



Sammanträde med:

Samhällsbyggnadsnämnd

Sammanträdesdatum: 2020-02-12

Tid: kl. 09:00-16:00

Plats: 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 Höjer (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)
Leif Lewin (S)
Lars-Göran Zetterlund (C)
Pär-Ove Lindqvist (M)
Fredrik Askhem (L)
Helena Bosved (MP)
Mats Seiboldt (SD)
Jan Murman (SD)
Jessica Carlqvist (V)

Ersättare underrättas

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



1. Dagordning

Föredragande:

Sammanfattning

09:00 - Mötets öppnande, upprop

09:10 - Beslutsärenden

09:40 - Rast

10:00 - Beslutsärenden

11:00 - Rast

11:00 - Information

12:00 - Lunch och gruppmöten

13:30 - Beslut

14:00 - Information

15:30 - Mötet avslutas

2. Val av justerare

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att jämte ordföranden utse Pär-Ove Lindqvist (M) till justerare av nämndens protokoll med Fredrik Askhem (L) som ersättare.

Protokollet ska vara justerat senast den 28 februari.

3. Förslag start av vägplan väg 52 etapp 1

Diarienummer: 19RS9134

Föredragande: Simon Jäderberg 09:10

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att Vägplanearbete för väg 52 mellan E20 och Örsta ska genomföras av Trafikverket inför kommande revidering av länsplan för regional transportinfrastruktur.

Sammanfattning

Trafikverket har önskat sätta igång utredning av ett större vägobjekt i länet för att skapa en buffert av objekt som skulle kunna genomföras under länstransportplanens sista år, 7-12.

Region Örebro län har bestämt sig för etapp 1 på riksväg 52 mellan Trafikplats Byrsta till Örsta utifrån flera faktorer.

Beslutsunderlag

- Beslut om vägplan väg 52, etapp 1(613461) (0)

4. Svar på motion om förbud mot ansiktsmaskering i kollektivtrafiken

Diarienummer: 19RS7827

Föredragande: Fredrik Eliasson 09:20

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta

att motionen ska avslås.

**Sammanfattning**

Sverigedemokraterna har genom Mats Seiboldt inkommit med en motion angående att införa förbud mot ansiktsmaskering i kollektivtrafiken. De skäl som anförs är att det blir omöjligt att identifiera människors identitet om behov skulle uppstå, oaktat om det handlar om gärningspersonen eller eventuella vittnen.

Förslaget är att motionen avslås. Detta mot bakgrund av regeringsformens grundläggande fri- och rättigheter. Myndigheter får ingripa i denna endast under särskilda omständigheter. Åtgärden måste då stå i proportion till problemet och antas kunna leda till det avseende resultatet. Det finns inget egentligt problem med ansiktsmaskering i kollektivtrafiken, varvid ett förbud inte kan sägas stå i proportion till något problem.

Beslutsunderlag

- PM - Motion avseende ansiktsmaskering i kollektivtrafiken
- Svar på motion om maskering i kollektivtrafiken
- Motion - Förbud mot ansiktsmaskering i kollektivtrafiken inom Region Örebro län

5. Svar på motion från Oskar Svärd (M) om att tillämpa den så kallade Broken Windows-teorin

Diarienummer: 19RS7917

Föredragande: Fredrik Eliasson 09:30

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta

att motionen ska anses besvarad.

Sammanfattning

Oskar Svärd (M) har ställt en motion avseende att utreda vilka verksamheter inom regionen som kan tillämpa den så kallade Broken Windows-teorin.

Denna teori innebär i korthet att skadegörelse ska åtgärdas så snabbt som möjligt, i praktiken innan den bredare allmänheten gjort sig uppmärksam på skadan. Förövaren får då inte den uppmärksamhet den kanske strävar efter. Kvarvarande skador kan också stimulera ytterligare skadegörelse.

Bedömningen är att Broken Windows-teorin är mycket tillämpbar inom främst kollektivtrafiken, men även inom regionens fastigheter. Även om man idag inte uttalat jobbar enligt Broken Windows-teorin, är inriktningen att alla skadegörelse ska åtgärdas mycket skyndsamt.

Beslutsunderlag

- PM - Svar på motion om Broken Windows teorin
- Svar på motion angående Broken Windows-teorin
- Motion från Oskar Svärd (M) om utredning av vilka verksamheter inom Region Örebro län som kan anamma broken Windows-teorin

6. Remiss - Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik

Diarienummer: 19RS9454

Föredragande: Sofie Östlund 09:30



Beslutsunderlag

- FöredragningsPM SBN 200212 Remissvar Målbild 2040 för Östergötlands engagemang i regional tågtrafik
- Remissvar för Målbild 2040 för Östergötlands engagemang i regional tågtrafik
- Remiss - Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik
- Bilaga 1 - Remiss - Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik, brev remiss
- Bilaga 2 - Remiss - Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik, remissversion 1.0

7. Samverkansavtal och genomförandeplan för Bus Rapid Transit (BRT) etapp 1 i Örebro

Diarienummer: 19RS5637

Föredragande: Fredrik Eliasson 10:00

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att tillsammans med Örebro kommun ingå 'samverkansavtal avseende Bus Rapid Transit (BRT) etapp 1 i Örebro' och starta införandet av BRT i Örebro samt

att godkänna 'Genomförandeplan Bus Rapid Transit (BRT)'

Sammanfattning

Region Örebro län och Örebro kommun är eniga om att den enda egentliga potentialen till att nå en god resandeutveckling i Örebro är att åstadkomma kraftigt minskade restider. En utveckling mot ett modernt system för Bus Rapid Transit (BRT) skulle bli, tack vare att produkten kommer erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen, av stor vikt för att nå de uppställda målen inom Region Örebro läns Regionala Utvecklingsstrategi och Trafikförsörjningsprogrammet samt Örebro kommuns Trafikprogram. Örebro kommun är nu i ett läge där man planerar att bygga om flera av dagens trafikleder genom staden till stadsgator. Dessutom påverkar BRT många utvecklingsprojekt för framtidens kollektivtrafiknät. I samband med detta föreslås ingå ett samarbete med Örebro kommun genom att ingå ett samverkansavtal utifrån "Genomförandeplan av Bus rapid Transit".

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM Genomförandebeslut för Bus Rapid Transit (BRT) etapp 1 i Örebro stad
- Samverkansavtal avseende Bus Rapid Transit (BRT) etapp 1 i Örebro_191114
- Handling Genomförandeplan av Bus Rapid Transit (BRT) etapp 1 i Örebro_191112
- Vanliga frågor och svar

8. Verksamhetsberättelse 2019, samhällsbyggnadsnämnden

Diarienummer: 20RS262

Föredragande: Helena Torége, Therese Hjelseth, Fredrik Idevall 10:30

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna verksamhetsberättelse 2019 för samhällsbyggnadsnämnden

att överlämna den till regionkansliets ekonomistab för sammanställning av Region Örebro läns årsredovisning 2019.



Sammanfattning

Bifogat redovisas förslag till verksamhetsberättelse 2019 för samhällsbyggnadsnämnden. Förslaget till verksamhetsberättelse är framtagen av tjänstepersonsorganisationen och är en återrapportering för helåret avseende måluppfyllelse utifrån beslutad verksamhetsplan med budget 2019.

Beslutsunderlag

- Verksamhetsberättelse 2019, samhällsbyggnadsnämnden
- Verksamhetsberättelse 2019 samhällsbyggnadsnämnden

9. Flytt av sammanträdesdatum

Diarienummer: 19RS7256

Föredragande: Per Marcusson 11:05

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att flytta sammanträdet från 28 augusti till 25 augusti.

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsnämnden behöver besluta om flytt av sammanträde från 28 augusti till 25 augusti.

Beslutsunderlag

- FöredragingsPM samhällsbyggnadsnämnden 20200212 Flytt av sammanträdesdatum

10. Information

Föredragande:

Sammanfattning

Dataskydd och hantering av personuppgifter - Agata Cierzniaku

Kraftförsörjningen - Stefan Bernström

Omvärldrapport- Anders Nicklasson

3

Förslag start av vägplan väg 52
etapp 1

19RS9134

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Förslag start av vägplan väg 52 etapp 1

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att Vägplanearbete för väg 52 mellan E20 och Örsta ska genomföras av Trafikverket inför kommande revidering av länsplan för regional transportinfrastruktur.

Sammanfattning

Trafikverket har önskat sätta igång utredning av ett större vägobjekt i länet för att skapa en buffert av objekt som skulle kunna genomföras under länstransportplanens sista år, 7-12. Region Örebro län har bestämt sig för etapp 1 på riksväg 52 mellan Trafikplats Byrsta till Örsta utifrån flera faktorer.

Ärendebeskrivning

Inför kommande revidering av länsplan för regional transportinfrastruktur (länstransportplan) har Trafikverket efterfrågat en buffert av större objekt som är aktuella för åtgärder inom en till två planperioder och här föreslås etapp 1 på väg 52 mellan E20 och Örsta.

Tack vare beviljad ansökan om mittsepareringspengar kunde länsplaneobjektet Förbifart Hjulsjö tidigareläggas i länsplanen och har förväntad byggstart redan år 2021 istället för tidsperioden 2025-2029. Det har frigjort ett utrymme i länsplanen år 7-12 för att genomföra ett större vägobjekt med ambition om att öka trafiksäkerheten och den regionala framkomligheten på länets vägar.

I nuvarande länstransportplan pekas flera sträckor i länet ut som bristfälliga gällande trafiksäkerhet och framkomlighet. Sträckorna som identifierats är viktiga för godstransporter, arbetspendling och kollektivtrafik men har inte lika stora trafikmängder som de sträckor som redan åtgärdats. Under nuvarande planperiod är smärre åtgärder för vissa utpekade stråk aktuella och vissa åtgärder är redan

genomförda. Det handlar om bland annat kurvvrätningar, sidoområdesåtgärder, korsningsåtgärder och trafiksäkring av tätortsgenomfarter.

Väg 52 är ett viktigt mellanregionalt stråk där en förenklad åtgärdsvalsstudie gjordes år 2014 mellan Trafikplats Byrstatorp på E20, Kumla kommun och Läppe, en ort strax utanför länsgränsen till Södermanland. Den utförda åtgärdsvalsstudien har identifierat åtgärder för att höja trafiksäkerheten längs hela stråket och har pekat ut delar av stråket som aktuella för ombyggnation till 2+1-väg med hastigheten 100km/h. Åtgärder bör prioriteras utifrån trafikmängder och identifierade trafiksäkerhetsproblem. Eftersom utredd sträcka är så pass lång kommer inte alla sträckor rymmas inom länstransportplanens budgetram och därför föreslås ombyggnation av väg 52 göras etappvis.

Väg 52 föreslås vara nästa stora vägobjekt i länsplanen på grund av flera faktorer:

1. Den är det högst prioriterade vägobjektet som inte planlagts i nuvarande länstransportplan.
2. Sträckan är olycksdrabbad, främst singelolyckor.
3. Sträckan är strategiskt viktig för att binda ihop väg 51 med E20.

Ett beslut om att starta vägplan innebär att etapp 1 bör komma med som objekt i nästa länstransportplan.

Bedömning

Det finns flera objekt listade i länstransportplanen (s. 61-62) som behöver liknande åtgärder som väg 52 men det bedöms som att läget är mest akut på väg 52 utifrån främst trafikmängd av listade sträckor.

Etapp 1 och en framtida potentiell etapp 2 (Örsta-Kvarntorp) skulle utifrån ett regionalt systemperspektiv kunna binda ihop nybyggda väg 51 (Svennevad-Kvarntorp och senare också Kvarntorp-Almbro) med E20 på ett vis som kan avlasta tung trafik från Mariebergs handelsområde i Örebro kommun, där väg 51 idag sträcker sig och har identifierade problem gällande tung trafik i flera utredningar. Planer om ombyggnation av ny sträckning av väg 51 i Marieberg är tillfälligt på is på grund av finansieringsproblem vilket gör det logiskt att också tänka på kompletterande lösningar som exempelvis en förbättrad väg 52.

I januari påbörjas två olika åtgärdsvalsstudier för väg 529, med Hallsberg respektive Kumla kommun, som kanske kommer identifiera åtgärder som kan åtgärdas redan i byggandet av väg 52, etapp 1. En samordning av åtgärder för väg 529 och väg 52 kan leda till ett effektivt användande av skattepengar och en minskad klimatpåverkan i byggskedet.

Etapp 1, mellan Trafikplats Byrstatorp och Örsta bedömdes kosta strax över 100 miljoner kronor i åtgärdsvalsstudien. Vi kan med stor säkerhet utgå från att nya kalkyler kommer att visa en större summa när det har räknats på av Trafikverket.

Region Örebro län vill att vägplan utförs av Trafikverket baserat på uppdaterade siffror och prognoser om trafik, utsläpp, kostnader och dylikt för att få rätt underlag för att bestämma specifika åtgärder.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet väntas få påverkan av miljö vid framtida byggnation av väg, hur stor påverkan blir får vägplan och tillhörande utredningar utvisa.

Beslutet kommer inte att ge någon konsekvens för barn- och jämställdhetsperspektiven nu, men de kan påverkas under och efter byggnation.

Ekonomiska konsekvenser

För Region Örebro län innebär detta inga ekonomiska konsekvenser i nuläge. Däremot ingår kostnad för konsult i utredningar och vägplanearbetet i projektets totalkostnad och kommer att finansieras av länstransportplanen.

Uppföljning

Inför nästa revidering av länstransportplan.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM, Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029.

Fredrik Idevall
Enhetschef

Skickas till:

Trafikverket

4

Svar på motion om förbud mot ansiktsmaskering i kollektivtrafiken

19RS7827

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2020-02-12

FöredragningsPM
Dnr: 19RS7827

Organ
Samhällsbyggnadsnämnd

Svar på motion om förbud mot ansiktsmaskering i kollektivtrafiken

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta att motionen ska avslås.

Sammanfattning

Sverigedemokraterna har genom Mats Seiboldt inkommit med en motion angående att införa förbud mot ansiktsmaskering i kollektivtrafiken. De skäl som anförs är att det blir omöjligt att identifiera människors identitet om behov skulle uppstå, oaktat om det handlar om gärningspersonen eller eventuella vittnen.

Förslaget är att motionen avslås. Detta mot bakgrund av regeringsformens grundläggande fri- och rättigheter. Myndigheter får ingripa i denna endast under särskilda omständigheter. Åtgärden måste då stå i proportion till problemet och antas kunna leda till det avseende resultatet. Det finns inget egentligt problem med ansiktsmaskering i kollektivtrafiken, varvid ett förbud inte kan sägas stå i proportion till något problem.

Beredning

Regionfullmäktige har vid sitt sammanträde den 25 oktober 2019 beslutat att överlämna ärendet till förvaltningen Regional utveckling – Trafik och samhällsplanering för stöd i beredningen till beslut.

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande över motionen.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2020-02-12

FöredragningsPM
Dnr: 19RS7827

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Förslag till beslut innebär att reglerna inom kollektivtrafiken inte kommer att ändras. Konsekvenserna för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven kommer således inte skilja sig från dagens situation.

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering.

Skickas till:

Regionstyrelsen

Sammanträdesdatum Beteckning
2020-02-12 Dnr: 19RS7827

Mats Seiboldt (SD)

Svar på angående förbud mot ansiktsmaskering i kollektivtrafiken

Sverigedemokraterna har genom Mats Seiboldt inkommit med en motion angående att införa förbud mot ansiktsmaskering i kollektivtrafiken. De skäl som anförs är att det blir omöjligt att identifiera människors identitet om behov skulle uppstå, oaktat om det handlar om gärningspersonen eller eventuella vittnen.

Följande kan anföras i ärendet.

I denna fråga finns det flera aspekter att ta hänsyn till. Att människor maskerar sina ansikten kan ha många vitt skilda orsaker. Väderlek, t ex stark kyla/vind kan vara en orsak. Det kan också vara betingat av religionsutövning och klädesyttringar som kommer av denna. Andra kan ha medicinska orsaker till att täcka över ansiktet. Det kan förstås också finnas brottsliga orsaker bakom ansiktsmaskering, i syfte att försvåra identifiering av gärningsperson. Utöver detta kan det också finnas en mängd skäl till att maskera ansiktet.

Vi har inte kunnat iaktta några avvikelser i trafiken kopplat till ansiktsmaskering. Det kan idag inte sägas finnas något problem kopplat till ansiktsmaskering i kollektivtrafiken.

En viktig förutsättning är också att kollektivtrafiken inte är någon sluten verksamhet utan en offentlig miljö, som alla människor har möjlighet att nyttja. Med detta följer ett antal lagar, som ger en riktning för hur man lämpligen hanterar ansiktsmaskering i kollektivtrafiken.

Innan man tar ställning till förbud är det viktigt att se över vilka fri- och rättigheter individer har. Regeringsformen (1974:152) kungör gällande grundläggande fri- och rättigheter. Här framgår i första paragrafen:

1. Yttrandefrihet: frihet att i tal, skrift eller bild eller på annat sätt meddela upplysningar samt uttrycka tankar, åsikter och känslor, (...)
6. religionsfrihet: frihet att ensam eller tillsammans med andra utöva sin religion.

När det gäller inskränkningar i individers fri- och rättigheter bör man i denna fråga utgå från Förvaltningslagen (2017:900). Här framgår i 5§ att en myndighet i sin verksamhet ska vara saklig och opartisk. Vidare framgår att

”Myndigheten får ingripa i ett enskilt intresse endast om åtgärden kan antas leda till det avsedda resultatet. Åtgärden får aldrig vara mer långtgående än vad som behövs och får vidtas endast om det avsedda resultatet står i rimligt förhållande till de olägenheter som kan antas uppstå för den som åtgärden riktas mot.”

Detta bör tolkas som att om kollektivtrafikmyndigheten har stora problem med att identifiera ansiktsmaskerade resenärer som begår misstänkta brott eller är vittnen till sådana, så skulle det kunna finnas skäl att diskutera förbud för att förändra detta. Då det idag inte finns några uttalade problem kopplat till ansiktsmaskering i kollektivtrafiken, så skulle ett förbud inte stå i proportion till eventuella olägenheter som uppstår av den nuvarande situationen.

Utöver detta finns en lag om förbud mot maskering i vissa fall (2005:900). Denna lag omfattar dock endast maskering i samband med demonstrationer eller i folksamlingar som ”genom sitt uppträdande stör den allmänna ordningen”. Denna lag omfattar dock inte den som maskerar ansiktet av religiösa skäl, då detta strider mot religionsfriheten.

Det finns således ingen lagstiftning utöver Lag (2005:900) om förbud mot maskering i vissa fall, vilket antyder att man från lagstiftningens sida ser det som ett betydande intrång i regeringsformens grundläggande fri- och rättigheter; begränsningar i dessa sker endast i undantagsfall och efter särskilda omständigheter.

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige att motionen ska avslås.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden

2019-09-26

Motion Sverigedemokraterna Örebro län

Förbud mot ansiktsmaskering i kollektivtrafiken inom Region Örebro län

Sverigedemokraterna anser att det ur säkerhetssynpunkt ska vara förbud mot ansiktsmaskering i kollektivtrafiken. Oavsett antal övervakningskameror som placeras ut inom kollektivtrafiken, blir det i stort sett omöjligt att identifiera individers identitet om behov skulle uppstå. Oaktat om det handlar om att ta fram gärningspersonens identitet, eller för att identifiera eventuella vittnen.

Med anledning av detta yrkar jag på följande:

- Att: Förbud mot ansiktsmaskering i kollektivtrafiken införs med omedelbar verkan.
- Att: Fordonsföraren skall ha rätten att avvisa person/personer med ansiktsmaskering.



Mats Seiboldt
Sverigedemokraterna Örebro län

5

Svar på motion från Oskar
Svärd (M) om att tillämpa den
så kallade Broken Windows-
teorin

19RS7917

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2020-02-13

FöredragningsPM
Dnr: 19RS7917

Organ
Samhällsbyggnadsnämnd

Svar på motion från Oskar Svärd (M) om att tillämpa den så kallade Broken Windows-teorin

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta att motionen ska anses besvarad.

Sammanfattning

Oskar Svärd (M) har ställt en motion avseende att utreda vilka verksamheter inom regionen som kan tillämpa den så kallade Broken Windows-teorin.

Denna teori innebär i korthet att skadegörelse ska åtgärdas så snabbt som möjligt, i praktiken innan den bredare allmänheten gjort sig uppmärksam på skadan. Förövaren får då inte den uppmärksamhet den kanske strävar efter. Kvarvarande skador kan också stimulera ytterligare skadegörelse.

Bedömningen är att Broken Windows-teorin är mycket tillämpbar inom främst kollektivtrafiken, men även inom regionens fastigheter. Även om man idag inte uttalat jobbar enligt Broken Windows-teorin, är inriktningen att alla skadegörelse ska åtgärdas mycket skyndsamt.

Beredning

Ärendet har vid regionfullmäktige den 25 oktober 2019 överlämnats till förvaltningen Regional utveckling – Trafik och samhällsplanering att ta fram underlag inför beslutet.

Ärendet bereds även av Servicenämnden, då de delar som berör Regionfastigheter är deras ansvarsområde.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2020-02-13

FöredragningsPM
Dnr: 19RS7917

Bedömning

Det föreligger ett förslag till yttrande.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet innebär att man kommer att arbeta som tidigare i underhållsfrågor inom kollektivtrafiken och fastigheter. Beslutet innebär därför inga förändrade konsekvenser avseende miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM till samhällsbyggnadsnämnden den 12 februari 2020.

Förslag till yttrande över motionen.

Motionen.

Johan Ljung
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

Skickas till:

Regionstyrelsen

Sammanträdesdatum Beteckning
2020-02-12 Dnr: 19RS7917

Oskar Svärd (M)

Svar på motion om att utreda vilka verksamheter inom regionen som anamma Broken Windows-teorin

Oskar Svärd har ställt en motion om att utreda vilka verksamheter inom regionen som kan tillämpa den så kallade Broken Windows-teorin.

Ärendet har överlämnats till förvaltningen Regional utveckling att ta fram underlag till svar.

Vid en snabb översyn torde det i första hand vara inom de verksamheter där regionen tillhandahåller offentliga miljöer, som Broken Windows-teorin kan tillämpas och tjäna sitt syfte fullt ut. Det handlar om öppenvårdsmottagningar, offentliga miljöer i regionens fastigheter samt kollektivtrafikens fordon och hållplatsmiljöer.

I det senare är ansvaret delat med väghållarna. Generellt ansvarar regionen för det som är ovan markplan (kur och stolpe) medan väghållaren ansvarar för markytor. Ett undantag är Örebro stad, där kommunen har ansvarar för merparten av kurerna (vilka förvaltas av en extern part genom ett reklamavtal). Det förs dock för närvarande en diskussion med Örebro kommun om att regionen ska ta över underhållet av samtliga hållplatser i Örebro stad.

Hur hanteras då skadegörelse inom verksamheten idag?

När det gäller hållplatser så åtgärdas idag krossade glasrutor inom några timmar efter att skadan är inrapporterad. Enligt avtalet med den entreprenör som utför hållplatsunderhållet ska skadan vara åtgärdad inom 24 timmar. Även klotter åtgärdas snabbt, speciellt om det har rasistiskt budskap. Rapportering av skadegörelse vis hållplatser kommer ofta från trafikföretagen via förarna, men det händer också att resenärer hör av sig till Länstrafikens kundservice.

Samma metod tillämpas när det gäller bussarna. Skadegörelse och klotter åtgärdas normalt omgående. Enligt de avtal som regionen har med trafikföretagen ska bussarna tas ur trafik till dess att skadan är åtgärdad. Det ligger också i trafikföretagens intresse att ha hela bussar. Bussar som inte åtgärdas kan leda till att företaget behöver ha fler reservbussar alternativt att de får viten från regionen när fordonen inte uppfyller kraven. Sedan har det funnits perioder med omfattande och upprepad skadegörelse. Exempelvis i våras, där trafikföretaget i södra länsdelen i praktiken inte hade kapacitet att åtgärda skadegörelsen i takt med att ny uppstod.

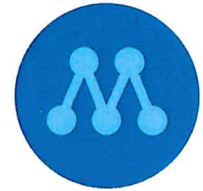
Skadegörelse på regionens fastigheter är tack och lov inget stort problem och om rutor krossas eller fasader klottras ned så åtgärdas det skyndsamt med hjälp av entreprenörer som vi har avtal med.

Förvaltningen anser att Broken Windows-teorin är mycket intressant och i hög grad tillämpningsbar i verksamheten. De metoder som är utgångspunkten för Broken Windows-teorin tillämpas i stor utsträckning redan idag, även om begreppet inte är uttalat explicit i verksamhetsbeskrivningar, avtal och liknande. Det är positivt att förslagsställaren lyfter fram denna teori. Mot bakgrund av ovanstående redogörelse är att förslaget trots allt att inte ändra inriktning för underhållsarbetet inom nämnda verksamhetsområden.

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige att motionen ska anses besvarad.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande i samhällsbyggnadsnämnden



2019-09-23

Dnr 19RS7917-1

Regionfullmäktige

Motion

Utred vilka verksamheter inom regionen som kan anamma broken Windows-teorin.

Skadegörelse och klotter sker på många ställen i vårt samhälle. Det är en tråkig utveckling när människor vill förstöra det som andra byggt upp.

Skadegörelse och klotter leder till ökad otrygghet och är kostsamt, jag tror alla kan skriva under på att det också är onödiga kostnader. När exempelvis säten på bussar, busshållplatser och husfasader förstörs i form av skadegörelse kostar det samhället onödiga resurser – och det är skattebetalarna som får betala. När kollektivtrafiken blir vandaliserad leder kan det leda till ökad otrygghet vilket i sin tur leder till färre resenärer.

För att bekämpa den brottslighet som drabbar oss alla måste samhället frigöra de resurser som krävs för att motverka detta.

Broken Windows-teorin kom på 80-talet och arbetades med i New York, USA. Teorin har, efter att den spridit sig till olika platser runt om i världen, visat ett lyckat resultat.

Broken windows-teorin bygger på att snabbt hantera skadegörelse och klotter för att minska risken att fler tar efter, teorin har också enligt forskning bidragit till mer ordning och reda. Nedskräpade ställen, graffiti och krossade fönster kan snabbt leda till mer skadegörelse om det inte åtgärdas snabbt och effektivt.

Att ta itu med problemet tidigt kan leda till att färre personer hamnar i grövre kriminalitet senare i livet.

Med anledning av ovanstående yrkar jag på att:

Region Örebro län utreder inom vilka verksamheter Broken windows-teorin skulle kunna implementeras.

Region Örebro län startar igång ett arbete med Broken windows-teorin som grund och utvärderar efter 1 år.

Oskar Svärd (M)

6

Remiss - Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik 19RS9454

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Remissvar för Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna redovisat förslag till svar som Region Örebro läns svar till Region Östergötland.

Sammanfattning

Region Östergötland har tagit fram en målbild för tågtrafik för 2040. Målbilden beskriver vad Region Östergötland anser att den regionala tågtrafiken har för roll i samhällsutvecklingen, hur tågtrafik utvecklas, hur många som kan tänkas resa med tågen med mera. I samverkan med andra aktörer önskar Region Östergötland driva utvecklingen mot en hållbar framtid där tågtrafiken har en central roll. Måläret för Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik är 2040 då bland annat Ostlänken finns på plats. I målbilden antas även andra infrastrukturinvesteringar vara färdigställda (sid 7.). Tågtrafiken ska vara stomme i Östergötlands kollektivtrafiksystem, medan regional busstrafik är ett sekundärt eller kompletterande alternativ.

Region Östergötland och Region Örebro län har idag en regionaltågssträcka som binder regionerna samman på Godsstråket genom Bergslagen mellan Örebro-Hallsberg- Motala- Mjölby. Stråket mot Örebro beskrivs på sidan 34-35.

Ekonomiska konsekvenser

Inga ekonomiska konsekvenser.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM till samhällsbyggnadsnämnden den 28 februari 2020.

Remissvar på Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik.

Remissen Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Sofie Östlund

Sammanträdesdatum
2020-02-12

FöredragningsPM
Dnr: 19RS9454

Johan Ljung
Områdeschef trafik och samhällsplanering

Skickas till:
Region Östergötland

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Sofie Östlund

Sammanträdesdatum
2020-02-12

Beteckning
Dnr: 19RS9454

Er beteckning

Region Östergötland, Trafik- och
samhällsplaneringsnämnden

Svar på remiss Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik

Region Örebro län har en handlingsplan för regional tågtrafik som sträcker sig till 2026 som Region Östergötland har beaktat i framtagandet av Målbild 2040. Ägarregionerna för Tåg i Bergslagen har tagit fram en långsiktig strategi för Tåg i Bergslagen med målar 2026. Inriktningen är att minska antal dubbelturer mellan Örebro och Mjölby från dagens 8 till 6. Region Örebro län gör samma bedömning som Region Östergötland att ett basutbud på sträckan är tillräckligt för att täcka resandebehovet. Basbehovet bedöms däremot vara 6 dubbelturer. Trafiken med Tåg i Bergslagen fungerar till stor del som matartrafik från Örebro till Mjölby där byte sker till snabbtågen mot södra Sverige.

Region Östergötlands bedömning är att regionaltågssystemet med Tåg i Bergslagen ska ta hand om det interregionala resandet i stråket Motala- Mjölby - Hallsberg - Örebro. Östgötapendeln ska ta hand om det inomregionala resandet i Östergötland. Region Östergötland föreslår därför att Tåg i Bergslagssystemet inte ska göra uppehåll på den mindre stationen Skänninge, utan fokusera på snabba restider mellan Mjölby och Örebro. Region Örebro län instämmer med Region Östergötlands inriktning om uppehållsbilden för Tåg i Bergslagen.

Region Östergötland menar att fler stopp i detta stråk eller en förlängning av Tåg i Bergslagssystemet till Linköping inte är önskvärt så länge Mjölby kan fungera som knutpunkt och kapaciteten på Södra stambanan är begränsad. Region Örebro län instämmer om att det inte är lämpligt att Tåg i Bergslagen ska trafikera sträckan Mjölby- Linköping så länge kapaciteten på södra stambanan är begränsad.

Region Östergötland skriver att när dubbelspåret är färdigbyggt på Godsstråket genom Bergslagen (cirka år 2028/2029) finns behov att dra nytta av de kortade restiderna som sannolikt kommer innebära en ökad dagspendling till jobb och studier.

Restiden för relationen Motala- Örebro uppskattas bli cirka 50 minuter, istället för dagens 80 minuter. För denna trafik finns därför en kvarvarande fråga om hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som äger Tåg i Bergslagen samt eventuellt Region Östergötland önskar dra nytta av utbyggnaden av dubbelspåret.

Region Örebro län diskuterar gärna vidare den gemensamma trafikförsörjningen på sträckan Mjölby- Örebro efter färdigställandet av dubbelspåret på Godsstråket genom Bergslagen.

Region Örebro län kommer under 2020 ta fram motsvarande målbild som Region Östergötland tagit fram med mållår 2040. Region Örebro län ser det som önskvärt att inom det arbetet landa i en gemensam bild om engagemanget i den regionala tågtrafiken.

För Region Örebro län

Nina Höijer

Från: [Åsvärd Carina](#) för [Rktm](#)
Ärende: Remiss: Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik
Datum: den 18 november 2019 12:56:10
Bilagor: [Brev Remiss Målbild 2040.pdf](#)
[Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik Remissversion 2019-10-28.pdf](#)

Bifogat översändes Remiss: Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik, dnr TSN 2018-48

Ert svar önskas till registrator@regionostergotland.se senast den 28 februari 2020.

Har du frågor om remissen, ber vi dig kontakta Jakob Klasander,
Jakob.Klasander@ostgotatrafiken.se

Med vänlig hälsning

Julie Tran
Ordförande i Trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Enligt sändlista

Remiss: Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik

Bakgrund

Resandet med tåg har ökat kraftigt under de senare åren, både inom Östergötland samt till och från Östergötland, och förväntas öka ännu mer i samband med Ostlänkens tillkomst. I september 2015 fattade trafik- och samhällsplaneringsnämnden beslut om inriktning för tågtrafiken fram till dess Ostlänken tas i bruk ”Strategisk inriktning för Östergötlands engagemang i tågtrafik” TSN 2015–226.

Då utveckling av tågtrafik har långa ledtider och innebär stora kostnader finns behov av att redan nu ta fram en strategi för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik inom samt till och från Östergötland efter att Ostlänken är färdigställd. Trafik- och samhällsplaneringsnämnden gav därför i april 2018 i uppdrag till Östgötatrafiken att utarbeta ett förslag till tågutvecklingsplan till och med år 2040.

Arbetsgång

Under hösten 2018 fick en extern konsult, Sweco, i uppdrag att ta fram en förstudie/planeringsunderlag. I uppdraget ingick bland annat att intervjua kommunerna i Östergötland samt närliggande regionala kollektivtrafikmyndigheter om deras syn på tågtrafikens utveckling samt förslag till lösningar. Förstudien var under namnet ”Tågutvecklingsplan 2040” ute på remiss under vintern 2018 och de inkomna remissynpunkterna har varit del i det fortsatta arbetet.

Under 2019 har alltså arbetet fortsatt, enligt uppdraget, med fördjupade studier och ytterligare utredningar inför framtagandet av en remissversion av ”Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik”.

Innehåll

Den tågstrategiska målbilden innehåller i sig inga nya strategiska ställningstaganden utan bygger på tidigare fattade beslut och inriktningar kring länets och kollektivtrafikens utveckling.

De inledande delarna beskriver bakgrund, syfte och styrande mål men även de ingående antaganden som målbilden bygger på. Exempelvis att målbilden bygger på att Ostlänken finns på plats och att den trafikeras av kommersiell trafik. Målbilden har tagits fram på nu kända förutsättningar, och vid förändrade förutsättningar kommer Regionen önska revidera målbilden. Redan nu finns två utpekade utredningsstråk som Regionen avser fördjupa

Ledningsstaben
Jakob Klasander

2019-11-15

TSN 2018-48

arbetet kring. Ena mot Krokek och Nyköpingsbanan, det andra längs Godsstråket genom Bergslagen.

Del 1 visar sedan på de principer som ger målbilden en grundläggande inriktning. Dels gällande regional utveckling, dels gällande trafikens utformning och hur frågor om stationsöppnande ska behandlas.

Del 2 visar på själva tågstrategiska målbilden, ett systemförslag för målåret 2040, visat som en utbudsbild i högtrafik. Den sammanbyggda trafikeringsbilden visas på sidan 25. Här visas det totala utbudet och samlade stationsuppehållsbilden. Därefter följer en fördjupad redovisning per systemnivå.

Remisstid

Remisstiden pågår till fredagen den 28 februari 2020. Sänd in synpunkterna till Region Östergötland, RKTU, 58191 Linköping – eller till e-post: Registrator@regionostergotland.se.

Tidplan för beslut

Regionens ambition är att skriva en sammanställning av inkomna synpunkter och delge remissinstanserna. Inkomna synpunkter kommer att tas i beaktande i arbetet med färdigställande av beslutsversionen.

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden beräknar att ta beslut om slutlig version av Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik under våren 2020. Beslutsversionen kommer även ges ut i en kortversion för en enklare mer övergripande spridning av målbilden.

Med vänlig hälsning



Julie Tran
Ordförande trafik- och
samhällsplaneringsnämnden

Sändlista

Länets kommuner samt Tranås kommun	Kommundirektörer Kommunstyrelseordförande Funktionsbrevlådor i kommunerna i Östergötland
Kommunerna i angränsande län, RKTM	Region Kalmar län Sörmlands kollektivtrafikmyndighet Region Jönköpings län/Jönköpings länstrafik Region Örebro län
Övriga remissinstanser	Mälardalstrafik MÄLAB AB Trafikverket centrala brevlådan

För kännedom till

Region Östergötland	TSNs presidie Anders Bäckstrand Andreas Capilla Johanna Tydén Registrator
---------------------	---



Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik

REMISSVERSION 1.0

2019-11-07

TSN 2018-48

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
Förteckning av figurer och tabeller	3
Bakgrund och syfte	4
Styrande dokument.....	6
<i>Ingående antaganden</i>	7
<i>Att läsa själva målbilden</i>	7
Principer för regional utveckling, trafikering och stationer	9
Regionala principer.....	9
Trafikprinciper	13
Stationsprinciper	15
Underlag och resandeanalys	19
En regional systembild.....	22
Tågstrategisk målbild 2040	25
En samlad systembild	25
Redovisning per trafiksystem.....	27
<i>Målbild System 1 – Östergötlands pendel</i>	27
<i>Målbild System 2 – Mälardalen och Stockholm</i>	30
<i>Målbild System 3 – Interregionala tågsystem</i>	34
<i>Anslutande regional trafik</i>	41
<i>Om kommersiell trafik</i>	42
Infrastruktur – utmaningar och möjligheter	43
Arbetet framåt	47

Förteckning av figurer och tabeller

<i>Figur 1 – Målbilden i sitt övergripande sammanhang</i>	4
<i>Figur 2 – Övergripande processbeskrivning, från uppdrag till målbild</i>	5
<i>Figur 3 – Urval ur RUP och RTP av centrala mål rörande kollektivtrafik</i>	6
<i>Figur 4 – Aggregerad riktad tätortspendling längs tågsträckningar</i>	10
<i>Figur 5 – Relativa pendlingsmönster på tätortsnivå (SCB 2016)</i>	11
<i>Figur 6 – De styrande regionala principerna</i>	12
<i>Figur 7 – Styrande trafiksystemprinciper</i>	13
<i>Figur 8 – Styrande trafikplaneringsprinciper</i>	14
<i>Figur 9 – Stationsfrågor ur ett ägandeperspektiv</i>	15
<i>Figur 10 – Stationsfrågor ur ett ägandeperspektiv</i>	16
<i>Figur 11 – Mjölby respektive Linghems utbredning ställt mot stationens placering</i>	18
<i>Figur 12 – Övergripande beskrivning metodens process</i>	19
<i>Figur 13 – Exempel på kapacitetsuträkning för Östgötapendeln X61-tåg</i>	20
<i>Figur 14 – Exempel: resande dimensionerande riktning i högtrafik Östgötapendeln</i>	20
<i>Figur 15 – Målbilden 2040 med utbud, uppehållsbild & utredningsområden</i>	25
<i>Figur 16 – Högtrafikutbud och vardagsutbud</i>	29
<i>Figur 17 – Ungefärliga restider Norrköping-Motala med regional skip-stop-trafik</i>	31
<i>Figur 18 – Inriktning från En Bättre Sits storregionala systemanalys för 2030</i>	33
<i>Figur 19 – Målbilden 2040 i ett fördelat tågsystem</i>	39
<i>Figur 20 – Regional busstrafik med prioriterade stationer och anslutningar</i>	41
<i>Figur 21 – Viktiga infrastrukturobjekt mot år 2040</i>	43
<i>Figur 22 – Trafikering och kapacitetssituation per bana</i>	44
<i>Tabell 1 – Exempel från modellen, SCB:s befolkningsframskrivning mot år 2040</i>	21
<i>Tabell 2 – Multiplikatorer för prognos och målbild för 2040</i>	22
<i>Tabell 3 – Summerande tabell över målbild 2040</i>	26
<i>Tabell 4 – Exempel på kapacitetsberäkning 2040 (ej dimensionerande tåg)</i>	28
<i>Tabell 5 – Summerande och trafikfördelad tabell över målbild 2040</i>	40
<i>Diagram 1 – Befolkning- och arbetspendlingsökning i Östergötland</i>	23

Bakgrund och syfte

Syftet med denna tågstrategiska målbild är att visa en samlad bild för hur Region Östergötland (Regionen) ska agera strategiskt för att tillgodose resandebehovet med tågtrafik. Resandet med tåg har under senare år ökat kraftigt till, från och inom Östergötland (regionen) och förväntas öka ännu mer i samband med Ostlänkens tillkommande. Tågtrafik har hög kapacitet, miljövänlig drift, erbjuder korta restider och kan starkt bidra till hållbar regional utveckling.

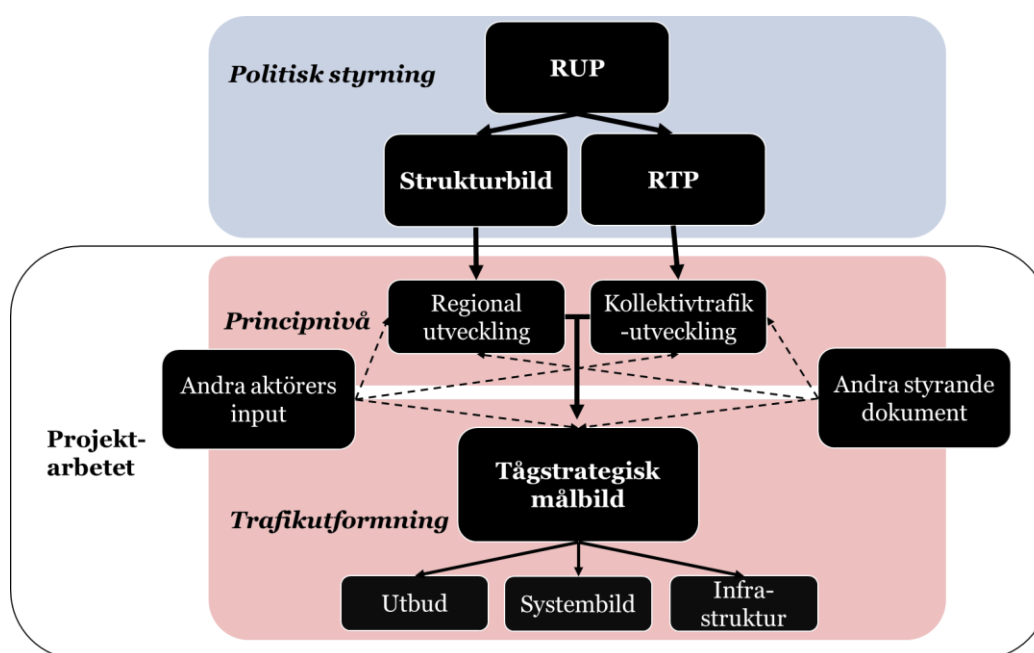
Fokus i utredningen och för målbilden har varit Östgötapendelns sträckning och dess kommande behov av kapacitet, men även övriga trafiksystem som berör länet har beaktats. Utgångspunkten är ett målar, "2040", då Ostlänken finns på plats till och med Linköping.

Målbilden är skriven med utgångspunkt från Regions perspektiv, men med ambitionen att se förbi administrativa gränser. De regionalpolitiska målen har varit utgångspunkt för arbetet. Den tågstrategiska målbilden är således en uttolkning av de mål som redan återfinns i regionala utvecklingsprogrammet (RUP) eller regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP), och innehåller därför inga egna mål. Utöver detta har utgångspunkten varit att analysera resandebehovet utifrån andra parametrar så som befolkningstillväxt och dess geografiska utbredning samt arbets- och studiependling.

