



Sammanträde med:

Samhällsbyggnadsnämnd

Sammanträdesdatum: 2021-02-10

Tid: kl. 09:00-12:00

Plats: Konferensrum Almen Eklundavägen 2 samt digitalt

Meddela förhinder snarast möjligt till nämndsekreteraren. Du som är ersättare meddelar om du kommer att närvara. Mötet genomförs digitalt, enbart ordförande, nämndsekreterare och ansvarig tjänsteperson träffas fysiskt i möteslokalen.

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

Ersättare underrättas

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



1. Dagordning

Föredragande:

Sammanfattning

09:00 - Mötets öppnande, upprop, val av justerare

09:05 - Information

09:50 - Rast

10:00 - Beslut kopplat till länstransportplan samt workshop

11:05 - Rast

11:10 - Årsberättelse

11:30 - Information

12:00 - Mötet avslutas

2. Val av justerare

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att jämte ordföranden utse Bo Ammer (SD) till justerare av nämndens protokoll med Oskar Svärd (M) som ersättare.

3. Beslut om remiss för avgränsningssamråd om strategisk hållbarhetsbedömning

Darienummer: 20RS4413

Föredragande: Simon Jäderberg

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att bifogat förslag med avgränsning av strategisk hållbarhetsbedömning skickas ut på avgränsningssamråd till berörda aktörer.

Sammanfattning

En ny Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033, respektive 2022-2037 tas i nuläget fram. En länsplan ger enligt praxis en betydande miljöpåverkan och därför ska en strategisk miljöbedömning göras i samband med att ny Länsplan tas fram enligt 6 kap. 3§ miljöbalk.

Tjänstepersoner har bedömt att även de sociala aspekterna i hur länsplanens satsningar påverkar samhället behövs. Därför har en social konsekvensbeskrivning lagts till och ska genomföras av konsulten Trivector och presenteras i en rapport som kommer vara stöd i framtagandet av länsplanen. De båda delarna av rapporten har samlats under namnet ”strategisk hållbarhetsbedömning”.

Till den strategiska hållbarhetsbedömningen ska ett avgränsningssamråd hållas med berörda myndigheter som innebär en dialog om detaljeringsgraden av den strategiska miljöbedömningen. I detta fall kommer avgränsningssamrådet även beröra detaljeringsgraden och fokuset på den sociala konsekvensbeskrivningen.

En förutsättning för att göra den strategiska hållbarhetsbedömningen är att det finns ett



”Nollalternativ” att utgå från, vilket innebär en bedömning av transportsystemets utveckling utifrån nu beslutade mål och planer.

Avgränsningssamrådet och den slutliga rapporten om strategisk hållbarhetsbedömning bedöms ge goda förutsättningar för välgrundade beslut i arbetet med ny Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033, respektive 2022-2037 där jämställdhetsperspektiv, miljöperspektiv och barnperspektiv kan lyftas bättre i beslutsunderlaget än om den strategiska hållbarhetsbedömningen inte hade gjorts.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM angående beslut om avgränsningssamråd av strategisk hållbarhetsbedömning

4. Verksamhetsberättelse 2020, samhällsbyggnadsnämnden

Diarienummer: 21RS705

Föredragande: Johan Ljung, Helena Torége,
Dan Höjer-Stagnell

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna verksamhetsberättelse 2020 för samhällsbyggnadsnämnden

att överlämna den till regionkansliets ekonomistab för sammanställning av Region Örebro läns årsredovisning 2020.

Sammanfattning

Bifogat redovisas förslag till verksamhetsberättelse 2020 för samhällsbyggnadsnämnden. Förslaget till verksamhetsberättelse är framtagen av tjänstepersonorganisationen och är en återrapportering för helåret avseende måluppfyllelse utifrån beslutad verksamhetsplan med budget 2020.

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 20210210 Verksamhetsberättelse 2020 samhällsbyggnadsnämnden
- Verksamhetsberättelse Samhällsbyggnadsnämnden

5. Meddelande och delegationsbeslut

Diarienummer: 21RS1042

Föredragande:

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta meddelande och delegationsbeslut till protokollet.

