som bör vara tillämpliga inom Närtrafiken. Utredningen kommer att undersöka alternativ med höjda priser och en begränsning av biljettyper för att uppnå en hållbar och effektiv prissättningsstrategi.

Närtrafik är en förlängning av den allmänna kollektivtrafiken som används i områden där det inte finns tillräckligt underlag för att etablera reguljär linjetrafik. Syftet med närtrafiken är att erbjuda invånarna möjlighet att utföra serviceärenden även om de inte har tillgång till bil. Den fungerar som ett komplement till den vanliga kollektivtrafiken och är särskilt viktig i glesbygdsområden. För arbetspendling är dock bil oftast nödvändig, då närtrafiken främst är utformad för att täcka behovet av transporter för serviceärenden och liknande.

2. Bakgrund

Sedan lanseringen i januari 2022 har Närtrafiken i hela länet sett en stadig ökning i resandet. Från starten har resandet ökat med 20-25 resor per månad. År 2022 genomfördes 4770 resor och under 2023 ökade antalet till 7943 resor. Det innebär en ökning med 67% från 2022 till 2023, även om utvecklingen var något ojämn under 2023 jämfört med året innan. Trots att spridningen i resandet mellan månaderna ökar, visar trenden fortsatt uppåt. Närtrafiken blir alltmer etablerad och använd.



Antalet bomresor ökade från 219 år 2022 till 342 år 2023, en ökning med 56%. Det betyder att antalet genomförda resor ökade mer procentuellt än antalet bomresor mellan dessa år.

Priset för en enkelresa steg marginellt från 45 kr under 2022 till 47 kr under 2023. Under 2023 introducerades även seniorbiljetten. Trots prishöjningen i januari 2023 med 2 kr märktes ingen påverkan på efterfrågan. Till 2024 ökade priset till 50 kr för en enkelbiljett.

Andelen förköpsbiljetter (enkelbiljett, periodbiljett, skolkort) ökade från 58% till 62%. Eftersom det finns möjlighet att resa med periodbiljett finns en osäkerhet kring omfattningen av dessa resor, då de inte registreras i BC-systemen. De registreras i systemen som att kunden betalar 0 kr. Det är en utmaning att säkra intäkterna eftersom det är svårt att fastställa vilken typ av förköpsbiljett som används. Biljettkontrollen från föraren är även osäker. Mobilbiljetter är enkla att validera okulärt men biljetter utfärdade på reskort är svåra att validera giltigheten. I körordern till föraren står det 0 kr att ta betalt av kunden. Det kan påverka incitamentet att kontrollera/validera biljetten.

3. Kostnader och intäkter 2022 och 2023

Trafikkostnaden för 2023 uppgick till 3,1 Mkr medan biljettintäkten uppgick till 0,33 Mkr. I biljettintäkten ingår en schablonberäkning för de som reser på periodbiljet (i app och plastkort) vars intäkt inte registreras i Närtrafiken. Den intäkten baseras på ett medelvärde för de som betalat kontant hos föraren multiplicerat med antal förköpsresor. Intäkten från biljettköp hos föraren uppgick till 125 000 kr 2023.

Täckningsgraden var 11% 2023 vilket är en ökning med en procentenhet från året innan. För 2022 uppgick totala trafikkostnaden till 1,9 Mkr.

	2022	2023
Trafikkostnad exkl bomresa	1 890 226	3 024 598
Kostnad bomresor	56 130	81 933
Egenavgift (betalning hos förare)	84 591	125 118
Skattad egenavgift för förköp	118 983	205 932
Täckningsgrad inkl bomresa	10%	11%

Andelen av kostnaden för bomresor är 3% av totala trafikkostnaden både 2022 och 2023.

Medelkostnad för en närtrafikresa (bomkostnaden inkluderad) låg på 391 kr per resa 2023 vilket är en minskning från året innan 17 kr. Det är en produktivitetsökning då bland annat samåkningsgraden ökade från 33% 2022 till 37% 2023.

För 2023 var intäkten 42 kr per resa vilket är en minskning från 2022 med en krona. Förklaringen bedöms vara att seniorbiljetten introducerades under 2023. Det var cirka 1350 Närtrafikresor som betalades med seniorbiljett under 2023.