Region Östergötland har högt ställda mål i det som rör samhällsutvecklingen. I sin funktion som regional kollektivtrafikmyndighet har Regionen just kollektivtrafiken som ett verktyg, samordnat genom det helägda bolaget Östgötatrafiken.

Tågstrategiska målbilden visar hur tågtrafiken kan användas i samhällsutvecklingen mot år 2040 när Ostlänken är på plats. På så sätt utgör målbilden en grund för Regionen själv och aktörer i regionen att förhålla sig till, samt svarar upp mot Ostlänken.

Målbilden svarar därför mot vad Regionen anser att den regionala tågtrafiken har för roll i samhällsutvecklingen, hur tågtrafik utvecklas, hur många som kan tänkas resa med tågen med mera. I grunden, hur regionala tågtrafiken bäst ska utformas för att nå uppsatta mål. I samverkan med andra aktörer önskar Regionen driva utvecklingen mot en hållbar framtid där tågtrafiken har en central roll.



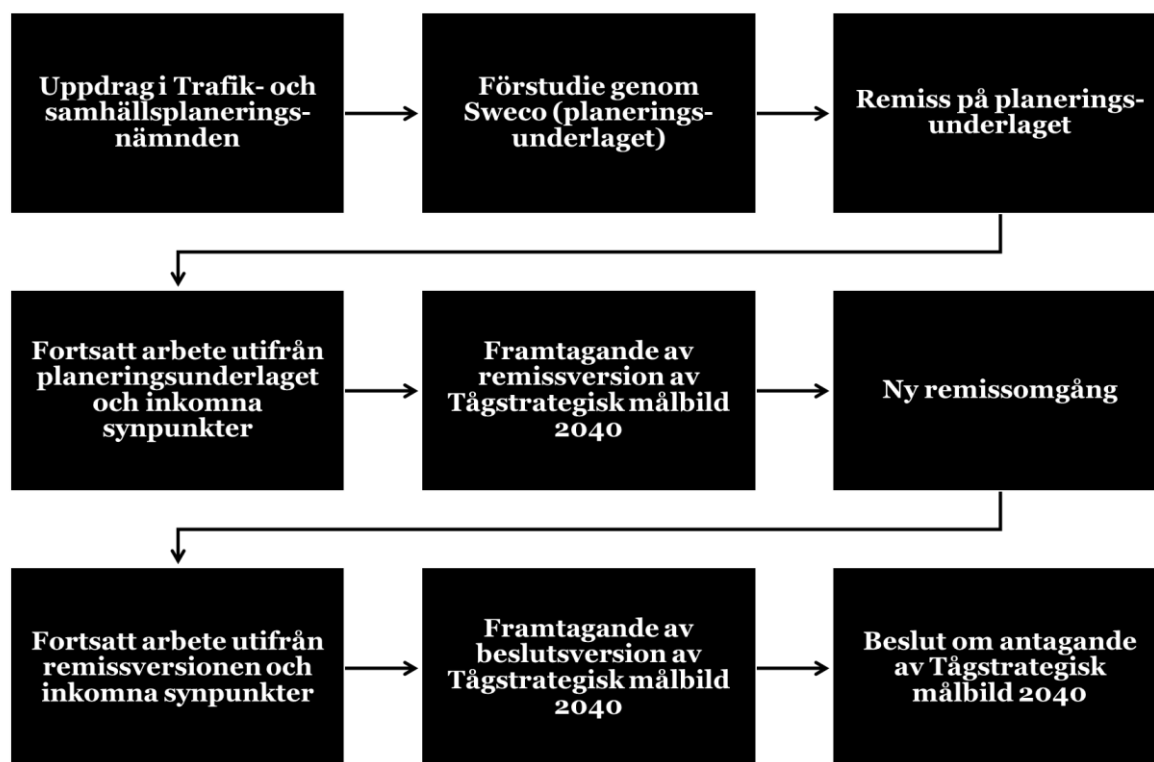
Figur 1 – Målbilden i sitt övergripande sammanhang

Ambitionen är alltså att målbilden ska påverkas av, och utvecklas med, andra aktörers inspel, behov och önskemål. Men också att målbilden ska påverka andra aktörers verksamheter. Ett exempel på detta är i frågor som rör regional och kommunal fysisk planering i stationsorterna. Genom lång framförhållning i dessa viktiga frågor ökar chanserna för att de facto kunna genomföra önskade åtgärder. Detta tidsperspektiv skapar även en möjlighet att kunna revidera målbilden utifrån förändrade förutsättningar. Nya utredningar eller planer kan då ske inom ramen för den tågstrategiska målbilden, så att målbilden hålls levande och relevant.

Ett nämnduppdrag

Framtagandet av den tågstrategiska målbilden är resultatet av den process som startade med ett uppdrag från trafik- och samhällsplaneringsnämnden under våren 2018 (TSN 2018–48). Det planeringsunderlag som Sweco tog fram och som var ute på remiss under vintern 2018, samt de inkomna synpunkterna på detta, har också varit del i framtagandet av målbilden.

Själva målbilden, i utbud, linjesträckningar, stationsuppehåll och förklaringar återfinns på sidan 24 och framåt.



Figur 2 – Övergripande processbeskrivning, från uppdrag till målbild

Styrande dokument

De primärt styrande dokumenten för arbetet med tågstrategin är det regionala utvecklingsprogrammet samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Tågstrategiska målbilden för 2040 är en uttolkning av dessa dokument med tillhörande strategier och mål. Denna styrning innebär att målbilden kräver politisk handling för att målbilden ska uppnås. Prognoser och trafikplanering har sin bärighet, men den önskade inriktningen sker inom det politiska ramverket utifrån dessa dokument.

Inom Regionen har det sedan tidigare funnits två tågstrategiska inriktningar. Den ena gällde Regionens engagemang i tågtrafik och den andra ett principställningstagande om nya stationer för tågtrafiken. Beslutad inriktning för tågtrafiken från september 2015 – ”Strategisk inriktning för Östergötlands engagemang i tågtrafik” – tar dock främst sikte på trafiken fram till dess att Ostlänken tas i bruk. Den tågstrategiska målbilden har tagit hänsyn till, och baserats på, dessa tidigare strategier och ersätter tidigare tågstrategiska dokument beslutade i trafik- och samhällsplaneringsnämnden.

Region Östergötland har också via olika samverkansforum redan etablerat tågstrategiska inriktningar för delar av trafiken, så som genom Mälardalsrådets ”En Bättre Sits”-process, som har påverkat den tågstrategiska målbilden. Även dokument via Trafikverket, exempelvis rörande tågtrafikens infrastruktur, har haft en påverkande roll i detta arbete.

Remiss av målbilden sker under vintern 2019–2020 och beslut om antagande är planerat mot sommaren 2020.



Regionalt utvecklingsprogram >2030 för Östergötland

- Utveckla Östergötlands roll i ett storregionalt sammanhang
- Stärka Östergötland som en flerkärnig stadsregion
- Arbeta för utveckling av Östergötlands alla delar
- Ställa om Östergötland till en robust och resurssnål region



Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland -> 2030

Kollektivtrafiken – ett positivt sätt att resa. För medborgaren, samhället och miljön.

- Kollektivtrafiken – ett attraktivt och enkelt sätt att resa
 - Kollektivtrafiken – ett verktyg för en hållbar regional utveckling
 - Kollektivtrafiken – ett klimatpositivt sätt att resa.
- Kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 32 %.
 - Nöjd Kund Index (NKI) ska uppgå till minst 78.
 - Andel av befolkningen som med kollektivtrafik når centrala Linköping eller Norrköping inom 35 minuter, med minst 12 resmöjligheter i vardera riktningen per vardag.
 - Andel av de regionalt viktiga orterna med en restidskvot på högst 1,5 för resor till Linköping eller Norrköping, med minst 12 resmöjligheter i vardera riktningen per vardag.
 - Klimatnyttan i kollektivtrafiken ska öka så att utsläppen är högst 175 g/km.
 - Andelen fordon i den allmänna kollektivtrafiken som drivs med fossilfritt drivmedel ska fortsätta vara 100 %.

Figur 3 – Urval ur RUP och RTP av centrala mål rörande kollektivtrafik

Ingående antaganden

Utöver styrande regionala dokument och de principer som redovisas i kommande kapitel, utgår den tågstrategiska målbilden från vissa antaganden. Det är viktiga aspekter som inte är utredda inom framtagandet av detta dokument. Dessa antaganden som listas nedan i punktform gäller primärt tillkommande infrastruktur men utesluter inte att utredningsarbete, beslutsfattande eller motsvarande kvarstår för dessa frågor. De ingår dock som en grund i den tågstrategiska målbilden.

- För måläret 2040 finns Ostlänken på plats till och med Linköping
- Offentligt organiserade regionaltågstrafiken flyttas från Nyköpingsbanan till Ostlänken
- Kommersiell trafik på Ostlänken för snabba långväga (interregionala/nationella) relationer
- Ny station har öppnats i Malmslätt, ”Linköping Västra”
- Dubbelspåret på sträckan Mjölby-Hallsberg är färdigbyggt
- Alla stationer Östgötapendeln trafikerar har en plattformslängd om minst 150 meter
- Fordon liknande dagens X61-modell för Östgötapendeln finns på marknaden
- Ny plattform för Östgötapendeln finns på plats i Mjölby
- Stångådalsbanans anslutning i Linköping
- Biljettsamarbeten som möjliggör resande i aktuell tågtrafik oavsett vilken offentlig aktör som organiserar den

Vidare så har denna målbild utgått ifrån dagsläget eller nu redan kända förändringar. Men i vissa frågor, där en gråzon finns, är målbilden istället ett nytt ställningstagande med syfte att påverka utvecklingen. Ett exempel på detta gäller de nya föreslagna järnvägsstationerna och beskrivna kapacitetsbehoven i kommande kapitel.

Det ingår antaganden i utredningsmetodiken som gäller samhälls- och resandeutveckling, se kommande kapitel. Dessa går att revidera och uppdatera (som SCB:s befolkningsprognos eller Östgötatrafikens resandedata) för att hålla själva målbilden aktuell mot omvärldens förändringar. I slutet av dokumentet listas också ett antal infrastrukturobjekt och behov av fortsatt arbete som Regionen behöver fortsätta driva.

Att läsa själva målbilden

Efter denna inledande del, om tågstrategiska målbildens bakgrund, syfte och styrning, är själva dokumentet uppdelat i två delar. Detta är mer en pedagogisk indelning än en skarp distinktion. Båda delarna utgör tillsammans själva tågstrategiska målbilden. Del 1 berör det mer konkreta arbetet med målbilden och hur den principiellt och metodologiskt byggts upp. Del 2 är själva målbilden, resultatet av uppdraget och byggt på det som redovisats i Del 1.

Målbilden, det som visas i Del 2, börjar med en systembild som visar systemets uppbyggnad med angjorda stationer och utbud. Fyra streck betyder kvartstrafik i högtrafik och två streck betyder 30-minuterstrafik. Ett streck betyder timmestrafik eller lägre och streckade linjer innebär ett ännu lägre (och annat) utbud. Gula pilar visar på prioriterade utredningsstråk som Regionen behöver arbeta vidare med utifrån den tågstrategiska målbilden.

Strecken i bilden visar inte vilka avgångar som är multipelkopplade. Det redovisas senare tillhörande tabeller och i den löpande texten. Tabell 3 är nedbruten i delstråk och återfinns i slutet men då per trafiksystem. Själva målbilden sammanfattas också av citatet under figur 14.

I slutet av redogörelsen av målbilden per system finns samma systembild, men där det pekats ut vilken aktör som anses mest lämpad utifrån dagens förutsättningar att bedriva trafik på den aktuella sträckan. Det är inget som ska anses ändra tillgängligheten till systemet utan endast en effektiv, ändamålsenlig organisering.

DEL I



Principer för regional utveckling, trafikering och stationer

Regionala principer

Styrande dokument ger inriktning

Utifrån de regionalt styrande dokumenten och hävdvunnen kunskap och forskning inom kollektivtrafikområdet redovisas här ett antal principer för den tågstrategiska målbildens utformning. Ett slags principskikt mellan de regionalpolitiska målen och den faktiska utformningen av trafiksystemet.

Principerna hänvisar mot RUP, RTP och Strukturbilden men är också baserade på fakta och olika underlag. Det vill säga att de är både av teoretisk och empirisk natur. På detta sätt skapas en koppling mellan regionala målsättningar och faktiska tågtrafikplaneringen. Förenklat beskrivet handlar det om tre lager, från en mer abstrakt målnivå ner till en konkret trafiknivå, där principerna utgör ett stödande mellanlager.

Kollektivtrafik är ett verktyg för att nå uppsatta mål och rätt utformad är regional tågtrafik ett av de bästa sätten att organisera kollektivtrafik. Tågtrafik är kapacitetsstark, snabb och har hög komfort. Det vill säga att denna typ av trafik har stora möjligheter att vara ett attraktivt färdssätt, och därmed bidra till att uppnå en hög marknadsandel av persontransporterna.

Kollektivtrafik ska vara, och är, allmännyttig, det vill säga inte endast vara till för de som faktiskt reser utan den ger också positiva samhällseffekter som gynnar de som inte reser. Det är alltså både en möjlighet och ett krav att ju bättre kollektivtrafik som Regionen erbjuder, desto högre samhällsnytta ska erhållas. Regional tågtrafik placeras centralt i detta resonemang eftersom den generellt sett är starkt bidragande till kollektivtrafikens samhällsnytta.

Störst underlag skapar mest och bäst trafik

Målbilden är formad utifrån två perspektiv. Dels ett som bygger på dagens resande med dagens tågssystem. Dels ett som rör Regionens principiellt önskade målstyrda utveckling. Dessa har kopplats samman i en målbild för ett målar, 2040, som ska representera en teoretisk vardag i Östergötland när Ostlänken är på plats. Med resande avses olika typer av resande, inte endast det med tågtrafik. Primärt utgör underlaget arbets- och studiependling men även annat resande som exempelvis tjänsteresor eller turistresor. Just regionalt resande har också ökat mycket de senaste årtionden. Tågtrafik är därtill också väldigt lämplig för att kollektivt lösa resandebehov för resor på 10–100 km/10–60 minuter. Regional organisering, utifrån detta resandeunderlag, är därför effektivt.

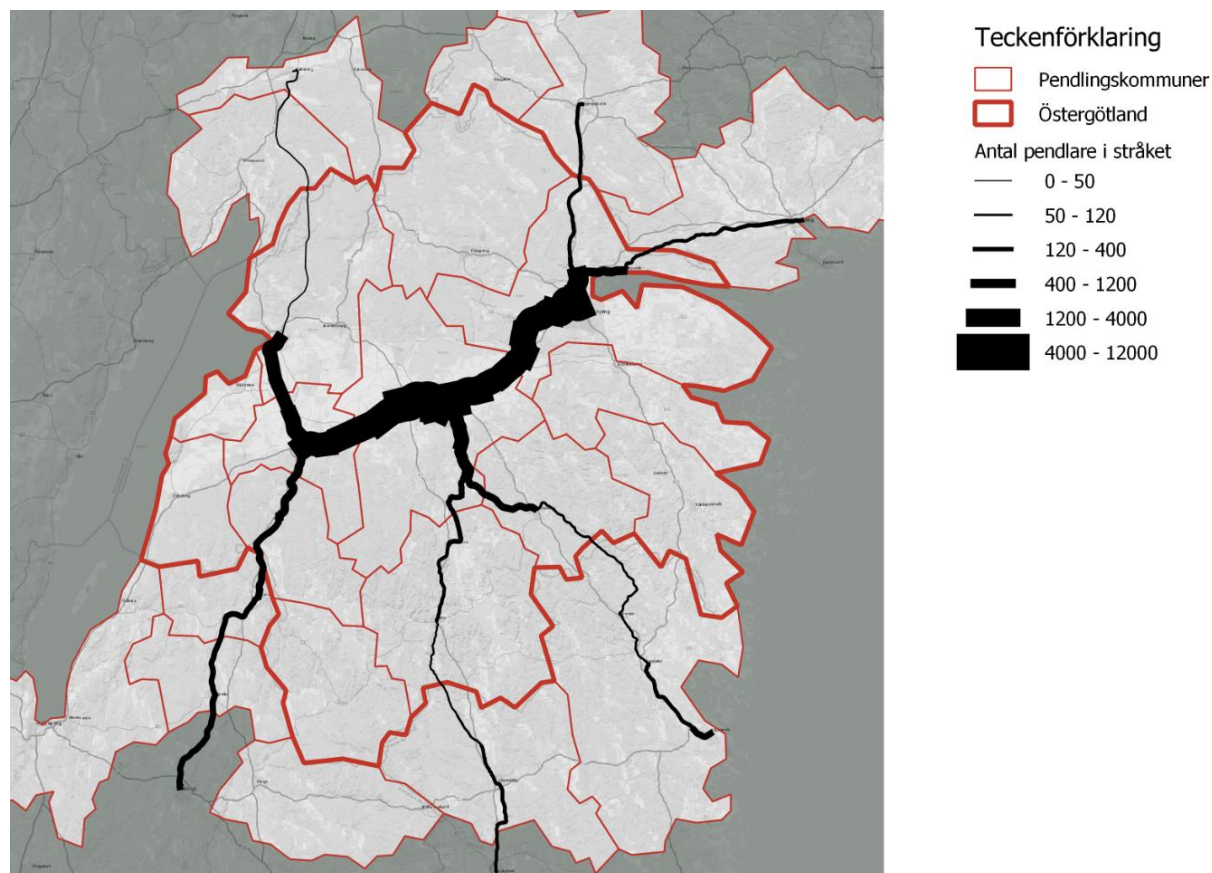
Detta innebär dock inte att regional tågtrafik alltid är den mest målstyrda lösningen. Regional busstrafik är ofta ett mer ändamålsenligt val för önskad funktionalitet och faktiska behov.

Regional tågtrafik ska alltså vara Regionens bästa erbjudande som matchas där efterfrågan är som störst. Resandeunderlaget, efterfrågan, för totalt antal resande på samhällsnivå har inte på djupet analyserats i denna målbild. En analys för tågtrafikresande har däremot utförts på regional nivå. Nya analyser och nytt underlag kommer påverka målbildens revideringar.

Tågssystemet är i målbilden utformat så att det ska klara en teoretisk resandevolym i linje med uppsatta mål. Ett system som då ska ställa de starkaste resurserna mot där underlaget är som störst och Regionen därmed har mest gynnsamma förutsättningar att nå sina uppsatta mål. Det vill säga att det finns en dimension för systembyggande och en för kapacitet i systemet. I

det målstyrda scenariot som räknats fram rör det sig om olika stark utveckling för olika relationer. På totalen blir det en fördubbling av resandet som tågsystemet ska hantera.

Figur 4 är en analys framtagen för att visa det teoretisk ansamlade pendlandet längs med järnvägsstråken. Den visar längs vilka ”järnvägsstråk” det aggregeras flest pendlare till linjen. Som väntat finns stort pendlings längs där Södra stambanan finns, mellan Mjölby-Norrköping.



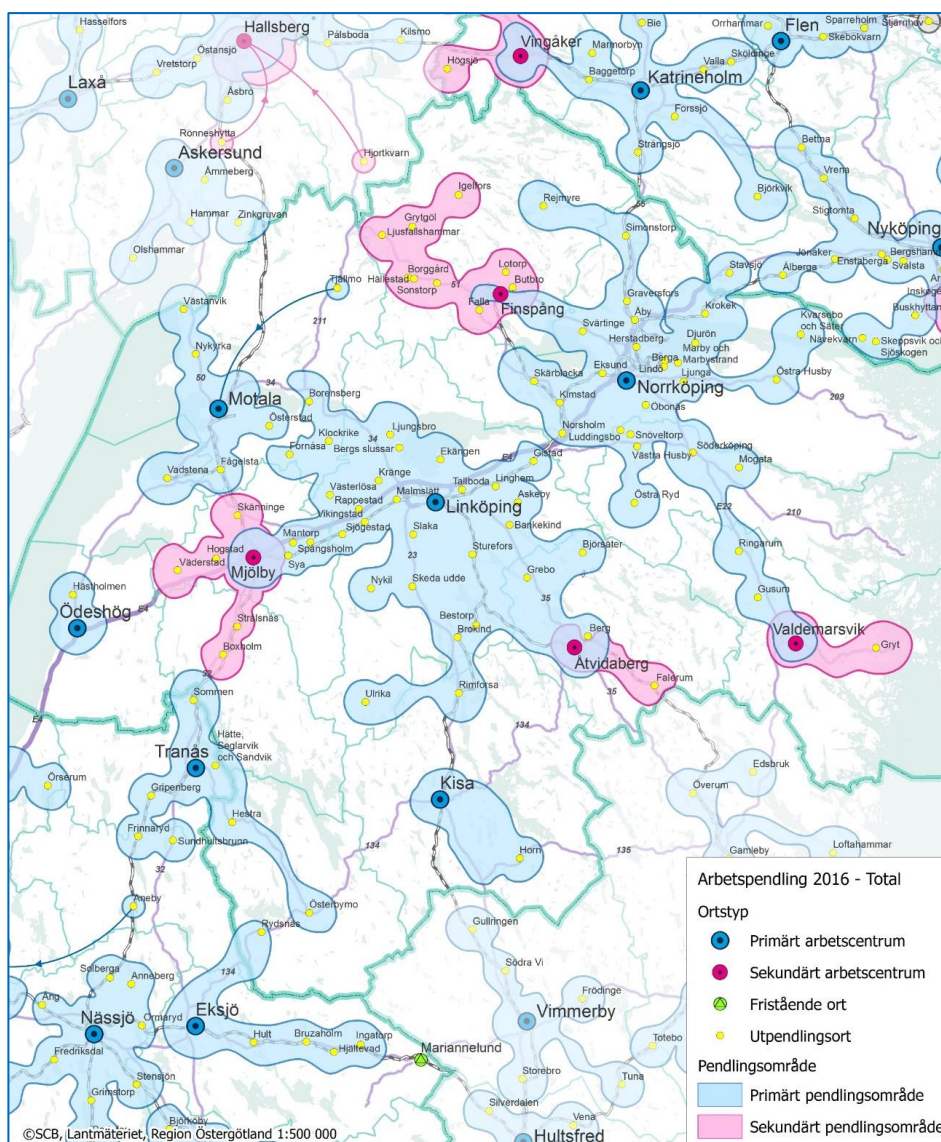
Figur 4 – Aggregerad riktad tätortspendling längs tågsträckningar

Inomregionalt – interregionalt

Denna tågstrategiska målbild är Regionens bild över ett framtida tågsystem. En målbild som primärt har fokus på den trafik Regionen har rådighet över, men som också positionerar Regionen i förhållande till angränsande tågsystem och deras plats inom Östergötland. Den kommersiella trafiken, grundtrafiken på Ostlänken, behandlas i mindre omfattning eftersom den endast indirekt kan påverkas av Regionen.

Kortfattat baseras den regionala prioriteringen på hur det faktiska resandeunderlaget ser ut. De flesta personresor, relevanta för Regions engagemang i regional tågtrafik, sker inom regionen, följt av resor till/från Stockholm. Relationen mot Stockholm antas öka i betydelse än mer med Ostlänken på plats. De andra regionala sambanden är också viktiga, men ändå med mindre tyngd, och behandlas utifrån denna relativa styrka och potential för måluppfyllelse.

Figur 5 visar på den relativa pendlingen på tätortsnivå, det vill säga hur orter ur ett arbetspendlingsperspektiv är kopplade till varandra. Detta som ett sätt att visa relationer utöver den sedvanliga kartan med ”tjocka streck” för den absoluta pendlingen orter emellan. I illustrationen nedan visas istället en form av hierarkier och styrkan på olika relationer.

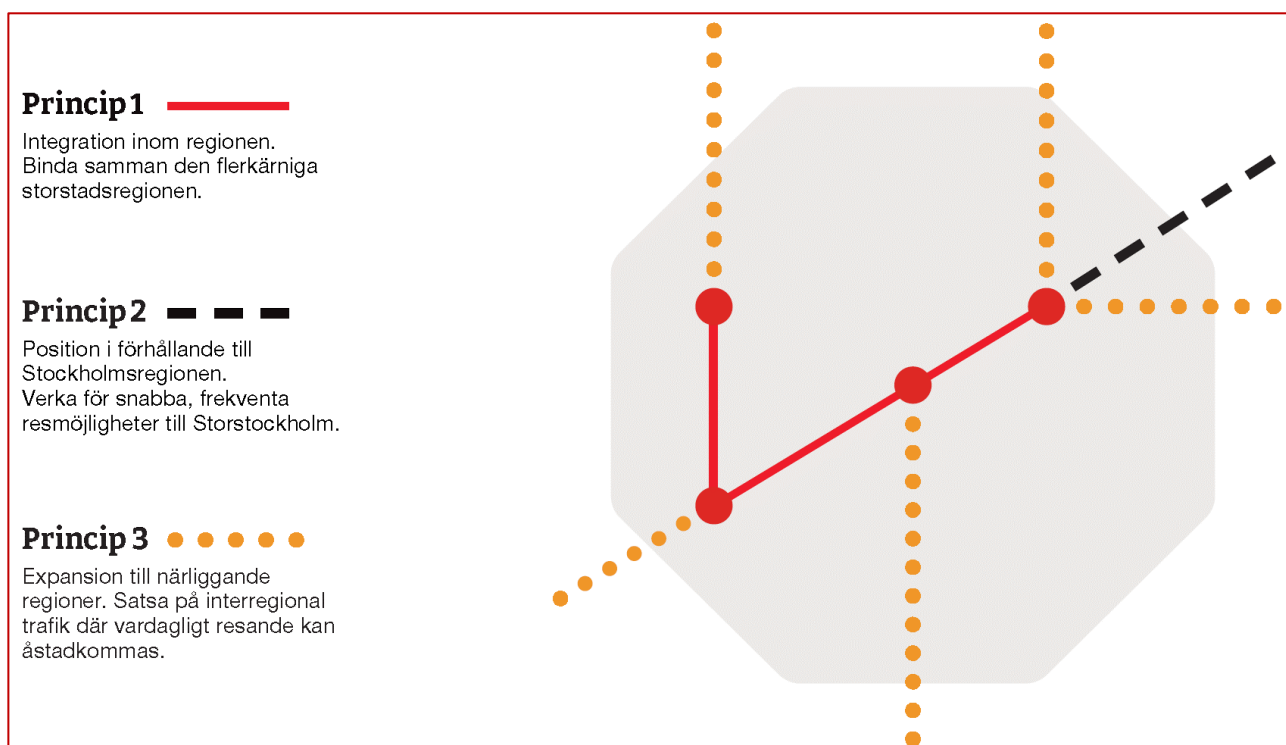


Figur 5 – Relativa pendlingsmönster på tätortsnivå (SCB 2016)

De överst styrande principerna är de tre som rör tågtrafik och dess rumsliga dimensioner i förhållande till systembilden. De utgör, till skillnad mot efterkommande principer, en prioriterad ordning för Regionens engagemang. Princip nummer 1 är den grundläggande basen och nummer 2 och 3 läggs som lager ovanpå. De motsvarar, och löser, delvis olika trafikuppdrag men kompletterar varandra. Dessa återkommer i respektive avsnitt i del 2 där själva målbilden redovisas.

De tre vägledande principerna för regionala tågtrafiken är i grunden baserade på två funktionella regionala indelningar: en gällande Östergötlands interna förhållande, och en som gäller Östergötlands koppling till angränsande regioner. Det interregionala perspektivet är i sig indelat i två subkategorier där prioritet ligger på kopplingen mot Storstockholm. Dessa principer baseras på den regionala strukturen av befolkning och förvärsarbetande, arbets- och studiependling samt regionens geografi.

- **Princip 1:** *Integration inom regionen* - Binda samman den flerkärniga storstadsregionen
- **Princip 2:** *Position i förhållande till Stockholmsregionen* - Verka för snabba, frekventa resmöjligheter till Storstockholm
- **Princip 3:** *Expansion till närliggande regioner* - Satsa på interregional trafik där vardagligt resande kan åstadkommas



Figur 6 – De styrande regionala principerna

Trafikprinciper

Nedanstående trafikprinciper är ytterligare en nivå närmare en faktisk tågtrafikplanering. Även i en tågstrategisk målbild behöver dessa redovisas eftersom de säger något ur en annan dimension än själva bilden över tågsystemet som visar utbud och stationsuppehåll.

På systemnivå berör de tåg- och busstrafiken ur ett helhetsperspektiv och deras relativa inbördes förhållande. På trafikeringsnivå är de en intern styrning för just den tågtrafik som Regionen direkt eller indirekt har påverkansmöjlighet över i planeringen.

Systemprinciper

- Regionens kollektivtrafik ska planeras i ett sammanhållet system, primärt sammankopplat vid järnvägsstationerna för att uppnå nätverkseffekter
- Byten mellan och inom systemet ska optimeras för att möjliggöra flest möjliga tänkbara byten, till lägst möjlig bytestid. Starkare stråk har högre skäl för direktlinjer medan i svagare stråk kan byten mer vara en acceptabel, men i sig önskad lösning
- Om inte annat anges ska Regionen alltid eftersträva att all offentligt finansierad trafik på sträckor inom sitt ansvarsområde ska vara tillgänglig för länets invånare, oavsett vilken aktör som bedriver trafiken
- Kollektivtrafiken ska ha renodlade, enhetliga och tydliga uppdrag som kompletterar varandra och ska inte vara anpassad för endast en specifik målgrupp
- Kollektivtrafiken ska planeras mot långa öppettider över dygnet och året, som tillgodoser ett hela-resan-perspektiv för många olika målgrupper
- Kollektivtrafiken ska köras regelbundet, likvärdigt och punktligt över dygnet och året. Trafiken ska utformas taktfast, i både utbudsintervall och klockslag. Trafiken ska planeras så att god punktlighet kan upprätthållas
- Kollektivtrafiken ska ha god kostnadstäckningsgrad och planeras med hänsyn till Regionens kriterier för lågeffektiv kollektivtrafik
- Kollektivtrafiken ska planeras utifrån nyttomaximering balanserat mot övriga regionala målsättningar. Ett kundperspektiv har företräde före ett produktionsperspektiv i planeringen
- Kollektivtrafik ska planeras för att matcha efterfrågan gällande kapacitet i de mest efterfrågade attraktiva tiderna, så kallade "guldavgången" i högtrafik

Figur 7 – Styrande trafiksystemprinciper

Tågtrafik har vissa särskilda styrkor som gör att där underlag finns, i starka stråk, ska marknadsandelen var extra hög. Målet är att bygga ett stabilt, långsiktigt och attraktivt system där det egentligen inte har betydelse vem som utför trafiken, även om det ofta finns goda anledningar till olika typer av organisering.

Principerna visar vad som är ”bra” trafik, sådan som leder mot fler och nöjdare kunder. Tydligast exemplifierat i att 30-minuterstrafik anses vara bas för att trafiken ska anses kunna leda till regional nytta. Lägre utbud än så kan givetvis också ske genom tågtrafik men då är uppdraget primärt något annat än regional tågtrafik för frekvent arbets- och studiependling.

Därför önskar Regionen endast investera i effektiv, målstyrd tågtrafik där utgångspunkten har varit att målbilden ska så långt som möjligt bygga på evidens och beprövad erfarenhet om vad som utgör attraktiv regional tågtrafik. Hög kvalitet är dyrt, men låg kvalitet är i längden dyrare.

Tåg- och busstrafik

- Tågtrafiken ska vara stomme i Östergötlands kollektivtrafiksystem, både sett till helheten i regionen, men också på delsträckor där tågtrafik finns. Kan inte tågtrafiken uppnå den funktionella nivån att vara stomtrafik, är trafiken föremål för utredning om nedläggning. Regional busstrafik är ett sekundärt eller kompletterande alternativ
- Tågtrafik ska planeras mot att två avgångar i timmen (halvtimmestrafik) är basutbud för att kvalificeras som regional pendeltågtrafik (stomtrafik), vilket motsvarar totalt knappt 40 dubbelturer/var dag
- Tågtrafiken ska vara en styrande parameter i kollektivtrafikplaneringen. I busstråk med anknytning till tågtrafik bör bussens utbud och avgångstider så långt det är möjligt matchas med tågets utbud
- Busstrafik som går parallellt med tågtrafik är föremål för utredning om nedläggning. Alternativt ska denna trafik tydligt utföra annan uppgift i systemet, eller utgöra förstärkning till tåget

Figur 8 – Styrande trafikplaneringsprinciper

Stationsprinciper

Ena sidan av ett kollektivtrafiksystem är själva trafikeringen, den andra är dess infrastruktur. I detta fall framförallt gällande Regionens inställning till tågsystemets uppehållsbild. Att fler stationer/stopp per definition inte gynnar resenärerna gäller för så väl tåg- som busstrafik.

De regionala och trafikala principerna säger hur tågtrafiken ska prioriteras i sin utveckling, men säger i sig inget om huruvida tågtrafik ska finnas, alltså om det är den bästa lösningen. För en given ort spelar många faktorer in i en helhetslösning, om en station ska öppnas eller om tågen ska stanna där. Det måste finnas ett reellt behov, rätt förutsättningar och stöd i de strategiska inriktningarna. Eftersom tågsystem innebär stora investeringar krävs också styrande inriktningar för Regionens arbete.

Regionens roll i olika stationsprocesser

I nedanstående ruta är punkterna skrivna i fallande ordning av det inflytande Regionen har i stationsfrågor. I olika geografier och i olika trafiksystem har Regionen olika stort inflytande i frågan. Detta byggt utifrån järnvägsstationens plats och roll i ett trafiksystem. Nya stationer ska endast öppnas om det finns en uttalad gemensam vilja från ingående parter, men frågan ägs (initieras) utifrån RKM-ansvar för trafiken. Samtliga kräver dock samverkan inom regionen, med andra regionala kollektivtrafikmyndigheter, Trafikverket och berörd kommun.

Trafik- och ägandedimensioner

- Trafikering av ytterligare station inom Östgötapendelns nuvarande trafikeringsområde
- Trafikering av ytterligare station som kräver utvidgning av Östgötapendelns trafikeringsområde
- Annan utomregional huvudmans trafikering av station inom Östergötlands län
- Annan utomregional huvudmans stationsöppning på tåglinjer utanför Östergötlands län som påverkar Regionen

Figur 9 – Stationsfrågor ur ett ägandeperspektiv

Utredning som princip

Utredningskriterierna i figur 9 är styrande i förfarandet när Regionen driver frågor om stationsöppnande, och är rådgivande för när Regionen endast har indirekt ägande eller påverkansmöjlighet. Som grundprincip ska en utredning ske som skapar en helhetsbild för stationens bidrag mot att nå uppsatta mål. Punkterna har ingen intern rangordning utan bidrar med olika perspektiv.

En fråga om att öppna en ny station ska filtreras genom ovanstående ägandedimensioner och nedanstående listade utredningskriterier för att tydliggöra frågans ägande och om stationen är önskvärd. Detta utgör ett grundstöd för diskussion och att frågan hamnar på rätt nivå i förhållande till politiska ambitioner och utredningstekniska krav. Det faktiska svaret kommer dock fram först efter en ordentligt målstyrd utredning i frågan.

Breda utredningskriterier för målstyrd utveckling

Varje fråga gällande järnvägsstationers eventuella öppnande eller nedläggning måste alltså föregås av en enskild utredning. En utredning som baseras på relevanta regionalpolitiska dokument och den tågstrategiska målbilden. Genom utredningar, som kan vara av mindre omfattande eller fullstora åtgärdsvalsstudier, kan målbilden sedan revideras. Att öppna fler, nya stationer är positivt och önskvärt, men får inte ske lättvindigt. Risk finns att tågsystemet undermineras.

Utredningskriterier i stationsfrågor

- Att stationsöppnandet, enligt befintliga mål, leder mot en nettopositiv ökning i resande och samhällsnytta
- Att orten har en grundläggande storlek som kvalificerar sig för regional pendeltågstrafik
- Att tågssystem med önskad linjeläggning, utbud, kapacitet och taktfasthet inte begränsas av stationsöppnandet
- Att hänsynstagande till trafikekonomiska faktorer görs, så trafiksystemet inte riskeras att urholkas
- Att stationsöppnandet möjliggör styrande samplanering med regionalt kompletterande busstrafik
- Att befintliga investeringar tas i beaktande för att fortsätta öka tidigare investeringars nytta

Figur 10 – Stationsfrågor ur ett ägandeperspektiv

Den tågstrategiska målbilden visar på den uppehållsbild som Regionen ser på plats till år 2040. Målbilden är ett helhetsförslag som tagits fram inom det utredningsarbete som skett under 2018–2019. Detta betyder dock inte att andra aktörer ser annan önskad uppehållsbild.

För Regionens framtida engagemang i eventuellt öppnande av andra stationer än vad som framgår av målbilden krävs således en utredning för att svara på behovet, funktionen och möjligheten för ett stationsöppnande. Utgångspunkten är att det ska vara nettopositivt för tågssystemet att stationen tillkommer. Det vill säga att stationen bidrar till förbättrade resultat gällande resande, marknadsandel, trafikekonomiska aspekter och samhällsnytta.

Viktigaste målpunkternas restider ska premieras

De största och viktigaste reserelationerna ska premieras i tågssystemet. Som utgångsvärde antas att varje nytt stopp tar cirka 3 körtidsminuter i anspråk per riktning. Det ska sen den nya stationen kompensera genom att generera nytt resande. Dessa 3 minuter är de facto en restidsförlängning för de befintliga resenärerna på tåget. Det betyder att ju bättre trafik (alltså mer resenärer) längs en järnvägssträckning, desto högre resultatkrav på den nya stationen.

Det är centralt att tågets potential för låga restider värnas. Om stationerna ligger för tätt drabbar det hela stråket och kan på sikt leda till färre resenärer genom att attraktiviteten som helhet försämras. Östgotapendelns hastighet är i dagsläget cirka 95 km/h, vilket är lägre än både tågens och järnvägens kapacitet för högre hastigheter.

Det finns en risk för en sluttande-plan-problematik om allt för många icke målstyrda stationer införs, eftersom varje ny station då införs på en sträcka vars restid redan försämrats. Det är samma för alla nivåer av kollektivtrafik, från nationella perspektivet ner till enskilda kommunala busstrafiksträckor.

Ortsstorleken - ett avgörande underlag

Ett utgångsvärde för stationsöppnande är att en ort måste ha 4 000 invånare för att kvalificera sig som ort för regional pendeltågstrafik (30-minuterstrafik). Med "ort" avses egentligen ett omland med tillräckligt stort underlag men i realiteten blir det en ort som avses. Befolkning i en ort är en enkel grundvariabel för att garantera resande.

Riktvärdet bygger på en modell som väger in flera perspektiv för att säkerställa att ett tillräckligt underlag finns på orten för att kunna bedriva ett basutbud av målstyrd regional tågtrafik. Kort beskrivet ingår följande faktorer i modellens beräkning:

- Tågtrafikens utbud och tågets kapacitet
- Ortens bidrag av resenärer i tågssystemet
- Ortens demografi gällande den arbetsföra/pendlande befolkning
- Ortens pendlingsmönster i riktning och över dygnet
- Kollektivtrafikens marknadsandel

Att orten har 4 000 invånare är alltså ett riktvärde och ingen garanti för att det där bör öppnas en ny tågstation. Men det är inte heller omvänt, att bara för att en ort har lägre befolkning skulle ett stationsöppnande definitionsmässigt uteslutas.

Aktuella orter inom Östergötland är idag Krokek, Malmslätt och Åby, vilka behandlas i målbilden (och i tidigare nämnda planeringsunderlag). Att öppna stationer på orter med mindre befolkning än dessa kräver således särskilda beslut för att frångå systemprinciperna.

I denna målbild föreligger inga önskemål om att helt upphöra med trafik på en järnvägsstation inom Östgötapendelns system. Det kan dock inte uteslutas att en sådan situation kan uppstå. Inför ett sådant beslut krävs stora insatser av alla aktörer för att, i första hand, försöka vända trenden genom insatser i trafik- och fysisk planering. Däremot kan vissa stationer komma att trafikeras av nya/andra tågssystem än så som i dagens lösning.

Utöver alla ovannämnda punkter finns även fler faktorer som påverkar tågsystemets utveckling rörande uppehållsbilden. Hänsyn ska tas till anslutande tåginfrastruktur så att stationen stödjer trafiksystemet och inte uppstår som ett isolerat objekt. Det måste alltså finnas förutsättningar i infrastrukturen och dess kapacitet. Likaså påverkas underlaget om det finns annan parallellgående trafik som går att effektivisera enligt trafikprinciperna.

Jämförs riktvärdet på 4 000 personer med nivåerna i Trafikverkets stationshandbok ligger det i linje med den femte/lägsta nivån, en "småstation" med en miniminivå i utformning.

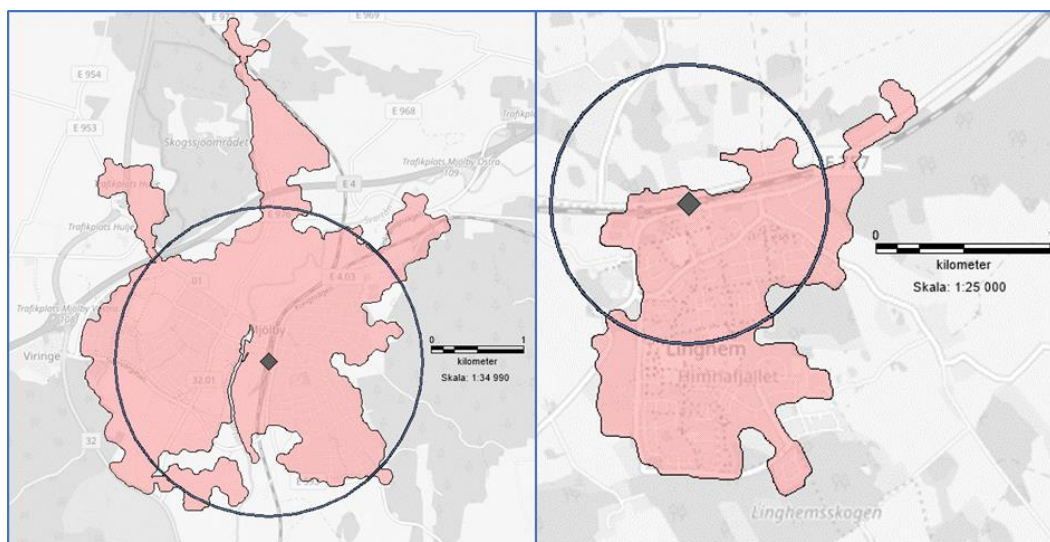
Stationsnärlighet och samverkan med kommunerna

Ett starkt stöd i den kommunala fysiska planeringen enligt stationsnärlighetsprincipen är centralt. Detta eftersom det kan öka underlaget som kan stödja ett stationsöppnande. Idag saknas ett samverkansavtal för att driva denna typ av planeringsprincip i verkligheten.