Sammanfattning

20RS13389 – Svar på nybyggnation av gång- och cykelbana längs väg 675 från Silver Anders väg i Norra Bro - Almbro/Gällersta i Örebro kommun, Örebro län

20RS13394 - Svar på remiss angående vägplan om gång- och cykelväg Sannahed-Ralavägen

20RS12534 – Avtal Krishanteringsplan



Färdtjänstbeslut

Beslutsunderlag

- FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 20210210 meddelande och delegationsbeslut
- Färdtjänstbeslut
- Svar på remiss angående samrådsunderlag till ny vägplan för gång- och cykelväg Norra Bro-Almbro(715675) (0)_TMP
- Svar på remiss angående samrådsunderlag om vägplan för gång- och cykelväg Sannahed-Ralavägen(720645) (0)_TMP
- Undertecknat avtal krishanteringsplan

6. Information

Föredragande:

Sammanfattning

Oslo-Stockholm 2.55 - Jonas Karlsson

Säkerhet kopplad till tågtrafik - Fredrik Eliasson

Länsplan – informationstillfälle 4 samt enklare workshop och beslut om avgränsningssamråd - Simon Jäderberg

Kollektivtrafikbarometern 2020 – statistik från året som har gått - Sofia Runestav

Kundresan: så upplever frekventa resenärer och sällanresenärer Länstrafiken - Sandra Lee



3

Beslut om remiss för avgränsningssamråd om strategisk hållbarhetsbedömning 20RS4413

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2021-02-10

FöredragningsPM
Dnr: 20RS4413

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Beslut om remiss för avgränsningssamråd om strategisk hållbarhetsbedömning

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att bifogat förslag med avgränsning av strategisk hållbarhetsbedömning skickas ut på avgränsningssamråd till berörda aktörer.

Sammanfattning

En ny Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033, respektive 2022-2037 tas i nuläget fram. En länsplan ger enligt praxis en betydande miljöpåverkan och därför ska en strategisk miljöbedömning göras i samband med att ny Länsplan tas fram enligt 6 kap. 3§ miljöbalk.

Tjänstepersoner har bedömt att även de sociala aspekterna i hur länsplanens satsningar påverkar samhället behövs. Därför har en social konsekvensbeskrivning lagts till och ska genomföras av konsulten Trivector och presenteras i en rapport som kommer vara stöd i framtagandet av länsplanen. De båda delarna av rapporten har samlats under namnet ”strategisk hållbarhetsbedömning”.

Till den strategiska hållbarhetsbedömningen ska ett avgränsningssamråd hållas med berörda myndigheter som innebär en dialog om detaljeringsgraden av den strategiska miljöbedömningen. I detta fall kommer avgränsningssamrådet även beröra detaljeringsgraden och fokuset på den sociala konsekvensbeskrivningen.

En förutsättning för att göra den strategiska hållbarhetsbedömningen är att det finns ett ”Nollalternativ” att utgå från, vilket innebär en bedömning av transportsystemets utveckling utifrån nu beslutade mål och planer.

Avgränsningssamrådet och den slutliga rapporten om strategisk hållbarhetsbedömning bedöms ge goda förutsättningar för välgrundade beslut i arbetet med ny Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033, respektive 2022-2037 där

jämställdhetsperspektiv, miljöperspektiv och barnperspektiv kan lyftas bättre i beslutsunderlaget än om den strategiska hållbarhetsbedömningen inte hade gjorts.

Ärendebeskrivning

En ny Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033, respektive 2022-2037 tas i nuläget fram. En länsplan ger enligt praxis en betydande miljöpåverkan och därför ska en strategisk miljöbedömning göras enligt 6 kap. 3§. En strategisk miljöbedömning ska därför göras i samband med att ny Länsplan tas fram och det sker enligt förordningen för strategiska miljöbedömningar.

Till en strategisk miljöbedömning hör att ansvarig myndighet ska

1. samråda om hur omfattningen av och detaljeringsgraden i en miljökonsekvensbeskrivning ska avgränsas (avgränsningssamråd),
2. ta fram en miljökonsekvensbeskrivning,
3. ge tillfälle till synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen och förslaget till plan eller program, och
4. ta hänsyn till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen eller programmet antas eller läggs till grund för reglering. Lag (2017:955).

Avgränsningssamrådet ska hållas med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen eller programmet.

Det finns även ett behov av att titta på de sociala konsekvenserna av hur länsplanens satsningar påverkar samhället. Därför har en social konsekvensbeskrivning bedömts vara nödvändig och lagts till som en påbyggnad till den strategiska miljöbedömningen.