	2022	2023
Trafikkostnad exkl bom	1 890 226	3 024 598
Bomresa	56 130	81 933
Medelkostnad per resa	396	381
Medelkostnad bomresa	256	240
Medelkostnad totalt inkl bom	408	391

4. Omvärldsbevakning

Inom ramen för detta projekt har en omvärldsbevakning genomförts för flera regioner som har Närtrafik eller liknande system. De flesta av dessa regioner har liknande regler som Region Örebro län, såsom möjligheten att resa från landsbygd till tätort, ringa till en beställningscentral för beställning av resa och samordning med annan beställningstrafik.

Region	Typ av trafik	Biljettyper	Pris
Västra Götaland	Närtrafik	Samma biljetter som du kan resa med i den övriga kollektivtrafiken, förutom kontoladdning.	Avståndsberoende pris utifrån zoner, 3 zoner (36-108 kr beroende på zon)
Östergötland	Närtrafik	Biljetten köps i app eller av föraren, kontant eller med betalkort.	Enhetspris 45 kr vuxen.
Jönköping	Närtrafik	Betalkort eller kontant. Senior- och ungdomskort gäller i Närtrafiken.	Enkelpris baseras på 2 zoner och kostar 80 kr.
Dalarna	Flextrafik	Anropsstyrd linjetrafik. Dalatrafiks ordinarie taxa gäller inkl reskassa.	Enkelresa 52 kr. Avståndsbaseerad taxa med zoner, 35 kr zon 1, 52 kr zon 2.
Halland	Närtrafik	Samma som för ordinarie bussturer, periodbiljetter gäller inte i Närtrafiken.	Zonbaseerad taxa med upp till 7 zoner. Pris från 27 – 165 kr.
Skåne	Närtrafik	Köp i app, går inte att köpa av föraren. Periodkort och Sommarbiljett gäller.	Zonbaseerad taxa, 31 kr liten zon.
Värmland	Anropsstyrd trafik/X-linjen Säffle	Betalas med bankkort till föraren eller köper en enkelbiljett för resan i mobilapp. Periodkort på Värmlandskortet för vuxen, skolungdom och ungdom gäller.	Zonbaseerad 4 zoner, 49–139 kr
Västerbotten	Ringbil	Samma pris som en bussbiljett för samma sträcka. Anropsstyrd med tidtabell.	Avståndsbaseerad km-intervall. Från 32 kr-350 kr (>23 mil). 54 kr för 19 km.
Västmanland	Kompletteringstrafik	Betalas med faktura.	Priset är 40 kr, samma för alla oavsett ålder eller avstånd.

5. Försäljning

Det är en mycket hög andel förköpsbiljetter som kunderna reser med. I och med att biljettyp inte registreras vid beställningen av närtrafikresa saknas information om vilka biljettyper som kunderna betalar för närtrafikresan.

Ett litet stickprov i Länstrafikens databaser visar att i januari 2024 såldes 131 mobilbiljetter (enkelbiljett). Antalet resor som genomfördes samma månad var 774. Antalet resor som betalades med förköpsbiljetter var 523. Det innebär att andelen mobilbiljetter av totala antalet förköp var 25%. Resterande förköp bestod förmodligen av skolkort och periodbiljetter.

Ett annat stickprov gjordes hos Beställningscentralen under två dagar i juni för att kontrollera giltigheten på de biljetter som kunden avsåg att betala resan med. Tyvärr blev det väldigt få beställningar under dessa dagar samt att stickprovet genomfördes i slutet av skolterminen. Normalt genomförs närmare 30 resor per dag men under dessa dagar gjordes bara 8 beställningar. Av dessa var det en som var ogiltig (reskassa). Av övriga 7 var det 6 plastkort varav 5 var 30 dagars periodbiljett och ett gymnasiekort.

Ungdomar 0–17 år gjorde 90 Närtrafikresor under januari. Av dessa var det 82 som gjordes med förköp, dvs knappt 90%. Den stora mängden förköpsbiljetter som kräver omfattande arbetsinsatser för att kontrolleras, vilket förvärrar den redan ansträngda situationen för Beställningscentralens personal, innebär att det finns behov av att justera möjligheten att resa med Länstrafikens olika biljettyper.

6. Två åtgärdsförslag

För att öka täckningsbidraget har denna utredning studerat två åtgärder. Den första åtgärden är att ta bort möjligheten att resa med periodbiljetter. Den andra åtgärden är att öka enkelpriset för en närtrafikresa relativt kraftigt. Syftet med utredningen är att öka kostnadstäckningen vilket i så fall ökas mest om båda åtgärderna genomförs. Samtidigt är det två kraftfulla åtgärder som inbjuda till stort motstånd. En strategi skulle införa dem i två steg.