Tillgängligheten är i mångt och mycket lika central som attraktivitet i själva kollektivtrafiken. Ju bättre förutsättningar för kollektivtrafik, desto fler kommer nyttja den, och ju högre marknadsandel desto lägre befolkning behöver orten ha. Genom expansiva planer, enligt stationsnärlighetsprincipen, kan stationsöppnande och kommunal fysisk planering gå hand i hand för att nå respektive parts mål och utveckla orterna. En tydligare bild över tågtrafikens funktion och utformning kan bli ett skarpt underlag till kommunernas fysiska planering.

Många stationsorter drar idag inte full nytta av stationsnärligheten. I figur 11 illustreras skillnader i två orters stationsnärlighet. Linghem är den ort som idag är minst uppbyggd kring sin station, medan Mjölby istället har mer jämnt fördelad befolkning och bättre koppling till sin station. Cirkeln visar hur orten, om perfekt stationsnära, hade sett ut givet sin nuvarande befolkning. Ett teoretiskt exempel för att visa sambandet mellan kollektivtrafikplanering och den kommunala fysiska planeringen.

Hur orten planerats påverkar förutsättningarna och därmed viljan att resa med tågtrafiken ur ett hela-resan-perspektiv. För att "hela resan" ska vara attraktiv krävs smidiga, snabba anslutningsresor och korta bytestider. Detta ställer höga krav på alla former av trafikplanering och på infrastrukturen.



Figur 11 – Mjölby respektive Linghems utbredning ställt mot stationens placering

Stationsnärhet i meter och minuter

Stationsnärhet kan ur dessa perspektiv anses vara de avstånd som primärt är viktiga för hållbara transporter, helst gång- och cykeltrafik. Konkret sträcker sig då "närheten" till stationen för dessa mindre orter till cirka 2–3 km. Viljan att gå till en station avtar dock snabbt redan vid cirka 500 meter, det vill säga runt 5 minuters gångtid. Med cykel kan man ta sig drygt 3 gånger så långt, 1 500 meter, på 5 minuter.

Räknat på 1 km till/från stationen krävs då cirka 10 minuter gång. Givet samma avstånd i ankomstorten kan resan med tågtrafiken max vara runt 30–35 minuter lång för att hela resan ska vara intressant för daglig pendling. Detta för att vid 45–50 minuter minskar pendlingsbenägenheten fort, och därmed underlaget för den regionala kollektivtrafiken. Underlaget, antalet villiga personer som kan tänka sig resa längre än detta, avtar alltså starkt efter denna tid. Ett starkt argument för att arbeta mot korta restider och stationsnärhet.

Likaså betyder detta att en stations omland/upptagningsområde inte kan vara allt för stort mätt i meter så väl som minuter från stationen, även om personer reser dit med bil för att nyttja en pendlarparkering,

I större tätorter eller städer, med högkvalitativ stadstrafik, blir definitionen av stadsnära relaterat till kollektivtrafikens kvalitet (antal linjer, utbudet, öppettider med mera). På detta sätt relaterar kollektivtrafikens framkomlighet i städerna även till arbetet med stationsnärhet, för både anslutande regional trafik som stadstrafiken. Ju bättre framkomlighet, alltså kortare restider, desto större geografiskt omland kan anses stationsnära.

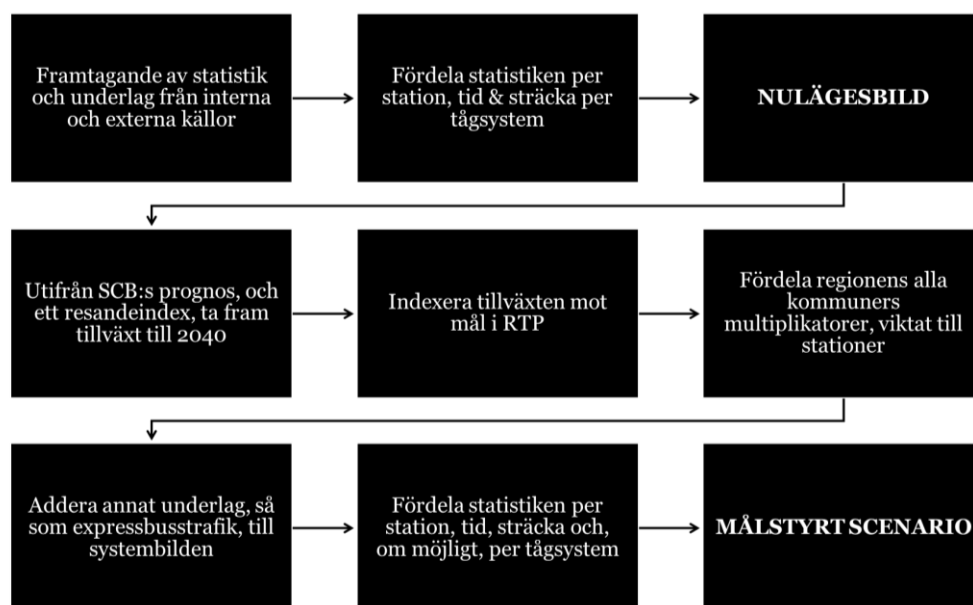
Underlag och resandeanalys

Arbetet med denna tågstrategi har, utöver styrande dokument och Swecos framtagna planeringsunderlag, varit baserad på många olika underlag. Det mer kvalitativa är exempelvis inspel från de samverkansmöten som skett och inkomna yttranden över planeringsunderlaget. I rutan nedan listas det som tydligast framkom från de kommunala inspelen, i den insamling som Sweco utförde inom förstudieuppdraget med att ta fram ett planeringsunderlag.

Sammanfattning av kommunintervjuerna från planeringsunderlaget

- Åstadkomma kortare restider till/från/mellan Norrköping och Linköping
- Undvika byten mellan pendeltåg i Mjölby
- Åstadkomma bättre anslutningstrafik för kommuner utan tågtrafik, bland annat genom ökad framkomlighet genom Norrköping och Linköping för anslutande busstrafik
- Etablera nytt uppehåll för pendeltågstrafiken i Linköping Västra och Åby
- Utveckla utbud och samverkan med angränsande län
- Säkerställa snabba och täta kommunikationer mot Stockholm

De kvantitativa källorna som legat till grund för analysen är primärt olika data från Östgötatrafiken, som trafikekonomi och resandevolymer. Utöver det så har SCB-data använts och underlag från exempelvis angränsande regionala kollektivtrafikmyndigheter eller samverkansbolag. Kompletterande data har så långt det varit möjligt använts även från exempelvis Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen (TiB). Vissa delar av utredningen har dock varit mer problematiska att arbeta med i och med brist på kvalitetssäkrade underlag/data.



Figur 12 – Övergripande beskrivning metodens process

Från trafikering till systemnivå, och tillbaka

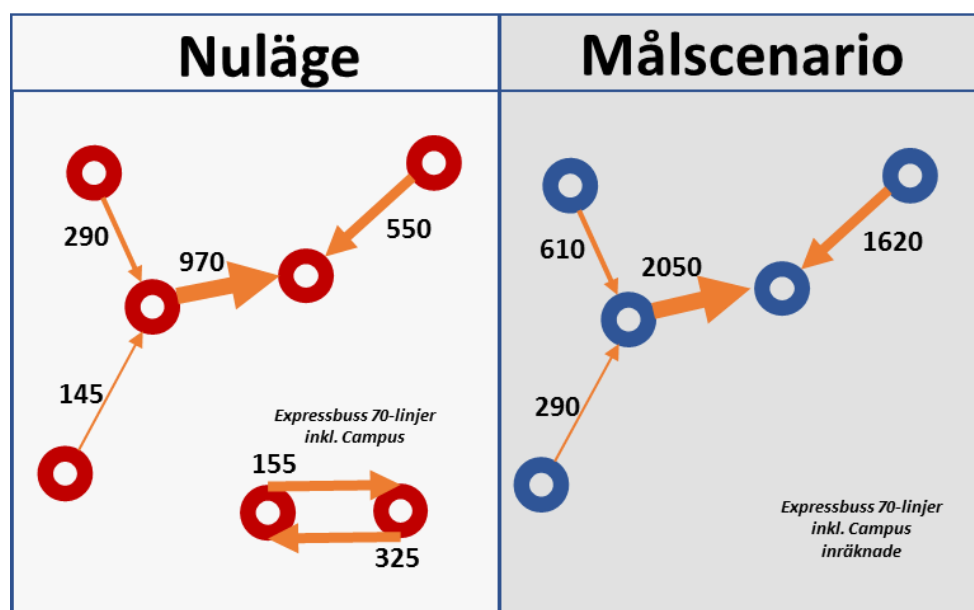
Metoden är i grunden strukturerad från botten-upp utifrån resande i högtrafik per riktning, det så kallade dimensionerande resandet. Metoden gör därför inga utfästelser om annat resande eller resandet i stort eftersom det antagits vara sekundärt mot högtrafikutbudet. De teoretiska modellerna, baserade på ett nuläge, visar på behovet av kapacitet för det uträknade målstyrda högtrafikbehovet. Fokus har varit på framtagandet av en ögonblicksbild i högtrafiktimmen, en vardag, år 2040.

Utöver detta har den tågstrategiska målbilden också baserats på att bygga en regional systembild för trafiken. Ur den aspekten har de regionalpolitiska principerna och dess underlag mer styrt processen. Tågsystemet ska byggas så att trafiken matchar de kommunala, regionala och interregionala resandemönster som tidigare identifierats och som bland annat syns i de styrande regionala principerna.

För kapacitetsuträkningen, nulägesbilden, har Östgötatrafikens viseringsdata använts samt andra tågsystems data, i den mån de funnits att tillgå. På detta sätt har en nulägesbild skapats över resandet med den tågtrafik som närmast berör Regionen och som behandlas i denna målbild. Parallellt med att räkna ut underlaget har tågens kapaciteter analyserats, så väl teoretisk kapacitet som den här nyttjande ”komfortkapaciteten”. Ett Östgötapendeltåg anses fullt när 210 personer är på tåget. Två sammankopplade tåg kallas multipelkoppling (multade).

Utbud	Antal tåg per timme	Komfortkapacitet
Timmestrafik	1	210
Multad timmestrafik	2	420
Halvtimmestrafik	2	420
Multad halvtimmestrafik	4	840
Kvartstrafik	4	840
Multad kvartstrafik	8	1680

Figur 13 – Exempel på kapacitetsuträkning för Östgötapendelns X61-tåg



Figur 14 – Exempel: resande dimensionerande riktning i högtrafik Östgötapendeln

Tillväxt av befolkning och resande

För att få fram den målstyrda framtidsbilden har först en framskrivning skett baserad på SCB:s befolkningsprognos. Ett grundantagande är att antalet resor är lika med befolkningsökningen. Men till detta har en faktor på 1 % per år också använts eftersom den generella trenden är att regional pendling ökar i högre takt än befolkningen. På totalen ökar således resandevolymer i Östergötland mer än endast befolkningsökningen.

Kommun	Nuläge	2040	Differens	Differens %	Andel av tillväxten
Boxholm	5 453	6 144	691	12,7%	0,8%
Finspång	21 577	22 526	949	4,4%	1,1%
Kinda	9 882	10 407	525	5,3%	0,6%
Linköping	158 520	198 074	39 554	25,0%	47,0%
Mjölby	27 019	30 372	3 353	12,4%	4,0%
Motala	43 549	48 894	5 345	12,3%	6,4%
Norrköping	140 927	170 478	29 551	21,0%	35,1%
Söderköping	14 521	16 492	1 971	13,6%	2,3%
Vadstena	7 421	8 017	596	8,0%	0,7%
Valdemarsvik	7 920	8 078	158	2,0%	0,2%
Ydre	3 733	3 952	219	5,9%	0,3%
Åtvidaberg	11 631	12 197	566	4,9%	0,7%
Ödeshög	5 343	6 035	692	12,9%	0,8%
Regionen	457 496	541 666	84 170	18,4%	-

Tabell 1 – Exempel från modellen, SCB:s befolkningsframskrivning mot år 2040

De kommuner som saknar järnvägstrafik har också ingått i modellen genom att en del av dessa kommuners tillväxt har adderats i kapacitetsuträkningen. Ytterligare en tillkommande faktor är att halva underlaget från resandet med befintlig expressbusstrafik mellan Linköping-Norrköping har räknats med för 2040-scenarierna. Dessa resenärer antas inte helt attraheras av utvecklad tågtrafik utan har önskade målpunkter som bäst nås med en kompletterande busstrafik.

På detta sätt har en multiplikatoreffekt per station räknats fram. Multiplikatoreffekten visar hur mycket resandet prognosticerat ökar med till 2040, utan förändrad marknadsandel för tågtrafiken. Hur stor faktor resandeökning det rör sig om visas i Tabell 2.

Målstyrt scenario för 2040

Den regionala tågtrafiken ska bidra till den övergripande regionala och kommunala utvecklingen och minst nå den önskade nivån om 32 % marknadsandel av persontrafiken. Fokus ligger på behoven i högtrafik för daglig arbets- och studiependling. Målbilden utgör en samlad målstyrd bedömning över ett tågssystem med olika ”subsystem” av tågtrafik.

Tågtrafik ska planeras för att alltid uppnå minst de mål om marknadsandel som finns i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet, eftersom det är sådant starkt verktyg inom kollektivtrafiken. Regionen måste alltså för att nå sina mål arbeta aktivt med tågtrafiken både för att klara ökade resandefterfrågan, och samtidigt lika aktivt för att nå sina uppsatta mål.

För att få fram det målstyrda scenario som denna tågstrategi behöver har resultatet av resandeframskrivningen indexerats mot en måluppfyllelse enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet, från 21 % till 32 % marknadsandel. På detta sätt framkommer en multiplikator som säger hur mycket större resandet med kollektivtrafiken är år 2040, i en region som vuxit, och givet att Regionen når sina marknadsandelsmål. Det är denna multiplikator, i Tabell 2, som legat till grund för systemanalysen, primärt gällande kapacitet.

Metoderna kan och kommer behöva utvecklas under remissperioden och i det fortsatta tågstrategiska arbetet hos Regionen. Både gällande dataåtkomst och i de teoretiska modellerna som konstruerats. Att utifrån dagens resande räkna fram ett potentiellt framtida resande, och ställa detta under den regionala strukturen och olika principer, har dock fungerat ändamålsenligt som metod i tågstrategin.

Stationsort	Multiplikator Prognos	Multiplikator Målbild
Motala	1,36	2,07
Skänninge	1,38	2,11
Tranås	1,34	2,04
Boxholm	1,36	2,08
Mjölby	1,38	2,10
Mantorp	1,36	2,07
Vikingstad	1,51	2,30
Linköping	1,52	2,32
Linghem	1,51	2,30
Kimstad	1,46	2,23
Norrköping	1,49	2,27

Tabell 2 – Multiplikatorer för prognos och målbild för 2040

En regional systembild

Ett system för invånarna, flera olika trafikaktörer

Utifrån den ovan presenterade metoden har en systembild tagits fram. Systembilderna ska vara stabil även med förändrade resandevolymer, det vill säga skalbar utifrån kapacitetsbehov. Resandeströmmarna ska på systemnivå speglas i trafikeringen.

Målbilden nämner olika tågssystem, exempelvis Östgötapendeln eller Mälartåg, men det är inte själva fördelningen eller deras organisering som är det centrala. För 2040 är detta lika mycket en pedagogisk uppdelning utifrån nuläget än nödvändigtvis en exakt lösning för måläret. Regionen är exempelvis delägare i Mälardalstrafik och gör därmed ingen skarp åtskillnad mellan dessa tågssystem. Funktionerna i regionen som respektive delsystem ger är prioriterade. Dock föreligger i dagsläget ingen klar anledning att ifrågasätta uppdelningen.

Samma tanke gäller kring hur medborgarna får resa med den regionalt organiserade tågtrafiken. Ambitionen är att så långt det är önskvärt och möjligt ska trafik organiserad av det offentliga vara öppen för så många som möjligt. Det vill säga att denna målbild antar att medborgarna vid 2040 får resa – på aktuella relevanta sträckor – med den offentligt organiserade tågtrafik som finns tillgänglig. Hur detta ska lösas gällande priser och produkter är inte utrett inom detta arbete. Samarbete i dessa frågor behöver inte betyda samma prissättning för de olika tågssystemen.

Tågtrafik mot regionens mål

Varje satsning från det offentliga på regional tågtrafik ska bidra till ökad måluppfyllelse. Både i ett bredare perspektiv hos Regionen (att verktyget kollektivtrafik är den funktion som ger bäst effekt) och i att just regional tågtrafik är den kollektivtrafikfunktion som ska användas (och inte exempelvis regional expressbusstrafik). Denna tågstrategiska målbild visar därför på ett system som dels ska kunna nå hög måluppfyllelse, dels ska – genom styrkorna med regional tågtrafik – var högre presterande än andra av Östergötlands kollektivtrafiklösningar.

Det är viktigt att i målbilden beskriva och ta hänsyn till dagens problem, med kapacitetsbrist, starkare och svagare resrelationer och bristfälliga systemkopplingar. I tiden mellan 2019 och 2040 måste inte bara åtgärder genomföras som leder mot målbilden, utan även det som behövs för att överhuvudtaget nå önskat läge för "2019" (se kommande kapitel om infrastruktur).

På totalen innebär målbilden för 2040 en ökad trafikproduktion, även sett till de flesta delsträckorna. Ökningen sker primärt i Östgötapendelns kapacitet samt genom att den interregionala trafiken mot Mälardalen och Stockholm förlängs in i regionen. Fler fordon

kommer behövas för att klara kapaciteten för 2040 och framåt. Dock är ingen konkret ekonomisk uträkning utförd.

En del av trafikökningen, eller förändringen, faller heller inte inom Regionens interna kostnader utan genom exempelvis samägda organisationen Mälardalstrafik (tidigare Mälab). Region Östergötland kommer att öka sitt engagemang i regionala tågtrafiken samt presentera ett antal nya lösningar för tågtrafikens utformning.

Ostlänken bidrar starkt

I dagsläget är inte allt känt om hur Ostlänken kommer att påverka regionen. Det är dock högst troligt att Ostlänken kommer påverka alla delar av samhället och därmed alla former och nivåer av resande. Enskilda kommuner, och regionen som helhet, antas få en ökad utvecklingstakt av Ostlänken, både sett till befolkning och förvärvsarbetande, men också genom arbetsmarknadsförstoring. Det påverkar hur tågsystemet ska utformas, dess resandevolymer och infrastrukturens kapacitet.

Målbilden som presenteras här visar ett förslag på hur Regionen önskar dra nytta av Ostlänken. Den regionala trafiken kommer behöva anpassa sig efter de nya förutsättningarna och allt eftersom fler effekter blir tydliga, kommer den tågstrategiska målbilden behöva revideras. Kollektivtrafikens låga marknadsandel i nuläget gör det lätt att anta att en trolig och önskad överflyttning från bilresande till hållbara transporter kommer ställa stora krav på ansvariga aktörer för kollektivtrafikens utformning.

Antalet kommersiella tåg på Ostlänken har antagits följa Trafikverkets Basprognos 2040. Ostlänkens bidrag är ett nytt tågsystem med hög hastighet, och därmed kortare restider, men även ny infrastruktur som avlastar Södra stambanan. Den nya banan är, fullt utbyggd, ett nationellt höghastighetsprojekt men själva Ostlänken (höghastighetsbanans del Östergötland-Stockholm) blir ett interregionalt projekt som även förbättrar de nationella resorna.

Det är därför troligt att de aktörer som tydligt drar nytta av Ostlänken är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna samt de trafikföretag som driver regional kommersiell trafik, så som SJ med den trafik som idag startar i Linköping (Ostpendeln). Banan är därmed redan ianspråktagen av regional trafik, om än inte genom kollektivtrafikmyndigheterna.

Diagram 1 visar på hur arbetspendlingen historiskt ökat mer än befolkningsökningen. Om denna trend fortsätter kan en kraftig ökning av det regionala resandet förväntas. När Ostlänken tillkommer 2035–2040 kan denna effekt förstärkas ytterligare. En utveckling Regionen kommer behöva möta genom exempelvis sitt engagemang i regional tågtrafik.

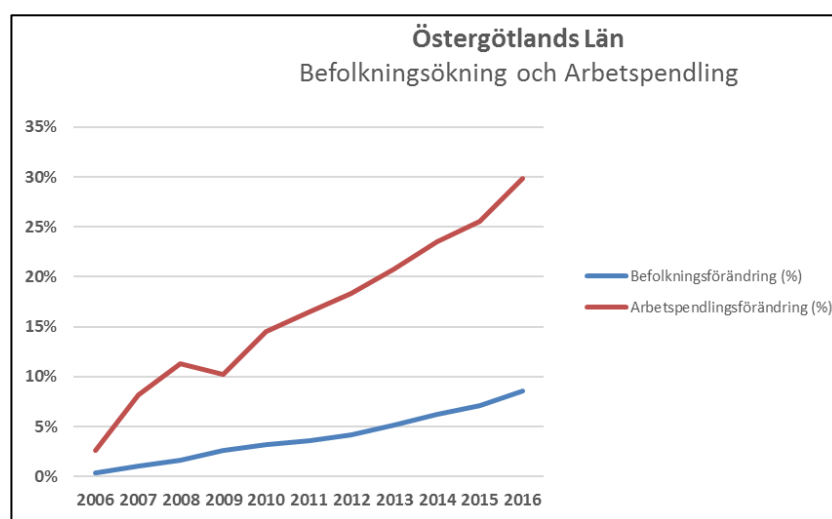


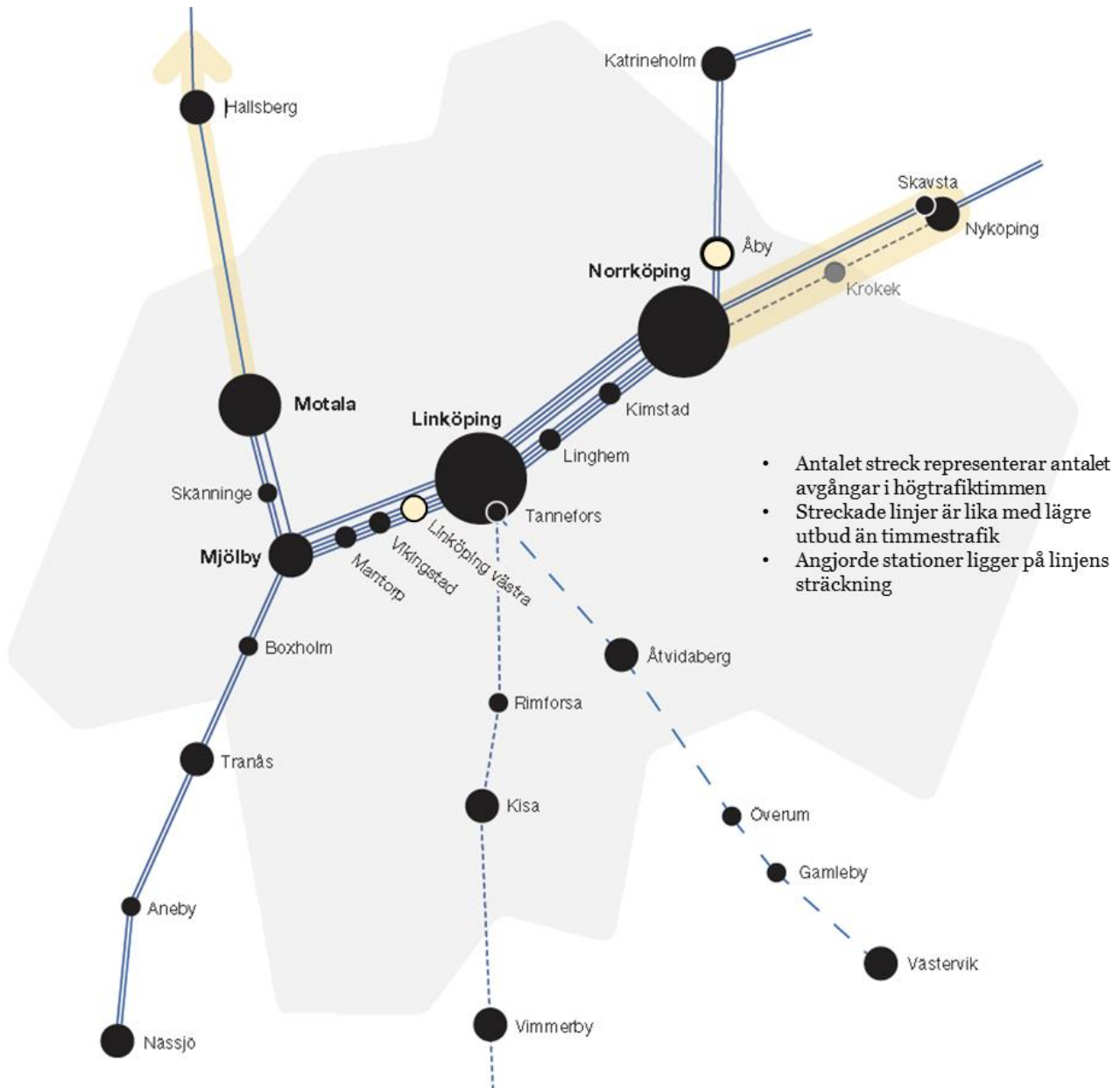
Diagram 1 – Befolkning- och arbetspendlingsökning i Östergötland

DEL II



Tågstrategisk målbild 2040

En samlad systembild



Figur 15 – Målbilden 2040 med utbud, uppehållsbild & utredningsområden

Tågsystemet utgör tillsammans med expressbusstrafiken Östergötlands hållbara, attraktiva och effektiva stomtrafik, för kommunernas och regionens utveckling för hållbara resor inom och mellan länen

Sträcka/Stråk	Utbud per delsträcka	Angjorda stationer
Motala/Mjölby - Norrköping	30- respektive 15-minuterstrafik	Norrköping Kinstad Linghem Linköping Linköping Västtra Vikingstad Mantorp Mjölby Skänninge Motala
Mjölby - Linköping - Norrköping - Katrineholm och vidare	60-, 30- respektive 15-minuterstrafik	Mjölby Linköping Norrköping Åby Katrineholm och vidare mot Sala
Mjölby - Linköping - Norrköping - Nyköping och vidare	60-, 30- respektive 15-minuterstrafik	Mjölby Linköping Norrköping Skavsta, Nyköping och vidare mot Stockholm
Mjölby - Örebro och vidare	120-minuterstrafik (minst)	Mjölby Motala Hallsberg Kunla Örebro och vidare
Nässjö - Mjölby	30-minuterstrafik	Mjölby Boxholm Tranås Aneby Nässjö
Kalmar - Linköping	120-minuterstrafik	Linköping Tannefors Rimforsa Kisa Vimmerby och vidare mot Kalmar

Tabell 3 – Summerande tabell över målbild 2040

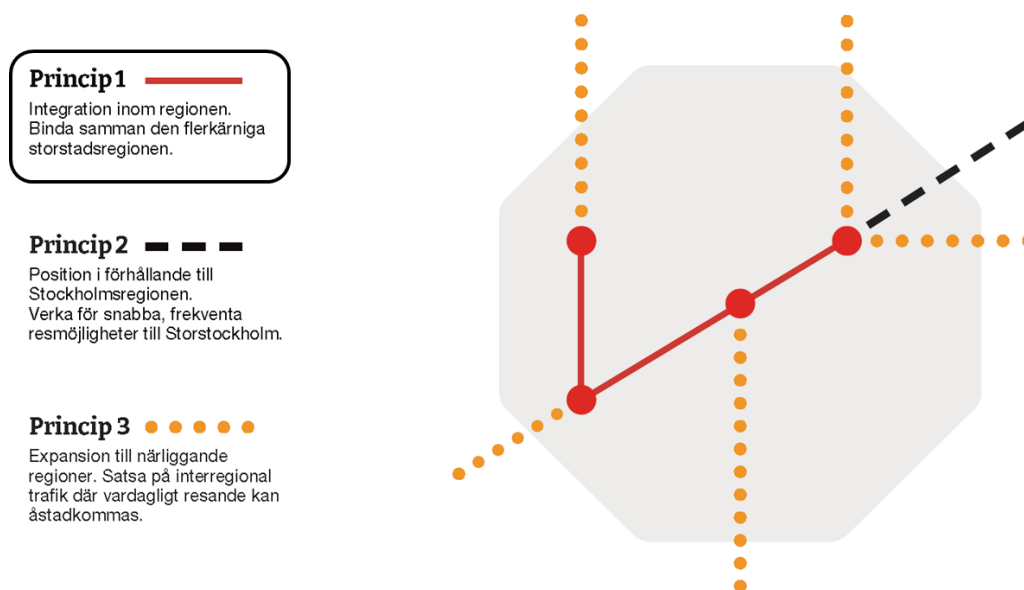
Redovisning per trafiksystem

Målbild System 1 – Östergötlands pendel

Östgötapendeln är länets stomme för regional tågtrafik, och även för kollektivtrafiksystemet inom regionen generellt. Den är taktfast uppbyggd mellan Motala-Tranås till Norrköping. På linjen sker 4 miljoner resor per år, över 10 % av Östgötatrafikens totala resande. Den står för hela 80 av 300 miljoner av kollektivtrafikens samhällsekonomiska nytta i Östergötland. Uppagningsområdet är stort, där 30 % av regionens befolkning bor inom 2 km från en av dess stationer, och 45 % av dagbefolkningen. Samtidigt är Östgötapendeln en stor investering från och för Regionen. Trafiken kostar runt 240 miljoner att driva och biljettintäkterna täcker runt 50 % av kostnaden. Dessa två delar visar både att Regionen redan har ett stort engagemang i regional tågtrafik, och att länets invånare uppskattar Östgötapendeln.

Östgötapendeln, som stomme inom länet, är också det system som dels kommer mata flest resenärer till andra tåg-/trafiksystem, dels det som den inomregionala kollektivtrafiken primärt kommer mata till. Den får därmed en viktig dubbelroll i att slussa resenärer mellan olika system och platser.

Dess funktion härleds ur Princip 1 samt hur regionens arbetsmarknads- och pendlingsmönster ser ut. Pendeln är utformad för att lösa de starkaste stråkens behov med ett högt utbud och hög kapacitet. Med denna utformning kan Östgötapendeln både anpassas väl mot behoven innan, vid och efter 2040 med fokus på den dagliga inomregionala pendlingen.



Kvartstrafik med förstärkningar

Med taktfast 30-minuterstrafik från Motala respektive Mjölby mot Norrköping, byggs trafiken upp som högfunktionell där efterfrågan och potentialen är som störst. Avgångarna saxas så att kvartstrafik uppnås mellan Mjölby-Norrköping. Trafiken ska kunna utföras enligt modellen ”taktfast tidtabell” med jämna tidsintervaller.

På detta sätt byggs en inomregional stabil stomtrafik upp i den största relationen, där också störst tillväxt väntas. En satsning här är starkt bidragande för att kunna nå uppsatta mål, men som också kräver nya förbättrade lösningar (se Målbild System 2).

Att skapa mer plats för nya kunder kan uppnås, enkelt uttryckt, genom att utöka utbudet (köra fler avgångar) eller köra trafiken med fler eller större tåg (öka antalet stolar). Kapaciteten kan

inte ökas här genom fler avgångar eftersom infrastrukturen sätter begränsningar. Med multipelkopplade avgångar (multar) erbjuds en hög kapacitet och komfort. Trafiken kommer även framgent drivas av tåg motsvarande dagens X61-modell, på grund av dess lämplighet avseende kapacitet och acceleration.

Alternativet att öka antalet avgångar har inte fullt ut prövats inom utredningsarbetet eftersom resandevolymer kan hanteras genom en lösning med multipelkopplad 15-minuterstrafik Mjölby-Linköping-Norrköping. Antalet avgångar kompletteras också av de regionala tågen från Mälardalen. Dock är det i grunden problematiskt att begränsningar sätts av infrastrukturen och inte av en avtagande efterfrågan av kunder. Att multipelkoppla tre tåg är inte heller möjligt utan ombyggnad av i princip samtliga av regionens tågstationer.

En uppgradering av Östgötapendeln till 10-minuterstrafik kan därför inte uteslutas som ett attraktivt framtida alternativ som eventuellt når målen bättre. Utvecklingen mot 2040 för Östgötapendeln blir därmed främst gällande kapacitetsförstärkning. Detsamma gäller för delsträckan Motala-Mjölby som skulle kunna prövas för högre utbud än 30-minuterstrafik.

För relationen Motala-Mjölby blir utbudet multipelkopplad 30-minuterstrafik och, fast av andra anledningar, en tur varannan timme genom TiB-systemet. Givet att TiB trafikerar i högtrafik blir det totalt fem tåg i högtrafiktimmen.

Systembilden visar en teoretisk beläggning med viss överkapacitet på sträckan Norrköping-Linköping. Dels kan kapaciteten, men då inte systembilden, justeras genom färre genomgående tåg väster om Norrköping, dels genom färre multipelkopplade tåg för Östgötapendeln. Men totalt antal erbjudna sittplatser anses ändå relevant i detta målstyrda scenario mellan regionens absolut största orter.

Tabell 4 visar på Regionens kapacitetsutredning som gäller dagens Östgötapendel, fast med framskrivna målstyrda resandevolymer. Tabellen visar på det antal tåg som krävs för att lösa kapacitetsbehov (dock ej så man här kan summera ett dimensionerande antal tåg). Det går också att utlösa hur mycket kapacitet det finns för systemet att växa i efter år 2040, alltså hur mycket systemet klarar efter målåret 2040.

Scenario Målbild 2040		Antal tåg i högtrafik					Nyckeltal			
Sträcka	Resenärer i högtrafik	Pendeltåg 75 m	Multade Pendeltåg	Mälartåg	Regina	Totalt antal	Summa kapacitet	Beläggningsgrad	Ledig kapacitet	Hanterbar resandeökning
Motala-Mjölby	610	2	2	0	1	5	1040	59%	430	70%
Tranås-Mjölby	290	0	0	0	2	2	400	73%	110	38%
Mjölby-Linköping	2050	4	4	2	0	10	2340	88%	290	14%
Norrköping-Linköping	1620	4	4	4	0	12	3000	54%	1380	85%

Tabell 4 – Exempel på kapacitetsberäkning 2040 (ej dimensionerande tåg)

Känd uppehållsbild med en ny station

Upphållsbilden kompletteras av en ny järnvägsstation för pendeltågstrafiken i Malmslätt, för att öka den regionala tillgängligheten till de viktiga målpunkterna i västra Linköping, från Mjärdevi, Universitet in till Garnisonsområdet och Universitetssjukhuset. Den nya stationen, med dess förbättrade resmöjligheter, kommer generera nytt resande men också avlasta sträckan Vikingstad-Linköping där respektive del från Motala och Tranås sammanstrålar i Mjölby och där Östgötapendeln har kraftigt resande.

Utöver detta är ställningstagandet att tills dess att ytterligare spårkapacitet som kompletterar Södra stambanans nuvarande kapacitet finns på plats ska Östgötapendeln inte trafikera ytterligare stationer än de som pekas ut i denna målbild. Östgötapendelns nuvarande

trafikeringsområdes omfattning ska inte heller utökas. Angjorda stationer för Östgötapendeln blir således Motala, Skänninge, Mjölby, Mantorp, Vikingstad, Linköping Västra, Linköping, Lingham, Kimstad och Norrköping.

Boxholm 30-minuterstrafik men i nytt tågssystem

Boxholm är en del av den första regionala principen, att knyta ihop Östergötland, men detta görs genom en trafiklösning inom ”princip 3” (se kommande avsnitt om interregional trafik). En effektiv lösning för systemet som helhet där skillnaden idag blir att ett fåtal genomgående tåg morgon/eftermiddag skiftas mot systembyte i tågknuten Mjölby.

Mjölby blir en tågknut för Östgötapendeln, regionaltågen, Tåg i Bergslagen (TiB) och Jönköpings länstrafiks Krösatåg (JLT) samt de kommersiella system som önskar angöra där. Dock är det fortsatt Norrköping och Linköping som är regionens kollektivtrafiknav. Möjlighet till korta restider för invånarna i Tranås och Boxholm mot Linköping finns via byte i Mjölby till de snabba Mälartågen (se målbildens System 2). Med ett byte kan Boxholm byta till två olika tåglinjer mot Mälardalen, en mot Örebro eller till Östgötapendeln.

Tranås och Boxholm blir del av ”JLT-systemet” med 30-minuterstrafik fast med systembyte i ”knutpunkt Mjölby”. Tranås och Boxholm är de stationer där minst resande sker idag. Stråket söderut från Mjölby är ungefär hälften så stort som det norrut mot Motala, och där det norra stråket väntas ha än större potential mot 2040.

Resandevolymer på detta delstråk är därför hanterbara och tas bättre om hand av ett annat system än Östgötapendeln. Ett överutbud på denna delsträcka hade belastat resterande delar av Östgötapendeln. Den utbyggnad av Östgötapendeln som behövs i de starkare stråken gör det också lämpligt att byta system för dessa två sorter. På samma sätt förlängs inte systemet utanför Motala eller Norrköping. De uppdragen överlämnas till de interregionala systemen.

Östgötapendeln och andra tågssystem

Östgötapendeln ska fungera som stomme i länets trafiksystem. En eventuell samordning med andra tågtrafiksystem kan bli aktuell om en sådan samordning är ekonomiskt försvarbar, löser en efterfrågad kapacitetsförstärkning eller ger en väsentlig restidsförbättring. Denna samordning får inte påverka Östgötapendeln trafikupplägg eller dess ekonomi negativt.

För att nå målen och erbjuda en mer attraktiv produkt i de starka relationerna behöver Östgötapendeln kompletteras på delsträckor med ett annat regionaltågssystem. Endast kapacitetsförstärkning räcker inte och interna varianter riskerar att störa systembyggnaden.

För 2040 förlängs därför de interregionala tågsystemen från Mälardalen vidare in i Östergötland. Det avlastar Östgötapendeln, men erbjuder framförallt en kompletterande snabbare trafikprodukt. På sträckan Linköping-Norrköping antas det största resandebehovet finnas på sikt varför det krävs att Regionen erbjuder mest och bäst trafik på denna sträcka.

Figur 16 visar en koppling mellan högtrafikutbud och ett utbud på en vardag. Tillsammans ger de en indikation av hela det utbud som tågstrategiska målbilden pekar på, vilket är viktigt eftersom det är inte bara attraktivt utbud i högtrafik som ger fler och nöjdare kunder.

Utbud	Antal dubbelturer vardag
120-minuterstrafik	9 st
60-minuterstrafik	18 st
30-minuterstrafik (basutbud regional tågtrafik)	36 st
30-minuterstrafik med 15-minuters insatser	48 st
15-minuterstrafik	72 st

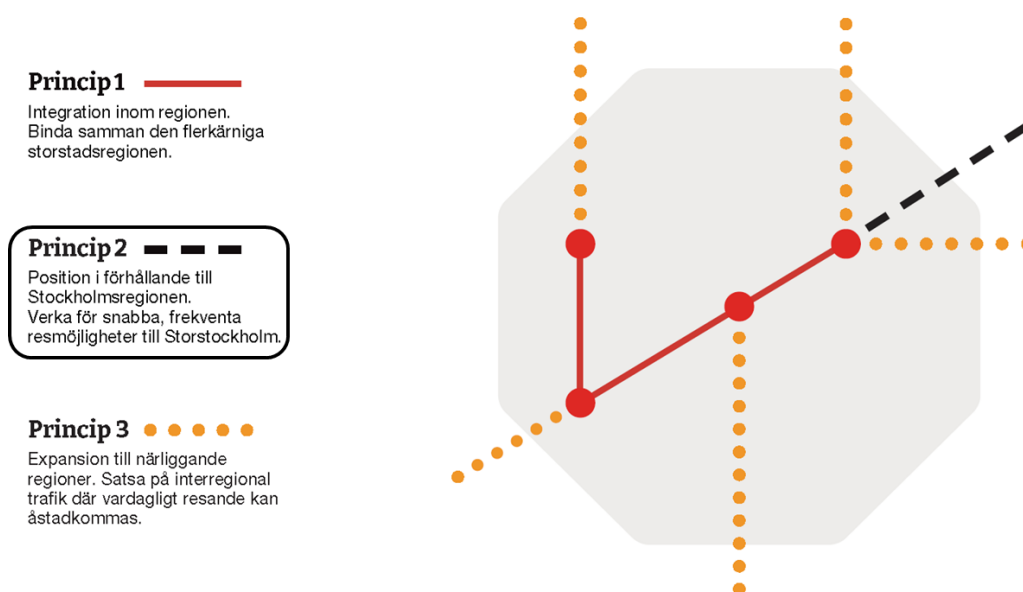
Figur 16 – Högtrafikutbud och vardagsutbud

Målbild System 2 – Mälardalen och Stockholm

Den interregionala tågtrafikens roll i Östergötland är primärt stödjande för långväga resande och generellt sett inte en del av det inomregionala systemet. Östgötapendelns utformning lämnar dock vissa behov, i form ökad kapacitet och snabbare restider. Andra tågssystem måste då kunna lösa och bidra till en bättre östgötsk helhet. Det gäller inte minst trafiken från Mälardalen och Storstockholm.

Östergötlands relation med Mälardalen och Stockholm är den interregionala relation som har störst betydelse för Regionen. Inte bara genom Storstockholms attraktivitet utan för mer närliggande orter som Katrineholm, Nyköping eller Södertälje och i förlängningen även Arlanda. Trafiken i detta system väntas ske genom två linjer och köras med Mälardalstrafikens snabbare och större tåg, Stadler Dosto-tåg som inköpts inom Mälartåg-samarbetet. Detta utesluter inte att andra tågtyper gemensamt köps in av ägarna, exempelvis regionaltåg som kan framföras i 250 km/h, om så behövs.

En stor del av resandet i dessa relationer antas ske med kommersiella alternativ, nationell tågtrafik som passerar genom regionen eller har sin början i regionen. Ostlänken kommer påverka dessa relationer i och med ny högre kapacitet, men också genom avlastning för Södra stambanan. Störst effekt kan dock de kortare restiderna ge, att Norrköping kan nå Stockholm på 50 minuter. En tid som möjliggör daglig regional arbetspendling för vissa resenärsgupper.