Social konsekvensbedömning ska olika sociala gruppers behov av och tillgång till infrastruktur, kollektivtrafik och målpunkter och vilka konsekvenser beslut kopplade till länsplanen får för olika grupper och en bedömning om hur länsplanen påverkar nationella transportpolitiska mål och övriga relevanta mål. Olika gruppers möjlighet att delta i och påverka planeringsprocesser kopplade till länsplan ska beskrivas.

Den samlade konsekvensbedömningen förutsätter att man har ett nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från den nya länsplanen. Nollalternativet är således en gemensam beskrivning av samhällets troliga utveckling under planperioden 2022-2033/37 utan åtgärder från länsplanen eller ändringar av dessa.

Nollalternativet utgår från

- Dagens politik och de beslut som är kända.

- Prognoser för befolkningsutveckling och trafikutveckling
- Rådande trender
- Investeringar i gällande länsplan som inte är under utbyggnad eller inte är föremål för revidering
- Investeringar i den nationella planen som gäller Örebro län som inte är under utbyggnad eller inte är föremål för revidering

Arbetet med nollalternativ och strategisk hållbarhetsbedömning ska genomföras av konsulten Trivector och presenteras i en rapport som kommer vara stöd i framtagandet av länsplanen.

Bedömning

Bedömningen är att det förslag på avgränsning som bifogas kommer att ge god grund för att kunna bedöma effekten av länsplanen på olika grupper i samhället och på miljön.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslutet innebär att avgränsningssamrådet kommer ge förutsättningar för att vid beslut om ny Länsplan kommer bli mer välgrundat. Rapporten som ska levereras kommer att visa påverkan av särskilda objekt och fördelning av på exempelvis olika sociala grupper och påverkan på miljön. Det bedöms ge bättre förutsättningar ur både miljö-, barn-, och jämställdhetsperspektiv

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet väntas inte ge några oväntade ekonomiska konsekvenser. Arbetet sker under redan upphandlade former.

Beslutsunderlag

Bifogat förslag till avgränsningsråd.

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

Länsstyrelsen, länets kommuner och Trafikverket

4

Verksamhetsberättelse 2020, samhällsbyggnadsnämnden

21RS705

Tjänsteställe, handläggare
Ekonomi, Helena Torége

Sammanträdesdatum
2021-02-10

FöredragningsPM
Dnr: 21RS705

Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Verksamhetsberättelse 2020, samhällsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna verksamhetsberättelse 2020 för samhällsbyggnadsnämnden

att överlämna den till regionkansliets ekonomistab för sammanställning av Region Örebro läns årsredovisning 2020.

Sammanfattning

Bifogat redovisas förslag till verksamhetsberättelse 2020 för samhällsbyggnadsnämnden. Förslaget till verksamhetsberättelse är framtagen av tjänstepersonorganisationen och är en återrapportering för helåret avseende måluppfyllelse utifrån beslutad verksamhetsplan med budget 2020.

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
2021-02-10

FöredragningsPM
Dnr: 21RS705

Beslutsunderlag

FöredragningsPM till samhällsbyggnadsnämnden 10 februari 2021.

Verksamhetsberättelse 2020, samhällsbyggnadsnämnden.

Johan Ljung

Områdeschef, trafik- och samhällsplanering

Skickas till:

Regionkansliet, ekonomistaben

Verksamhetsberättelse

Samhällsbyggnadsnämnden

Helår 2020

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
2	Väsentliga händelser	3
3	Nämndens mål, strategier och uppdrag	6
3.1	Sammanfattning resultat av mål och uppdrag	6
3.2	Perspektiv: Invånare och samhälle	7
3.3	Perspektiv: Process	13
3.4	Perspektiv: Resurs	17
4	Ekonomi	19
4.1	Resultatrapport samhällsbyggnadsnämnden	19
4.2	Årets resultat	21
4.3	Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans	23
4.4	Investeringar	24
4.5	Produktions- och nyckeltal	24
5	Personalekonomi	28
5.1	Personalkostnader	28
5.2	Kostnadsanalys	28
5.3	Antal tillsvidareanställda årsarbetare	28
5.4	Sjukfrånvaro	29
6	Framtida utmaningar	30
7	Intern styrning och kontroll	31
7.1	Internkontrollplan	31
7.2	ISK-bedömning	36

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.