6.1 Förslag giltiga biljetter

6.1.1 Förslaget

Det är nämnt ovan att intäktssäkringen inom Närtrafiken är begränsad vilket bl a beror på avsaknad av validatorer i fordonen. Det innebär att föraren ska göra en okulär validering av biljetterna då det i körordern anges att kunden ska betala 0 kr. Då har kunden angett till BC vid beställningen av resan att man avser att betala resan med antingen mobilbiljett (enkelbiljett för Närtrafik) eller periodbiljett. Se bilaga för mer information om biljettyperna. Periodbiljetter som gäller idag för Närtrafik är:

- 30 dagar
- 30 d lågpris

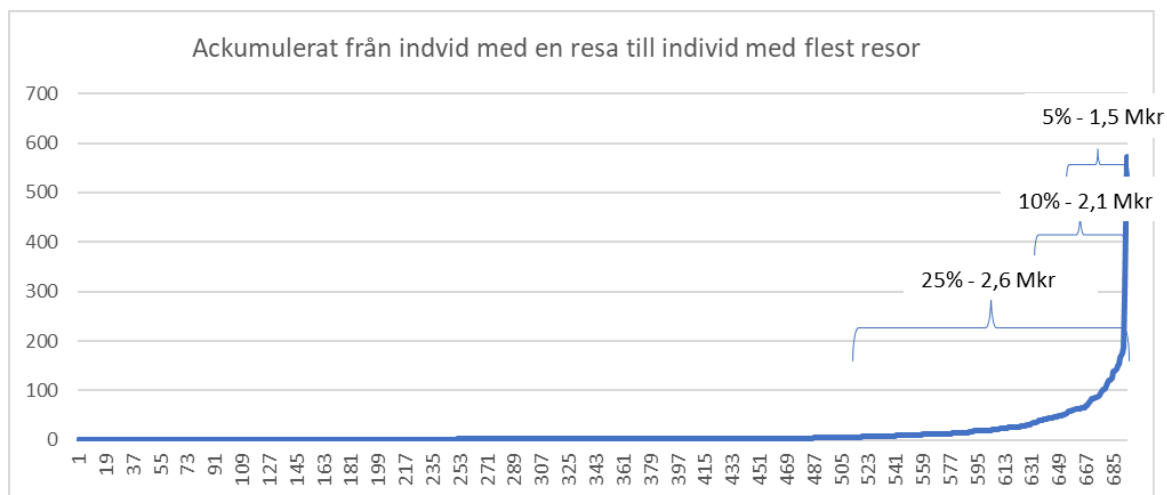
- Flex 10/40
- 24h
- Skolkort (Gymnasiekort / Grundskolekort)
- Vårdbiljett – vid avresa uppvisas kallelse och vid hemresa uppvisas besökskvitto

Några av dessa biljetter finns både i app och på plastkort. Mobilbiljetten, enkelbiljett och periodbiljetten, i appen är enkla att okulärt validera. En giltig biljett i appen visas med grön och rörliga loggor. Periodbiljett och skolkort ska tillsammans giltighetsspecifikation visas upp. Däremot är plastkort svåra att validera. Enligt resevillkoren ska giltighetsbevis kunna visas upp för föraren. Det är oklart om detta görs.

Förslaget är att det enbart är enkelbiljett för Närtrafiken, Flex 10/40 och skolkort ska vara giltiga tillsammans med betalning med bankkort hos föraren samt vårdbiljett. Skillnaden från dagens giltighet är att biljetter på resekort (plastkort), periodbiljett 30d och 24h försvinner. Syftet är att intäktssäkra biljettintäkten genom att minimera ”kryphål” som finns idag. Det gör det samtidigt enklare att veta vilka biljetter som gäller. Det blir även enklare för föraren att göra en okulär validering. Periodbiljett 30 dagar och Lågrpris 30 dagar är anpassad för linjetrafik och tanken var inte att man kan resa med Närtrafiken på dessa. Biljettportföljen är anpassad för linjetrafiken. Syftet med Närtrafiken är att kunna utföra serviceärenden och öka erbjudandet av kollektivtrafik på landsbygden. Det innebär att i teorin bör man inte göra så många resor per år. Särskilt lågrprisbiljetten är anpassad för att jämna ut resandet under peaktider med den allmänna kollektivtrafiken. Närtrafik körs enbart under lågpeak tider vilket innebär olika syften med Närtrafik och lågrprisbiljetten.