Regionaltrafik från Mälardalen stärker Östergötland

Regionen avser också att ta Ostlänken i anspråk för viss offentligt organiserad trafik, den som i målbilden är utpekad att gå (via bibana) till Nyköping (och Skavsta), vidare mot Södertälje och Stockholm. Denna trafik, för att nå länets största ort och målpunkt, förlängs vidare till Linköping. Vissa avgångar förlängs vidare till Mjölby där trafiken knyts ihop med Östgötapendeln från Motala, men framförallt med TiB och JLT. Det är viktigt att båda linjerna, från Nyköping respektive Katrineholm, kan förlängas till Mjölby. Antalet avgångar är möjligt att justera uppåt eller nedåt efter behov. Grundutbudet är två avgångar i högtrafiktimmen på sträckan Norrköping-Linköping-Mjölby.

Samma förlängning, fast via Södra stambanan, sker också för UVEN som binder ihop Östergötland med Södermanland och Västmanland. UVEN har fått sitt namn för sin tidigare sträckning mellan Uppsala-Västerås-Eskilstuna-Norrköping men har i dagsläget sträckning mellan Linköping-Sala med flera uppehåll där emellan.

Med detta upplägg, på dessa två banor med 30-minuterstrafik till Katrineholm respektive Nyköping, kommer den interregionala pendlingen gynnas. Utbudet norr om Katrineholm och Nyköping behandlas dock inte här utan inom En Bättre Sits-samarbetet.

Idag är enskilda avgångar på tåget mot Katrineholm och norrut (UVEN) fullsatta, dock mest beroende på gammal fordonstyp som har låg kapacitet. Med kommande stora regionalståg inom Mälardalstrafik kan detta lösas utan utbudsökning. Men att förstärka södra UVEN (Linköping-Norrköping-Katrineholm) kan eventuellt vara möjligt och önskvärt utan att spekulera i behovet norr om Katrineholm. Infrastrukturförutsättningar för en sådan lösning måste i så fall säkerställas.

Katrineholm är också en målpunkt för östgötarnas resor vidare mot Göteborg. Det är därför gynnsamt för hela systemet att tågen angör Mjölby och framförallt Linköping, som ett marknadsunderlag. För linjen mot Stockholm är Nyköping en stad/målpunkt i sig med Skavsta flygplats som en stark målpunkt för sällanresenärer. Södertälje är en stark inpendlingsort med stor industriverksamhet. Båda dessa resenärsgrepp, anslutningsresor och sällanresenärer, stärker linjerna utöver den tänkta arbets- och studiependlingen.

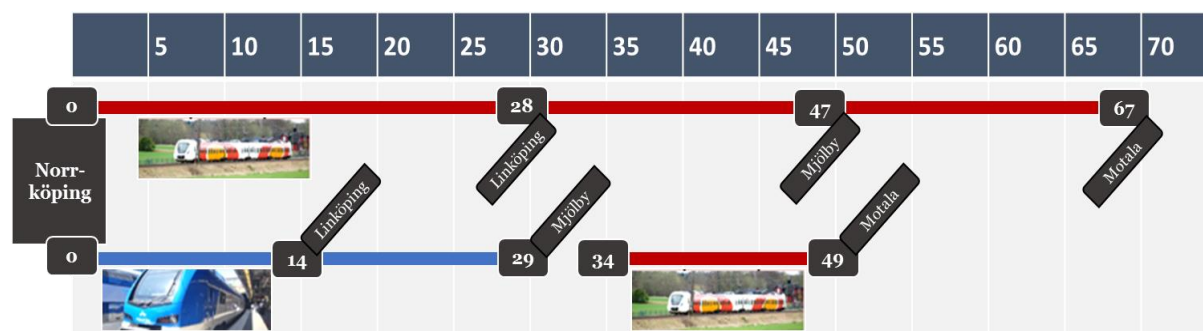
Två system ger en förstärkningseffekt

Förutom resandet på dessa tåglinjer i sig avlastar denna trafik Östgötapendeln inom Östergötland och erbjuder väsentligt snabbare restider i det inomregionalt starkaste stråket Mjölby-Linköping-Norrköping. De nya korta restiderna som detta system erbjuder förväntas i sig öka resandet mer än endast en utbyggnad av Östgötapendeln.

Därmed träder denna trafik in som ett attraktivt komplement till pendeltågstrafiken. Linköping är en viktig ort för systemet och en målpunkt för intilliggande regioner. Färre resor kräver byten om tågen också förlängs in i Östergötland. Västra länsdelen kommer på detta sätt kunna resa till Mälardalen och Storstockholm från Mjölby utan byten.

I och med detta halveras nästan restiderna i de starka relationerna. I Figur 17 redovisas ungefärliga restidsvinster. Norrköping-Linköping kommer ta 15 istället för 30 minuter, Norrköping-Mjölby 30 istället för 50 minuter, och Norrköping-Motala 50 istället för 70 minuter (trots byte i Mjölby). Detta antas bidra starkt till ökad måluppfyllelse då nya resenärsgrepp attraheras av utbudsökningen och de förbättrade restiderna. Kapaciteten anpassas efter behovet, primärt genom att reglera antalet multade Östgötapendlar, men grundstrukturen med två kompletterande system står fast som det nya erbjudandet.

För att ytterligare stärka tågens roll i dessa regionala resor krävs även att restiderna och framkomligheten försämrars för biltrafiken så att tågens relativa attraktivitet ökar. Det är en stor och viktig uppgift som Regionen måste driva tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner.



Figur 17 – Ungefärliga restider Norrköping-Motala med regional skip-stop-trafik

Åby – ny station på UVEN

För UVEN tillkommer en järnvägsstation i Åby som dels stärker tåglinjen och motiverar trafikutökningen på linjen, dels så stärks Åby som ort i regionen. Med Åby som tillkommande station (fler resenärer) stärks skälen att öka utbudet över länsgränsen mot Katrineholm.

Tillsammans med Malmslätt är Åby en av de orter som också når över 4 000 invånare. Genom detta får Åby del av basutbudet för regional tågtrafik, 30-minuterstrafik, och möjlighet till direktresor till Katrineholm och norrut men framförallt till Norrköping-Linköping. Restiderna kan tänkas hamna på cirka 20 minuter till Katrineholm och 30 minuter till Linköping. Tågresor till Norrköping från Åby antas inte vara aktuellt för resenärerna, utan dessa resor hanteras istället bäst genom framförallt en välutvecklad stadsbusstrafik på orten.

Krokek och Nyköpingsbanan – nya regionala lösningar efter Ostlänken

Nyköpingsbanan, och därmed orten Krokek (Kolmården station), blir i och med Ostlänkens färdigställande utan offentligt finansierad trafik. Det är en konsekvens av att trafiken mot Stockholm placeras på den snabbare Ostlänken, istället för den infrastrukturellt begränsade Nyköpingsbanan. Enkelspåret och stationen möjliggör inte en stabil, säker eller funktionell utökning av tågtrafiken till Krokek för att erbjuda eftersökt nivå av trafik. Frågan ägs av Regionen i samverkan med berörd kommun, Trafikverket samt berörda regioner.

Vad detta innebär för Nyköpingsbanan är i dagsläget inte klarlagt och Regionen har inget ställningstagande i frågan. Det är Trafikverket som har rådighet över järnvägsinfrastrukturen. Den här presenterade målbilden motsätter inte att banan fortsätter trafikeras av annan intressent. Banan, eller snarare trafiken på den, faller under princip 2 och har därför ändå en relativ betydelse för Regionen, om än lägre än önskan att köra regionaltågen på Ostlänken för regionens bästa. Utvecklad regional expressbusstrafik antas kunna hantera de resandebehov som finns för Krokek/Kolmården.

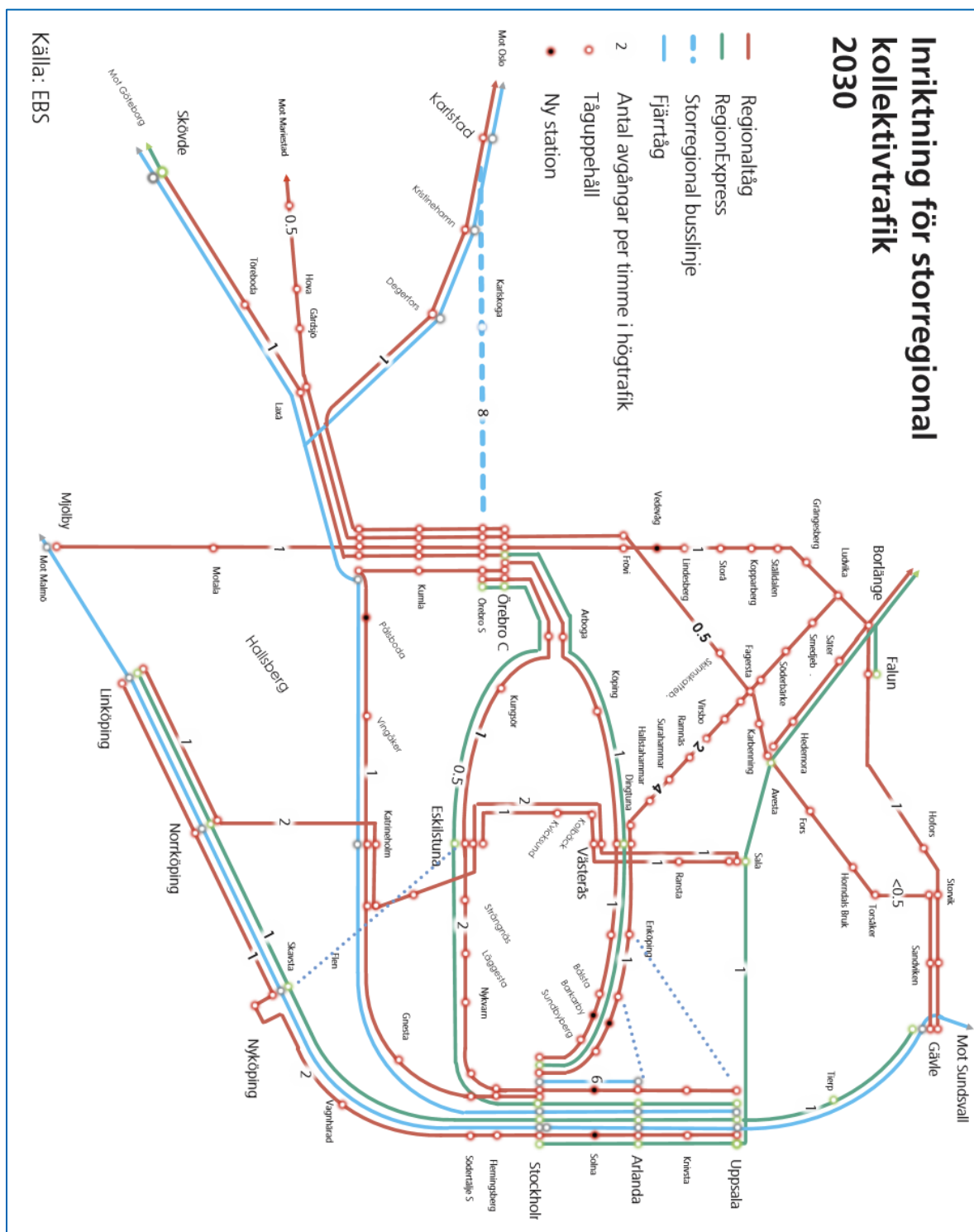
Behov av utredningar ur ett helhetsperspektiv

Båda dessa orter och deras trafikering behöver detaljstuderas ur ett helhetsperspektiv. Åby blir del av Norrköpings stadstrafik från 2020 och Krokek/Kolmården har behov av förbättrad busstrafik. För båda orterna finns stor potential för ökad andel hållbara persontransporter, med en blandning av tåg, regionbuss och stadsbuss.

För Krokek/Kolmården utreds frågan bäst inom En Bättre Sits-arbetet eftersom frågan om trafik längs Nyköpingsbanan inte är en enskild östgötsk fråga. Figur 18 visar på den storregionala systemanalysen för år 2030 som togs fram i samverkan av ingående regioner. En revidering av systemanalysen pågår där även många kommuner är involverade.

Eventuellt kan annan aktör vilja bedriva trafik på banan även om Regionen inte ser denna trafik som del av sitt eget direkta engagemang. Med en utvecklad busstrafik och förbättrad framkomlighet i Norrköping kommer Krokek få kortare restid till Stockholm genom byte till tågen på Ostlänken i Norrköping än idag, 2019. Nyköpingsbanan lär fortsatt behövas som avlastning och för omledning av trafiken på Ostlänken. Det är också tänkbart att både Ostlänken och Södra stambanan får trängselsproblem och då behövs Nyköpingsbanan även av denna anledning.

Vissa av dessa, i Östergötland förlängda regionaltåg, kommer behöva vända (starta/sluta) i Norrköping eller Linköping. Inte minst gäller detta i lågtrafik, men även den kommersiella trafiken kan antas önska köra mer trafik på delsträckor. Det är därför väldigt viktigt att båda resecentrumområdena i Linköping och Norrköping möjliggör denna typ av trafikering och inte sätter begränsningar. Risken för onödigt dyra trafikeringlösningar eller outnyttjad potential i systemet är stor ifall detta inte inarbetas i projekteringen. Regionen har här ett stort behov av samverkan med kommunerna och Trafikverket.



Figur 18 – Inriktning från En Bättre Sits storregionala systemanalys för 2030

Målbild System 3 – *Interregionala tågsystem*

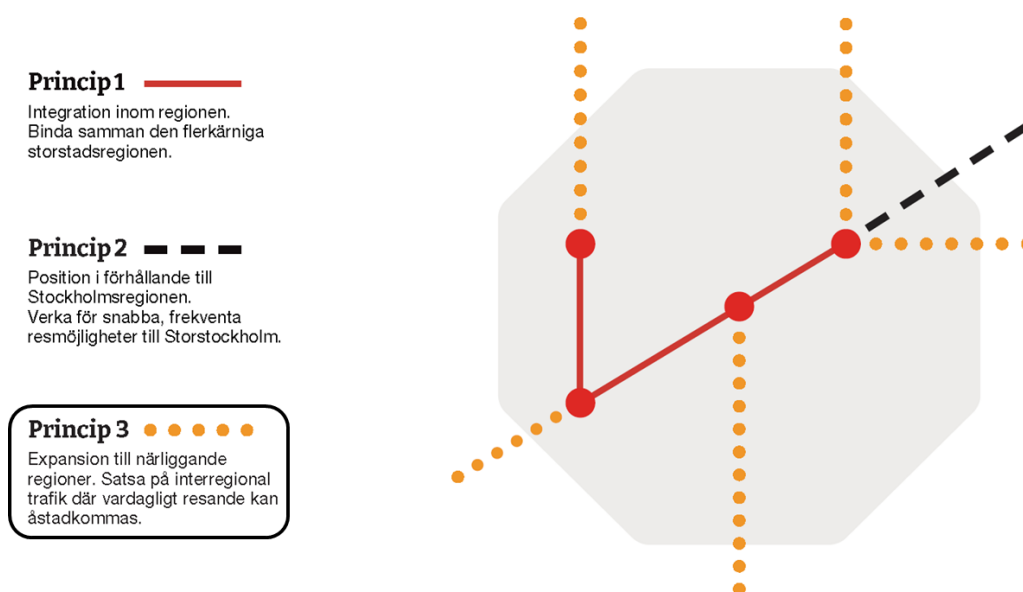
Vid rätt förutsättningar är tågtrafik ofta det bästa alternativet för hållbara resor för längre och medellånga resor i starka stråk. Östergötland, strategiskt placerad i södra Sverige, har många intressanta och viktiga interregionala relationer. Dock ligger många av dem på ett avstånd som inte alltid ger goda förutsättningar för daglig pendling.

I denna tågstrategiska målbild pekas tre interregionala stråk ut som, efter Stockholm och Mälardalen, har påverkan på Östergötlands engagemang i regional tågtrafik: stråket mot Jönköping, stråket mot Örebro samt stråket mot Kalmar.

Stråket mot Jönköping, sett till resandeunderlaget, är det enda av de interregionala stråken under princip 3, som motiverar trafik för daglig interregional pendling (30-minuterstrafik). Framförallt beror det på att den östgötska orten Boxholm finns i stråket, samt den närliggande orten Tranås. Östgötapendeln trafikerar dem i nuläget men har här trafikförsörjning via "JLT-systemet". För stråket mot Örebro finns idag "Tåg i Bergslagen-systemet" (TiB) via Hallsberg, och för Kalmar finns "Kustpilen-systemet" med linjer mot Kalmar respektive Västervik.

Samtliga relationers tågtrafik antas framföras med ett tåg liknande dagens Regina-tåg alternativt tågtyper liknande Östgötapendeln X61.

Trafiken som beskrivs i den här delen ansvarar andra regionala kollektivtrafikmyndigheter för (eller motsvarande, exempelvis genom samarbetsorganisationer). Regionen presenterar sin systembild som en grund för fortsatt samverkan för utveckling av den regionala tågtrafiken, men beslut gällande trafikering och stationsuppehåll ligger hos de som har ansvaret.



Stråket mot Örebro

I denna målbild bedrivs trafik på Godsstråket genom Bergslagen med ett basutbud, cirka 8–10 avgångar per dag. Målet är inte inomregional pendling i Östergötland utan fortsatt Bergslagens/Region Örebros koppling till de nationella tågen i Mjölby. Dagens resandevolymer motiverar inte heller ett högre utbud över regiongränserna.

Endast ett basutbud behövs för att lösa detta interregionala resande och det inomregionala resandebehovet i Östergötland löser Östgötapendeln. Därför trafikerar inte heller TiB-systemet längre Skänninge utan fokuserar på snabbast möjliga resande mellan Mjölby-Motala-

Örebro. Skänninge som stationsort för detta system antas inte ge ett nettopositivt resande när det längre resandet mellan Östergötland-Örebro prioriteras och ökar. Frågan ägs inte direkt av Regionen, men Regionen avråder från stopp. Fler stopp i detta stråk eller en förlängning av systemet till Linköping är inte önskvärt så länge Mjölby kan fungera som knutpunkt och kapaciteten på Södra stambanan är begränsad. Ur ett systemperspektiv är det bättre att Mälartågen sköter detta uppdrag eftersom det är en starkare systemkoppling.

Motala i mitten av ett stråk med potential

Ett lågt basutbud kan ses som allt för lågt med tanke på kommande förändringar. För denna trafik finns därför en kvarvarande fråga om hur de regionala kollektivtrafikmyndigheter som äger Tåg i Bergslagen samt eventuellt Region Östergötland önskar dra nytta av utbyggnaden av dubbelspåret mellan Mjölby-Örebro. Region Örebro har i arbetet med tågstrategiska målbilden också sett behov av fortsatt utredning av detta stråk.

Restiden på relationen Motala-Örebro uppskattas hamna på cirka 50 minuter (idag runt 80 minuter), det vill säga tillräckligt låg för att vara relevant för daglig arbetspendling. Åt andra hållet har Motala cirka 40 minuter till Linköping. En strategisk position mellan två tillväxtregioner men där den primära kopplingen finns mot Mjölby och Linköping. Stråkets potential, jämte stråk mot andra grannlän, kan på sikt öka i och med att Örebro (med omnejd) är större och restiderna faktiskt gör daglig pendling möjlig.

Det kan betyda att längs detta stråk finns en potential om att kunna bedriva utökad trafik, med timmestrafik som nästa systemnivå. Resandet på stråkets södra del är relativt lågt idag, men så är utbudet också högst begränsat. När infrastrukturen blir bättre kan utbudet, och därmed resandet, förstärkas. Om restiden sjunker med cirka 25 % och utbudet fördubblas, kan det komma att lyfta resandet kraftigt.

Även Mjölby kommer direkt kunna ta del av detta och med Hallsberg som knutpunkt för långväga resor kan detta stråk bli än mer intressant ur ett östgötskt perspektiv, inte minst för de västra länsdelarna.

I dagsläget, med utblick på 2040, är denna tågtrafik ännu primärt för det interregionala resebehovet för Örebro län/Bergslagen till att möta de nationella tågen i Mjölby. Ett välplanerat systemmöte med Östgötapendeln och de regionala tågen ska eftersträvas. Det omvända kan också tänkas bli bättre efter dubbelspårsutbyggnaden att östgötarna kan (via TiB) byta till Göteborgstågen i Hallsberg. I vilket fall krävs Mjölby som knutpunkt med välutvecklade bytesmöjligheter, så som byte över plattform. Det är ett behov som finns redan idag, men då mest inom Östgötapendelsystemet.

Stråket mot Jönköping

Knutpunkt Mjölby

Med anledning av de argument som framförts om System 1 har Östgötapendeln slutstation i Mjölby. Region Jönköpings tågtrafik (JLT), som idag trafikerar Tranås söderifrån med Krösatågen, har i denna målbild ett förlängt system upp till Mjölby. Utbudet kvarstår på 30-minuterstrafik baserat på resandevolymer.

Boxholm, delsträckans östgötska ort, trafikerades således av ett nytt men i grunden likvärdigt trafiksystem. Om man byter i Mjölby till Mälartågen kan restiderna mot Linköping bli kortare än en resa hela vägen med Östgötapendeln. Här exemplifieras grundtanken om att flera olika tågssystem tillsammans kan svara för regionens samlade behov.

JLT-tågen möter upp Östgötapendeln, Mälartågen, TiB och den kommersiella trafiken i Mjölby. Endast ett byte krävs för att ta sig mellan Linköping och Nässjö. Om bytet mot

Jönköping kan planeras bort finns en viss potential att utveckla stråket. I nuläget finns ett fåtal genomgående tåg från Tranås mot Linköping.

Ur ett systemperspektiv är det inte möjligt att erbjuda direktresor för alla delar. Men ur ett hela-resan-perspektiv för varje enskild resenär väger ändå bytet tyngre per minut än den rena väntetiden. För att för att bibehålla befintliga kunder och attrahera nya, är det helt nödvändigt att trafikering och infrastruktur i Mjölby är fullt integrerade för bästa/kortaste möjliga byte.

Frågeställningen om fler tågstopp, som i Sommen, blir därmed en fråga primärt för Region Jönköping. Orten kan dock anses vara i minsta laget för att kvalificera sig för regional tågtrafik. Tillsammans med Region Jönköping behöver det exakta trafikupplägget färdigställas, där Regionen ser basutbudet med 30-minuterstrafik Tranås-Boxholm-Mjölby som nödvändigt att få på plats. Söder om Tranås svarar Region Jönköping primärt för behovsbilden.

Region Jönköping har uttryckt intresse av att jobba vidare med hypotesen om ett förlängt Krösätåg till Mjölby. Ett arbete, likt frågan om stråket mot Örebro, som måste formaliseras i en gemensam utredning. På lång sikt, mot år 2060 (kopplat mot hela höghastighetsnätets utbyggnad) skulle en genomgående trafik Jönköping-Örebro vara möjlig.

Systembild och utbud

Alternativet att ha kvar Östgötapendeln likt dagens trafikeringslösning har under framtagandet av den tågstrategiska målbilden utretts. Obalansen blir allt för stor och ett överutbud (överdimensionering) är inte målstyrt önskvärt. En förlängning av JLT-systemet med bibehållen 30-minuterstrafik anses dock väl kunna möta behoven. Förändringen låser samtidigt upp Östgötapendeln för mer målstyrd planering och funktion i regionen.

Stråket mot Kalmar och Västervik

I stråket söderut från Linköping finns idag två banor, trafikerat av ett tågssystem, med två separata linjer: Stångådalsbanan med Kustpilen mot Kalmar, och Tjustbanan med Kustpilen mot Västervik. Banorna är inte elektrifierade, har manuell klarering på vissa delar och håller låg kvalitet med låg regularitet till följd. Trafiken bedrivs också med miljömässigt undermåliga dieseltåg. Detta tågssystem är, till skillnad mot samtliga ovannämnda, inte heller systemintegrerat på ett liknande sätt utan mer självständigt. Ansvaret för spåranläggningen ligger hos Trafikverket men för trafikeringen ansvarar Region Kalmar.

De två linjerna har både olika resandevolymer och olika uppdrag. Samtidigt har båda linjerna idag ett lågt utbud och är fokuserade på interregionala anslutningar till de nationella tågen i Linköping. Uppdraget kompletteras av begränsad inomregional pendling inom Kalmar respektive Östergötland.

För Östergötlands del är trafikens bidrag till regional utveckling marginell. På sträckorna finns istället högkvalitativ expressbuss- och landsbygdstrafik som står för det inomregionala uppdraget. Kustpilarna tillsammans står för cirka 35 % av Region Kalmars tågtrafik. Stångådalsbanan står för 25 % och Tjustbanans del motsvarar 10 %.

Ur ett östgötskt perspektiv är resandet på båda linjerna lågt. Nettokostnaden per resenär är hög (cirka 10 gånger så hög som på Östgötapendeln, 300 mot 30 kr). I snitt kan resandevolymer på relevanta delsträckor hanteras med exempelvis expressbusstrafik med dubbeldäckare. Detta räknat för båda banorna tillsammans, om än att vissa avgångar självklart kan ha högre beläggning.

I denna tågstrategiska målbild anses potentialen för respektive tåglinje inte stark nog för ett ökat engagemang i regional tågtrafik, vare sig gällande infrastrukturinvesteringar eller utökad trafikbudget. För orterna längs banornas sträckor, som Kisa och Åtvidaberg, finns potential

för regional utveckling genom kollektivtrafik, men inte nödvändigtvis genom dagens lösningar. Ansvar är Region Kalmar, 2019 likt 2040, och det är genom deras beslut och engagemang som trafiken existerar.

Tjuststråket med högkvalitativ busstrafik

För Tjustbanan har resebehoven i målbilden istället övergått till att lösas med ett funktionellt bättre anpassat busskoncept. Persontrafiken på Tjustbanan har ett lågt regionalt mervärde för Östergötland och medfinansieringen har i linje med detta varit låg sedan 2008.

Integrerat med befintlig trafik mellan Linköping och Åtvidaberg (och delen Gamleby-Västervik) kan bättre och mer målstyrd trafik erbjudas. Restidsskillnaden mellan start- och slutort blir endast 5 minuter jämfört med tåg, och ett högre utbud kan erbjudas för en väsentligt lägre kostnad än dagens tåglösning. Det vill säga en trafik med exempelvis dubbeldäckade expressbussar med Östgötatrafikens taxa, taktfast timmestrafik och busstrafikens regularitet på nästintill 100 %. Falerum (cirka 250 invånare) och station Basthagen i Åtvidaberg skulle hamna utanför ett bussystem och får eventuellt lösas på annat sätt.

Restiden med bil Västervik-Linköping är cirka 1 timme och 30 minuter, med en busslösning 1 timme och 45 minuter. En resa med dagens Kustpilentrifk tar 1 timme och 40 minuter. På totalen blir en busstrafiklösning attraktiv gentemot bilen, och som helhet bättre än tågtrafik.

Att investera i Tjustbanan är inte önskvärt av flera anledningar. För det första för att Regionen relativt sett hellre önskar investeringar på andra banor/objekt med högre potential. För det andra, om banorna vore av hög standard skulle inte en investering i drift av regional tågtrafik vara målstyrt eftersom Regionens trafikresurser behövs till andra trafiksystem med högre behov. För det tredje för att det idag, i absoluta termer, saknas avsatta medel för detta.

Stångådalsbanan – En länk för Kalmar norrut

För 2040 stöds Stångådalsbanan och dess trafik i att finnas kvar i samma utsträckning som idag. Det vill säga ett grundutbud på ungefär varannan-timmestrafik, styrd av det interregionala behovet, primärt för kommunerna i norra Kalmars län för att kunna nå de nationella tågen i Linköping. För att möjliggöra dessa kommuners interregionala resor, genom kopplingen till Stockholm, utgår det ett nationellt stöd till trafiken på Stångådalsbanan. Eventuellt kan insatsturer komma att behövas i de mest attraktiva tidslägena i högtrafik.

Kalmar, som utpekad tillväxtmotor, behåller därmed en koppling norrut. Tågtrafiken motiveras av kommunerna i norra Kalmar läns behov av interregionala resor, samt behov inom Region Kalmar, och inte för den regionala pendlingen, som är marginell och för Östergötland kan lösas av utökad expressbusstrafik. Banan är således inte systemkritiskt behövd utan finns kvar som stöd för Kalmar län och några av dess nordligt förlagda kommuner. Det interregionala resandet rör inte heller några stora volymer som egentligen kräver just lösning med tågtrafik.

En långväga busstrafiklösning, som skulle ersätta Kustpilen på Stångådalsbanan, skulle öka restiden med en timme, från dagens 3 till 4 timmar. En bilresa Kalmar-Linköping tar i jämförelse också 3 timmar, vilket innebär att busstrafiken ändå kvarstår som ett acceptabelt alternativ men inte konkurrenskraftig nog. Tåget har dock inte en stark konkurrenskraft gällande restider mot bil, så som tågtrafik brukligt ska ha.

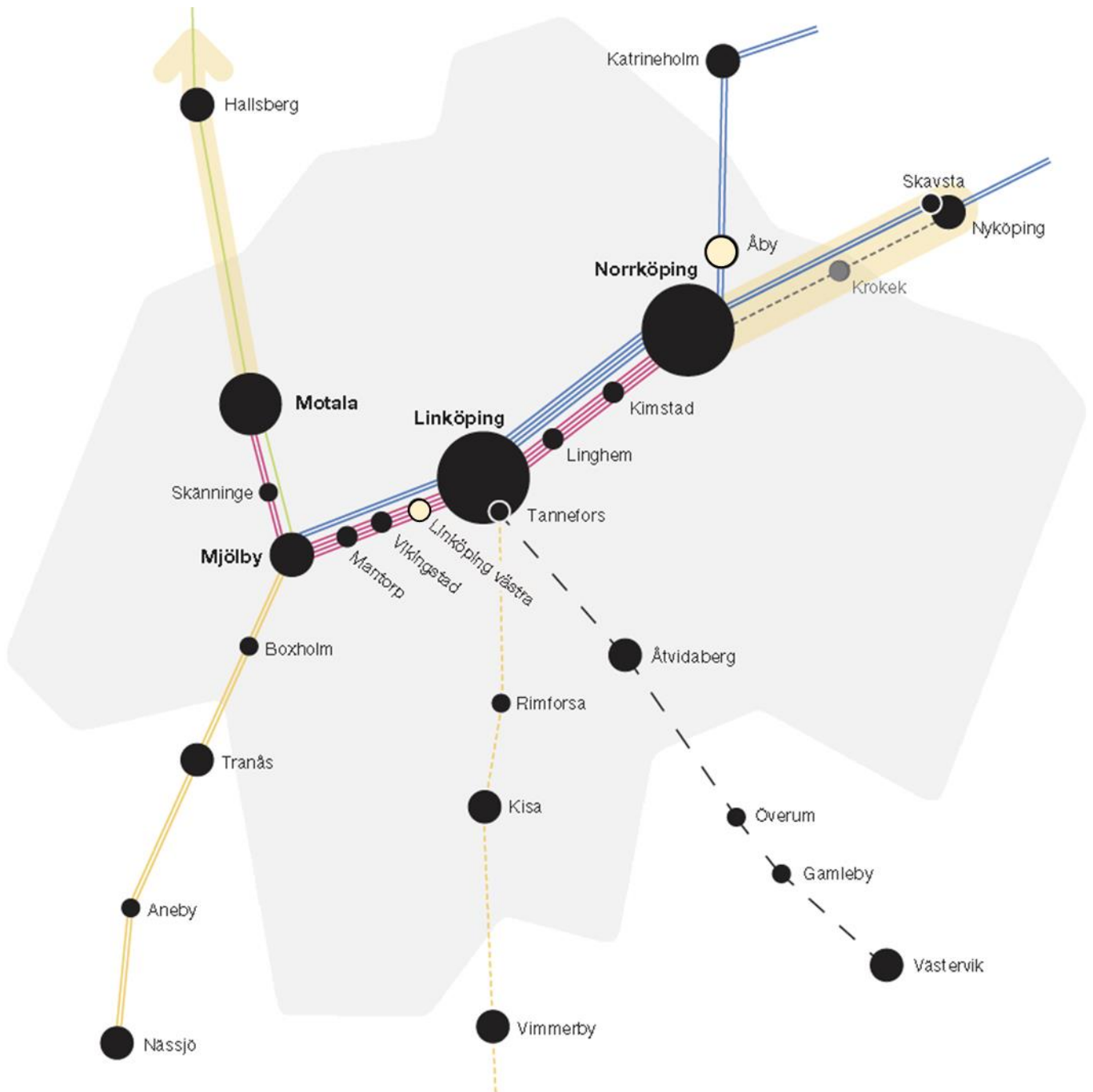
Jämförs detta Kustpilenstråk mot Kalmar med ett annat interregionalt stråk under ”princip 3”, det mot Örebro via Godsstråket genom Bergslagen, så har Mjölby-Motala-Örebro en tydligare potential i och med större resandeunderlag och kommande dubbelspår som ger nya kortare restider. I det stråket finns en möjlighet att införa utökad regional tågtrafik. Detta anser inte Regionen vara möjligt för relationen Östergötland-Kalmar.

Eventuellt öppnande av nya stationer hanteras enligt de ovannämnda stationsprinciperna men Regionen ser i dagsläget inget behov av öppnandet av nya stationer inom Östergötland. Trafikeringen, så väl som orterna i sig, behöver utvecklas för att motivera och tydligare bidra till regional utveckling genom tågtrafikering. Nya stationer skulle dock förlänga restiden för det långväga resandet. Eftersom trafikens utbud är så begränsat skulle en stationsort uppleva en liten skillnad i resmöjligheter.

Utredningar om trafikering och anslutningar

Att investera i banorna stöds inte av uppsatta mål och att utöka trafiken, så att trafiken skulle uppnå den nivå som krävs/önskas om 30-minuterstrafik (basutbudet), skulle urholka andra delar av Regionens engagemang i regional tågtrafik. Regionen ser därför inte ett inomregionalt tågpendlingssystem på vare sig Tjust- eller Stångådalsbanan. För Östergötlands del är dock medfinansiering till Stångådalsbanan fortsatt möjlig i målbilden för 2040.

Dock kvarstår, utanför detta arbete, många frågor kring båda banorna och deras framtid. I nuläget saknas vissa svar rörande exempelvis ERTMS-investering samt banornas koppling i Linköping. När dessa frågor har fått svar bör den tågstrategiska målbilden revideras, om någon väsentlig förutsättning ändrats. Men när det kommer krävas av Regionen att formellt yttra sig om banorna och trafikering kommer det att göras. Detta är endast den strategiska inriktningen utifrån nu gällande förutsättningar och behov.



Figur 19 – Målbilden 2040 i ett fördelat tågsystem

Regional princip	Primärt tågssystem	Trafikerad sträcka	Utbud	Kommentar	Noterbar förändring
1	Östgötapendeln	Motala/Mjölby - Norrköping	30- respektive 15-minuterstrafik	Multiplakopplade tåg utifrån kapacitetsbehov	Ny station i Malmslätt Boxholm och Tranås trafikförsojs av JLT-systemet
2	Mälardalstrafik	Mjölby - Linköping - Norrköping - Katrineholm och vidare	30-minuterstrafik	Trafiken mot Katrineholm på Södra Stambanan Agerar "skip-stop" inom Östergötland	Ny station på "UVEN" i Åby Systemet förlängs in i Östergötland så långt som till Mjölby
2	Mälardalstrafik	Mjölby - Linköping - Norrköping - Nyköping och vidare	30-minuterstrafik	Trafiken mot Nyköping på Ostlänken Agerar "skip-stop" inom Östergötland	Trafikering på Krokek station upphör då trafik från Nyköpingsbanan överförs till Ostlänken Systemet förlängs in i Östergötland så långt som till Mjölby
3	Interregional trafik	Mjölby - Örebro och vidare	120-minuterstrafik	Det finns potential för sträckan Motala-Örebro för eventuellt utökad trafikering	"TiB" stannar inte i Skänninge
3	Interregional trafik	Nässjö - Mjölby	30-minuterstrafik	Eventuellt kan sträckan bli sammankopplad Jönköping-Nässjö-Mjölby	Boxholm och Tranås övergår från Östgötapendeln till "JLT"
3	Interregional trafik	Kalmar - Linköping	120-minuterstrafik		Tjustbanan, Västervik-Linköping, ersätts med busstrafik

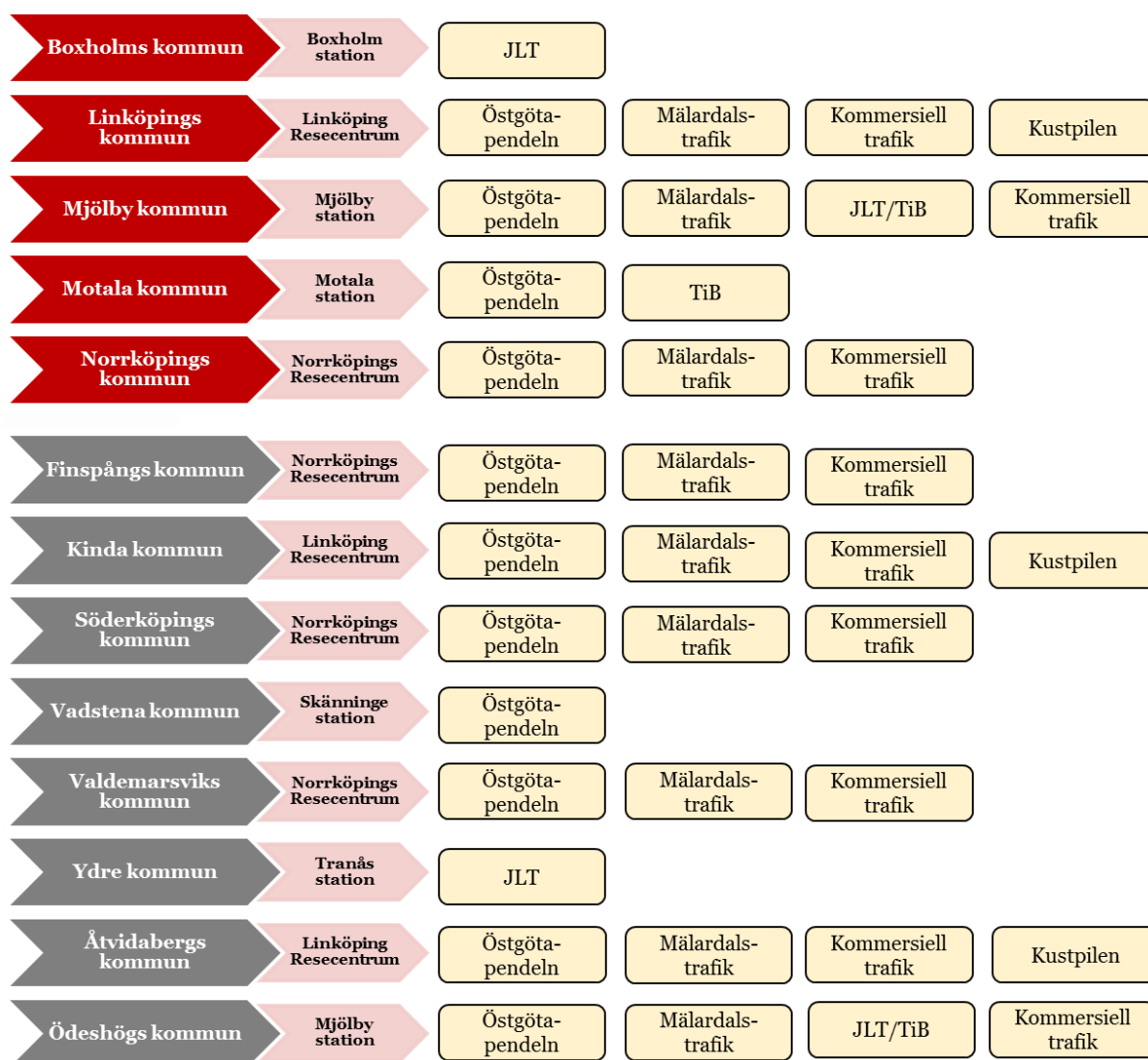
Tabell 5 – Summerande och trafikfördelad tabell över målbild 2040

Anslutande regional trafik

Tågtrafiken är beroende av anslutande regional kollektivtrafik, så väl stadstrafik som inomkommunal och mellankommunal trafik. Även om den regionala tågtrafiken är stommen i Östergötlands kollektivtrafiksystem så krävs välfungerande trafik som matar till/från denna för ett ”hela-resan, hela regionen-perspektiv”. På de sträckor där tågtrafik inte finns är regionala expressbussar stommen i trafiksystemet. Det är viktigt att buss- och tågtrafiken ses som olika delar som kompletterar varandra i trafiksystemet, där ingen dränering eller internkonkurrens sker. Därför måste den regionala busstrafiken hålla hög kvalitet och kunna matcha tågtrafikens utbud och resmöjligheter vid vissa utvalda stationsorter.

Nedan visas Regionens bild över hur den regionala busstrafiken ska knytas samman med tågsystemet. Den bygger på den presenterade målbilden över tågtrafiken och ska fungera som en styrning och ett stöd för busstrafikplaneringen.

Det är viktigt att all parallellgående busstrafik till tågtrafiken, oavsett relation, ses över och motiveras. Det är inte önskvärt att buss och tåg konkurrerar eller underminerar varandra, utan resurserna bör samordnas till den lösning som erbjuder högst måluppfyllelse.



Figur 20 – Regional busstrafik med prioriterade stationer och anslutningar

Om kommersiell trafik

Östergötland har behov av stark kommersiell trafik

Den tågstrategiska målbilden berör inte den kommersiella tågtrafiken. Däremot är den kommersiella trafiken både behövd och önskvärd, inte minst med perspektivet av att Ostlänken är färdigbyggd. Den kommersiella trafiken är helt central för att Regionen ska kunna nå sina uppsatta mål. Den framtagna målbilden utesluter inte heller alternativet att delar av tågsystemet, som idag är offentligt upphandlat, istället körs på kommersiella grunder.

Kan efterfrågan lösas genom kommersiella aktörer får dessutom Regionen resurser över att flytta till andra behovsområden. Dock kan en frågeställning vara om Regionen önskar stödja vissa mål-/resenärsgupper som kan få sämre tillgänglighet genom kommersiell tåglösning genom exempelvis hög prissättning. Det vill säga ingå någon form av biljettsamverkan om det målstyrt gynnar tågsystemet och dess kunder som helhet.

Redan i dag är den kommersiella trafiken viktig som stomme för det långväga och snabbaste resandet, så väl söderut som norrut. Med Ostlänken kommer den kommersiella trafiken ha nya möjligheter för marknadsexpansion och i än högre grad kunna bidra till den regionala och kommunala utvecklingen. Förhoppningen är att fler resor ska ske genom de hållbara alternativen. Kommersiell trafik på Södra stambanan antas också finnas kvar, och kunna få bättre förutsättningar när den avlastas av Ostlänken.