Förvaltningen regional utvecklings arbete med genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin ska bidra till stark konkurrenskraft, hög och jämlik livskvalitet samt god resurseffektivitet.

En del av Region Örebro läns politiska verksamhet sker i samhällsbyggnadsnämnden som till sin hjälp har tjänstepersonorganisationen området trafik- och samhällsplanering inom förvaltning regional utveckling. Tidigare har även område energi och klimat tillhört samhällsbyggnadsnämnden. Genom ett beslut i regionfullmäktige den 13 februari 2020 tillhör område energi och klimat inte längre samhällsbyggnadsnämnden.

Syftet med verksamhetsberättelsen för samhällsbyggnadsnämnden är att ge en uppföljning av beslutad verksamhetsplan med budget 2020. Verksamhetsplan med budget för 2020 utgår från förutsättningar, inriktningar och effektmål som uttryckts i regionfullmäktiges verksamhetsplan. Nämnden har i verksamhetsplan med budget 2020 konkretiserat mål, inriktningar och indikatorer. I samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan återfinns RUS som en röd tråd som genomsyrar all verksamhet från effektmål och nämndmål till handlingsplaner och aktiviteter som leder till genomförande och måluppfyllelse.

Verksamhetsberättelsen 2020 för samhällsbyggnadsnämnden vänder sig till politiker och tjänstepersoner inom Region län samt till länets invånare.

2 Väsentliga händelser

Sammanfattning av nämndens mest väsentliga händelser

- Coronapandemin – påverkan på både allmän kollektivtrafik och serviceresor.
- Genomförandebeslut av BRT.
- Nytt trafikavtal 1/7-2020 för serviceresetrafiken.
- Systemanalysen inom samarbetet En bättre sits, som samordnas av Mälardalsrådet, har beslutats och lämnats över till Trafikverket.

Allmän kollektivtrafik

Genomförandebeslut kring Bus Rapid Transit

Region Örebro län har under flera år tillsammans med Örebro kommun utrett frågan kring hur det gemensamt går att utveckla kollektivtrafiken i Örebro stad. Utredningar har visat att etablering av ett så kallat system för Bus Rapid Transit (BRT) kanske är den enda åtgärden som på allvar kan bidra till en resandeökning och minskad trängsel i riktning mot de mål som finns uppställda.

I februari 2020 beslutade Samhällsbyggnadsnämnden för sin del att ingå ett samverkansavtal med Örebro kommun om att utveckla ett BRT-system. Byggstart av den första etappen mellan Brickebacken och Tegnérlunden är planerad till 2021.

Digitala informationsskärmar i bussar

Regionen har ett långsiktigt mål att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken. De utrop som infördes i cirka hälften av länets regionbussar under 2019, var ett viktigt steg för att skapa en bättre tillgänglighet för synskadade. Denna satsning har under 2020 följts av digitala informationsskärmar i cirka hälften av länets bussar. Detta är en mycket bra service för alla resenärer, och i synnerhet viktig för de med nedsatt hörsel.

Viktiga steg för att förbättra kvaliteten i kollektivtrafiken

Under året har det förvisso inte skett någon höjning av kundnöjdheten. Dock kan vi konstatera att kunderna är lika nöjda som föregående år, trots att vi med kort varsel tvingats göra mycket stora omställningar som en följd av pandemin.

Under året har det också initierats ett mer strukturerat arbete för att förbättra kvaliteten i kollektivtrafiken, både på kort och på lång sikt. Det har för första gången på länge tagits fram en förarhandbok. Den syftar bland annat att skapa en bättre kunskap hos förare i kundmöten. Den operativa gruppen, som träffas digitalt en gång i veckan, har identifierat och åtgärdat många större och mindre brister. Detta säkerställer att vi tydliggör sådant som kan bli bättre innan det gått för lång tid samt att vi åtgärdar dem snarast, så att vi inte driver vår verksamhet med kända brister. Det har också genomförts förbättringar i den mycket viktiga tidtabellsprocessen. Detta syftar bland annat till att säkerställa att det inte ska finnas några felaktigheter i tidtabellen eller i trafikproduktionen i samband med det årliga tidtabellsskiftet.