Bakgrunden är att 5% av alla individer som reser med Närtrafiken står för 50% av totala trafik kostnaden för Närtrafiken. Det är 34 individer som genererar en trafik kostnad på knappt 1,5 Mkr. Totalt kostade Närtrafiken 3 Mkr under 2023. Dessa kunder har gjort totalt över 4000 resor av totalt 7943 resor totalt under 2023. Det är 75% av dessa 4000 resor som gjorts med förköpsbiljett. Av totala antalet resor står förköpsbiljetter för 62%. Det är således mer frekvent att betala med förköpsbiljett ju mer man reser eftersom det blir billigare för kunden. Det är oklart om dessa kunder reser vidare med den allmänna kollektivtrafiken eller enbart har periodbiljett för Närtrafikresor.

Följande figur visar fördelningen av antal resor per individ under 2023. Den illustrerar de mest frekventa resenärerna, inklusive de 5% mest frekventa, samt de 10% och 25% mest frekventa av totalt 685 kunder som rest under året.



Förslaget innebär en begränsning för kunderna men så länge det inte finns möjlighet för kombinerade resor mellan Närtrafik och linjetrafik bör det inte vara ett stort problem. Det finns säkerligen ett antal resenärer som använder Närtrafik i en kombinationsresa som kan komma att protestera. Flex 10/40 kommer fortfarande att gälla vilket innebär att den biljetten kan användas vid kombinationsresor. Det största problemet med intäktsåkringen blir valideringen, den okulära valideringen av föraren. Det är oklart hur efterlevnaden av den okulära valideringen från förarna sker men i resevillkoren står att passagerarna ska visa upp sin biljett för förarna.

Skolkorten bör vara giltiga då det underlättar för ungdomar att resa kollektivt även om giltigheten är begränsad tidsmässigt. Det kräver dock att kortens giltighet kontrolleras för första resan och någon form av godkänd markering görs i Beställningscentralens system för att undvika kontrollen av giltigheten vid de påföljande resorna under läsåret. Korten gäller under ett läsår.

Någon kontroll av förköp av enkelbiljett går inte att göra. Biljetten köps strax innan resan och här är det viktigt att kunden visar upp telefonen (biljetten) för föraren.

6.1.2 Ekonomisk konsekvens

Det är svårt att skatta vilka konsekvenser borttagande av periodbiljetterna kan få på resandet. Det är 62% av alla resor som görs genom förköp. Det kan bli en ganska stor prisökning för några kunder som reser frekvent. Av de 34 individer som reser mest med Närtrafiken är det 14 st som enbart reser på periodbiljetter/mobilbiljetter. Samtidigt är det 13 individer som betalat mer än 1000 kr i egenavgift under 2023 för resor med Närtrafiken genom att betala med bankkort hos föraren.

Det är 246 individer som enbart har rest på förköpsbiljetter. Totalt har de gjort 2843 resor. Dessutom är det 14 individer som gjort fler än 10 resor per person och övervägande rest på förköp (1-2 resor betalat egenavgiften hos föraren). Dessa har gjort totalt 1287 resor under 2023. Totalt är det cirka 4130 resor (2843+1287) som är starkt beroende av förköpsbiljetter.

För att beräkna storleken på konsekvensen för kostnaden krävs några antaganden. En biljettyp som kommer att vara kvar är enkelbiljett köpt i appen. Vid stickprovet i januari stod mobilbiljetten för 25% av de förköpta resorna. Antalet mobilbiljetter antas uppgå till 1030 st. Av de kvarstående 3000

resorna (av 4130) antas att 50% av dessa inte blir av om man inte kan resa på periodbiljetter. Det skulle innebära att 1500 resor skulle förvinna. Med en genomsnittlig trafik kostnad på 380 kr per närtrafikresa blir konsekvensen om varannan resa försvinner en minskning med trafik kostnaden på 571 000 kr per år.

Intäkterna beräknas öka med cirka 70 000 kr då de som tidigare rest på periodbiljett behöver betala en enkelbiljett för 47 kr. Det kan innebära att några förköpsbiljetter försvinner genom att i beslutat att köpa en periodbiljett ligger möjligheten att betala närtrafikresan. Det tappet antas vara försumbart.