Omfattningen av kommersiell trafik är i dagsläget oklar men enligt Trafikverkets Basprognos 2040 visas en trafikering av två tåg per maxtimme (högtrafik) och riktning på Ostlänken och ett tåg varannan timme på Södra stambanan, båda i relationen Malmö-Stockholm. För Östergötland tillkommer det som idag är Ostpendeln via Södra stambanan, två tåg i timmen och riktning, fast då på Ostlänken (utan stopp i Nyköping). I En Bättre Sits benämns den ”RegioExpress” och är genom det utpekad som regionalt viktig.

Regional trafik på Ostlänken

Den presenterade tågstrategiska målbilden visar på ett system som tar i anspråk viss kapacitet för regional trafik på Ostlänken. Men detta kommer endast vara möjligt under vissa förutsättningar. Då den kommersiella trafikens utformning runt år 2040 inte är känd i dagsläget har denna trafik avgränsats. Men exempelvis måste den offentligt upphandlade trafiken, som behandlas i denna målbild, framföras med tåg som klarar 200 km/h.

Redan nu kan Regionen konstatera att den kommersiella trafiken hamnar i konkurrens med Östgötapendeln om kapacitet. Denna fråga måste hanteras fram till och med, samt efter, Ostlänkens färdigställande. Kommersiell trafik antas också finnas på Södra stambanan 2040 med samma behov av diskussion om trafikens och infrastrukturens utformning.

Tågstrategiska målbilden blir i denna aspekt ett inspel för andra aktörer att utgå ifrån i fördjupade diskussioner och trafikering och för den behövda infrastrukturen. Samverkan i dessa så kritiska frågor behöver ständigt förbättrade underlag och visioner för att hantera utvecklingen innan problem uppstår, och lösa de som redan finns idag.

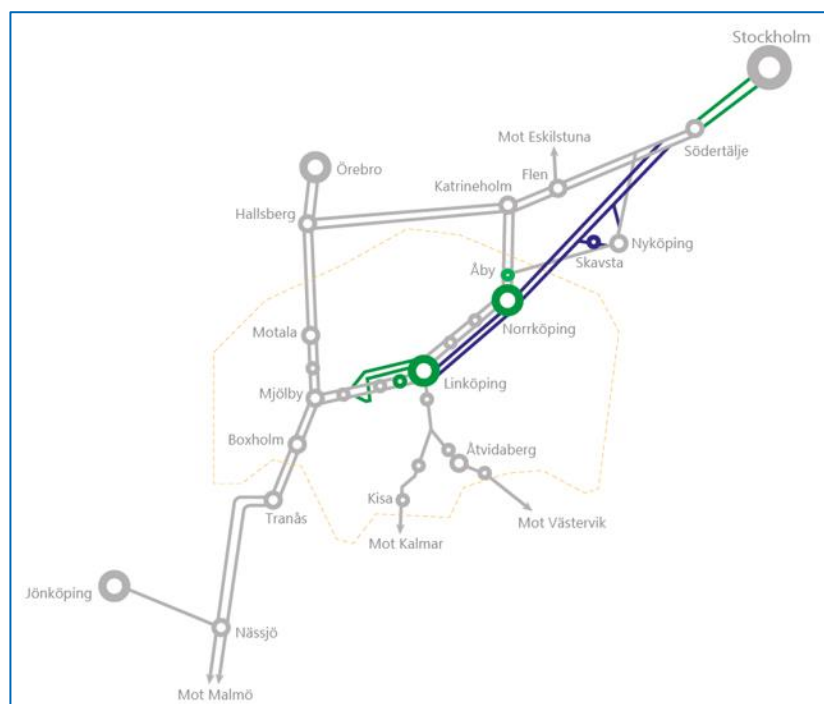
Infrastruktur – utmaningar och möjligheter

Önskad trafikering ska styra önskad infrastruktur

Principen om att önskad trafikering styr vilken infrastruktur som ska finnas är primärt gällande och helt avgörande för att kunna nå uppsatta mål. Det är Regionens uppgift att utifrån önskad kollektivtrafik arbeta för att den infrastruktur som behövs ska finnas på plats. Detta arbete sker genom samverkan med berörda aktörer och tydligt utpekande av behov och objekt. Huvudansvaret är dock svenska statens genom Trafikverket.

Olika tågtrafik ska kunna fungera på samma anläggningar utan att störa varandra så kunder påverkas negativt. Vare sig det gäller operativ drift eller trafikutökningar från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller kommersiella aktörer.

Delar av planen är möjlig att genomföra inom dagens förutsättningar, andra delar kräver ny eller utvecklad infrastruktur. Därför måste Regionen aktivt arbeta för att tågstrategin, i delar och helhet, ska kunna genomföras genom att behövd infrastruktur kommer på plats. På detta sätt fungerar tågstrategin som ett inspel till olika aktörer så att Regionen kan arbeta för att rätt infrastruktur ska finnas på plats för önskad trafikering och kapacitet. Det gäller både stationer och kapacitet. Figur 21 visar i ett förenkla format på viktiga infrastrukturobjekt på en karta.



Figur 21 – Viktiga infrastrukturobjekt mot år 2040

Ostlänken bidrar och avlastar

Ostlänken måste komma på plats, inte bara för dess nationella roll utan för regionens utveckling. Utan Ostlänken kommer inte den regionala tågtrafiken kunna svara på ökade behov eller utvecklas mot uppsatta mål. Detta kommer påverka regionen långt mer än bara gällande hållbara transporter. Regionen måste därför arbeta mot den nationella nivån för att säkerställa regionala intressen.

För att den tågstrategiska målbilden ska kunna genomföras kommer stora investeringar i infrastruktur behöva ske. Det gäller både de antaganden som listats ovan i inledningen, och de infrastrukturobjekt som listas längre ned. För att tågtrafiken ska fungera som önskat, med kapacitet, restider, punktlighet, taktfasthet och uppehållsbild, behöver infrastrukturen

utvecklas. Det är i Regionens största intresse att jobba för en förbättrad tåginfrastruktur. Inte minst eftersom Ostlänken är 15–20 år bort i tiden, och behoven finns redan idag.

Behov av ökad kapacitet

Enligt Trafikverket har Södra stambanan mellan Norrköping och Linköping, samt Godsstråket genom Bergslagen mellan Motala och Hallsberg, stora/höga kapacitetsbegränsningar. Södra stambanan mellan Linköping-Mjölby har medelstora kapacitetsbegränsningar medan övriga banor i länet har små kapacitetsbegränsningar. På kvarvarande enkelspåriga sträckor av Godsstråket genom Bergslagen pågår utbyggnad till dubbelspår. Sträckan Norrköping-Linköping får ökad kapacitet som följd av Ostlänken. Men till dess Ostlänken är på plats eller kapacitetshöjande infrastruktur byggs kommer den östgötska delen av Södra stambanan var en slags ”regional getingmidja”. Precis på den plats Östgötapendeln har sin tyngd.

Redan idag lider alltså framförallt Södra stambanan av kapacitetsbrist, där mest tågtrafik framförs i Östergötland. Det manifesterar sig genom låg punktlighet, oönskad kapacitetstilldelning som inte uppfyller varje parts önskemål och att tidtabellerna måste anpassas efter annan tågtrafik. Östgötapendeln kan i princip inte utökas till fler avgångar och Regionen hindras från att köra trafiken med 10-minuterstrafik.

I figur 22 visas dagens kapacitetssituation och trafikering på olika delar av järnvägssystemet från Trafikverkets kapacitetsbeskrivning. Röd innebär stora begränsningar, gula medelstora och gröna inga begränsningar.

Bana	Sträcka	Pendeltåg	Regional-tåg	Fjärrtåg	Godståg
Södra stambanan	Katrineholm-Norrköping		X	X	X
	Norrköping-Linköping	X	X	X	X
	Linköping-Mjölby	X	X	X	X
	Mjölby-Tranås	X	X	X	X
Nyköpingsbanan	Norrköping-Nyköping		X	X	X
Godsstråket genom Bergslagen	Motala-Mjölby	X	X		X
	Motala-Hallsberg		X		X
Kustpilen	Linköping-Kisa		X		
	Linköping-Åtvidaberg		X		
Finspångsbanan	Finspång-Kimstad				X

Figur 22 – Trafikering och kapacitetssituation per bana

Varje marknadsandel som tågtrafiken tar, och varje procents tillväxt av resandet, kommer ställa högre krav på trafikeringen (utbud) och därmed infrastrukturen. Den önskvärda tillväxten för de hållbara personresorna med regional tågtrafik hotas om infrastrukturen inte klarar ökade anspråk.

I och med denna brist kan Östgötapendeln i dagsläget inte bedrivas med den taktfasthet som önskas, och vissa avgångar tvingas köras som skip-stop (tågen stannar inte på ordinarie stationer). Dessa tåg, en framtvängad lösning, får inte heller bedrivas med en full hastighet så som en skip-stop-lösning skulle kunna möjliggöra. Trafikverkets konstruktionsregler öppnar inte för en sådan lösning och Östgötapendeln blir därför dubbelt lidande. I dagsläget finns inte heller några infrastrukturella förutsättningar att öppna nya stationer för Östgötapendeln inom dess nuvarande utformning.

Sänkta hastigheter – dubbel problematik

Att tåganläggningen inte möjliggör full hastighet för tågen, det vill säga att de inte kan köra utifrån sin maximala prestanda, har minst två problematiska följder. Dels får kunderna längre restider, dels påverkar det kapaciteten negativt genom att färre tåg får plats på spåren.

Snitthastigheten för Östgotapendeln är strax under 100 km/h vilket är bra med tanke på uppehållsbilden. Men den skulle kunna ökas om tågen kunde hålla högre hastighet oftare. Detta kan också illustreras av att dagens snabbtåg genom Östergötland, på Södra stambanan, endast håller runt 110 respektive 125 km/h. Denna relativt låga hastighet kan inte endast förklaras av retardation och acceleration hos tågen, utan av banans bristande kvalitet.

Punktlighetsförbättringen och kapacitetsutökningen bör lösas genom fyrstegsprincipen men där steg 4-åtgärder (ny infrastruktur) inte kan komma att undvikas. Detta är tydligt redan 2019 och kommer, givet ökad tågtrafik, öka än mer mot 2040. Ostlänken kommer delvis lösa detta, men inte fullt ut, framförallt inte väster om Linköping. Grundprincipen är alltid att önskad trafikering ska styra den infrastruktur som behöver finnas på plats, inte omvänt. Det är inte en hållbar lösning att öka punktligheten att acceptera sänkta hastigheter för tågen, och därmed en på totalen sänkt kapacitet på banorna.

Trafikverkets konstruktionsregler för tågtrafikplaneringen spelar här en kritisk roll i så väl tidtabellernas utformning, tilldelade tåglägen som för den totalt tillgängliga kapaciteten. I dessa regler och i processen runt dem hos Trafikverket måste Regionen säkerställa sin plats.

Ofrivillig konkurrens

Kapacitetsbristen leder också till suboptimal konkurrens mellan regionala och nationella tåg samt mot godstågstrafiken. De olika tågsystemen för persontrafik, som borde fungera som komplement, får istället förhandla bort sina önskade tåglägen, och trycker därmed ut varandra från sina önskade tåglägen. Följden blir sämre tidtabeller och störningskänslig tåglägestilldelning, vilket Trafikverket i dagsläget löser genom att utöka avstånden mellan tågen. Detta behövs inte för Östgotapendeln räkning utan gynnar de prioriterade nationella tågen, på regionaltågens bekostnad.

Södra stambanan är viktig för det nationella resandet men minst lika viktig för det regionala resandet för de olika regionerna som finns längs dess sträckning. I slutändan får kunderna suboptimala andrahandslösningar som inte gynnar det hållbara resandet.

Regionaltåg på Ostlänken

När Ostlänken finns på plats ändras förutsättningarna för länets tågtrafik. Detta i och med att nuvarande järnväg mellan Norrköping och Linköping får utökad kapacitet som följd av att huvuddelen av fjärrtåg och regionaltåg antas flyttas över till Ostlänken. Sträckan Mjölby-Linköping riskerar att få ytterligare kapacitetsproblem jämfört med idag på grund av utökad övrig trafik till följd av Ostlänkens tillkomst.

Ostlänken kommer primärt att vara ett system för nationella höghastighetståg men behöver också vara öppen för att regionala tågssystem tillåts trafikera den. Det gäller framförallt den långväga regionala trafiken till Stockholm. Om detta inte blir fallet, och Ostlänken hålls fri från regionala tåg, ökar än mer behovet av stora kapacitetsåtgärder för den regionala trafiken på Södra stambanan.

Södra stambanans funktionalitet behöver därför utvecklas parallellt med Ostlänken så både nationella och regionala tåg kan bli funktionellt högkvalitativa och inte störa varandra på en underdimensionerad bananläggning.

Ostlänken och systemkritiska kopplingspunkter

Kopplingspunkten mellan Ostlänken och Södra stambanan, efter Linköping, behöver placeras i ett läge (minst) väster om Vikingstad och vara planskild. Det är systemkritiskt för att den regionala tågtrafiken ska kunna få plats och framföras med det utbud som pekas ut att behövas inom denna tågstrategiska målbild.

Inplaneringen av kopplingspunkter (växlar) mellan Södra stambanan och Ostlänken behöver också säkerställas. Detta utifrån Regionens behov, eftersom offentligt finansierad trafik kommer trafikera båda banorna i olika varianter. Men även Ostlänken antas behöva växlarna, inte minst vid störningar och omledningar. Behovet är därför dubbelt motiverat.

Ytterligare en flaskhals i relation till detta är infarten mot Stockholm söderifrån. Det är troligt att spårkapaciteten mellan Södertälje och Stockholm kommer att påverka hur trafiken i Östergötland kan ske och därför bör en utredning starta kring hur ytterligare kapacitet kan byggas ut. Ostlänken bör alltså, från regionalt håll för att tydliggöra behovet, lyftas fram som Vikingstad-Stockholm C och inte som Linköping-Stockholm (Järna).

Utöver detta är den regionala tågtrafiken beroende av välutvecklade, högfunktionella resecentrum i Linköping och Norrköping. Både som bytespunkter för stora volymer resenärer men även som kopplingspunkt för tågen. Stångådalsbanans koppling till ett nytt resecentrum i Linköping är i dagsläget inte utrett men behöver lösas om trafiken ska kunna finnas kvar.

Infrastrukturobjekt

Nedan följer en lista på objekt som, utifrån den tågstrategiska målbildens slutsatser, är inspel till relevant infrastrukturplanering, oavsett om det är på nationell, regional eller kommunal nivå. Objekten är både av systemkritisk och stödande natur som del i genomförandet av den tågstrategiska målbilden mot år 2040. Listan kommer behöva kompletteras kontinuerligt om målbilden revideras och samordnas med Regionens andra viktiga infrastrukturbehov.

- ❖ Anslutning mellan Ostlänken och Södra stambanan väster om Linköping
- ❖ Ny station i Malmslätt, ”Linköping Västra”
- ❖ Ny station i Åby
- ❖ Ny plattform i Mjölby (vid spår 6)
- ❖ Kapacitet på samtliga banor för att kunna bedriva hög trafikvolym med hög kvalitet. Primärt Södra stambanan för den regionala tågtrafikens behov
- ❖ Säkerställd kapacitet och anslutningar på nya resecentrum i Linköping och Norrköping
- ❖ Anslutande trafikens framkomlighet
- ❖ Kapacitet och pålitlighet in mot Stockholm, Järna-Stockholm C
- ❖ Utökning av underhållsdepån i Boxholm följande behov av ökad kapacitet
- ❖ Finansiering och implementering av ERTMS på Södra stambanan



Arbetet framåt

Samverkan mot målbildens förverkligande

Under denna utredning, både internt och genom externa kontakter, har fler behov och önskemål uppkommit. Vissa av dessa kan bli aktuella att arbeta vidare med kopplat till den tågstrategiska målbilden. Ett tydligt behov är att förbättra samverkan med kommunerna gällande kollektivtrafikens roll och funktion kopplat mot kommunernas fysiska planering. Detta genom tydligare samverkansmodeller och hänvisning till stationsnärhetsprincipen. Denna tågstrategi utgör en grund för detta arbete.

En strategisk inriktning gällande priser, produkter och länsöverskridande överenskommelser är ett annat exempel på vad som behövs för att stödja målbilden. Detta gäller inte bara samverkan med andra tågssystem utan det är också viktigt att de priser och produkter som Regionen själva erbjuder stödjer den tågstrategiska inriktningen.

De tunga investeringarna: fordon och infrastruktur

Tåg är dyra att köpa in och är värdefulla för Regionen. Därför behövs en fordonsstrategi skrivas fram för Region Östergötland, men som också ska visa behovet inom Mälardalstrafik. Både gällande antalet dimensionerande fordon på kort och lång sikt, och gällande val av fordonstyp/-typer. I en fordonsstrategi kan även principer för när trafiken ska förstärkas skrivas fram som stöd för den löpande verksamheten. Depåavtalet löper ut till år 2040 och denna fråga behöver hanteras inom denna strategi.

Metodutveckling och trafikutredningar

Utredningen bygger på flera olika statistiska metoder. Dessa behöver utvecklas exempelvis genom förbättrade beräkningsmodeller för tågtrafik, samt samla in data med högre kvalitet, både internt och genom Regionens samarbetspartners (exempelvis Mälardalstrafik). Kommande passagerarräkningsystem bör kunna utgöra en bra grund för nya typer av analyser.

Det behöver också tas fram en tydlig process för hur den tågstrategiska målbilden ska hållas uppdaterad och relevant, utan att behov av nya eller andra dokument uppstår, så som genom en aktualiseringsprövning under regelbundet intervall. Det kommer krävas en regionalt gemensamt framtagna genomförandeplan för målbilden som visar på vilka aktörer som behöver vara involverade för att ta steg mot målbildens genomförande. Dessutom behöver former sättas för hur tågstrategiska utredningar ska ske på ett transparent, konsekvent och brett inkluderande sätt.

En arbetslista att utgå ifrån

Mer konkret behövs de tågstrategiska frågorna fördjupas, både i enskilda projekt och i processform. Nedan listas några viktiga exempel på mer konkreta frågor som behöver en fördjupad uppmärksamhet. Listan kan utgöra underlag för verksamhetsplanering och uppgifterna kräver fortsatt samverkan med regionens kommuner, angränsande kollektivtrafikmyndigheter och Trafikverket.

- ✓ Framskrivande av en regional sammanställning, nulägesbild, av all den kunskap och allt underlag som finns gällande den interregionala tågtrafiken jämte Östgötapendeln
- ✓ Utredning om Östergötlands infrastrukturella förutsättningar för dagens tågtrafik, dess begränsningar och utmaningar på kort sikt
- ✓ Framtagande av en genomförandeplan med en ekonomisk analys och fordonsförsörjningsplan
- ✓ Framtagande av en regional busstrategi inklusive anslutning till tågtrafiken
- ✓ Utredning av expressbuss för Tjustbanan inklusive samordning med befintlig trafik

- ✓ Utredning av Tåg i Bergslagen-systemet att sluta trafikera Skänninge, men framförallt att tillsammans med Region Örebro län utreda potentialen och nyttjandet av de förbättrande förutsättningarna på stråket Mjölby-Motala-Örebro i och med dubbelspåret färdigställande
- ✓ Utredning av kollektivtrafiklösning/expressbuss för Kolmården och Krokek
- ✓ Utredning av trafiken av delsträckan Tranås-Boxholm med eventuella insatståg
- ✓ Fortsatt utredning kring Linköping Västra och Åby som tillkommande stationer



7

Samverkansavtal och genomförandeplan för Bus Rapid Transit (BRT) etapp 1 i Örebro 19RS5637

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum
2020-02-12

Föredragnings PM
Dnr: 19RS5637

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Samverkansavtal och genomförandeplan för Bus Rapid Transit (BRT) etapp 1 i Örebro

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att tillsammans med Örebro kommun ingå 'samverkansavtal avseende Bus Rapid Transit (BRT) etapp 1 i Örebro' och starta införandet av BRT i Örebro samt

att godkänna 'Genomförandeplan Bus Rapid Transit (BRT)'

Sammanfattning

Region Örebro län och Örebro kommun är eniga om att den enda egentliga potentialen till att nå en god resandeutveckling i Örebro är att åstadkomma kraftigt minskade restider. En utveckling mot ett modernt system för Bus Rapid Transit (BRT) skulle bli, tack vare att produkten kommer erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen, av stor vikt för att nå de uppställda målen inom Region Örebro läns Regionala Utvecklingsstrategi och Trafikförsörjningsprogrammet samt Örebro kommuns Trafikprogram. Örebro kommun är nu i ett läge där man planerar att bygga om flera av dagens trafikleder genom staden till stadsgator. Dessutom påverkar BRT många utvecklingsprojekt för framtidens kollektivtrafiken. I samband med detta föreslås ingå ett samarbete med Örebro kommun genom att ingå ett samverkansavtal utifrån "Genomförandeplan av Bus rapid Transit".

Ärendebeskrivning

Kollektivtrafikresandet i Örebro har historiskt haft en svag resandeutveckling. Det krävs kraftfulla åtgärder för att vända utvecklingen i positiv riktning för att nå de uppställda målen. Konsultföretag Trivector, Sweco och Urbanet har för Region Örebro läns och Örebro kommuns räkning gjort flera utredningar av lämplighet, genomförbarhet och lönsamhet av BRT i Örebro stad. Utredningarna visar att det finns goda förutsättningar för att etablera ett BRT system, att det är praktiskt möjligt vad

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum
2020-02-12

Föredragnings PM
Dnr: 19RS5637

gäller trafik och utrymmen och att ett BRT system leder till stora ökningarna inom resande.

Befolkningen i Örebro beräknas år 2040 uppgå till 200 000 invånare vilket innebär att antalet resor varje dag kommer att öka med 35 procent. För att kunna få en fungerande trafiksituation för framtidens bilar och kollektivtrafik är införande av BRT en effektiv åtgärd.

Region Örebro län och Örebro kommun ställer höga krav på infrastruktur, fordon, stödsystem och trafikering för att skapa en komplett BRT med hög attraktivitet och effektivitet för att få ett ökat resande med kollektivtrafiken. Förslaget till BRT-lösning i Örebro består av två linjegrenar som förbinder Brickebacken – Universitetet – Centrum med områden Mellringe och Vivalla. Det gör att de befolkningstätaste delarna av staden täcks in av BRT-systemet och det är även här som det största samlade resandet med kollektivtrafik återfinns. Den första etappen (Etapp 1) är sträckan mellan Brickebacken – Tegnérslunden som täcker in stora delar av centrum, många viktiga målpunkter och är mest trafikerad idag. Etapp 1 förväntas vara färdigställt för trafikstart under 2025.

Ett införande av BRT skapar nyttigheter som bland annat innebär minskad klimatpåverkan, ökad trafiksäkerhet, mindre trängsel och ökad folkhälsa. Kartläggningen visar att det fullt utvecklade BRT-linjenätet leder till en resandeökning med 46% fram till 2025 och en ökad kollektivtrafikmarknadsandel från 9,1 till 15%.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Transporternas klimatpåverkan ska minska genom ökade andelen kollektivtrafik, gång och cykel gentemot bil.

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

Utredningar har också visat att BRT har positiva effekter på trafiksäkerheten, vilket inte minst är positivt för de barn som rör sig i trafiken samt minskat behov av sjukhusvård.

Ekonomiska konsekvenser

Genom förväntade resandeökning kan trafikproduktionen behöva öka. De stora körtidvinster som görs, innebär emellertid en motsvarande lika produktivitetsökning. Trafikproduktionen tas därför inom befintlig ram genom mer effektivare kollektivtrafikutformning av turtäthet, linjedragningar mm.. Ersättning av dagens utdaterad biljett- och realtidssystem finns i investeringsbudget.

Tjänsteställe, handläggare
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Jan Berglöf

Sammanträdesdatum
2020-02-12

Föredragnings PM
Dnr: 19RS5637

Beslutsunderlag

Samverkansavtal avseende Bus Rapid Transit (BRT) etapp 1 i Örebro samt
Genomförande av Bus Rapid Transit (BRT) i Örebro.

Johan Ljung
Områdeschef trafik och samhällsplanering

SAMVERKANSAVTAL AVSEENDE BUS RAPID TRANSIT (BRT) ETAPP 1 I ÖREBRO

1 Allmänt

Parterna är överens om att införa Bus Rapid Transit (BRT) i Örebro stad enligt handlingen 'Genomförandeplan av Bus Rapid Transit (BRT) etapp 1 i Örebro'.

Samverkansavtalet (denna handling) ska reglera arbetsformer, ansvar och resursfördelning för det gemensamma arbetet.

2 Ingångsvärden

2.1 Avtalspart

Avtalspart i detta avtal är:

Region Örebro län, organisationsnummer 232100-0164

Örebro kommun, organisationsnummer 212000-1967

2.2 Syftet med samverkansavtalet

Införande av BRT ska bidra till utvecklingen mot de uppställda målen i Region Örebro läns Regional Utvecklingsstrategi och Trafikförsörjningsprogrammet, dvs att år 2025 har kollektivtrafiken i Örebroregionen 5 miljoner fler resenärer jämfört med 2015, och i Örebro kommuns Trafikprogram, dvs att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska utgöra 60% år 2020.

Syftet med samverkansarbetet mellan Region Örebro län och Örebro kommun är att:

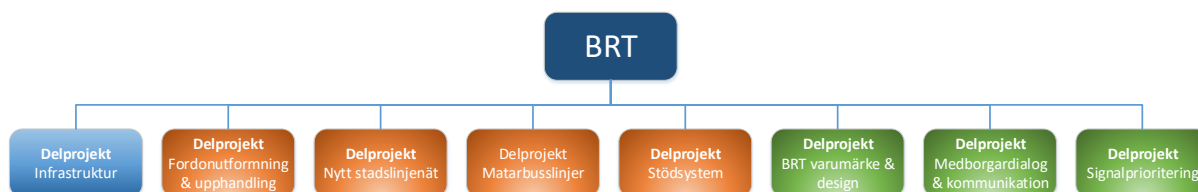
- införa BRT i Örebro stad efter den gemensamma målbilden / ambitionsnivån och inom budget och inom tidsfönstret
- öka kollektiva resandet i Örebro stad
- minska transporternas klimatpåverkan och öka folkhälsa genom ökade andelen kollektivtrafik, gång och cykel gentemot bil
- öka trafiksäkerheten
- minska trängsel
- gemensamt marknadsföra BRT som högkvalitativ och kapacitetsstark kollektivtrafik
- skapa kapacitet för dagens och framtida transportbehov i Örebro.

Redovisade syften och mål kommer att ligga till grund för det projektarbete och de dokument som upprättas i samband med projektets startande.

3 Arbetsformer och tid för samverkan

3.1 Samarbetsform

Parterna är överens om att samarbetsformen ska genomföras i projektform. Projektet består av olika delprojekt.



Delprojekt	Syfte
Infrastruktur	Analysera kostnaderna för byggandet av en första BRT-etapp Planera, projektera och bygga infrastruktur
Signalprioritering	Införa effektiva trafiksignaler
Nytt stadslinjenät	Införa ett nytt linjenät i den stadstrafik som kompletterar BRT
Matarbusslinjer	Ta fram ett förslag till hur nya matarbusslinjer kan skapa en bättre tillgänglighet för landsbygden via BRT
BRT varumärke & design	Införa ett kännetecknande BRT varumärke och design för hållplatser och annan infrastruktur
Fordon utformning & upphandling	Göra en produktionsberäkning för antal bussar, bussarnas storlek och turtäthet för att klara resandeökningen Sammanställa kravspecifikation och upphandla BRT bussar
Stödsystem	Upphandla & införa ett nytt realtidssystem och ett nytt biljett- och valideringssystem
Medborgardialog & kommunikation	Föra dialog med medborgare och informera alla intressenter under projektet

3.2 Tid för samverkansavtalet

Samverkansavtalet ska gälla från att det ingås till och med tre (3) månader efter trafikstart BRT etapp 1 som förväntas under 2025. Samverkansavtalet tecknas därmed för perioden 2019-09-01 till 2025-12-01.

I händelse av att trafikstart BRT etapp 1 inte startar inom planerad tid kommer tiden för samverkansavtalet att justeras så att avslutning av projektet kan genomföras. Parterna har optionen att förlänga samverkansavtalet för kommande BRT etapper.

3.3 Roller och ansvar

Att arbeta i projektform kräver arbetsstruktur samt behov av definierade roller med dess ansvar. Nedan redovisas parternas gemensamma organisationsstruktur för detta samarbete och projekt.

3.3.1 Projektägare

Fredrik Eliasson, Kollektivtrafikchef Region Örebro län

Ulrika K Jansson, Förvaltningschef Stadsbyggnad Örebro kommun

3.3.2 Styrgrupp

Till projektet kopplas en politisk styrgrupp. Samtliga projektägare och projektledare (dock minst en av varje part) ska delta i styrgruppsmöten.

3.3.3 Projektledare

Projektledare för Region Örebro läns del är Jan Berglöf. Projektledare för Örebro kommun är Henrik Emilsson.

Varje delprojekt ska ha en projektledare.

3.3.4 Övrigt

Projektorganisationen i övrigt utformas i kommande projekt.

4 Åtaganden

Inom ramen för de ingångsvärden som ligger till grund för projektet har nedan angivna ansvarsområden identifierats vid respektive part och kommer ligga till grund för projektets genomförande.

4.1 Parterna gemensamt

Parterna ska gemensamt

- tillhandahålla personella resurser för projektorganisationens tillsättning och bemanning.
- bekosta och genomföra kampanjer (reklam) för att marknadsföra "BRT"
- ta fram BRT varumärke och design
- organisera och bekosta kommunikation och medborgardialog
- införa signalprioritering
- planera och stämma av övergripande tidplaner, upphandlingar och andra övergripande frågeställningar kopplat till BRT-projektet
- ha gemensamma presentationer i respektive organisations nämnd för att återspegla helheten

4.2 Region Örebro

Region Örebro är ansvarig för:

- utföra kollektivtrafik med BRT bussar
- skapa ett nytt linjenät (linjesträckningar, tidtabeller) anpassad till BRT i Örebro
- fordonsutformning och upphandling
- upphandla och införa ett nytt biljett- och valideringssystem och ett nytt realtidssystem

4.3 Örebro kommun

Örebro kommun är ansvarig för:

- planera, projektera och utföra infrastrukturbyggande
- uppgradera/anlägga hållplatser
- bygga anslutande infrastruktur till BRT-systemet, som pendlarparkeringar och cykelparkeringar

5 Resurser

Med resurser avses personella- och finansiella resurser. Parterna är överens om att dela på de kostnader avseende resurser som projektet kräver, enligt nedan angiven grundmodell.

5.1 Personella resurser

Personella kostnader

- Vardera parten svarar för den egna personalens kostnader i projektorganisationen.
- Personalkostnad för de insatser som respektive part kommer att bidra med inom ramen för respektive parts "Åtaganden" bekostas av respektive organisation.

5.2 Finansiella resurser

Varje part har ansvar för kostnader enligt fördelningen för åtaganden i kapitel 4. För de åtaganden som parterna har ett gemensamt ansvar fördelas kostnader 50 procent mot vardera parten. I länsplanen för regional transport-infrastruktur som statlig medfinansiering är 125 Mkr avsatt för BRT. Örebro kommun avser att söka medel ur stadsmiljöavtalet för kommande etapper.

5.3 Andra projekt och samarbeten som har påverkan på projektet

- Ny bilkoppling söder om universitet
 - Viktigt att en ny bilkoppling möjliggörs eftersom bussgata vid hållplats universitetsplatsen är en förutsättning för en optimal rutt, en trafiksäker miljö vid hållplatsen och en bra lösning vid universitetsrodellen.
- Tallkotten i Brickebacken
 - Viktigt att denna detaljplan blir antagen så att BRT får en genare sträckning.

6 Tvist

Eventuell tvist ska hanteras genom förhandling mellan parterna.

7 Underskrift

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna har tagit var sitt.
Bindande avtal föreligger när båda parter undertecknat detta avtal.

Underskrift av behörig avtalstecknare:

Örebro kommun	Region Örebro län
Ort, Datum	Ort Datum
Underskrift	Underskrift
Namnförtydligande	Namnförtydligande

BUS RAPID TRANSIT (BRT) I ÖREBRO



GENOMFÖRANDEPLAN



ÖREBRO



Region Örebro län

90 (152)

1 Bakgrund

Kollektivtrafikresandet i Örebro har historiskt haft en svag resandeutveckling. Medan pendlingen och resandet i samhället generellt ökar kraftigt ligger kollektivtrafikens marknadsandel på en stabil men låg nivå jämfört med andra transportsätt. Flera prognoser som visar hur trafiken i Örebros gatunät utvecklas indikerar en hög risk för trängsel och försämrade luftkvalité i framtiden.

Kollektivtrafikomläggningarna som gjorts de senaste åren har haft som mål att effektivisera och förbättra kollektivtrafiken i framför allt de områden där flest människor reser. De har inneburit ökade trafikeringskostnader men dessvärre har de inte resulterat i att resandet i kollektivtrafiken ökat i önskad omfattning.

Analyser och utredningar pekar tydligt på att konkurrenskraftiga restider för kollektivtrafiken jämfört med bil, hög turtäthet, robusthet och tillförlitlighet är avgörande faktorer för att nå de mål som är satta.

Den satsning som bedöms ge absolut störst effekt på det kollektiva resandet i Örebro är utvecklingen av BRT – Bus Rapid Transit – ett kapacitetsstarkt och effektivt kollektivtrafiksystem som har förmåga att förflytta fler människor utan att ta större yta i anspråk.

Under 2015 tog Region Örebro län och Örebro kommun initiativ till en utredning av ”en gemensam målbild för det lokala kollektivtrafiksystemet i Örebro med inriktning BRT”. Trivector¹, som fick uppdraget att göra utredningen, har visat att det finns goda förutsättningar för att etablera ett BRT-system i Örebro.

Region Örebro län och Örebro kommun är eniga om att den enda möjligheten till att nå en god utveckling av kollektivtrafikresandet i Örebro är att åstadkomma kraftigt minskade restider. En utveckling mot ett modernt system för BRT skulle bli, tack vare att produkten kommer utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen, av stor vikt för att nå de uppställda målen.

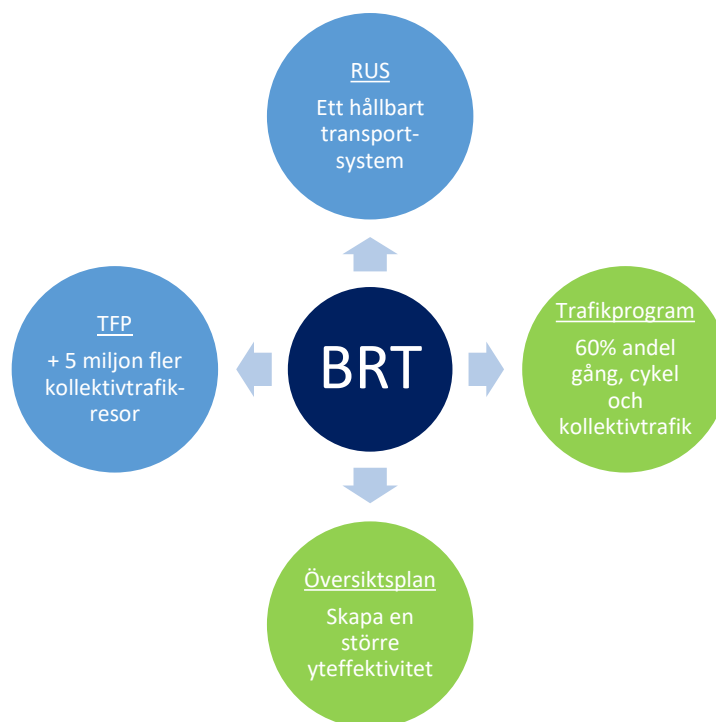
2 Syfte och mål

2.1 Syfte

Örebro planeras utifrån ett helhetstänk, där trafiken ses som en del av staden. Utgångspunkten är att se till att människor och gods ska kunna nå sina målpunkter. Det handlar om att göra staden tillgänglig för alla och att fokus flyttas från att tänka framkomlighet för fordonen till att skapa utrymme för människan.

Syftet med att utveckla ett attraktivt och kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem i Örebro stad är att svara upp mot de övergripande målen i Region Örebro läns Regional Utvecklingsstrategi², Trafikförsörjningsprogrammet³ och Örebro kommuns Trafikprogram⁴ och Översiktsplan⁵ (Figur 1).

I framtidens hållbara transportsystem ska andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik utgöra minst 60%, med mål om 5 miljoner fler kollektivtrafikresor, vilket både förbättrar livskvaliteten och minskar transporterens miljöpåverkan. Att arbeta för ett jämställt transportsystem där alla ska kunna röra sig fritt, är tillsammans med målen om minskad klimatpåverkan viktiga förutsättningar för Örebro läns utveckling.



Figur 1: BRT som medel till övergripande mål för Region Örebro län och Örebro kommun

2.2 Mål

2.2.1 Övergripande mål

Det övergripande målet är att utveckla ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem och en långsiktigt hållbar trafiksituation i Örebro. Det kommer att öka förutsättningarna för människor och fordon att samverka i trafiken och det blir enklare att resa och förflytta sig i Örebro.

Kollektivtrafiksystemet som vi bygger ska vara effektivt, tillförlitligt och tillgängligt. Det ska vara till för alla oavsett ålder, kön, ekonomiska och/eller funktionsmässiga förutsättningar. Kollektivtrafiken ska bli så attraktiv att det blir ett självklart resealternativ.

Detta kommer att bidra till att reducera stadens klimatpåverkan och trängsel och det ger i sin tur en renare och trivsammare miljö för alla som bor och vistas i vår stad. Resultatet blir en bättre vardag för människor nu och i framtiden i ett Örebro som växer.

2.2.2 Projektmål

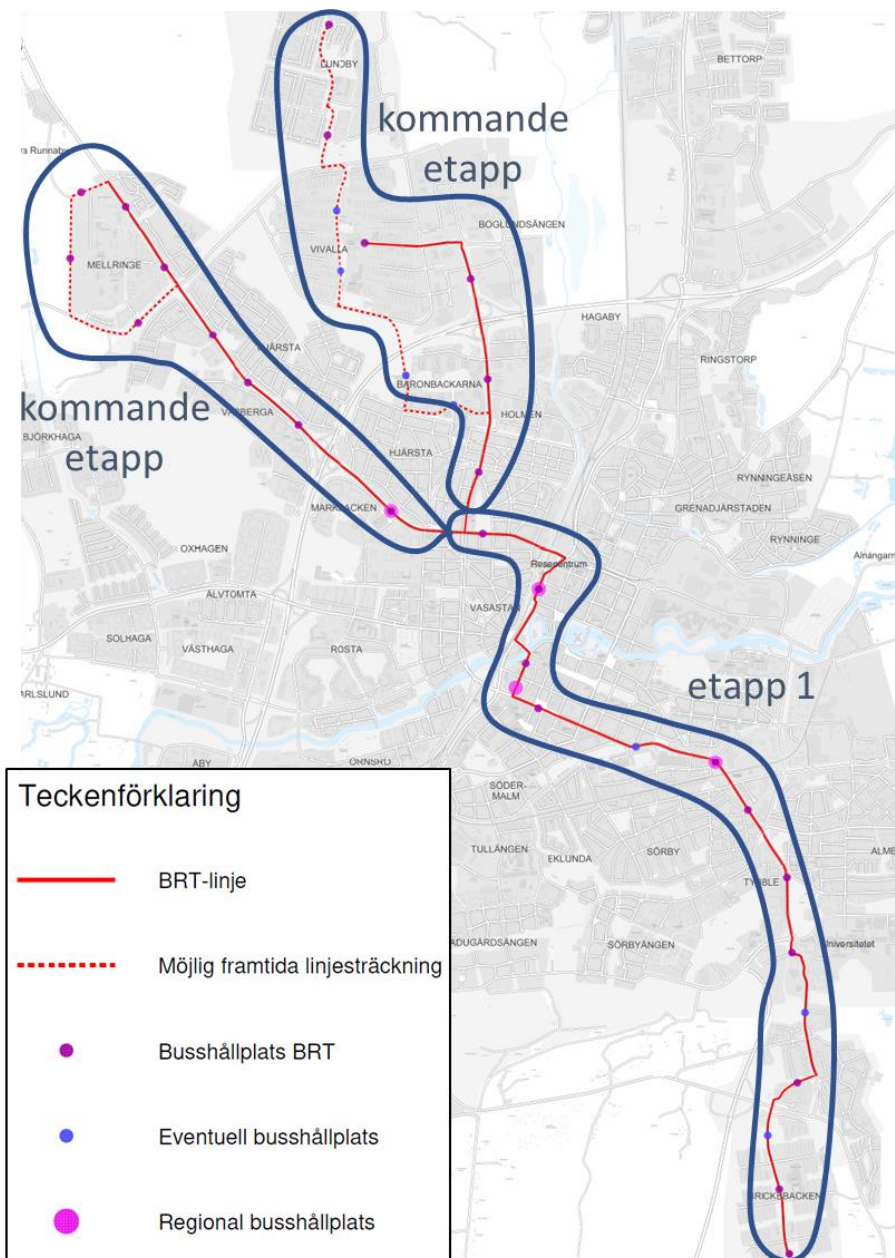
- att den totala restiden ska minskas med minst 30 % mellan respektive ändhållplats och centrum
- att öka kollektivtrafikresande i BRT-stråket om 40 % 3 år efter trafikstart

3 Gemensam utformning och inriktning för BRT i Örebro

Förslaget till BRT-lösningen i Örebro består av två linjegränar som förbinder Brickebacken-Universitetet-Centrum med områdena Mellringe och Vivalla. Utbyggnad av BRT-systemet bör ske i etapper – se figur 2. Etapp 1 är sträckan mellan Brickebacken-Resecentrum som är knappt 7 km. Kommande etapper kommer att vara Resecentrum mot Mellringe och Vivalla.

3.1 Etapp 1

Den första etappen (Etapp 1) är sträckan mellan Brickebacken - Tegnérslunden som innefattar stora delar av centrum, många viktiga målpunkter och är mest trafikerad idag (Figur 2). Det gör att de befolkningstätaste delarna av staden täcks in av BRT-systemet och det är även här som det största samlade resandet med kollektivtrafik återfinns. Trivector¹ kommer fram till att förutsättningarna är lämpliga på dessa korridorer. Sweco⁷ har på uppdrag av Region Örebro län och Örebro kommun studerat genomförbarhet på en av totalt tre utpekade korridorer. Uppdraget visar att ett BRT-system inom utredningsområdet är möjligt, både vad gäller trafik och utformning och att det finns goda utrymmen för ett BRT-system att samspela med befintlig kollektivtrafik.



Figur 2: Förslag till utformning för linjenätet för BRT-systemet i olika etapper

3.2 Kommande etapper

Föreslagna kommande etapper är Centrum-Mellringe och Centrum-Vivala/Lundby. Längst dessa sträckningar är befolkningstätheten hög. På väg mot Mellringe ligger områdena Varberga och Hjärsta. I Varberga pågår arbete med ny detaljplan för att möjliggöra fler bostäder i kollektivtrafiknära lägen. De kommande BRT-etapperna bör tillkomma snart efter att etapp 1 är klar.

3.3 Utformning och inriktning

Baserat på internationella studier och etablerade BRT-lösningar i världen har X2AB⁶ definierad olika nivåer för ett möjligt BRT-system i Örebro. Ett fullskaligt BRT-system skulle kunna liknas vid ett tunnelbanesystem och kräver då förstås fler och större infrastrukturåtgärder än ett mellanting

mellan BRT och vanlig stadsbusstrafik. I linje med Trivectors¹ studie eftersträvar Region Örebro län och Örebro kommun standardnivån grön på stadens utformning av infrastruktur, fordon, stödsystem och trafikering för att skapa en komplett BRT med hög attraktivitet och effektivitet. Därför bör projektet uppfylla de riktlinjer och systemegenskaper som presenteras i Figur 3. Där det är praktiskt omöjligt eller för att vara kostnadseffektiv väljer Region Örebro län och Örebro kommun i vissa fall att avvika från den gröna nivån.

FAKTOR	GRÖN NIVÅ	GUL NIVÅ
Stadens utformning		
Samhällsplanering	Samplanering mellan BRT och bebyggelse med förankrad strategi, kompletterande verksamheter, service och bebyggelse kring hållplatser och knutpunkter.	Endast viss ny bebyggelse och förtätning vid BRT-hållplatser.
Stadsmiljö	Ombyggnad/kvalitetshöjning av gaturummet, belysning, gångytor, planteringar, gatmöbler.	Endast viss upprustning, biltrafikreducering, prioritering av gång och cykling.
Hållplatsers samverkan med bebyggelse	Hållplatserna utgör en integrerad del i stadsmiljön, med närhet till andra funktioner i staden. Alltid cykelparkering och anslutningar med hög kvalitet.	Hållplatser i närheten av målpunkter/stadens bebyggelse men inte helt integrerade. Bra och trevliga gångvägar till hållplatser.
Linjedragning	Gen, mjuk, genom/centralt i bostads- och stadsområden, inga tvära kurvor. Mindre än 10 procent längre än avståndet fågelvägen mellan större hållplatser.	Genvägar - förkortningar, genom/under rondeller in till terminaler i mjuka svängar, få skarpa kurvor. Mindre än 20 procent längre än avståndet fågelvägen mellan större hållplatser.
Kollektivtrafikens infrastruktur		
Företrädesrätt och signalprioritering	Full signalprioritet med stopp endast på hållplatser och med aktiv styrning för hög regularitet. Inga cyklar i körbanan, inga störande fordon eller kantstensparkerings och utfarter.	Signalprioritet längs hela linjen. Oftast inget stoppbehov eller långsamma bilköer. Störande kantstensparkering, utfarter och cyklar i körbanan endast i begränsad omfattning.
Hållplatsutformning	Rak inkörning, plant insteg, markerade dörrpositioner/handikappentré. Väntytta under tak i hela bussens längd, sittbänkar, hållplatsinfo, cykelparkering, gång- och cykelpassage utanför väntytta.	Rak inkörning (klackhållplats), väntytta med väderskydd, sittbänkar och hållplatsinfo.
Identitet	Egen identitet, attraktiv design och varumärke på fordon, hållplatser och info.	Egen markering/design på fordon och hållplatser.
Utformning av körväg /avskildhet	Egna eller avskilda körbanor/vägar, körfält, spårrområde. "Inne i systemtänk".	Egna körfält eller garanterad framkomlighet, vissa avskilda körvägar, lugna hållplatser utan störande snabb biltrafik.
Markering av bussens körväg	Avskilt från biltrafik med fysisk avgränsning och avvikande färg på körbana.	Körfältsmarkering med bred, heldragen vit linje och texten "BUSS".
Markbeläggning och utformning	Jämn köryta, inga "gatubrunnar". Doserade kurvor vid separata bussvägar.	Inga farthinder för bussen. Prioriterad vinterväghållning.
Hållplatsavstånd i bebyggelse	500–800 m	400–500 m eller mer än 800m
Fordon och stödsystem		
Fordon	Anpassade fordon, breda dörrar, egen design, extra mjuk gång och mycket tysta, särskilt vid hållplatser. Plant insteg, markerad handikappentré, vid behov automatisk rullstolsramp/"gap filler".	Låggolvsbussar med breda dörrar. Påstigande i alla dörrar. Tysta, särskilt vid hållplatser.
Information på hållplats	Trafikinfo, närområdeskarta med målpunkter. Aktiverbar högtalare, avgångstidsdisplay, aktiv information vid trafikstörningar.	Tydliga linjenummer och destinationer, linjenätskarta, realtidsinformation för linjen.
Information i fordon	Realtidsinformation, information om anslutningar vid kommande hållplatser och aktiv information vid störningar.	Linjekarta och info/hållplatsutrop, även nästkommande hållplats.
Trafikering		
Pålitlighet / regularitet	System som säkerställer jämna intervall mellan fordon och utan försening för resenären.	Försening max halva turtätheten högst 1 gång per timme.
Hållplatstider och biljetthantering	Biljett/betallosning som inte påverkar hållplatstid. Möjligt att köpa biljett på hållplatsen. Mindre än 1 sekund/påstigande och dörr.	Av- och påstigning i alla dörrar, ingen förarvisering. 1–1,5 sekunder/påstigande och dörr.
Turtäthet dagtid	Mindre än 8 minuter.	Cirka 10 minuter.
Turtäthet lågtrafik	Mindre än 15 minuter.	Mindre än 20 minuter.
Trafikeringsdygn	Minst klockan 5–24.	Minst klockan 6–23.

Figur 3: krav till BRT system i Örebro enligt X2ABs riktlinjer⁶

Det är viktigt att resorna med BRT går frekvent, fort och under en stor del av dygnet. Det krävs att BRT linjer trafikeras med mindre än 8 minuters mellanrum mellan turer i båda riktningar under större delen av dagen. Ett viktigt moment är att minimera tiden för på- och avstigning, vilket ställer krav på biljettsystemet.



Figur 4: Exempel på hur bussarna kan se ut

Upplägget innebär att de båda BRT-linjerna till övervägande del trafikeras på egen körbana avskild från övrig trafik. Busskörfälten föreslås ha egen färgmarkering för att tydliggöra separeringen och BRT-systemets identitet och orienterbarhet. En detaljerad redogörelse av infrastrukturens utformning finns i 'Genomförandeutredning för BRT i Örebro'⁸. BRT-bussarna ska prioriteras i alla aktuella trafiksignaler och även i andra korsningstyper. I de BRT-system som finns etablerade runt om i världen finns det olika trafikeringsprinciper. Vissa system är helt slutna, där endast BRT-bussarna tillåts nyttja busskörfälten. I andra system tillåts även den övriga kollektivtrafiken få nyttja infrastrukturen. I Örebro är inriktningen att busskörfälten ska kunna nyttjas av all kollektivtrafik. Det innebär att även regionala bussar kommer att kunna få en kortare restid.

För att minska antal stopp ska avstånd mellan hållplatserna vara minst 500 m (jämfört med 400 m i vanlig stadstrafik). För det mesta föreslås hållplatslägen i mitten av gatan, precis som busskörfälten. Hållplatserna ska vara moderna och ha en särskild design. Figur 5 visar hur utformning skulle kunna se ut på Österplan. BRT-fordonen behöver ha en utmärkande design som t.ex. liknar moderna spårvagnar (Figur 4). För att öka resenärens upplevelse av resan behövs hållplatser och fordonen utrustas med diverse informationssystem. Hela BRT systemet på en sådan hög nivå skapar stora restidsbesparingar för kollektivtrafikresenärerna som erbjuds en pålitlig och högkvalitativ kollektivtrafik.

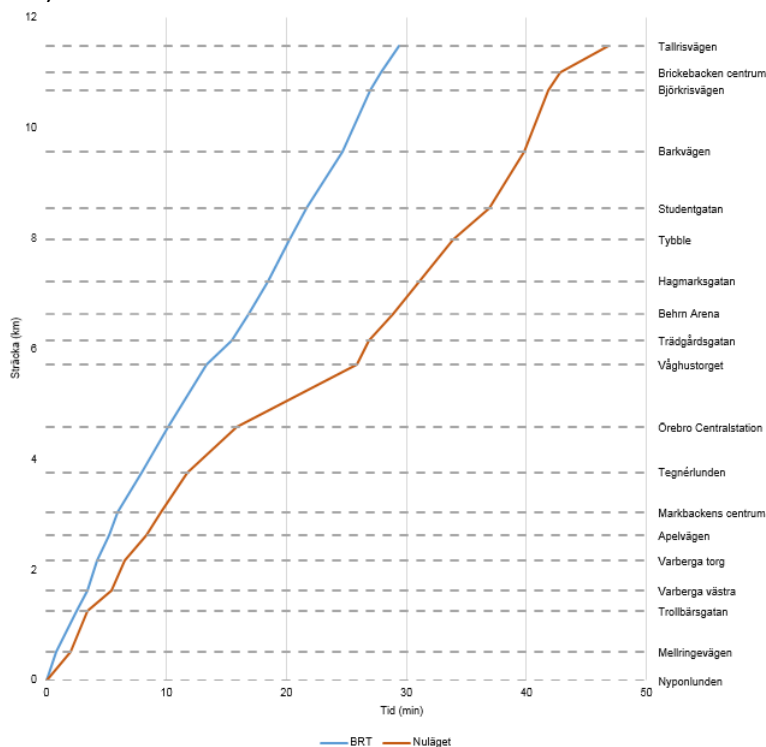


Figur 5: gestaltsbild från Österplan

4 Effekter

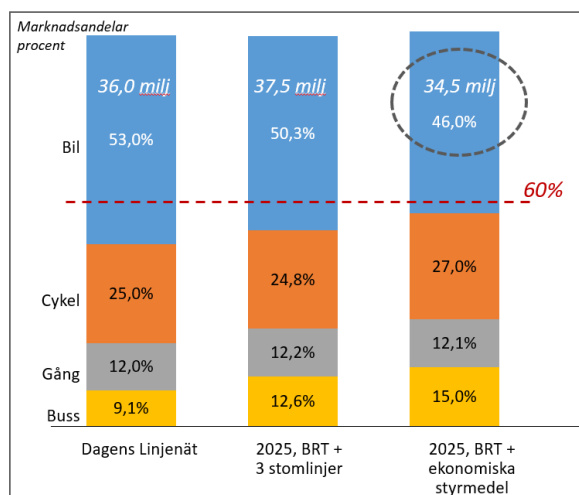
4.1 Effekter av BRT systemet

Ett införande av BRT i sin helhet skapar nyttigheter som bland annat innebär minskad klimatpåverkan, ökad trafiksäkerhet, mindre trängsel och ökad folkhälsa. I dagsläget tar det 1,5 till 2 gånger så mycket restid med buss gentemot bil i Örebro stad. Med BRT minskar restiden med bussen kraftigt. Figur 6 visualiserar effekten på sträckan Lundby – Vivalla – Resecentrum – Brickebacken. En jämförbar effekt uppstår på sträckan Mellringe – Resecentrum – Brickebacken. Det innebär att bussen blir ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen, då restiden med buss blir likvärdig (max. 20% mer) med bil.



Figur 6: Dagens restider och uppskattade framtidens restider i ett komplett BRT system mellan Lundby och Brickebacken (Trivector¹)

Ett BRT-system i sin helhet innebär stora förbättringar för kollektivtrafiken. Det kommer att resultera i en betydligt högre turtäthet och tillförlitlighet i systemet. Komforten och tillgängligheten i bussen och vid hållplatsen blir också avsevärt högre. Urbanet Analys⁹ har för Region Örebro läns räkning kartlagt marknadspotentialen och kollektivtrafikens konkurrens- och attraktionskraft för Örebro stadstrafik. Kartläggningen kommer fram till att det utvecklade BRT-linjenätet i samtliga etapper kan leda till en resandeökning upp till 46% och en ökad kollektivtrafikmarknadsandel från 9,1 till 15%, se Figur 7. För att nå dessa resande- och marknadsandelsökningar krävs det ett BRT-system med hög ambitionsnivå över val av systemegenskaper och utformning, detta tillsammans med införandet av stomlinjer i övrig stadstrafik samt översyn av ekonomiska styrmedel så som parkeringsavgifter och biljettpriser. I sin helhet skapar det ett trendbrott där bilresande (absolut och i andel) faktiskt minskar.



Figur 7: marknadsandelar i olika framtidsscenarioer

4.2 Vad händer om vi inte bygger BRT?

År 2040 bor det 200 000 invånare i Örebro. Detta innebär en ökning av antal invånare med ca 50 000 och att antalet resor som görs varje dag ökar med ca 35%. En trafiksimulering (VISUM) av Örebro kommun förutser en framtida ökning av 4000-5500 bilresor per dag på Rudbecksgatan år 2040. Trängseln som uppstår i detta scenario leder till ökade körtider för bilar och bussar. Dessutom blir följden en mycket sämre luftkvalitet i stan och ökad miljöpåverkan.



Figur 8: Framtida köbildning på Österplan utan BRT ovan samt med BRT nedan.



Figur 9: Möjlig framtid år 2040 om vi reser som idag. Röd färg anger ökning från 2016. Grön färg anger minskning från 2016

5 Kostnader

Örebro kommun är ansvarig för att skapa nödvändig infrastruktur för BRT. Den tunga kostnadsposten (90%) gällande infrastruktur är ombyggnation av gator för att möjliggöra buskörfält. Totalt beräknas BRT-infrastrukturen kosta mellan 530-730 Mkr. För etapp 1 uppskattas investeringskostnaden uppgå till 185-250 Mkr. Kostnadsberäkningen baseras på meterkostnader från liknande projekt runt om i världen. En mer noggrann kostnadsberäkning kommer att tas fram i ett senare skede, men bedömningen är att kostnaden landar i ovan nämnda intervall. I Länsplan för Regional transportinfrastruktur 2018-2029 (LTP) finns statlig medfinansiering om 125 Mkr avsatt för BRT. Örebro kommun avser att söka medel ur stadsmiljöavtalet för kommande etapper.

För Region Örebro läns del krävs det åtgärder för snabbare biljettvisering och -köp och förbättrad informationsförsörjning till kunder. För detta är planerat ett nytt biljettsystem och valideringsutrustning, 5-6 Mkr, och ett nytt realtidssystem, 25-30 Mkr (finns i investeringsbudget). BRT-bussar har högre investeringskostnader (upp till ungefär 750 Tkr merkostnad per enkelledbuss) än vanliga stadsbussar. Svealandstrafiken har ansvar för att köpa in fordon och ska i sin tur fakturera RÖL för värdeförsämring och driftkostnader per år. I det högkvalitativa och intensiva BRT-systemet ska antal fordonskilometer öka. På grund av kraftiga körtidsreduceringar uppstår en reell produktions-effektivisering som gör att man kan köra mer kilometer på mindre tid med samma antal fordon. Driftkostnaden i BRT-stråket ökar från dagens 40 Mkr till 50-55 Mkr med införandet av BRT-linjer (exkl fordonskostnader). Inriktningen är att tillsammans med optimeringar och omfördelningar i övrig stadstrafik, den totala kostnaden för stadstrafik i Örebro ligger inom ekonomisk ram.

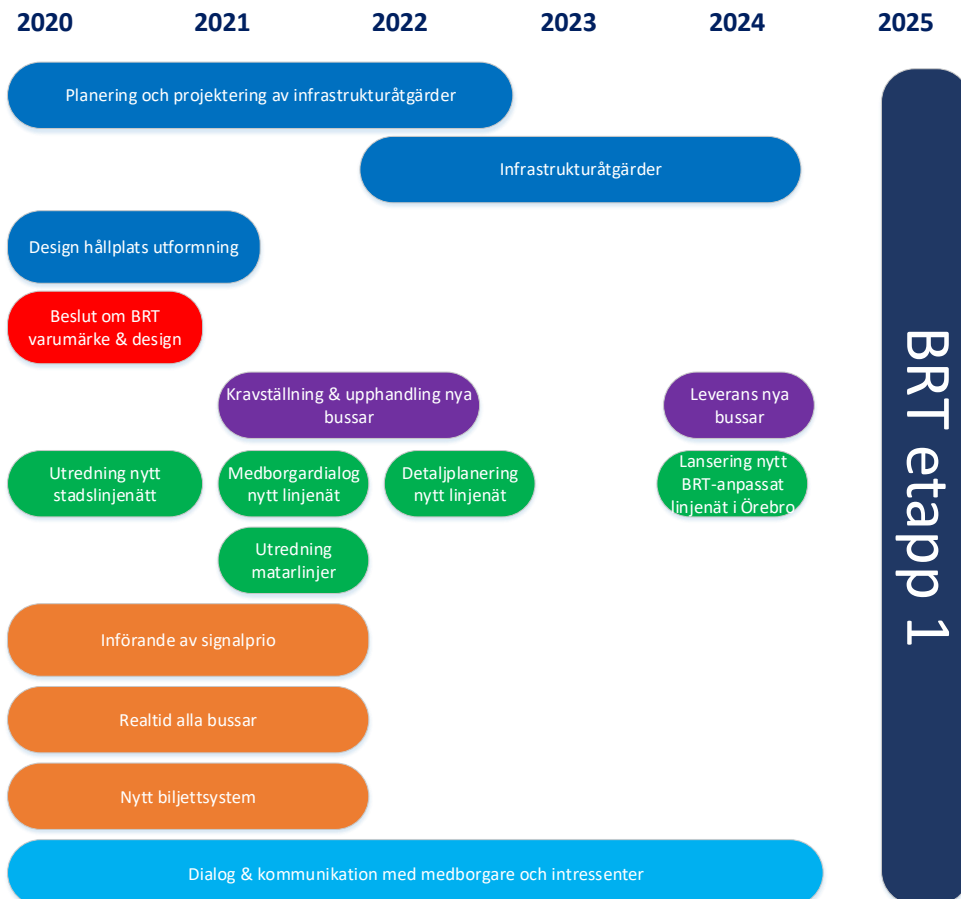
6 Tidsplan etapp 1

Infrastrukturen är av stor vikt för busstrafikens framkomlighet och konkurrenskraft som färdmedel. Det är också en stor del av investeringskostnaden för ett tänkbart BRT-system. Därför bör utbyggnadstakten ske i etapper. Tidsplanen i figur 9 anger önskvärd byggnation av åtgärder för sträckan Tegnérkunden-Brickebacken. Åtgärderna är uppdelade på lämpliga projekt.

TIDPLAN BYGGNATION INFRASTRUKTURÅTGÄRDER	2021	2022	2023	2024	2025
Brickebacken-Tegnérkunden					
Delsträcka 3 Brickebacken - Forskarvägen		X			
Delsträcka 6 Universitetsrondellen och anslutning Forskarvägen			X		
Delsträcka 1 Rudbecksgatan, norr om Universitetsrondellen – Österplan	X				
Delsträcka 4 Rudbecksgatan, Österplan - Våghustorget			X		
Delsträcka 5 Våghustorget			X		
Delsträcka 2 Konserthuset - Kulturkvarteret	X				
Delsträcka 7 Östra Bangatan, Vasagatan - Resecentrum				X	
Delsträcka 8 Resecentrum				X	
Delsträcka 9 Västra Nobelgatan, Resecentrum-Tegnérkunden					X

Figur 9: Tidplanen för byggnation av åtgärder för sträckan Tegnérkunden – Brickebacken

Ettapp 1, mellan Brickebacken-Tegnérkunden, förväntas vara färdigställt för trafikstart under 2025, enligt färdplanen i Figur 10.



Figur 10: färdplan för BRT etapp 1

7 Källor

¹ Trivector Traffic, *Rapport 2015:93 (version 1.0): BRT i Örebro*, 2015-12-02

² Region Örebro län, *Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län – Regional utvecklingsstrategi 2018 – 2030*.

³ Region Örebro län, *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2016 – 2025*, antagen av Regionfullmäktige november 2016.

⁴ Örebro kommun, *Trafikprogram för Örebro kommun*, beslutat av kommunfullmäktige 2014-10-22.

⁵ Örebro kommun, *Översiktsplanen för Örebro 2018*, www.orebro.se.

⁶ X2AB, *Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT*, januari 2015

⁷ Sweco, *Bus Rapid Transit i Örebro*, 2017-12-06

⁸ Region Örebro län & Örebro kommun, *Genomförandeutredning för BRT i Örebro (slutrapport)*, 2018-09-10

⁹ Urbanet Analys AB, *Analys av BRT & stadsbussar i Örebro tätort*, 2018-03-19

BRT i Örebro – Frågor & svar

Vad är BRT?

BRT (Bus Rapid Transit) är ett kollektivtrafiksystem som har högre kapacitet, effektivitet och tillförlitlighet än ett konventionellt bussystem. Vanligtvis har BRT-system egna busskörfält med prioritering vid trafik korsningar samt speciellt designade bussar och hållplatser för snabb och enkel på- och avstigning samt biljetthantering.

Varför vill vi utveckla ett BRT-system i Örebro?

Örebro växer med flera tusen personer per år. Prognosen säger att vi om 20 år är 50 000 fler invånare i Örebro kommun. Om vi fortsätter att resa som vi gör idag, då hälften av alla resor som görs i Örebro är bilresor, så ökar antalet resor med bil med 35 %. Det skulle innebära att t ex Rudbecksgatan kommer att ha 5 000 fler bilar per dag om den trenden håller i sig. Med en sådan ökning räcker inte det befintliga utrymmet i vårt gat- och trafiksystem. Vi behöver bryta trenden med fler fordon och fokusera på en effektiv lösning för hur människor ska kunna transportera sig i staden i framtiden.

Att resa kollektivt är ett effektivt sätt att transportera många människor på liten yta. I en buss får det plats ca 60 personer – vilket motsvarar 50 bilar eftersom det sitter i genomsnitt 1,2 människor i varje bil. Om 50 bilar står i kö blir den kön över 300 m lång. En buss är ungefär 18 meter lång. Ett kollektivtrafiksystem med hög prestanda, effektivitet, tillförlitlighet och tillgänglighet är en möjlig lösning för att få fler att åka kollektivt och på så sätt minska det totala antalet fordon i trafiken.

Vi har gjort en kartläggning av marknadspotentialen och kollektivtrafikens konkurrens- och attraktionskraft för Örebro stadstrafik. Den visar att om vi utvecklar ett BRT-linjenät enligt vår genomförandeplan så leder till en resandeökning med 46% och en ökad kollektivtrafikmarknadsandel från 9,1 till 15%.

Vilka ytterligare fördelar kan ett BRT-system innebära?

Detta är en investering för att förenkla och förbättra för de som bor och reser i Örebro. Det kommer att öka förutsättningarna för att resa och förflytta sig i Örebro för de som åker buss, cykel, promenerar eller tar bilen.

Om vi lyckas bromsa en ökning av antal fordon i Örebro så kommer det i sin tur att reducera stadens utsläpp och klimatpåverkan. Det kommer att ge en renare och trivsammare miljö.

Forskning visar också att fysisk aktivitet minskar risken för många av de vanliga folkhälsosjukdomarna. Att gå, cykla eller åka buss (även bussåkare är mer aktiva än bilister i och med promenaden till och från hållplatsen) är bra ur ett hälsoperspektiv. En studie har visat att vi skulle kunna spara 44 liv i Örebro om vi når våra mål med 60 % hållbara resor. Det uppskattas också bli en besparing på 1,75 miljarder kr/år för samhället genom en friskare befolkning.

Hur har vi råd med det här när det samtidigt dras ned på så mycket annat? (Den ekonomiska situationen i allmänhet)

Det här är en nödvändig investering som måste till för att få en långsiktig fungerande utveckling av staden. Gör vi ingenting kommer vi få en ohållbar trafiksituation där tillgängligheten för Örebro invånare påverkas oerhört negativt.

Kostnaderna för att få till en infrastruktur för ett BRT-system beräknas till 530-730 miljoner kronor och är en gemensam satsning mellan Region Örebro län och Örebro kommun. Etapp 1 beräknas kosta 185-250 miljoner kronor, där medfinansiering om 125 miljoner kronor finns med Länsplan för Regional transportinfrastruktur 2018-2029 (LTP). För kommande etapper har projektet för avsikt att nyttja stadsmiljöavtal för att finansiera stora delar av infrastrukturen.

Hur ska vi få fler att åka kollektivt?

Vi vet utifrån analyser och utredningar att konkurrenskraftiga restider för kollektivtrafiken jämfört med bil samt hög turtäthet, robusthet och tillförlitlighet är de absolut mest avgörande faktorerna för att få en framgångsrik omställning till kollektivt resande i Örebro. BRT är ett kollektivtrafiksystem som kan möta dessa krav. Det tillsammans med en mycket konkurrenskraftig prissättning tror vi kommer göra kollektivtrafiken så attraktivt att fler kommer att välja bussen.

Hur ska denna åtgärd på gatorna kunna genomföras?

Arbetet kommer att ske i etapper för att befintlig trafik ska kunna flyta på så smidigt som möjligt. Exakt plan för hur åtgärderna ska gå till och hur omledning av trafik etc kommer att genomföras är under utredning.

Hur lång tid kommer arbetet ta?

I den preliminära tidplanen som är framtagen sträcker sig åtgärderna för första etappen mellan Brickebacken och Tegnérlunden mellan 2021 till 2025. En mer exakt tidplan kommer att kunna presenteras när entreprenör för byggnationen är upphandlad.

Vem ska genomföra åtgärderna?

Det vet vi inte i dagsläget och det kommer att beslutas genom en offentlig upphandling.

Hur kommer gatorna att förändras?

Sträckorna som planeras för BRT är från Brickebacken via Universitetet till Våghustorget, Kulturkvarteret och Resecentrum vidare mot Vivalla och Mellringe. På sträckan från Brickebacken till Universitetet kommer bussen att köra i blandtrafik, dvs utan egna busskörfält. Där får bussen prioritet genom bl a särskilda hållplatser intill körbanan. På sträckan Universitetet till Våghustorget kommer det till största del vara mittförlagda busskörfält. I centrum kommer bussarna att till stor del gå i blandtrafik. På Östra Bangatan kommer det vara busskörfält och likaså på Västra Nobelgatan från

Gustavsgatan till Hertig Karls allé.

Vi planerar att bibehålla gång- och cykelmöjligheterna – och även förbättra cykelmöjligheterna på vissa delar – längst hela sträckan.

Där det är möjligt planerar vi att få in mer grönt i gaturummet i form av träd och planteringar.

Varför har ni valt just denna linjesträckning för BRT?

Baserat på en marknadsanalys med utgångspunkt i befolkningsstruktur, befintligt resande med kollektivtrafiken och kommunens planerade utbyggnadsområden är det de här två sträckningarna som är mest lämpliga för en utbyggnad av BRT-linjer.

Kommer hållplatserna att byggas om?

Hållplatserna kommer att byggas om längst hela sträckorna. De kommer att vara anpassade och integrerade i BRT-systemet och designas med fokus på tillgänglighet, säkerhet och bekvämlighet.

Varför placeras bussfilen i mitten av gatan?

Det är den effektivaste placeringen utifrån trafikflödet. På exempelvis Rudbecksgatan går busstrafiken rakt fram utan svängar vid korsningar vilket gör det fördelaktigt att lägga busskörfälten i mitten. Tillgängligheten för resenären blir också likvärdig oavsett var ifrån du kommer eller går.

Hur kan tillgängligheten öka när vi placerar bussfiler mitt i gatan och resenärer måste korsa en trafikerad gata för att komma dit?

Oavsett var busskörfälten och hållplatserna är belägna måste resenärerna korsa gatan i de allra flesta fall före eller efter resan. Vid mittförlagda hållplatser kommer förbindelsen till och från hållplats vara hastighetssäkrad antingen genom trafiksignal eller genom hastighetshinder i form av t ex gupp.

Hur exakt kommer trafikljusen fungera?

Bussarna kommer att prioriteras vid trafikljusen vilket innebär att de får en bättre framkomlighet än trafik på anslutande gator. Många gånger påverkar det även fordonstrafiken positivt då de största fordonflödena går i samma riktning som BRT-bussarna.

Hur ska bilarna ta sig fram, kommer de få plats i ett körfält och hur kommer restiden för bil påverkas?

I gaturummet kommer alla trafikslag att få plats, gående, cyklar, bussar och bilar. Utrymmet för bilarna kommer att bli mindre, men det kommer även i fortsättningen vara möjligt att köra bil på

Rudbecksgatan. Införandet av BRT medför en långsiktigt hållbar trafiksituation i staden där framkomligheten ska fortsätta vara god även i framtiden.

Hur kommer det att fungera med till exempel utryckningsfordon?

Fordon som är under utryckning som ambulans, polis och räddningstjänst får använda busskörfälten vilket kommer att underlätta på de delar av stråken där dessa finns.

Detta är en enorm satsning på kollektivtrafiken i centrala Örebro. Hur påverkar detta övriga stadstrafiken?

I samband med införande av BRT ser vi dels över hela linjenätet i Örebro stadstrafik så att det passar ihop och blir en bra helhet för att skapa en så attraktiv busstrafik för så många som möjligt.

Detta är en enorm satsning på kollektivtrafiken i Örebro stad. Hur gynnar detta övriga länsbor?

BRT kommer att innebära stora förbättringar även för det som pendlar till Örebro från övriga länet. Flera av våra regionbussar kommer att kunna trafikera på våra busskörfält och på så vis kommer vi att minska restiden även på dessa linjer.

Kommer andra bussar att få trafikera stråken?

Ja, andra busslinjer kommer att få nyttja infrastrukturen. Även utryckningsfordon.

Hur ofta kommer bussarna gå?

Turtätheten kommer som idag att variera under dygnet. Den ska dock vara högst 8 minuter under morgon och eftermiddag när vi har högt resande.

Vad kommer det att kosta att resa med BRT-bussarna?

Det kommer att vara samma biljetter och priser som gäller för den allmänna kollektivtrafiken. Utgångspunkten är också att vi gör en generell prisjustering för att kollektivtrafiken ska vara ett prisvärt alternativ mot att resa med bil.

Kan vi inte komma upp i samma tillförlitlighet med nuvarande system?

Vi kan inte på samma sätt garantera avgång och ankomst enligt tidtabell med dagens system. Kollektivtrafiken i Örebro är helt beroende av trafiken i övrigt och köbildning eller avstängningar gör att bussen får svårare att komma i tid. Med egna bussfiler, snabbare på- och avstigning och prioritering vid trafikljus får vi inte det problemet.

På vilket sätt blir komforten högre än idag?

Bussarna kommer att röra sig väldigt mjukt och få en rak inkörning till hållplatsen och en helt plan påstigning mellan gata och buss. Det blir färre stopp och färre inbromsningar. Bussarna kommer också att vara tysta – framför allt vid hållplatser. Bussen har påstigning i alla dörrar och enkel digital biljetthantering. Hållplatserna är helt under tak i hela bussens längd med sittbänkar och informationskärmar.

Hur kommer bussarna se ut?

Exakt hur bussarna kommer att se ut vet vi inte i nuläget. Tanken är att de ska ha en egen utformning, för att särskilja dem från övriga stadsbussar, som är tydlig och modern.

Vilket drivmedel kommer bussarna att gå på?

Det är inte beslutat, men eventuellt el eller biogas.

Vad innebär matarbussar?

Vissa lågtrafikerade landsbygdslinjer kan komma att vända där BRT-stråket börjar (vid t ex ändhållplatsen på BRT-linjen). Resurserna som sparas på att korta ner linjen kan läggas på att förtäta linjen på landsbygden. På så sätt kan övriga delar av länet dra nytta av BRT.

Finns det några farhågor att införa BRT?

BRT är ett system uppbyggt av olika delar som infrastruktur, fordon, trafikering, hållplatser mm. Det är viktigt att varje del håller hög kvalitet för att helheten ska resultera i attraktivt kollektivtrafiksystem. Om avsteg görs i ambitionsnivån i någon del kan attraktiviteten och därmed efterfrågan påverkas negativt.

En viktig förutsättning är att satsningen tas väl emot av medborgarna för att resandet med det kommande BRT-systemet ska bli framgångsrikt. Det ställer krav på att kollektivtrafiksystemet utformas för smidiga och snabba byten mellan linjer med hög turtäthet. Det gäller att restiderna och priserna blir konkurrenskraftiga jämfört med biltrafiken. Detta är viktiga förutsättningar för att överflyttningen från bil till buss sker för att de som behöver använda bilen inte ska få försämringar.

Har man infört BRT i andra delar i landet?

BRT finns i Malmö, Helsingborg och i Karlstad, Erfarenheterna i Malmö visar på en ökning med knappt 30 % resande första året. I Karlstad och Helsingborg har trafikeringen ännu inte varit i igång fullt i ett år.

8

Verksamhetsberättelse 2019, samhällsbyggnadsnämnden

20RS262

Tjänsteställe, handläggare
Ekonomi, Helena Torége

Sammanträdesdatum
2020-02-12

FöredragningsPM
Dnr: 20RS262

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Verksamhetsberättelse 2019, samhällsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna verksamhetsberättelse 2019 för samhällsbyggnadsnämnden

att överlämna den till regionkansliets ekonomistab för sammanställning av Region Örebro läns årsredovisning 2019.

Sammanfattning

Bifogat redovisas förslag till verksamhetsberättelse 2019 för samhällsbyggnadsnämnden. Förslaget till verksamhetsberättelse är framtagen av tjänstepersonsorganisationen och är en återrapportering för helåret avseende måluppfyllelse utifrån beslutad verksamhetsplan med budget 2019.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Se underlag i verksamhetsberättelsen.

Ekonomiska konsekvenser

Se underlag i verksamhetsberättelsen.

Uppföljning

Se underlag i verksamhetsberättelsen.

Tjänsteställe, handläggare
Ekonomi, Helena Torége

Sammanträdesdatum
2020-02-12

FöredragningsPM
Dnr: 20RS262

Beslutsunderlag

FöredragningsPM till samhällsbyggnadsnämnden den 12 februari 2020.

Verksamhetsberättelse 2019, samhällsbyggnadsnämnden.

Johan Ljung
Områdeschef, trafik- och samhällsplanering

Skickas till:

Regionkansliet, ekonomistaben

Verksamhetsberättelse

Samhällsbyggnadsnämnden

Helår 2019

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
2	Väsentliga händelser	3
3	Nämndens mål och uppdrag	6
3.1	Sammanfattning uppföljning av mål och uppdrag	7
3.2	Regional utvecklingsstrategi	7
3.3	Hållbar utveckling	10
3.4	Regional utveckling	12
3.5	Samhällsbyggnad	13
3.6	Digitalisering	18
3.7	Attraktiv arbetsgivare	19
3.8	Ekonomi	22
4	Ekonomi	23
4.1	Resultatrapport samhällsbyggnadsnämnden	23
4.2	Årets resultat	25
4.3	Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans	27
4.4	Investeringar	27
4.5	Produktions- och nyckeltal	28
5	Personalekonomi	30
5.1	Personalkostnader	30
5.2	Kostnadsanalys	30
5.3	Antal tillsvidareanställda årsarbetare	31
5.4	Sjukfrånvaro	31
6	Framtida utmaningar	32
7	Intern styrning och kontroll	33
7.1	Internkontrollplan	34
7.2	ISK-bedömning	39

1 Inledning

I Örebro län finns både styrkor att bygga vidare på och utmaningar att möta upp. Styrkorna i Örebro län är bland annat det centrala läget i Sverige, Örebro stad som ett starkt och växande centrum, många starka företag, universitetssjukhuset Örebro och växande Örebro universitet. För länets framgång är utvecklingen i alla kommuner, utifrån sina specifika förutsättningar, centralt. Dock är det ömsesidiga beroendet mellan kommunerna starkt och en viktig anledning till samverkan.

I samhällsbyggnadsnämndens ansvarsområde ingår följande sakområden: energi och klimat och trafik- och samhällsplanering. Sakområdena tillhör förvaltningen Regional utveckling och all verksamhet inom förvaltningen tar sitt avstamp i den regionala utvecklingsstrategin (RUS), vilken också genomsyrar övergripande mål, inriktningsmål, nämndmål och indikatorer i samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan för 2019. En gemensam utgångspunkt i all verksamhet som bedrivs inom nämndens ansvarsområde är att skapa utvecklingskraft, engagemang och samverkan hos externa aktörer.

Syftet med verksamhetsberättelsen för samhällsbyggnadsnämnden är att ge en uppföljning av beslutad verksamhetsplan för 2019. Verksamhetsplanen för 2019 utgår från förutsättningar, mål, inriktningar och uppdrag som uttryckts i regionfullmäktiges verksamhetsplan samt nämndens egna mål. Verksamhetsberättelsen visar måluppfyllelsen för beslutade mål och uppdrag samt ger en beskrivning av väsentliga händelser och framtida utmaningar.

Verksamhetsberättelsen vänder sig till politiker och tjänstepersoner inom Region Örebro län och till länets invånare.

2 Väsentliga händelser

Projektstöd

Internationellt arbete

Under 2019 har Brexit och, som en följd av det, en försenad process med långtidsbudgeten (MFF) inneburit att flertalet initiativ på EU-nivå fördröjts. Detta har överlag skapat en osäkerhet på flera nivåer och för Region Örebro län har det framförallt skapat frågor och osäkerhet i långsiktighet gällande innehållet och budgeten inom kommande EU-program och fonder. Även sparkrav inom Region Örebro läns organisation har generellt bidragit med neddragningar i det internationella engagemanget i nätverk och projekt. Andra väsentliga händelser är att Region Örebro län tagit över arbetsgivaransvaret för Central Sweden. Region Örebro län har också varit ledande i ett Taskforce-uppdrag inom ramen för AER vilket resulterat i en position om livsmedel på EU-nivå. Under 2019 har engagemanget för deltagande i EU-projekt ökat.

Region Örebro län har planerat och genomfört arrangemanget av Assembly of European Regions (AER):s Vårkommittémöte i Örebro. Totalt deltog cirka 140 politiker och tjänstemän från över 17 olika länder på konferensen. Temat var regionalt samarbete för att uppfylla EU:s livsmedelsstrategi "Food 2030". Nätverket AER ger Region Örebro län chansen att påverka regionala frågor på EU:s agenda och sprida länets styrkor och kompetenser genom

erfarenhetsutbyten.

Strukturfondsarbete inom Östra Mellansverige

Det upparbetade samarbetet mellan regionalt utvecklingsansvariga i Östra Mellansverige, Tillväxtverket, ESF-rådet, Länsstyrelsen och Strukturfondspartnerskapet har fortsatt under året. Förutom fortsatt mobilisering för nya projekt inom regionalfond respektive socialfond har vi arbetat med att utvärdera nuvarande period, gjort inspel för att påverka kommande period samt överlag förberett oss inför kommande programmering.

Energi och klimat

World of Economic forum har i dagarna släppt sin riskrapport och klimatfrågan har seglat upp starkare och högre på listan än väntat. Ordförande säger; det krävs investeringar för att lösa klimatfrågan och det måste göras nu, det kommer vara dyrare att agera i framtiden. Även inom Örebro län behöver alla aktörer stärka sina insatser för att kunna nå klimatmålen. Område Energi och klimat har beviljats nya 1:1 medel och regionalfondsmedel för att jobba vidare med två stora transportprojekt. Det ena fokuserar på fordon och drivmedel och det andra på beteende.

Energimyndigheten har fått i uppdrag att arbeta med strategier för energieffektivisering i olika sektorer. Fastighetsnätverket i Örebro län som drivs av Energi och klimat har ett gott renommé nationellt och har därmed blivit inbjudna till att diskutera med Energimyndigheten vilken roll regionala fastighetsnätverk kan ha i detta uppdrag.

Region Örebro län har skickat ett inspel om det nationella regelverket inom solet. Region Örebro län vill att det ska vara smidigt, tryggt och förutsägbart att installera solceller. Idag finns hinder för detta i Sveriges regelverk för solet. I korthet ses att det finns ett flertal förslag om solet på nationell nivå som berör näringslivet och därmed den regionala utvecklingen, men det är centralt att processen för genomförande av dessa påskyndas.

Östra Mellansverige + Stockholm har tillsammans påbörjat en analys av kraftsituationen i de 6 länen med bakgrund av att brist i kraftkapacitet kan hindra både regional näringslivsutveckling och elektrifiering av kollektivtrafik. Resultatet kommer att presenteras i februari 2020.

Trafik- och samhällsplanering

2019 har präglats av arbetet med uppdraget Budget i balans 2.0. Arbetet har resulterat i beslut om handlingsplaner efter en omfattande dialog med de kommuner som har varit berörda av föreslagna förändringar i kollektivtrafiken

Antalet kundsynpunkter inom allmän kollektivtrafik och serviceresor ökar stadigt. Inom serviceresor är det 38% fler ärenden 2019 jämfört med samma period 2018.

Under året har det genomförts löpande årliga revisioner hos våra trafikföretag inom områdena miljö och kvalitet. Revisionerna är avtalade genom våra trafikavtal. Det är mycket glädjande att vi kan se förbättringar inom de områden vi fokuserar på. Trafikföretagen tycker att det är bra att vi återkommer på uppföljande besök. De önskar ibland ytterligare uppföljningar för att själva, internt, få tryck i att lösa de problem som vi tillsammans har identifierat. Det genomförs också möten två gånger om året med trafikföretagen. Fokus på dessa möten är på själva trafikutförandet och arbetet med att ta hand om och åtgärda kundernas synpunkter. Även dessa

möten är uppskattade av trafikföretagen.

Infrastruktur och samhällsplanering

Studien som genomfördes tillsammans med kommunerna om för- och nackdelar med att använda verktyget regionplan har avslutats. Detta efter att minst en kommun aviserat att de inte är intresserade av att Region Örebro län ska använda verktyget regionplan. I stället har en diskussion påbörjats om ambitioner och andra former för samverkan kring frågor som rör fysiska planeringsfrågor med regional bäring.

Samverkan kring strategiska bredbandsfrågor i Mellansverige startade under året. Region Värmland, Region Uppsala, Region Östergötland, Region Västmanland, Region Sörmland ingår i samarbetet och samverkan sker främst inom strategiska frågor. Samarbetet har bland annat resulterat i en debattartikel och gemensam syn på remiss om framtida stödsystem.