	47 kr	Alternativ 2	Differens	Procentuell förändring
Totalt antal resor	7 943	6 443	-1 500	-19%
Trafikkostnad	3 025 000	2 453 000	-571 000	-19%
Intäkt	331 000	401 000	70 000	21%
Netto	-2 694 000	-2 052 000	-642 000	-24%
Täckningsgrad	11%	16%		

Sammantaget för 2023 skulle trafik kostnaden uppgått till 2 453 000 kr. Åtgärden bedöms minska subventionsgraden från 89% till 84%, dvs en förändring av kostnadstäckningen från 11 till 16%. Det är en mycket grov bedömning baserad på antaganden.

6.2 Förslag till nytt pris

6.2.1 Förslaget

Närtrafiken har en högre servicenivå jämfört med den allmänna kollektivtrafiken i och med att man blir hämtad vid sin bostad och blir transporterad till närmaste närtrafik hållplats eller vice versa. I anslutning till närtrafik hållplatsen finns någon form av serviceanläggning (ofta matbutik) och/eller en busshållplats för att resa vidare. Den högre servicenivån motiverar att en högre egenavgift/biljettpris bör tas ut.

I Länstrafikens zontaxa motsvarar varje zon i genomsnitt cirka 3 km. En resa med Närtrafiken tar i genomsnitt 19 minuter, vilket innebär att en genomsnittlig resa sträcker sig över 6 zoner. Priset för en sådan resa över 6 zoner är för närvarande 68 kr vid betalning ombord på bussen. Med tanke på den högre servicenivån föreslås det att ingen rabatt för förköp bör ingå, och priset bör därför motsvara priset vid betalning ombord på bussen.

Förslaget innebär att det i framtiden blir enklare att göra årliga prisjusteringar då priset följer priset ombord för 6 zoner.

6.2.2 Ekonomisk konsekvens

Förslaget innebär en prisökning från nuvarande pris på 47 kr¹ till 68 kr, en ökning med 21 kr eller 45% i procentuell ökning. Detta kan leda till att efterfrågan på Närtrafiken dämpas. Enligt gängse metoder

¹ Det är 2023 års biljettpris pga kostnadsanalysen baseras på 2023 års resande.

är priselasticiteten -0,4, vilket betyder att om priset ökar med 10%, minskar efterfrågan med 4%. De resor som påverkas är resor som betalas med enkelbiljett, antingen ombord eller i mobil. Resor med periodbiljetter påverkas inte. Det gjordes över 4300 resor med enkelbiljett under 2023. Förslaget skulle innebära med en priselasticitet på -0,4 skulle resandet år 2023 kunna minska med knappt 760 resor, från 4240 till 3480 resor per år, dvs en minskning på resandet med 18%.

Snittpriset för ombordköp var 41,68 kr 2023. En minskning med 760 resor samtidigt som priset för en enkelbiljett ökar till 68 kr innebär att biljettintäkten ökar till 391 000 kr från nuvarande 331 000 kr. Det är en intäktsökning med 18%. Det blir ingen konsekvens på intäkterna från periodbiljetterna. Trafikkostnaden minskar till följd av att 760 resor försvinner. Det är en minskning av trafik kostnaden med knappt 290 000 kr, motsvarande en minskning på 10%.

Sammantaget skulle nettokostnaden minska med 13%, bestående av en minskning med trafik kostnaden 10% och en ökning av biljettintäkten med 18%.

	Alternativ 47 kr	Alternativ 68 kr	Differens	Procentuell förändring
Totalt antal resor	7 940	7 190	-760	-10%
varav enkelpris	4 240	3 480	-760	-18%
Trafikkostnad	3 025 000	2 736 000	-288 000	-10%
Intäkt	331 000	391 000	60 000	18%
Netto	-2 694 000	-2 345 000	-348 000	-13%
Täckningsgrad	11%	14%		

Subventionsgraden bedöms minska från 89% (exkl bomresor) till 86 % då kostnaden minskar och intäkterna ökar. Kostnadstäckningen förändras från 11 till 14%. Det är en mycket grov bedömning baserad på antaganden.

7. Sammanfattning av utredningens förslag

Denna utredning har studerat två olika åtgärder för att öka täckningsgraden för Närtrafiken.

1. Ta bort möjligheten att resa på periodbiljett (exkl skolkort).
2. Ökning av enkelpriset från 50 kr till 68 kr (i 2024 års pris). Ett enkelpris på 68 kr motsvarar priset för en enkelbiljett för resor över 6 zoner som är typresan för Närtrafikresan.

Om båda skulle genomföras samtidigt kan det slå hårt mot de kunder som använder Närtrafiken. Implementeringen kan ske i två steg där åtgärd 1 genomförs första året eftersom den ger störst ökning av täckningsgraden. Året efter kan åtgärd 2 genomföras men då uppräknad till rätt pris baserat på 6 zoner.