Infradagen 2019 med tema – Örebroregionen i Världen – lockade många besökare.

Före sommaren kom beskedet att sträckan Örebro- Hallsberg är ett av två pilotprojekt för elväg och arbetet med att ta fram underlag för beslut i Trafikverket har startat. Detta arbete kommer att pågå under ett par år.

EU-projektet Baltic Loop startade i april och har till syfte att utveckla lösningar för att minimera rese- och frakt tiden samt minska koldioxidutsläppen mellan länderna Sverige, Finland, Estland och Lettland. Projektet SmartLog, om block chain-teknik för godstransporter, har under året gått in i sitt slutskede

Arbete pågår med flera åtgärdsvalsstudier och funktionsutredningar,

- bland annat om järnvägen genom Örebro inklusive Örebro C och Örebro S,
- genomfarten E18/E20 i Örebro,
- och de större anslutande vägarna som riksväg 50.

Regionens hittills största länstransportplanesatsning – en ny sträckning av riksväg 51 mellan Kvarntorp och Svennevad invigdes under hösten.

Region Örebro län deltar aktivt och engagerat i En Bättre Sits-samarbetet.

Allmän kollektivtrafik

Resandeutvecklingen har varit positiv, där särskilt stadsbusstrafiken i Örebro utmärker sig. Även försäljningsintäkterna har haft en stark utveckling, och följer de höga ambitionerna som fastlagts i budgeten.

Svealandstrafiken tog över trafiken som utgår från Odensbacken i augusti och trafiken som utgår från Örebro i oktober. Trafikskiftet har gått mycket bra. I samband med trafikskiftet lanserades också ett nytt varumärke för Länstrafiken.

Arbetet med upphandling av realtidssystem och andra tekniska system har varit intensivt under året. Installation av nya digitala informationsskyltar har genomförts på Resecentrum i Örebro. Upphandling av informationsskärmar som ska installeras inne i bussarna är klar.

Ny dragning av linje 6 med syfte att bättre möta behoven av kollektivtrafik i Ladugårdsängen togs i drift december. Efter reaktioner från boende i Sörby kommer Sörby trafikeras under lågtrafiktid.

Nio revisioner har genomförts hos trafikföretagen för att kontrollera avtalsefterlevnad och för att hitta förbättringsområden.

Det har beslutats om en inriktning för trafiken inom Mälardalstrafik från och med 2022, när samtliga nya tågfordon är levererade. Det första nya Mälartåget sattes också i trafik i december, på sträckan Örebro-Eskilstuna-Stockholm.

Serviceresor

Upphandling av ny serviceresetrafik med start 2019 avbröts på grund av det inte längre gick att vänta på dom i förvaltningsrätten. I stället startade den 1 juli med direktupphandlade avtal. Samtliga trafikföretag fortsatte att köra. Till viss del med nya eller nyinköpta bättre begagnade fordon. Den korta avtalstiden innebär att det stora flertalet fordon varit äldre och har rullat sina förväntade mil. Antalet inställda pass på grund av trasiga fordon också ökat märkbart. Det har hållits regelbundna möten för att bevaka, utvärdera och vid behov genomföra aktiviteter som har för avsikt att underlätta situationen. Antalet genomförda serviceresor ökar stadigt och trafiken ligger mycket nära kapacitetstaket i den befintliga fordonsflottan. En viss utökning av antalet upphandlade fordon genomfördes under den första delen av året.

En ny upphandling, nu inför trafikstart 2020-07-01, annonserades före sommaren och tilldelning skedde i september. Vissa delar av trafiken överklagades. I slutet av 2019 skrevs avtal för de delar som inte överklagats och den trafiken kan starta som planerat 2020-07-01.

Under året har en app för färdtjänstresenärer lanserats och appen har fått allt fler användare under året.

Under 2019 har det genomförts ca 10 förarcertifieringsutbildningar samt en ny utbildning för förare i service och bemötande. Åtta stycken revisioner har genomförts hos trafikföretagen.

3 Nämndens mål och uppdrag

Symbolförklaringar

Färgindikatorer, måluppfyllelse och genomförande av uppdrag, helår



= uppnått eller överträffat målnivån



= mindre, acceptabel avvikelse från målnivån



= större negativ avvikelse från målnivån

Förändringspilar, utveckling under året, resultat helår jämfört med föregående år alternativt årets början



= resultatet har förbättrats





= resultatet är oförändrat





= resultatet har försämrats

Indikatorer, status för perioden vid helår

 = helt

 = delvis

 = inte alls

 = värde saknas för perioden

3.1 Sammanfattning uppföljning av mål och uppdrag

Måluppfyllelse	Uppnått eller överträffat målnivån	Mindre, acceptabel avvikelse från målnivån	Större negativ avvikelse från målnivån
	grön	gul	röd
Mål från regionfullmäktige	4	2	2
Uppdrag från regionfullmäktige	13	4	1
Mål från nämnden	2		
Uppdrag från nämnden			

Digitaliseringsmålet är inte uppnått för 2019. Det finns ännu inte statistik framtagen för 2019, men bedömningen är att det kan komma att klaras under 2020.

Det ekonomiska målet om en ekonomi i balans är inte uppnått. Nämnden har dock under hösten 2019 fattat beslut om en handlingsplan med mål om en ekonomi i balans inom några års sikt.

Ett uppdrag är rött och det är att utreda möjligheten till att införa säsongsbaserad kollektivtrafik till besöksmål och sevärdheter. Uppdraget har inte genomförts under 2019, arbetet med budget i balans har prioriterats före detta uppdrag.

3.2 Regional utvecklingsstrategi

Övergripande mål:

Region Örebro län bidrar till och skapar förutsättningar för stark konkurrenskraft, hög och jämlik livskvalitet och god resurseffektivitet i Örebro län.

Inriktningsmål:

Nr 1. Region Örebro län har ett regionalt ledarskap som skapar tillit, förtroende och ett gemensamt lärande hos länets aktörer.



Kommentar

Ett antal aktiviteter har genomförts av Region Örebro län i syfte att stärka det regionala ledarskapet:

- Två konferenser med fokus att skapa gemensamt lärande hos länets aktörer med syfte

att stärka genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Den ena var RUS-forum under våren på temat, Nutid och framtid i Örebro län. Den andra var Lokadagarna i augusti på temat förändringsledarskap och tillitsbaserad styrning.

- Fyra fredagsakademier har genomförts under året:
 - Hur tacklar vi klimatutmaningen med Mattias Goldman.
 - Bottom-up - Skolutveckling som håller över tid. Om projektet #jagmed, med Sofia Nyström och Sofia Nordmark.
 - Hygga - Den agila tandläkarkliniken med Heikki Pilvinen.
 - Inkludering kräver eftertanke med Eva Nordström.
- I september skickades en enkät till representanterna i partnerskapet för regional utvecklingen. Syftet var att få en baslinemätning för att mäta och följa upp förtroendet för Region Örebro län som regionalt utvecklingsansvarig.
- Den 28 november genomfördes en halvdags konferens där flera av länets aktörer delade med sig av erfarenheter i arbetet med de globala målen (Agenda 2030). Region Örebro län var arrangör tillsammans med Örebro kommun, Laxå kommun och Länsstyrelsen Örebro län.
- Under året genomfördes två möten med partnerskapet för regional utveckling samt ett möte med regionala samverkansrådet. Bl.a. rapporterades uppföljningen av RUS och resultaten av ovan beskrivna enkät. En diskussion fördes om ny analys- och uppföljningsplan för genomförandet av RUS.
- Under hösten genomfördes en dialogturné till samtliga organisationer i partnerskapet för Regional utveckling. Fokus under dialogerna var RUS-genomförandet och hur samverkan fungerar.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har mål och prioriteringar som kopplar till RUS, i sin verksamhetsplan ska öka.</p> <p><i>Kommentar</i> Detta är första mätningen och kommer att användas för att bedöma utvecklingen till uppföljning 2021. 53 procent av organisationerna i partnerskapet uppger att de till viss del har skrivningar hämtade från RUS i sina verksamhetsplaner. Detta innebär att totalt är det 73 procent (11 av 15 organisationer) som använder formuleringar från RUS i någon omfattning i verksamhetsplaner.</p>	—	—
<p>Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har högt förtroende för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig ska öka.</p> <p><i>Kommentar</i> Detta är första mätningen och kommer att användas för att bedöma utvecklingen till uppföljning 2021. 31 procent av organisationerna i partnerskapet uppger att samordningen fungerat hyfsat och är neutrala i sin uppfattning.</p>	—	—

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andel organisationer som använder statistik och underlag kopplat till RUS, för uppföljning och/eller nya beslut ska öka. <i>Kommentar</i> Detta är första mätningen och kommer att användas för att bedöma utvecklingen till uppföljning 2021. Utöver de 47 procent som anger att de använder RUS-underlag, så anger ytterligare 33 procent av organisationerna i partnerskapet uppger att de till viss del använder RUS-underlag för beslut. Detta innebär att totalt är det 80 procent (12 av 15 organisationer) som använder RUS-underlag i någon omfattning.		— —

Inriktningsmål:

Nr 2. Handlingsplaner och understrategier kopplade till RUS integrerar viktiga perspektiv som jämställdhet, barn och unga, internationellt samarbete samt integration.



Kommentar

Arbetet med att integrera perspektiven pågår inom Regional utveckling. Främst genom JÄST-gruppens arbete som bland annat syftar till att stödja utvecklingsledare att jämställdhetsintegrera handlingsplaner.

Under året har två handlingsplaner tagits fram som kopplar till RUS:

- Handlingsplan för god, jämlik och jämställd hälsa i Örebro län, som integrerar jämställdhet, barn och unga samt integration.
- Handlingsplan för sammanhållna vård och omsorg, som integrerar jämställdhet samt barn och unga

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andel handlingsplaner och understrategier kopplade till RUS som är jämställdhetsintegrerade ska öka. <i>Kommentar</i> Detta är första mättillfället. Bedömning av måluppfyllelse är inte möjlig. Av de tolv handlingsplaner som är kopplade till RUS så är sju (58 %) jämställdhetsintegrerade.	58%	— —
Andel handlingsplaner och understrategier kopplade till RUS som har integrerat perspektiven barn och unga, internationellt samarbete samt integration, där det är relevant, ska öka. <i>Kommentar</i> Detta är första mättillfället. Bedömning av måluppfyllelse är inte möjlig. Av samtliga 12 handlingsplaner har 8 (67 %) integrerat minst ett av perspektiven. Av dessa 8 handlingsplaner har 7 stycken integrerat minst två av perspektiven. Två av handlingsplanerna har integrerat samtliga perspektiv. 50 % har integrerat barn och unga, 33 % har integrerat internationellt samarbete och 50 % har integrerat integration.	67%	— —

Indikatorer	Utfall	Målvärde

Uppdrag 1. Att ta fram och genomföra aktiviteter för att bidra till att nå den regionala utvecklingsstrategins målsättningar.



Kommentar

Projektet analys- och uppföljningsplan kopplat till genomförandet av RUS har slutförts under 2019. Arbetet genererade ett förslag på nytt arbetssätt som ska testas under 2020. Bland annat kompletteras indikatorerna i uppföljningen med kvalitativ information från handlingsplaner och projekt, som nu samlas i Stratsys i en ny RUS-modul. Syftet är ett ökat lärande, ökad helhetssyn för att identifiera samhällsutmaningar och skapa underlag för beslut och prioriteringar.

Under hösten 2019 har en behovsinventering genomförts med finansiering från Tillväxtverket. Syftet med inventeringen var att identifiera insatsområden för att stärka arbetet med hållbar utveckling i det regionala tillväxtarbetet. Insatsområden som identifierades handlar om att förändra arbetssätt som stärker hållbar utveckling och därmed möjliggör genomförandet av RUS.

3.3 Hållbar utveckling

Övergripande mål:

Region Örebro län är en ansvarsfull aktör med höga ambitioner inom hållbarhetsområdet. Hållbar utveckling för regionorganisationen är att skapa välfärd och livskvalitet när verksamheten bedrivs samtidigt som kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov säkerställs.

Inriktningsmål:

Nr 3. Hållbarhet är integrerad i ordinarie verksamhet och mognadsgraden i hållbarhetsfrågor ökar.



Kommentar

Arbetet fortgår med att integrera hållbarhetsfrågorna i ordinarie verksamhet inom förvaltningen Regional utveckling. En central del i arbetet är att beakta de tre aspekterna av hållbarhet som anges i de övergripande målen för RUS, ekonomisk, social och ekologisk. Dessa tas om hand vid upprättande av handlingsplaner som är kopplade till RUS genomförandet. Under hösten har förvaltningen arbetat med en behovs inventering inom ramen för hållbar regional tillväxt. Under 2020 kommer förvaltningen svara på en utlysning som Tillväxtverket har för att kunna arbeta med detta under kommande år.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Uppföljning och utveckling av aktivitetsplaner enligt program för hållbar utveckling och utifrån genomförd hållbarhetsredovisning 2018 <i>Kommentar</i> Regional utveckling har arbetat i enlighet med de aktiviteter som funnits i aktivitetsplanen. Uppföljning redovisas separat vid återrapportering av Region Örebro läns hållbarhetsprogram.	● Helt	● —

Uppdrag 3. Att fortsätta arbetet med jämställdhetsanalys, samt utifrån dessa och tidigare analyser genomföra åtgärder.



Kommentar

En jämställdhetsanalys av närtrafiken kommer att vara en del av den pågående ettårsuppföljningen av närtrafiken utöver den löpande uppföljningen av närtrafiken inklusive jämställdhet. Alla projekt som drivs på område Energi och klimat jämställdhetsintegreras. Jämställdhetsanalys har genomförts på vissa arbetsplatsträffar

Uppdrag 4. Att fortsätta arbetet med att HBTQ-diplomera verksamheter.



Kommentar

Område Energi och klimat är nu HBTQ-diplomerad. Flera lyckosamma uppgifter genomfördes under diplomeringsen som en bra grund att arbeta vidare med medvetenheten om HBTQ-frågor

Uppdrag 6. Att fortsätta arbetet med att analysera barnrättsperspektivet, samt att utifrån dessa och tidigare analyser genomföra åtgärder.



Kommentar

Område Trafik och samhällsplanering har tagit fram en mall för en första analys av barnrättsperspektivet som ska genomföras på arbetsplatsträffar inom området.

Uppdrag 7. Att följa upp och minska förbrukningen av produkter med hög klimatpåverkan, alternativt ersätta med mindre klimatpåverkande alternativ.



Kommentar

Inom förvaltning Regional utveckling har uppföljning skett och målet är uppnått. Alla produkter som identifierats ha hög klimatpåverkan är borttagna. Detta gäller kemikalier som tidigare använts i verksamheten på Kävesta folkhögskola.

Uppdrag 9. Att höja ambitionerna kring Region Örebro läns resor och transporter, bland annat genom att vidareutveckla och implementera resehierarkin.



Kommentar

Område Trafik och samhällsplanering förlägger sina områdesträffar på Eklundavägen 1 eller inom gångavstånd.

Energi och klimat

Under 2018 och 2019 har reserådgivning genomförts på förvaltningen. Vidare har konferensrummen uppdaterats med Skype och videokonferens och extra utbildningsinsatser har genomförts hur utrustningen används.

3.4 Regional utveckling

Övergripande mål:

Region Örebro län bidrar till och skapar förutsättningar för stark konkurrenskraft, hög och jämlik livskvalitet och god resurseffektivitet i Örebro län.

Mål:

Region Örebro län ökar sin förståelse för och påverkar EU:s politiska agenda till Örebroregionens fördel.



Kommentar

Utvecklingsledare för internationella frågor, förvaltningens sakområden och Central Sweden arbetar tillsammans för den internationella dimensionen i det regionala tillväxtarbetet. Särskilt fokus har områdena Energi och hållbarhet, Forskning och innovation, Transport och infrastruktur samt Sammanhållningspolitik. Utvecklingsledare för internationella frågor har koordinerat flera svar på olika EU-samråd såsom exempelvis transportpolitik, jämställdhet, livsmedel, digitalisering och kommande sammanhållningspolitik. Region Örebro län är också aktiva i de internationella nätverken AER, REVES och CPMR. Arbeta med att stötta framväxten av nya internationella projekt pågår löpande. Region Örebro län deltar i ett nyligen beviljat Horisontprojekt som leds av ett Österrikiskt forskningsinstitut. Utvecklingsledare för internationella frågor har löpande haft informationspunkten ”Aktuellt i Bryssel” på nämnderna för regional tillväxt, samhällsbyggnad samt kultur och fritid.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Antal remissvar, konsultationer och andra insatser som regionen spelat in för att påverka EU:s politiska agenda till Örebroregionens fördel.		— —
<i>Kommentar</i>		

Indikatorer	Utfall	Målvärde
10 stycken (jfr 7 stycken 2018)		
Antal informationstillfällen till de politiska församlingarna och till tjänstemännen i Region Örebro län	—	—
<i>Kommentar</i> 37 stycken (jfr 13 stycken 2018)		
Antal initiativ/samarbeten sprungna ur internationella plattformar och nätverk	—	—
<i>Kommentar</i> 8 stycken (indikatorn är ny 2019)		

3.5 Samhällsbyggnad

Övergripande mål:

Region Örebro län bidrar till och skapar förutsättningar för stark konkurrenskraft, hög och jämlik livskvalitet och god resurseffektivitet i Örebro län.

Inriktningsmål:

Nr 26. Region Örebro län verkar för ett hållbart resursutnyttjande utan nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Vidare bidrar Region Örebro län till den omställning som krävs genom att stimulera bioekonomin inom länets skogs- och jordbruket samt att öka energieffektiviteten och andelen förnybar energi.



Kommentar

Utsläppen av växthusgaser minskar i alldeles för låg takt för att Örebro län ska kunna klara av målet att vara koldioxidneutrala till 2045. Ytterligare kraftfulla aktiviteter krävs från alla länets aktörer för att målet ska kunna nås. Region Örebro län har påbörjat arbetet med att stimulera bioekonomin inom länets skogs- och jordbruk genom arbete utifrån länets livsmedelsstrategi. Under 2019 har arbete påbörjats med att ta fram en handlingsplan för innovation och skogsråvara i världsklass som är en del av Länsstyrelsens skogsprogram som också är under framtagande.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Totala utsläppet av växthusgaser i länet (ton CO₂e/år) ska minska.	—	—
Installerad solcellseffekt(MW) i länet jämfört med tidigare år.	—	—
<i>Kommentar</i> Statistiken rapporteras årligen och nytt resultat för 2019 har ej kommit ännu.		
Andelen fossiloberoende personbilar i länets fordonsflotta. Med fossiloberoende avses	—	—

Indikatorer	Utfall	Målvärde
elfordon, laddhybrider, gas- eller etanoldrivna fordon. <i>Kommentar</i> Indikatorn mäts 1 ggr per år och resultat för 2019 kommer att redovisas efter delår 1 2020.		

Mål:

Region Örebro län bidrar till att skapa drivkraft, engagemang och samverkan hos externa aktörer för minskade växthusgasutsläpp, ökad andel förnybar energi och effektivare energianvändning


Kommentar

2019 har varit ett bra media år för Område energi och klimat. Områdets arbete med energilösningar i fastigheter, hållbart resande och solel har uppmärksammats positivt av media vid flera tillfällen. Fastighetsnätverket har kontaktats av Energimyndigheten och kan komma att bli en samverkanspart i myndighetens sektorsstrategi för hållbart och energieffektivt byggande. Årets energi- och klimatdag, som arrangeras tillsammans med Länsstyrelsen, blev återigen en succé med temat hållbara fastigheter och hållbart resande. Rekorddeltagande med 107 deltagare som alla var nöjda.

Området har arrangerat ett fullsatt seminarium för kommuner om installationer av solel, solturné, trampkamp för familjer och bostadsområden, byggnaden som energisystem, information om energieffektivisering för näringslivet och mycket annat. Deltagarna är nöjda och höjer sin kunskap på dessa aktiviteter vilket gör att målet nås.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andel samverkansaktörer som är nöjda. <i>Kommentar</i> Under 2019 har antalet samverkansaktörer ökat betydligt, enkäten har skickats till 85 aktörer jämfört med 35 aktörer 2018. Därför har andelen nöjda minskat något, fortfarande är 93,3 % nöjda ett mycket bra resultat. Aktörerna har i kommentarer meddelat att de vill fortsätta samverka kring energieffektiva lösningar och energieffektivitet i organisationer, offentlig upphandling med fokus på drivmedelskrav, påskynda omställningen till en fossilfri fordonsflotta och lågenergihus/fastigheter. Önskemål om mer nationell samverkan har också inkommit, med Energimyndigheten och de nationella nätverken Belok och Bebo (lokaler och bostäder).	93%	80%
Antal externa deltagare vid aktiviteter. Fördelning per kön ska redovisas. <i>Kommentar</i> Totalt har 652 personer deltagit på Område Energi och klimats aktiviteter under 2019. Av de som velat ange kön har 366 personer varit män och 157 kvinnor dvs ca 30% kvinnor.		— —
Andel nöjda deltagare i externa aktiviteter, som syftar till minskade växthusgasutsläpp och ökad andel förnybar energi och effektivare energianvändning <i>Kommentar</i>		— —

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Fantastiskt resultat med 99% nöjda deltagare vid aktiviteter.		


Inriktningsmål:

Nr 27. Region Örebro län bidrar genom stöd till kommunerna att skapa attraktiva boendemiljöer i hela länet som skapar social hållbarhet.



Kommentar

Riksdagen har gett regeringen i uppdrag att få fler regioner att bli regionplaneorgan i enlighet med PBL. I Örebro län är detta inte aktuellt då flera kommuner meddelat att de inte vill att Region Örebro län ska få rätt att använda detta verktyg. I stället pågår dels ett internt utvecklingsarbete om ambition och fokus för Region Örebro läns arbete med bostadsfrågor, dels ett projekt tillsammans med kommunerna som syftar till att ta fram förslag om samverkan i frågor som rör fysisk planering med regional bäring inklusive bostadsfrågor.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Antal kommuner som har bostadsmarknad i balans ska öka i jämförelse med år 2018.	4 st	2 st  →
<i>Kommentar</i>	Antalet kommuner som i den årliga bostadsmarknadsenkäten bedömer att de har bostadsmarknad i balans ökade från två avseende situationen 2017 till fyra avseende situationen 2018. Utfallet för 2019 redovisas våren 2020.	
Socioekonomisk bostadssegregation ska minska i jämförelse med år 2018.		— —
<i>Kommentar</i>	Detta är en ny indikator och det har under 2019 inte funnits förutsättningar att ta fram värden.	
Planerat bostadsbyggande i absoluta tal per kommun (Redovisas av kommunerna till Boverket en gång per år)		— —
<i>Kommentar</i>	I den årliga bostadsmarknadsenkät som presenterades våren 2019 bedömde kommunerna att det skulle påbörjas byggande av 1 525 bostäder 2019. Detta är en högre siffra än den bedömning som presenterades 2018 och ligger på en hög nivå. En ny bedömning presenteras våren 2020.	

Inriktningsmål:













Nr 28. Region Örebro län bidrar till väl fungerande infrastruktur och kommunikationer som möjliggör en hållbar utveckling.



Kommentar

Region Örebro län har under året varit aktiv med att påverka EU och staten för att förändra regelverk som till exempel Transeuropean network Transport (TEN-T) och för att få till stånd investeringar. Arbetet med En Bättre Sits har varit i ett intensivt skede 2019 och Region Örebro

län har varit aktiva i detta arbete. Arbetet med handlingsplan för påverkansarbete kring infrastrukturfrågor har pausats i väntan på beslut om Budget i balans. 2019 genomfördes ett stort antal utredningar om den regionala och nationella transportinfrastrukturen. Beslut fattades om inriktningen på åtgärder för kollektivtrafiken för att nå budget i balans och flera utredningar och åtgärder har genomförts med anledning av Budget i balans. 2019 präglades också av att Svealandstrafiken tagit över en stor del av busstrafiken i länet. Flera projekt har genomförts för att skapa effektiva serviceresor med god kvalitet.

Indikatorer	Utfall	Målvärde	
Antal döda och skadade i trafiken ska minska i jämförelse med år 2018. <i>Kommentar</i> Det totala antalet döda och allvarligt skadade har ökat kraftigt 2019 jämfört med 2018. Antalet döda har dock minskat från 12 personer till 7 personer. Antalet döda och svårt skadade på de regionala och nationellt vägarna i länet har minskat 2019 jämfört med de senaste åren. Ökningen har framför allt skett på det kommunala vägnätet.	61	46	 
Fyllnadsgrad inom kollektivtrafiken ska öka i jämförelse med år 2018. <i>Kommentar</i> Beräkningen bygger på vissa antaganden som gör att ökningen av fyllnadsgrad överskattas något. Arbete pågår med att ta fram ett sätt att beräkna fyllnadsgraden som ger en bättre bild av fyllnadsgraden.	8,5%	8,1%	 
Andel fossilfria drivmedel inom serviceresor och allmän kollektivtrafik med buss ska öka i jämförelse med år 2018. <i>Kommentar</i> Uppgiften avser andelen fossilfritt drivmedel för bussar och serviceresefordon enligt vår fordonsdatabas FRIDA. Andelen fossilfria drivmedel har ökat något under året. Bussarna inom den allmänna kollektivtrafiken är helt fossilfria.	55%	95%	 
Kvaliteten i den allmänna kollektivtrafiken ska öka i jämförelse med 2018, andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Nöjd Kund Index, NKI. <i>Kommentar</i> Ingen förändring av den upplevda kvaliteten mellan 2018 och 2019.	80%	80%	 
Kvaliteten i servicetrafiken ska öka i jämförelse med 2018, andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Nöjd Kund Index, NKI. <i>Kommentar</i> Värdet är något lägre än för 2018. Det är framför allt sjukresor som har en markant lägre kundnöjdhet. Djupintervjuer med resenärer för att hitta förbättringsområden ska genomföras.	87%	91%	 
Resandeökningen i procent inom den allmänna kollektivtrafiken ska vara större än befolkningsutvecklingen i procent inom Örebro län. <i>Kommentar</i>	1,3%	0,01%	 

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Resandet ökade med 2,4% och befolkningen ökade med 1,1% 2019.		

Uppdrag 41. Att inom område energi och klimat fortsätta arbetet med att ta fram en gemensam fordons- och drivmedelsstrategi inklusive biogasens möjligheter som drivmedel, i samarbete med relevanta aktörer i Örebro län. För beslut senast våren 2020.



Kommentar

Handlingsplanen för fordon och drivmedel i länet har arbetats fram och har beslutats på nämnden i januari 2020. Handlingsplanen kommer att fungera som rådgivande för övriga aktörer i länet.

Uppdrag 42. Att inom område trafik- och samhällsplanering utreda möjlighet att köra serviceresor i egen regi.



Kommentar

Under 2019 har ett projektdirektiv tagits fram med hjälp av ett konsultföretag. Projektdirektivet gällde en utredning om att köra serviceresor i egen regi och angav hur en utredning ska genomföras och ungefär hur mycket en sådan utredning skulle kosta att genomföra. Utifrån de ekonomiska begränsningar som finns har förvaltningen föreslagit att uppdrag 42 inte bör genomföras. Denna åsikt har verifierats i såväl samhällsbyggnadsnämnden som regionstyrelsen och inväntar behandling i regionfullmäktige.

Uppdrag 43. Att ta fram ett nytt Trafikförsörjningsprogram under 2019. Ett viktigt syfte med översynen är att skapa god samstämmighet med den nya regionala utvecklingsstrategin samt Region Örebro läns ekonomiska förutsättningar att utföra trafiken.



Kommentar

Arbetet har påbörjats. Arbetet med de utredningar som följer av Budget i balans har dock inneburit att arbetet inte kommit så långt som planerat.

Uppdrag 44. Att genomföra åtgärder för det finmaskiga vägnätet.



Kommentar

Under 2019 har ett kunskapsunderlag om det finmaskiga vägnätet genomförts. Inriktningen på

det fortsatta arbetet läggs fast i början av 2020.

Uppdrag 45. Att innesluta Södra Ladugårdsängen i kollektivtrafiksystemet.



Kommentar

Linje 6 har dragits om, så att den nu angör de nybyggda delarna av Ladugårdsängen. Trafiken startade i december 2019.

2018: Uppdrag 33. Att förstärka Region Örebro läns roll inom samhällsplanering och bostadsförsörjning.



Kommentar

Arbetet har försenats på grund av att det arbete som startat tillsammans med kommunerna kring regionplan enligt PBL avslutats efter att flera kommuner meddelat att en sådan utredning inte bör genomföras. Inom ramen för det nya projektet med kommunerna om samverkan kring fysisk planering med regional bäring som genomförs våren 2020 kommer Region Örebro läns ambitioner och inriktning fastställas.

2018: Uppdrag 35. Att utarbeta en strategi för framkomlighet för regional- och expressbussar.



Kommentar

En utredning har genomförts, som anger en inriktning för den regionala busstrafiken inom Örebro stad. Utredningen innehåller två huvudfrågor. Den första handlar om hur regionbussarna ska köra inom Örebro så att de når så många resenärer som möjligt, men samtidigt minimerar körsträcka och restid. Den andra frågan handlar om en framtida lokalisering av vändpunkt/rastlokal.

2018: Uppdrag 37. Att utreda möjligheten till att införa säsongsbaserad kollektivtrafik till besöksmål och sevärdheter för att underlätta för unga och andra grupper i behov av ökad mobilitet.



Kommentar

Arbetet har inte genomförts. Arbetet med Budget i balans 2.0 har prioriterats högre.

3.6 Digitalisering

Övergripande mål:

Modern digital teknik ska bidra till att skapa en jämlik, attraktiv och stark Örebroregion som kan möta framtidens utmaningar.

Inriktningsmål:

Nr 30. År 2020 bör 95 procent av alla hushåll och företag ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s.



Kommentar

Det finns inga siffror för 2019 än, men en bedömning siffrorna för 2018 som underlag visar att målen med stor sannolikhet är kommer att uppnås 2020. 2018 hade 80% av hushållen och 66% av företagen tillgång till bredband om minst 100Mbit/s.

Indikatorer	Utfall	Målvärde	
<p>År 2019 ska minst 85 procent av alla hushåll och företag ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Utbyggnaden av fiber går långsamt och många planerade utbyggnader har stannat upp. De tidplaner för utbyggnad som marknadsaktörerna har presenterat uppfylls ofta inte. Det finns flera skäl till detta bland annat att tillstånden för markåtkomst tar lång tid, men även att för få inom respektive områden inte väljer att ansluta sig.</p>	80%	85%	
<p>Andel hushåll och företag i såväl tätort som landsbygd som har eller kan anslutas till bredband med överföringskapacitet på minst 100 Mbit/s</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Detta mått syftar till att visa måluppfyllnaden i tätort respektive landsbygd. Enligt Post- och telestyrelsens senaste mätning som avser läget hösten 2018 har 86,5% tillgång till fast bredband med minst 100 Mbit/s i tätbebyggt område. Motsvarande siffra för områdena utanför tätbebyggda områden är 30,6%. Med tillgång avses de som har anslutning. Siffran som redovisas som utfall är den lägsta, det vill säga för landsbygden.</p>	30,6%	85%	

Uppdrag 46. Att ta fram och genomföra aktiviteter utifrån principen ”digitalt först”.



Kommentar

Digitala lösningar utreds och införs inom både den allmänna kollektivtrafiken och serviceresor. I den allmänna kollektivtrafiken utreds och upphandlas bland annat försäljningssystem, realtidssystem och infolagring. När det gäller serviceresor hänvisas till kommentarerna till uppdrag 57. Det utreds och genomförs även digitalisering av det interna arbetet bland annat planeringssystem för den allmänna kollektivtrafiken och hantering av avvikelserapportering.

Uppdrag 57. Att inom område trafik- och samhällsplanering utreda förutsättningar för att införa en app för beställning med mera av färdtjänstresor.



Kommentar

En app har lanserats och allt fler färdtjänstresenärer har gått över till att använda den.

3.7 Attraktiv arbetsgivare

Övergripande mål:

Region Örebro län uppfattas som en attraktiv arbetsgivare som erbjuder förutsättningar för ett långsiktigt spännande, utvecklande och hållbart arbetsliv.

Inriktningsmål:

Nr 33. Region Örebro län är en attraktiv arbetsgivare som arbetar för att attrahera, rekrytera, behålla och utveckla medarbetare utifrån långsiktigt hållbara strategier.



Kommentar

Resultaten från 2018 års medarbetarenkät visar på ett högre hållbart medarbetarengagemang än mätningen 2015. Likaså visar resultatet från Nyckeltalsinstitutets attraktiv arbetsgivarindex (AVI) på en ökning från 113 år 2017 till 122 år 2018.

Under 2019 har förvaltningens ledningsgrupp beslutat att alla verksamheter inom förvaltningen ska genomföra en workshop i syfte att ta fram Region Örebro läns framtida värdegrund. I Region Örebro län är uppdraget att genomföra workshopen frivilligt men på regional utveckling har ledningsgruppen bedömt arbetet så pass viktigt att man gjort workshopen obligatorisk. Ambitionen är att starta ett aktivt samtal i alla delar av förvaltningen om hur man vill ha det på sin arbetsplats i syfte att fortsätta utveckla förvaltningen som en attraktiv arbetsgivare.

Under året har även ett flertal organisationsutvecklande insatser gjorts inom olika delar av förvaltningen, både på grupp- och organisatorisk nivå. Allt i syfte att utveckla organisationens leveransförmåga och öka medarbetarnöjdheten.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
HME – Hållbart medarbetarengagemang ska öka i jämförelse med tidigare medarbetarenkät. <i>Kommentar</i> I den senaste medarbetarenkäten har HME ökat från 77 till 79. Ökningen är kopplad till delindex Ledarskap där förvaltningen har ett förbättrat resultat från 81 till 84, övriga delindex är oförändrade. Det är framförallt det nära ledarskapet (närmaste chef) som får ökat resultat. Förvaltningens utmaningar finns framförallt i frågor kopplade till organisatoriskt ledarskap.		— —
AVI – Attraktiv arbetsgivarindex ska öka i jämförelse med föregående år.		— —

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Kommentar		
Indexet AVI från Nyckeltalsinstitutet mäter Attraktiv arbetsgivare. Nyckeltalet för förvaltningen regional utveckling ökar från 113 2017 till 122 för år 2018. Den största positiva förändringen återfinns i lika karriärmöjligheter. Även långtidssjukskrivningarna har minskat, vilket är mycket positivt. Personalomsättningen har minskat marginellt och är 2018 9,9 procent av de tillsvidareanställda.		
Frisktalet ska förbättras i jämförelse med föregående år.	—	—
Personalomsättning, externt och intern, ska redovisas. Det ska minska i jämförelse med föregående år.	—	—
Kommentar		
Ett gemensamt arbete inom Region Örebro län pågår med att utreda hur indikatorn personalomsättning ska redovisas.		
Resultat av avslutningssamtal ska redovisas systematiskt i temaområden.	—	—
Kommentar		
Ett gemensamt arbete inom Region Örebro län med en avgångsenkät till alla tillsvidareanställda som slutar har startats upp och kommer redovisas när material finns klart.		

Inriktningsmål:

Nr 34. Region Örebro läns verksamheter är jämställda och jämlika och motverkar aktivt diskriminering och kränkande behandling.



Kommentar

Förvaltningen har de senaste åren haft stort fokus på jämställdhet, både i det interna arbetet men också i det externa arbetet med att aktivt verka för jämställd regional tillväxt.

Nyckeltalsinstitutet sammanställer årligen indexet Jämfix som mäter nio olika variabler kopplade till jämställdhet. I 2018 års mätning tillhör förvaltningen regional utveckling den grupp på 10% som får bäst resultat av alla de företag, myndigheter och organisationer man mäter. I kategorin Regioner är förvaltningen den verksamhet som har högst resultat. En utmaning framöver blir att behålla det höga värdet.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Jämfix – Jämställdhetsindex ska öka i jämförelse med föregående år.	—	—
Kommentar		
Jämfix är ett index som mäter nio olika variabler och viktas dessa från 1-20 där 1 är lägst och 20 högst. Som mest kan en verksamhet få värdet 180.		
För förvaltningen regional utveckling ökar Jämfix kraftigt från 125 till 155 mellan åren 2017 och 2018. Åtta av nio variabler ökar. Med 155 är förvaltningen Regional utveckling en av de verksamheter i landet med högst värde. Maxvärdet 20 återfinns i variablerna Ledningsgrupp, Karriärmöjligheter och Skillnad i tillsvidareanställda.		
Förvaltningen har under de senaste åren arbetat aktivt med frågor kring jämställdhet, bland annat har en relativt omfattande utbildningsinsats genomförts i delar av förvaltningen.		

Uppdrag 61. Regionstyrelsen får i uppdrag av regionfullmäktige att samtliga nämnder ska biträda regionstyrelsen, inom nämndens ansvarsområde, att konkretisera arbetet med kompetensförsörjning utifrån beslutad rapport. (Strategisk kompetensförsörjning 18RS680)



Kommentar

Samhällsbyggnadsnämnden har vid sitt möte 4 december informerats om den kompetensförsörjningsprocess som genomförts inom Region Örebro län i syfte att kartlägga möjligheterna att rekrytera personal med rätt kompetens. Rapporten visar att rekryteringsmöjligheterna i nuläget bedöms som bra kopplat till nämndens ansvarsområden.

3.8 Ekonomi

Övergripande mål:

Det övergripande målet för Region Örebro läns ekonomiska politik är att skapa en långsiktig stark ekonomi samt uppnå en verksamhetsmässig och finansiell god hushållning. Region Örebro län ska redovisa ett positivt resultat som över mandatperioden 2019-2022 motsvarar minst 2 procent av regionens skatteintäkter och generella statsbidrag.

Inriktningsmål:

Nr 36. Styrelsen och nämnderna ska redovisa ett resultat i balans.



Kommentar

Nämnden har inte klarat av att redovisa ett resultat i balans för 2019, utfallet för helåret uppgår till -10,1. Arbetet med att ta fram en ny handlingsplan för en ekonomi i balans har pågått under hösten och beslut om den togs i nämnden på mötet i oktober.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Resultatet ska under 2019 uppgå till minst noll.		— —
<i>Kommentar</i>		
Det negativa resultatet har fortgått även för 2019. En handlingsplan för budget i balans är framtagen. Handlingsplanen innehåller åtgärder som ger förutsättningar för att uppnå en budget i balans på några års sikt.		

Uppdrag 63. Att upprätta och genomföra ekonomiska handlingsplaner i syfte att bibehålla eller nå ekonomisk balans. Handlingsplanerna ska vara omsatta i konkreta, hållbara och långsiktiga åtgärder och kan avse både kostnadsreduceringar och intäktsförstärkningar. Åtgärderna ska beskrivas med ekonomisk och verksamhetsmässiga konsekvenser. Uppföljning av handlingsplanerna ska vara en del av nämndernas del- och årsrapportering till regionstyrelsen.



Kommentar

Budget i balans 2.0

På nämndmötet i oktober 2019 beslutades den föreslagna handlingsplanen för en budget i balans version 2.0. Planen omfattar förslag på åtgärder som innebär kostnadsbesparingar om ca 57 mnkr. Enligt den framräknade flerårsbudgeten för åren 2020-2023, kommer resultatet för nämnden år 2023 uppgå till ca -78 mnkr om inga kostnadsbesparande åtgärder beslutas och genomförs. Den negativa utvecklingen av resultatet i jämförelse med beräkningar under våren 2019 kan härledas från eventuellt kommande beslut från Örebro kommun gällande ändrade principer för gymnasiekort samt budgetrestriktioner med bl.a. nolluppräknig av regionbidraget. Dessa faktorer innebär ytterligare krav på besparingar. Område trafik- och samhällsplanering har av samhällsbyggnadsnämnden på mötet i oktober, fått i uppdrag att inkomma med ytterligare krav på åtgärder för att nå målet om en ekonomi i balans år 2023.

4 Ekonomi

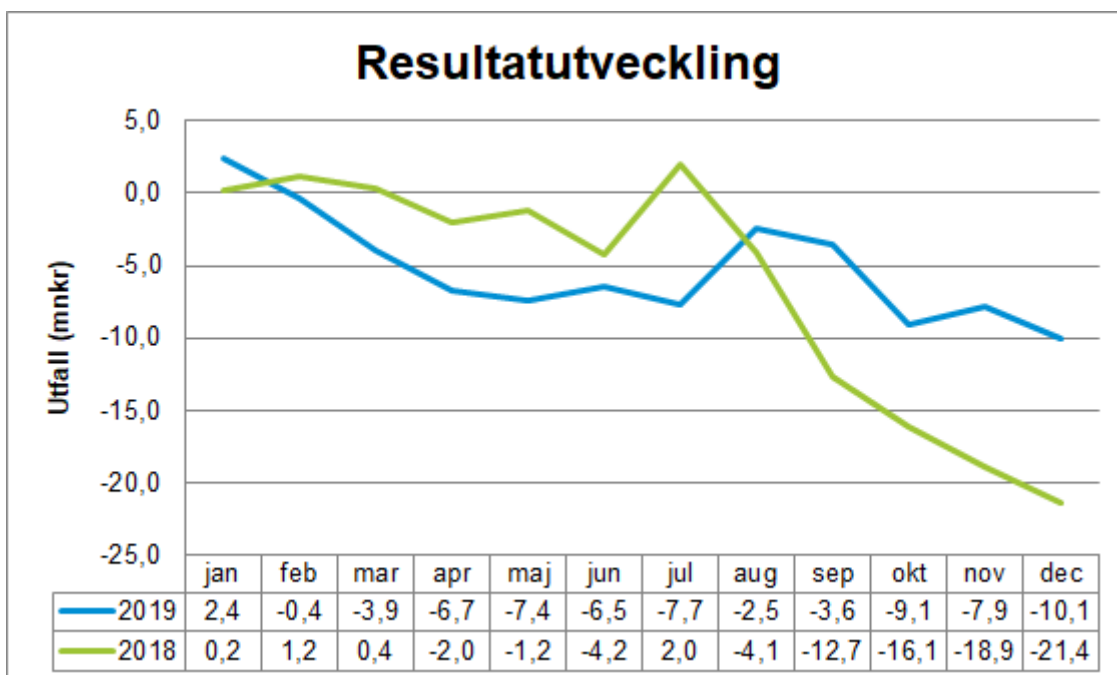
4.1 Resultatrapport samhällsbyggnadsnämnden

Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall 2019	Budget 2019	Utfall 2018	Budget- avvikelse	Utfalls- avvikelse
Trafikintäkter	181,4	181,3	169,2	0,1	12,2
Försäljning regional utveckling	321,8	289,6	283,1	32,2	38,7
Övriga intäkter	75,0	68,2	83,7	6,8	-8,7
Summa intäkter	578,2	539,1	536,0	39,1	42,2
Personalkostnader	-66,7	-67,9	-61,0	1,2	-5,7
Trafikkostnad kollektivtrafik	-716,9	-725,7	-707,8	8,8	-9,1
Trafikkostnad serviceresor	-227,3	-194,3	-192,4	-33,0	-34,9
Övriga kostnader	-103,2	-76,4	-103,1	-26,8	-0,1
Avskrivningar, inventarier	-3,9	-4,3	-3,9	0,4	0,0

Belopp i mnkr	Utfall 2019	Budget 2019	Utfall 2018	Budget- avvikelse	Utfalls- avvikelse
Summa kostnader	-1 118,0	-1 068,6	-1 068,2	-49,4	-49,8
Verksamhetens nettokostnad	-539,8	-529,5	-532,2	-10,3	-7,6
Finansnetto	-0,1	-0,2	-0,2	0,1	0,1
Regionbidrag/ - ersättning	529,8	529,7	511	0,1	18,8
Resultat	-10,1	0,0	-21,4	-10,1	11,3

Resultatutveckling



Sammanfattande analys

Resultatet för helåret uppgår till -10,1 miljoner kronor, vilket är motsvarande sämre jämfört med budget och +11,4 miljoner kronor bättre i jämförelse med utfall helåret 2018.

Resultatförbättringen i jämförelse med föregående år, beror på effekter både på intäkts- och kostnadssidan. 2019 års trafikintäkter var i budgeten offensiva och optimistiska. Utfallet ligger väl i nivå med den offensiva budgeten och har till och med överträffat den marginellt (+0,1 miljoner kronor). Ökningen av trafikintäkter beror både på ett ökat resande och på taxeökning. På kostnadssidan ser vi effekter av arbetet med budget i balans, då kostnadsökningen för trafikintäkter för buss mildrats i och med att volymen trafik är lägre. Utfallet för tågstämpling blev betydligt lägre jämfört med budget och föregående år. Det är framförallt för trafik inom Tåg i Bergslagen (TiB). Kostnadsutfallet är 9,5 miljoner kronor lägre jämfört med budget och 4,3 miljoner jämfört med 2018. Den lägre kostnaden beror dels på inställda turer, dels på brister i de ekonomiska prognoser som lämnats från TiB till verksamheten inom nämnden.

Personalkostnaden är lägre jämfört med budget, men högre jämfört med föregående år. Inom

trafik- och samhällsplanering har personalkostnaden blivit lägre jämfört med budgeterat på grund av vakanser och återhållsamhet vad gäller rekryteringar. Inom energi- och klimat har personalkostnaderna blivit högre i jämförelse med budget som en konsekvens av en högre projektvolym. Den högre projektvolymen ger högre intäkter, men även högre kostnader och medför ingen resultatpåverkan.

Det är Område trafik- och samhällsplanering (-8,2 miljoner kronor) och förvaltningskansliet (-2,6 miljoner kronor) som har underskott i verksamheten. Förvaltningskansliets underskott orsakas av ett högre bidrag till advokatkostnader i den tvist som pågått under hösten. Område energi och klimat har ett positivt resultat, +0,6 miljoner kronor, vilket är i nivå med utfall för 2018.

Trafikkostnaderna för buss är i nivå med budgeterat och överstiger budgeten med endast en miljon kronor. Utfallet är i princip på senast lämnad prognos, vilket får betraktas som inom felmarginalen på den stora volymen. Trafikavtalen indexeras årligen och den kostnadsökningen i jämförelse med 2018 beror till största delen av detta samt engångskostnader för avtalet med en trafikoperatör i samband med neddragningar av trafik vid genomförande av Budget i balans 1.0.

Helårsutfallet för serviceresor är, precis som aviserats i tidigare prognoser, högre jämfört med både budget och föregående år. Det förklaras av dels ökat resande med ca 4,6 procent, dels indexjusteringar under året, 1 januari och 1 juli samt av kostnadsökningar i samband med nya trafikavtalet som trädde i kraft 1 juli. Inom serviceresor skedde en direktupphandling av trafiken med trafikstart första juli 2019. Detta har medfört högre kostnader för våra kommuner och för Region Örebro län. Detta belastar i sin helhet länets kommuner och Region Örebro län när det gäller sjukresor.

Område trafik- och samhällsplanering visar en fortsatt positiv effekt på resandet inom den allmänna kollektivtrafiken. Resandet med buss har ökat med 2,4 procent i jämförelse med föregående år. Detta motsvarar ca 300 000 resor. Resandeökningen 2019 är något högre än resandeökningen 2018 då 2,2 procent fler åkte buss än 2017. 2018 var dessutom resandet på sommaren högt på grund av det avgiftsfria sommarkortet. Inom regiontrafiken har resandet totalt minskat med 1,4 procent 2019 jämfört med 2018. Inom stadstrafiken har resandet ökat med 4,3 procent 2019 jämfört med 2018,

Ökningen av antal bussresor är högre än befolkningsutvecklingen i Örebro län. Under 2019 har befolkningen inom Örebro län ökat med 1,1 procent (enligt statistik från SCB avseende befolkningen 30 september 2019). Det är främst Örebro kommun som haft en högre befolkningstillväxt på 1,9 procent, medan övriga kommuner ökat befolkningen med 0,2 procent totalt.

På nämndmötet i oktober beslutades den föreslagna handlingsplanen för en budget i balans version 2.0. Planen omfattar förslag på åtgärder som innebär kostnadsbesparingar om ca 57 mnkr. Enligt den framräknade flerårsbudgeten för åren 2020-2023, kommer resultatet för nämnden år 2023 uppgå till ca -78 mnkr om inga kostnadsbesparande åtgärder beslutas och genomförs. Den negativa utvecklingen av resultatet i jämförelse med beräkningar under våren 2019 kan härledas från kommande beslut från Örebro kommun gällande ändrade principer för gymnasiekort samt budgetrestriktioner med bl.a. nolluppräknade regionbidraget. Dessa faktorer innebär ytterligare krav på besparingar. Område trafik- och samhällsplanering har av

samhällsbyggnadsnämnden på mötet i oktober, fått i uppdrag att inkomma med ytterligare krav på åtgärder för att nå målet om en ekonomi i balans år 2023.

4.2 Årets resultat

Intäkter

Helårsutfallet för trafikintäkterna uppgår till 181,4 vilket är i nivå (+0,1 miljoner kronor) med den offensiva och optimistiska budget som arbetades fram för helår 2019. Jämfört med helår 2018 är utfallet +12,3 miljoner kronor bättre.

Intäkterna för serviceresor är ca +32,7 miljoner kronor högre än budget och ca +34,6 miljoner kronor högre än föregående år och är orsakat av dels ett ökat resande, dels ökade kostnader till följd av indexjustering under året och kostnadsökningar till följd av det nya avtalet som trädde i kraft den 1 juli. Vi kommunicerar med respektive kommun månadsvis och följer kostnaderna på den nivån. Ökningen i antal resor för samtliga serviceresor uppgår till ca 4,6 procent.

Utfall för övriga intäkter helår 2019 är 6,8 miljoner kronor högre jämfört med budget och förklaras till största delen av balansering av projekten. Vidare ligger utfallet 2019 ca 8,6 miljoner kronor lägre i jämförelse med föregående år och förklaras till stor del av den intäkt på 10 miljoner kronor för fria resor för ungdomar förra sommaren som vi inte har 2019 samt balansering av projekten.

Personalkostnader

Personalkostnaderna för helår 2019 är ca 1,3 miljoner kronor bättre än budget och förklaras till viss del av ett antal vakanta tjänster som inte tillsatts. Personalkostnaderna ligger ca 6,5 miljoner kronor sämre än utfallet helår 2018. Det högre utfallet beror dels av helårseffekter av vakanser som tillsatts under 2018, dels ambitionsökningar i samband med ny organisation för Område trafik- och samhällsplanering.

Övriga kostnader

Trafikkostnader kollektivtrafik

Utfallet helår 2019 är +8,5 miljon kronor bättre än budget och är -6,8 miljoner kronor sämre än motsvarande period föregående år. Det är framför allt det lägre utfallet av tågstämplat, + 9,5 miljoner kronor, som förklarar avvikelserna mot budget.

Vid jämförelse med föregående år är det framför allt högre kostnader för stadstrafiken och regiontrafiken sammantaget ca -11 miljoner kronor, medan tågstämplaterna även här är dryga +4 miljoner kronor lägre än föregående år.

Trafikkostnad serviceresor

Utfallet för helår 2019 är betydligt högre jämfört med både budget, ca -33,0 miljoner kronor, och ca -34,9 miljoner kronor högre än föregående år. Orsakerna är ett ökat resande med totalt

4,6 procent, indexförändringar 1 januari och 1 juli samt effekterna av nya avtalet från 1 juli.

Övriga kostnader

Övriga kostnader för helåret är sämre jämfört med budget -26,9 miljoner kronor och i nivå med föregående års utfall. Avvikelsen mot budget förklaras till största delen av den budgetjustering som lagts in i budget för att nå ett 0 resultat. Den belastar helåret med -19,4 mkr för helåret. Avvikelsen förklaras också av ett högre bidrag till advokatkostnader i den tvist som pågått under hösten.

Driftredovisning samhällsbyggnadsnämnd

Belopp i mnkr	Budgetavvikelse 2019	Omsättning 2019	Relation (%)	Budgetavvikelse 2018
Område trafik och samhällsplanering	-8,2	564,7	-1,5	
Område energi och klimat	+0,6	13,4	4,5	
Projekt	0,0	0,0	#DIVISION/0!	
Förvaltningsgemensamt	-2,5	530,0	-0,5	
Resultat	-10,1	1 108,1	-0,9	

4.3 Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans

Budget i balans 2.0

På nämndmötet i oktober 2019 beslutades den föreslagna handlingsplanen för en budget i balans version 2.0. Planen omfattar förslag på åtgärder som innebär kostnadsbesparingar om ca 57 mnkr. Enligt den framräknade flerårsbudgeten för åren 2020-2023, kommer resultatet för nämnden år 2023 uppgå till ca -78 mnkr om inga kostnadsbesparande åtgärder beslutas och genomförs. Den negativa utvecklingen av resultatet i jämförelse med beräkningar under våren 2019 kan härledas från beslut från Örebro kommun gällande ändrade principer för gymnasiekort samt budgetrestriktioner med bl.a. nolluppräknning av regionbidraget. Dessa faktorer innebär ytterligare krav på besparingar. Område trafik- och samhällsplanering har av samhällsbyggnadsnämnden på mötet i oktober, fått i uppdrag att inkomma med ytterligare krav på åtgärder för att nå målet om en ekonomi i balans år 2023.

Budget i balans 1.0

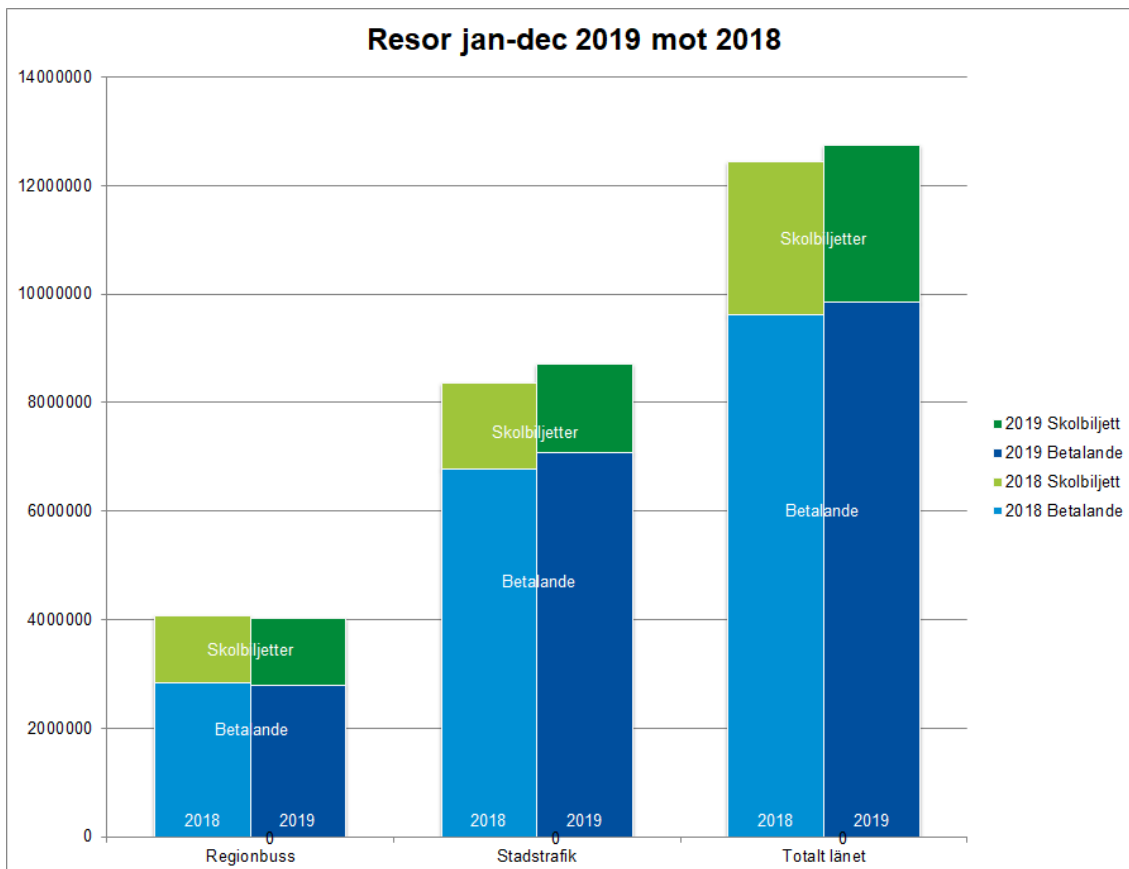
Den trafikneddragning, i enlighet med handlingsplan för budget i balans 1.0, genomfördes i samband med tidtabellskiftet i juni 2018. Område trafik- och samhällsplanering har under 2019 fått en positiv resultat effekt av denna neddragning. Effekterna kan redovisas både i form av ökade intäkter och av minskade kostnader. Netto har resultatet för 2018 påverkats positivt med ca +11,2 miljoner kronor. För 2019 beräknas åtgärderna enligt budget i balans 1.0 ha påverkat resultatet positivt med ca + 21 miljoner kronor. Även för 2019 är det effekter från ökade intäkter och minskade kostnader. Denna positiva resultat effekt motverkas delvis av den tillkommande kostnaden till en av entreprenörerna i och med det tilläggsavtal som tecknades i samband med trafikneddragningen.

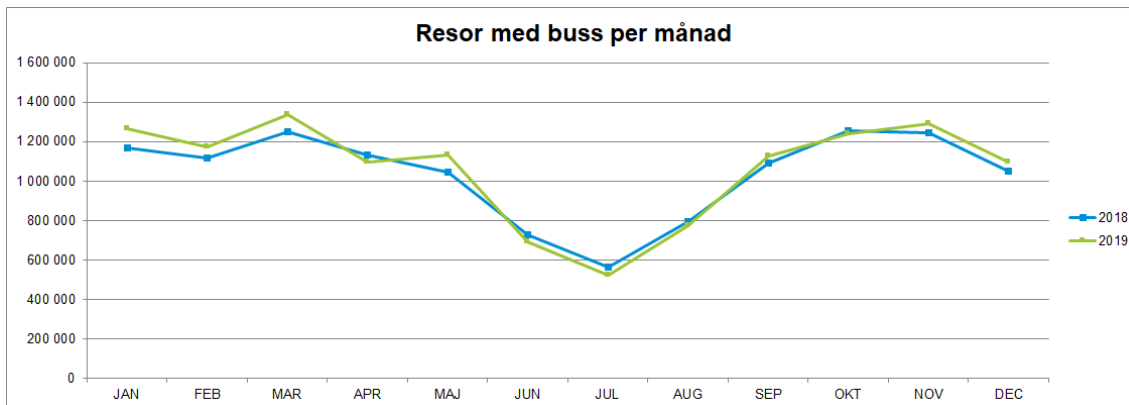
4.4 Investeringar

(Belopp i mnkr) Sammanställning uppföljning av investeringar, mnkr (nettoinvesteringar)	Utfall 2019	Budget 2019	Utfall 2018
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	3,8	8,8	1,0
Övrig utrustning överfört från tidigare års budget	-1,1	41,1	-0,7
Summa	2,7	49,9	0,3

Investeringen som har genomförts under perioden utgörs av de fordonsinstallationerna som har aktiverats i samband med att trafikstarten i Svealandstrafiken är slutförd.

4.5 Produktions- och nyckeltal





Resandet med buss har ökat med 2,4 procent i jämförelse med föregående år. Detta motsvarar ca 300 000 resor. Resandeökningen 2019 är något högre än resandeökningen 2018 då 2,2 procent fler åkte buss än 2017. 2018 var dessutom resandet på sommaren högt på grund av det avgiftsfria sommarkortet.

Ökningen av antal bussresor är högre än befolkningsutvecklingen i Örebro län. Under 2019 har befolkningen inom Örebro län ökat med 1,1 procent (enligt statistik från SCB avseende befolkningen 30 september 2019). Det är främst Örebro kommun som haft en högre befolkningstillväxt på 1,9 procent, medan övriga kommuner ökat befolkningen med 0,2 procent totalt.

Inom regiontrafiken har resandet totalt minskat med 1,4 procent 2019 jämfört med 2018. Samtidigt har utbudet minskat något och totalt har utbudskilometer minskat med ca 3 procent under året. Utbudet har alltså minskat mer än resandet. Det höga resandet sommaren 2018 (med avgiftsfritt sommarkort) påverkar också resandeutvecklingen inom regiontrafiken 2019. Räkna vi bort sommarmånaderna juni-augusti har resandet snarare ökat något inom regiontrafiken, vilket främst beror på positiv resandeutveckling under årets första tertial. Inom stadstrafiken har resandet ökat med 4,3 procent 2019 jämfört med 2018, samtidigt som utbudskilometer 2019 är ungefär i nivå med 2018.

Resande med skolbiljetter har ökat med 2,4 procent 2019 jämfört med året innan. På regionbussarna har resande med skolbiljetter minskat med 0,6 procent. Det är resande med gymnasiebiljetter som minskar på regionbussarna, medan resande med grundskolebiljetter ökar.

Inom stadstrafiken har resandet med skolbiljetter ökat med 4,7 procent 2019 jämfört med 2018. Det är resande med både grundskolebiljetter och gymnasiebiljetter som ökar. Inom stadstrafiken var det främst en ökning under vårterminen, medan höstterminens resande med skolkort var ungefär i nivå som höstterminen 2018.

Resandet i december 2019 var 4,7 procent högre jämfört med motsvarande månad 2018. Det är främst de två första veckorna i december inom stadstrafiken som hade högre resande. Men enskilda månader påverkas förstås av hur många arbetsdagar det finns inom månaden.

Resandet har under 2019 ökat med både periodbiljetter och enkelbiljetter (inkl. mobilbiljetter). Resande på periodbiljetter har ökat med cirka 6 procent 2019 jämfört med året innan vilket främst beror på ökat resande med 31 dagars periodbiljett för Örebro tätort (både vuxna och ungdomar).

Antal sålda biljetter har ökat med 6,3 procent 2019 jämfört med 2018. Sålda enkelbiljetter har ökat med närmare 7 procent. Den höga siffran kommer förstås av att många fler enkelbiljetter såldes under sommarmånaderna, då ungdomar inte fick något avgiftsfritt sommarkort 2019. Även de flesta övriga månader har en positiv utveckling på sålda enkelbiljetter. Antal sålda periodbiljetter ökade bara strax över 1 procent vilket beror på kraftigt minskning i försäljning av länsbiljetter (då Migrationsverket köpte dessa under 2018).

Vid ett försök att dela upp intäktsökningen för 2019 i ökad försäljning/ändrat köpbeteende respektive höjda priser ser den största delen av intäktsökningen ut att komma från de höjda priserna som gjordes i januari. Nästan 75-80 procent av försäljningsökningen kommer från prishöjningen, medan resterande del kan förklaras av ökad försäljning eller ändrat köpbeteende.

5 Personalekonomi

5.1 Personalkostnader

	Utfall 2019	Utfall 2018
Lönekostnadsökningstakt (%)	7,6%	0,4%
Lönekostnad (kontoklass 40-41) (mnkr)	-43,7	-40,6

Utfallet för personalkostnaden ligger ca 1,3 miljoner kronor bättre än budget, vilket till viss del förklaras av ett antal vakanta tjänster som inte tillsatts. Det är Område trafik- och samhällsplanering som har lägre personalkostnader än budgeterat. Område energi och klimat har högre personalkostnader som en konsekvens av den ökade projektvolym som området haft.

Personalkostnaderna ligger ca 5,6 miljoner kronor sämre än helårsutfallet 2018. Det högre utfallet beror dels av helårseffekter av vakanser som tillsatts under 2018, dels ambitionsökningar i samband med ny organisation för Område trafik- och samhällsplanering.

5.2 Kostnadsanalys

Konto	Kategori	Utfall 2019, mnkr	Utfall 2018, mnkr	Förändring, mnkr	Förändring %
4011+ 4081	Månadslöner	34,9	32,2	2,7	8,4
4012	Timanställda	1,1	1,0	0,1	10,0
4031	Obekvämt arbetstid	0,7	0,7	0,0	0
4032	Övertid/mertid	0,4	0,3	0,1	33,3
4033	Jour och beredskap		0,0	0,0	#DIVISIO N/0!
4040	Förändring skuld jour, beredskap och övertid	0,1	0,0	0,1	#DIVISIO N/0!

Konto	Kategori	Utfall 2019, mnkr	Utfall 2018, mnkr	Förändring, mnkr	Förändring %
4110+ 4150	Semesterkostnad inkl. skuldförändring	4,2	3,8	0,4	10,5
4120	Sjuklön	1,0	0,6	0,4	66,7
	Övrigt konto 40xx-41xx	1,3	2,0	-0,7	-35,0
	Totalt kontoklass 40-41	43,7	40,6	3,1	7,6

5.3 Antal tillsvidareanställda årsarbetare

Yrkesgrupp	Antal årsarbetare dec 2019			Antal årsarbetare dec 2018			Förändring		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Kurator/ famråd/ kurativt arb	1,0	0,0	1,0	1,0	1,0	2,0	0,0	-1,0	-1,0
Städerska	5,8	0,0	5,8	5,8	0,0	5,8	0,0	0,0	0,0
Kock/ kallsänka/ köksbiträde	6,5	1,0	7,5	7,1	1,0	8,1	-0,6	0,0	-0,6
Vaktmästare o förrädsarbetare	1,0	2,0	3,0	1,0	2,0	3,0	0,0	0,0	0,0
Administratör	40,8	8,9	49,7	39,8	6,9	46,7	1,0	2,0	3,0
Handläggare	78,9	43,0	121,9	74,5	46,5	121,0	4,4	-3,5	0,9
Chef	13,0	7,0	20,0	14,0	9,0	23,0	-1,0	-2,0	-3,0
Ingenjör/tekniker/h antverkare	0,0	1,0	1,0	0,0	2,0	2,0	0,0	-1,0	-1,0
Lärare o annan pedagog	44,6	26,1	70,7	43,9	24,6	68,5	0,7	1,5	2,2
Eleveassistent	8,7	5,0	13,7	7,7	5,0	12,7	1,0	0,0	1,0
Summa	200,3	94,0	294,3	194,8	98,0	292,8	5,5	-4,0	1,5

Antal tillsvidareanställda årsarbetare som redovisas i tabellen avser förvaltning regional utveckling som helhet. En uppdelning per nämnd är inte möjlig.

5.4 Sjukfrånvaro

Kategori	Jan-dec 2019			Jan-dec 2018			Förändring antal timmar, procent		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Schemalagda timmar	413 708	208 178	621 886	391 637	201 684	593 320	22 071	6 494	28 566

Kategori	Jan-dec 2019			Jan-dec 2018			Förändring antal timmar, procent		
	Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro (tim)	10 083	3 149	13 232	7 709	3 252	10 961	2 374	-103
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro (tim)	9 045	2 220	11 265	9 117	2 059	11 176	-72	161	89
Sjukfrånvaro totalt (tim)	19 128	5 369	24 498	16 826	5 311	22 137	2 302	58	2 360
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro % *	2,44 %	1,51 %	2,13 %	1,97 %	1,61 %	1,85 %	0,47 %	0,10 %	0,28 %
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro % *	2,19 %	1,07 %	1,81 %	2,33 %	1,02 %	1,88 %	-0,14 %	0,05 %	-0,07 %
Sjukfrånvaro totalt % *	4,62 %	2,58 %	3,94 %	4,30 %	2,63 %	3,73 %	0,33 %	0,05 %	0,21 %

*) Procent av schemalagd tid

Sjukfrånvaron som redovisas i tabellen avser förvaltning regional utveckling som helhet. En uppdelning per nämnd är inte möjlig.

6 Framtida utmaningar

Projektstöd

Programmeringsarbetet kommer uppta mycket tid under 2020 då flera EU-program ska skrivas fram. EUs budget kommer att minska. I dagsläget är det tämligen klart att sammanhållningspolitiska medel till Sverige minskar i nästa programperiod vilket även gäller för medel inom programmen för interregional samverkan. Det medför mindre EU-finansiering till utvecklingsprojekt och svårare förutsättningar för internationella projekt. Med fortsatta sparkrav inom Region Örebro län under 2020 blir det en utmaning att motivera internationellt arbete som kan anses vara resurskrävande och fordrar nytänkande insatser.

Energi och klimat

Område energi och klimat är till 70% finansierat av projektmedel och en stor del av dessa kommer från Europeiska regionalfonderna. Nu står vi inför en ny programmering av denna fond. EU-kommissionen har pekat ut en tematisk koncentration för västländerna i EU till politikområde 1: Ett smartare Europa genom innovativ och smart ekonomisk omvandling. och politikområde 2: Ett grönare och koldioxid snålare Europa. Dock har kommissionen i en landrapport rekommenderat Sverige att fokusera på politikområde 1. Region Örebro län har skickat ett inspel till näringsdepartementet med flera där regionen lyfter vikten av att båda områdena kommer med i regionalfonderna för nästa programperiod.

Då vi redan nu står inför en stor samhällsutmaning där klimatförändringar kommer att påverka

samhället i negativ bemärkelse och därmed försvåra för våra möjligheter till hållbar tillväxt. En långvarig ignorans av denna fråga har medfört att det nu är bråttom att agera i frågan.

Sverige har mycket ambitiösa klimatmål och strävar till att vara koldioxidneutrala 2045. För att klara klimatmålet är innovation viktigt, men inte bara innovation. Vi står inför en omställning av det fossila samhället till det fossilfria samhället och innovationer kommer vara en del av omställningen. För att nya innovationer ska bidra till omställningen krävs det att medborgare kan ta till sig av och använda ny teknik samt nya lösningar. Idag finns stora mängder av beprövad teknik som kan motverka negativ klimatpåverkan men den används inte i den utsträckning som krävs. Ett exempel är biogastekniken där innovationen finns men där samhällsaktörer behöver kraftigt bygga ut framför allt logistiken och sedan skapa incitament för medborgare, offentliga aktörer och företag att byta ut sina fordon.

För att nå Sveriges mål 2045 om koldioxidneutralitet är det också viktigt att medel koncentreras till det system av aktörer som idag arbetar utifrån mål nummer 2 för ett grönare och koldioxid snålare Europa. Målet stämmer väl in på de ambitioner som Region Örebro län strävar efter att åstadkomma på miljö- och klimatområdet. Här finns det en stor roll för den regionala nivån att skapa engagemang och drivkraft i omställningen. En del av detta är implementering av klimatsmarta, gröna innovationer. Det handlar också om en beteendeförändring för att tillgodose nyttan av de nya teknikerna. Den regionala nivån har stor potential att växla upp de nationella satsningarna och till det behöver vi finansiering.

Trafik- och samhällsplanering

Genomförandet av handlingsplanerna för Budget i balans 2.0 kommer att innebära stora förändringar av vissa av nämndens ansvarsområden, framför allt den allmänna kollektivtrafiken och arbetet med påverkan kring nationell och internationell infrastruktur och transportpolitik.

Att starta den nya servicetrafiken i juli 2020 på ett bra sätt kommer också att ställa höga krav på planering och organisation.

Även de generella besparingskraven på 10% administration och anställningsstopp kommer att innebära utmaningar, inte minst för möjligheterna att utveckla och behålla en god arbetsmiljö.

7 Intern styrning och kontroll

Intern styrning och kontroll (ISK) är en process som regionstyrelsen, nämnderna och verksamhetsledningarna har för att tillsammans upprätthålla en effektiv ledning och styrning av verksamheten. Processen ska säkerställa en ändamålsenlig och lagenlig verksamhet, det vill säga att verksamheten bedrivs i enlighet med de krav som ställs på verksamheten:

Intern styrning

- a) Att verksamheten fullgör sina föreskrivna uppgifter samt uppnår beslutade mål och uppdrag.
- b) Att verksamheten bedrivs inom tilldelade ekonomiska ramar.

Intern kontroll

- c) Att verksamheten följer de styrande dokument som Region Örebro län har beslutat samt lagar, förordningar, föreskrifter och avtal som gäller för verksamheten.

- d) Att redovisningen och uppföljningen av verksamheten och ekonomin är rättvisande och ändamålsenlig.
- e) Att informationssäkerheten är tillgodosedd utifrån kraven på konfidentialitet, riktighet, tillgänglighet och spårbarhet.

Den interna kontrollen ska vara tillräcklig enligt Kommunallagen (KL) 6 kap. 7 §. Med tillräcklig menas att processen för den interna styrningen och kontrollen ska vara ändamålsenligt utformad efter verksamhetens förutsättningar, art och omfattning.

Nämnderna ansvarar för att verksamheten inom sina ansvarsområden bedrivs i enlighet med kraven samt att verksamheten inom sina ansvarsområden upprätthåller en tillräcklig intern styrning och kontroll.

Regionstyrelsen ska utifrån sin uppsiktsplikt göra ett utlåtande i årsredovisningen om den interna styrningen och kontrollen för verksamheten inom Region Örebro län har varit tillräcklig.

7.1 Internkontrollplan

Symbolförklaringar

✓ = Avslutad ✗ = Ej genomförd

HR

Risken att systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) inte efterlevs.

Status	Åtgärd
✓	<p>Varje chef ska säkerställa efterlevnaden av SAM utifrån de regionövergripande dokument som finns, och uppföljning ska ske i ledningsgrupper och i samverkansgrupper.</p> <p><i>Kommentar</i> Riskbedömning har gjorts i alla verksamheter under 2018 och till dessa har det kopplats olika former av handlingsplaner och aktivitetsplaner. Uppföljning av dessa görs i samband med utarbetade av handlingsplaner kopplade till medarbetarenkäten. I övrigt gäller att kontroll av efterlevnaden av SAM-processen sker i samverkan med fackliga parter. En årlig uppföljning på regionövergripande nivå är också under utveckling. Åtgärden kommer att finnas med i nästa års riskanalys.</p> <p>Ansvar Förvaltningschef</p>

Risken att rekryteringsrutiner inte efterlevs.

Status	Åtgärd
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Tillse att chefer går igenom och får kännedom om rutinerna för rekrytering samt tillse att chefer går chefsutbildningar i Kompetensbaserad rekrytering.</p> <p><i>Kommentar</i> Under 2018 togs en rekryteringsrutin fram, beslutades och kommunicerades till alla chefer inom regional utveckling. Rekryterande chef är ansvarig för att rutinen följs. HR på regional utveckling följer löpande upp rekryteringsarbetet och driver ett fortsatt utvecklingsarbete kring frågorna. Åtgärden</p>

Status	Åtgärd
	kommer att finnas med i nästa års riskanalys.
Ansvar	Förvaltningschef

Risken att underlag för utbetalning av lön och arvoden inte är korrekta.

Status	Åtgärd
✓	Mer information till ansvariga om konsekvenserna av felaktiga underlag inför löne- / arvodeutbetalning.
Kommentar	HR har informerat alla chefer om vikten av korrekta underlag inför lönekörningarna och därtill kopplade stoppdatum under 2019. Åtgärden kommer att finnas med i nästa års riskanalys.
Ansvar	Förvaltningschef

Risken att representation hanteras felaktigt i verksamheten

Status	Åtgärd
⚠	Besluta av förvaltningen framtagna riktlinjer för representation
Kommentar	Åtgärden ej genomförd då den gemensamma riktlinjen inom Region Örebro län för representation har tagit fram ännu inte har beslutats. Förvaltningen har därför inte kunnat implementera den i verksamheten. Åtgärden kommer att finnas med i 2020 års riskanalys.
Ansvar	Förvaltningschef
⚠	Implementera tillämpning av beslutade riktlinjer för representation
Kommentar	Åtgärden har inte genomförts då de framtagna riktlinjerna inte är beslutade. Åtgärden finns med i 2020 års riskanalys.
Ansvar	Förvaltningschef
✓	Genomför slumpmässiga stickprovskontroller i verksamheten, för att följa upp tillämpningen riktlinjerna för representation
Kommentar	Under hösten har ekonomienheten på förvaltning regional utveckling genomfört stickprovskontroll på förvaltningens fakturor, med syfte att kontrollera att rätt konto används vid extern och intern representation samt att anteckning med syfte fanns och att dagordning och deltagarförteckning fanns bifogat fakturan. Utgångspunkten har varit de riktlinjer som tagits fram i utkast form inom Region Örebro län. Dessa riktlinjer baseras på externa regelverk och kunde därför tillämpas vid den här typen av stickprovskontroll. I de fall felaktigheter konstaterades, togs kontakt med berörd och ändringar/kompletteringar gjordes. Denna åtgärd finns med i IK planen för 2020, men kommer efter det att övergå som ett löpande moment.
Ansvar	Ekonomichef

Ekonomi

Risken att inköp görs utanför avtal.

Status	Åtgärd
✓	<p>Följa upp att förvaltningen har implementerat regionens Upphandlingspolicy.</p> <p><i>Kommentar</i> Uppföljning av arbetet med implementering av upphandlingspolicyen har skett i förvaltningens ledningsgrupp. Åtgärden kommer inte vara med i nästa års riskanalys.</p> <p>Ansvar Förvaltningschef</p>
✓	<p>Genomföra avtalsuppföljning inom utpekade områden samt vidta åtgärder vid avvikelser.</p> <p><i>Kommentar</i> Har för 2019 inte varit aktuellt för regional utveckling. Åtgärden kommer att finnas med i 2020 års riskanalys.</p> <p>Ansvar Förvaltningschef</p>
✓	<p>Öka beställarkompetens samt tydliggöra och utveckla beställarorganisationen inom respektive förvaltning.</p> <p><i>Kommentar</i> Förvaltning regional utveckling har under 2019 avvaktat resultatet från det projekt som pågått inom förvaltning regionservice och hälso- och sjukvårdsförvaltningen. Oklart vad förvaltningen kan tillgodogöra sig från projektets resultat. Åtgärden är med i nästkommande års riskanalys.</p> <p>Ansvar Förvaltningschef</p>

Risken att kontanta medel hanteras felaktigt.

Status	Åtgärd
⚠	<p>Genomföra stickprovskontroll av kontantkassor i enlighet med rutin.</p> <p><i>Kommentar</i> En rutin för hantering av handkassor har arbetats fram inom RÖL och håller på att testas och implementeras. Stickprovskontroller kommer att genomföras av regionservice och utifrån vad som framkommer där behöver rutinerna inom förvaltningen förändras. Förvaltningen har som målsättning att bli kontantfria och därmed minimera antalet handkassor. Åtgärden finns med i 2020 års riskanalys och kommer att genomföras i enlighet med plan från region service.</p> <p>Ansvar Ekonomichef</p>

Risken att utbetalning sker av leverantörsfakturer som är bristfälliga/ felaktiga.

Status	Åtgärd
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Säkerställa via information/utbildningsinsatser att alla beställare/attestanter tar ett bättre ansvar för kontroll och anteckning vid attest.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Ekonomienheten på regional utveckling har haft genomgång av framtagna rutinbeskrivningar med ledningsgruppen samt skickat ut denna till samtliga attestanter inom förvaltningen. Utbildning i ekonomi planeras för att bl.a. höja kompetensen inom denna del i process.</p> <p>Ekonomienheten upplever att det blivit bättre hantering även om det kräver löpande insatser för att säkerställa rätt hantering.</p> <p>Åtgärden kommer inte finnas med i nästkommande års riskanalys utan ingår som del i de utbildningsinsatser som planeras genomföras under 2020.</p> <p>Ansvar Förvaltningschef</p>
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Genomföra stickprovskontroll av fakturer inom utpekade områden.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Se kommentar under representation, arbetet är genomfört och de avvikelser som identifierades har åtgärdats. Åtgärden finns inte med i kommande års riskanalys.</p> <p>Ansvar Förvaltningschef</p>

Informationssäkerhet
Risken att verksamheten inte efterlever tillämplig dataskyddslagstiftning.

Status	Åtgärd
⚠	<p>Regionövergripande åtgärd: Varje förvaltning ska säkerställa ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Inom förvaltningen finns en grupp för informationssäkerhetsfrågor vilken möts vid behov. Under hösten har ett arbete påbörjats med hur förvaltningen säkerställer ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete. Till följd av oförutsedda händelser har arbetet försenats. Åtgärden kommer att ingå i 2020 års riskanalys.</p> <p>Ansvar Förvaltningschef</p>
⚠	<p>Regionövergripande åtgärd: Säkerställa att informationsklassning av IT-stöd som innehåller personuppgifter har genomförts i enlighet med riktlinje för informationsklassning. Dokumentnr 434302</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Informationsklassning av förvaltningens IT-system har inte kunnat genomföras i den takt som planerats. Orsakerna är primärt resurs- och kompetensbrist. Åtgärden finns med i 2020 års riskanalys.</p> <p>Ansvar Förvaltningschef</p>

Status	Åtgärd
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Informationsägare/objektägare ska säkerställa att identifierade informationssäkerhetsbrister åtgärdas.</p> <p><i>Kommentar</i> De risker som identifieras arbetar förvaltningen med att åtgärda. Åtgärden finns med i 2020 års riskanalys.</p> <p>Ansvar Förvaltningschef</p>

Kvalitet och utveckling

Risken att ett systematiskt arbetssätt för processer som kräver samordning över organisatoriska gränser inte tillämpas.

Status	Åtgärd
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Implementera ett processororienterat arbetssätt där behov finns. Stöd: adekvat metodstöd. Processororienterat arbetssätt på intranätet.</p> <p><i>Kommentar</i> Det organisatoriska lärandet och samarbetet över gränser inom förvaltningen och externt är under ständig utveckling. En stor del av verksamhetens utvecklingsledare har över åren utbildats i ett processbaserat arbetssätt med externt fokus. I den mån verksamheten behöver metodstöd som finns att tillgå internt används detta. Åtgärden har haft effekt och den ingår i kommande års riskanalys.</p> <p>Ansvar Förvaltningschef</p>
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Varje förvaltning ska i samverkan identifiera och beskriva prioriterade processer som kräver samordning mellan verksamheter. Stöd: adekvat metodstöd. Organisation för processledning och Systemkarta på intranätet.</p> <p><i>Kommentar</i> RUS, den regionala utvecklingsstrategin, är ett av förvaltningens viktigaste styrdokument. Genomförandet och uppföljningen av RUS påverkar hela förvaltningen, både i ett internt men också externt perspektiv. Kopplat till RUS och de sk 1:1-medlen vars syfte är att bidra till RUS förverkligande pågår ett flertal utvecklingsarbeten. En analys- och uppföljningsplan kopplad till RUS har tagits fram, en utvärderings- och uppföljningsplan för 1:1-medlen tas fram och arbetssättet kring projekt ses för närvarande över. Förvaltningskansliets verksamheter har utöver ovanstående under hösten påbörjat ett utvecklingsarbete i syfte att samordna sitt stöd till verksamhetsområdena på ett bättre och effektivare sätt. Åtgärden har haft effekt och arbete pågår löpande med detta. Åtgärden ingår i 2020 års riskanalys.</p> <p>Ansvar Förvaltningschef</p>

Projektverksamhet

Risken att beslutad åtgärdsplan för att projekt ska löpa enligt plan och budget inte följs eller ger önskad effekt.

Status	Åtgärd
✓	<p>Uppföljning sker februari 2018 i enlighet med beslut i regional utvecklings ledningsgrupp.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Fortsatta insatser har gjorts utifrån beslutad åtgärdsplan. Bland annat har ett utvecklingsarbete inom förvaltningen påbörjats för att utveckla projektstyrningsmodellen PIRÖ. Åtgärden börjar få effekt och den kommer inte ingå i nästa års riskanalys.</p> <p>Ansvar Förvaltningschef</p>

Ordning och reda

Risken att material som ska diarieföras inte diarieförs

Status	Åtgärd
✓	<p>Utbilda anställda i regler som styr diarieföring samt i Platina</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Särskilda utbildningsinsatser för förvaltningens chefer och medarbetare genomfördes tillsammans med Centrala diariet hösten 2018. Därefter har individuella utbildningar med nya medarbetare och chefer genomförts internt på förvaltningen. Åtgärden har gett effekt men behöver ingå i det löpande arbetet. Åtgärden finns inte med i nästkommande års riskanalys.</p>

Risken att förvaltningen regional utveckling inte efterlever arkivreglementet och arkivhandbok

Status	Åtgärd
✓	<p>Utbilda anställda i regler som styr arkivhanteringen</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Utbildningsinsatser via APT har genomförts och genomförs vid behov. En större enskild gallringsinsats har under 2019 gjorts kopplat till Länstrafikens arkivmaterial. Åtgärden har haft effekt och kommer fortsatt ingå i det löpande arbetet. Åtgärden finns inte med i nästkommande års riskanalys.</p>

7.2 ISK-bedömning

Den interna styrningen och kontrollen är ändamålsenligt utformad och det beslutade arbetssättet har tillämpats i verksamheten. Därmed bedöms den interna styrningen och kontrollen som tillräcklig.

9

Flytt av sammanträdesdatum

19RS7256

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Per Marcusson

Sammanträdesdatum
2020-02-12

FöredragningsPM
Dnr: 19RS7256

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Flytt av sammanträdesdatum

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att flytta sammanträdet från 28 augusti till 25 augusti.

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsnämnden behöver besluta om flytt av sammanträde från 28 augusti till 25 augusti.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 20200212

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

Ledamöter och ersättare i samhällsbyggnadsnämnden
regional utveckling
Regionkansliet