I bedömningen av vilket alternativ som är bäst beror även på vilka som ska gynnas. Att ta bort möjligheten att resa på periodbiljett gynnar de som reser lite och betalar enkelbiljett (i app eller

kontant med bankkort). Att öka enkelpriset gynnar de som reser mycket på periodbiljett, dvs få som åker mycket medan de som betalar enkelbiljetter får en ökning.

Åtgärd 1		Åtgärd 2	
Fördelar	Nackdelar	Fördelar	Nackdelar
Följer Närtrafikens syfte	Minskade valmöjligheter	Kundvärde när man kan resa med Närtrafik med periodbiljett (underlättar kopplade resor)	Fortsatt svårighet med intäktssäkringen
Förenklar intäktssäkringen	Några drabbas ekonomiskt som har periodbiljett och reser med allmänna kollektivtrafiken	De som reser på periodbiljett drabbas inte av kostnadsökning	De som betalar enkelbiljett missgynnas genom kostnadsökning
Påverkar inte flertalet resenärer som gör fåtal resor	Strider mot enkelhetsprincipen (sömlöst resande)	Blir ej dubbelt straffade vid byte till/från buss	Missgynnar för flertalet resenärer som reser mer sällan
Finns möjlighet att resa med Närtrafik och allmän linjetrafik (flexbiljett)			Risk för att periodbiljettköpen ökar
Högre täckningsgrad			Strider mot enkelhetsprincipen (sömlöst resande)

Utredningens förslag är att besluta välja åtgärd 1 i första hand genom att ta bort möjligheten att resa på periodbiljett och biljetter på resekort (plastkort). Åtgärd 2 har fler fördelar och färre nackdelar samt ger en högre täckningsgrad än åtgärd 1. För att öka täckningsgraden ytterligare skulle åtgärd 2 implementeras som ett steg 2.

Åtgärd 1 innebär att följande biljetter blir giltiga

- Enkelbiljett i app eller hos föraren
- Skolkort (grundskole- och gymnasiekort)
- Flex 10/40
- Vårdbiljett – vid avresa uppvisas kallelse och vid hemresa uppvisas besökskvitto

Bilaga Biljettyper giltiga i Närtrafiken

Biljett	Prisgrupp	Giltighet	Försäljningskanal	Betalsätt	Bärare	Validering	Notering
Självtjänst	Enkel	Vuxen 20+, ungdom 7-19, senior 70+	Enkel resa	App	Betalkort, swish, betala senare	App (digitalt)	Okulär (visar upp kod i app för förare)
Manuell	Enkel	Vuxen 20+, ungdom 7-19, senior 70+	Enkel resa	Ombord	Betalkort		
	Period						
	30d, Flex 10/40, 24h	vuxen, ungdom, student	Köpt geografisk giltighet	App, webshop, ombud, kundservice		App, resekort med kvitto	Kräver att förare kan biljettsortiment och regler.
	30d lågpris	vuxen, ungdom, student	Köpt geografisk giltighet och gällande tider	App, webshop, ombud, kundservice		App, resekort med kvitto	Kräver att förare kan biljettsortiment och regler.
	Skolkort		Gällande geografisk och tidsgiltighet				Kräver att förare kan biljettsortiment och regler
	Grundskolekort		Helgfri måndag – fredag kl. 04.30–18.00 i ett helt läsår: 15 augusti 2023 till 14 juni 2024. Gäller inte på skolfri tid som höstlov, jullov, sportlov, påsklov och övriga helgdagar.			Resekort	Stads- eller regionbuss till och från skolan.?
	Gymnasiekort		Helgfri måndag – fredag kl. 04.30-19.00. Sista tåg- eller bussbyte måste ske senast kl. 19.00. Giltig under läsåret 15 augusti 2023 till och med 14 juni 2024. Vi har en utökad giltighet i Kumla kommun och Degerfors kommun.			Resekort	
	Praobiljett		Giltighetstid: Biljetten gäller under praotiden. Veckorna står på biljetten. Geografisk giltighet: Praobiljetten finns i två varianter: En för stadsbuss i Örebro, Karlskoga och Lindesberg. Den andra varianten gäller för alla stads- och regionbussar inom Örebro län.			Pappersbiljet och praobevis	
	Värdbiljett		Giltig för en tur- och retur resa			Papperskallelse, besökskvitto, digital kallelse	