Serviceresor

Nya trafikavtal gäller från den 1 juli 2020 vilket har varit utmanande för stora delar av organisationen inom Serviceresor eftersom det innebär mycket arbete att starta ny trafik och arbetet ska genomföras med befintliga resurser. Genom att tilldelningsbeslutet för den tilldelade trafiken till viss del blev överklagat var tiden från det att det fanns ett giltigt avtal till trafikstart kortare än planerat vilket ledde till ökat belastning på enhetens resurser.

För skolskjuts har det en längre tid funnits behov av att uppdatera regionens avtal med de kommuner som vi utför planering och administration åt. Projektet Strategisk inriktning skolskjuts påbörjades därför under hösten. Projektet har förutom budget i balans fokus på mervärdet för länets kommuner och Region Örebro län.

Samhällsplanering och infrastruktur

Under 2020 har arbete inletts med att påverka innehåll i kommande nationell plan för transportinfrastrukturen samt framtagande av ny länsplan för transportinfrastruktur. Vägplan för riksväg 51 har fastställts och byggnation är beräknad att påbörjas tidigt under 2021. Storregionalt har den storregionala systemanalysen inom samarbetet "En bättre sats" som samordnas av Mälardalsrådet beslutats och lämnats över till Trafikverket. Även rapporten "Kickstarta norra Sverige" har färdigställts. Inom samarbetet ÖMS har en beskrivning av den funktionella integreringen av östra Mellansverige tagits fram.

Effekter av coronapandemin

Pandemin gör att områdets verksamhet har varit tvungen att förändras. Påverkan sker både ekonomiskt och arbetsbelastningsmässigt. Inom vissa verksamheter innebär det att det är mer att göra och planerade projekt och planer har fått skjutas på framtiden. Inom andra verksamheter har ordinarie verksamhet kunnat pågå, men arbets sättet har varit tvunget att förändras. Området har utvecklat användandet inom Skype, Teams, Zoom med mera och kunskapen att kommunicera digitalt har utvecklats. Samarbetet med trafikoperatörer och skyddsombud har fungerat väl, även om vi i vissa frågor har olika åsikt. Samarbetet inom Region Örebro län har fungerat bra och där Smittskyddsläkaren av naturliga skäl har haft en nyckelroll. Svensk kollektivtrafik har drivit våra frågor och utfört påverkansarbete för att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kompenseras för deras intäktsbortfall.

Allmän kollektivtrafik

Pandemin har haft stora konsekvenser för den allmänna kollektivtrafiken. Bussförarnas skyddsombud framställde under våren en begäran om åtgärder för att minska smittspridningen, däribland stängning av framdörren. Detta landade i ett beslut från Arbetsmiljöverket om ett förbud att öppna framdörren och spärra av sätena längst fram.

Det finns också nationella rekommendationer, som innebär att människor generellt endast ska göra nödvändiga resor samt att bara nyttja kollektivtrafiken när andra alternativ inte finns. En naturlig följd har förstås blivit ett kraftigt minskat resande. Resandet har också påverkats av ett ökat distansarbete.

Stängda framdörrar har inneburit att biljetter inte har kunnat säljas eller valideras som tidigare. Det är också en faktor som har bidragit till minskade intäkter, då andelen resenärer utan giltiga färdbevis har ökat.

Det har dock gjorts några större åtgärder för att säkra intäkterna från trafiken. Validatorer har installerats vid den näst främsta dörren i samtliga bussar. Det är då åter möjligt att betala med Reskassa och Företagsbiljett. I samband med detta har det också genomförts en större kampanj om hur man som resenär betalar och varför det är viktigt att betala. Det har även inrättats bussvärdar som jobbar med att informera om betalning.

Ett viktigt uppdrag har varit att göra vad vi kan i vår kraft för att de ska kunna gå att resa med kollektivtrafiken utan att behöva trängas med sina medpassagerare. Under pandemin har samtliga ordinarie bussar varit i trafik, samt att förstärkningstrafiken har intensifierats. Ambitionen har varit att alla resenärer som önskar ska ha möjlighet att hålla lämplig distans till sina medresenärer. Varje invånare har dock ett ansvar att endast göra nödvändiga resor, om möjligt undvika att resa i rusningstid samt att om möjligt välja alternativa färdmedel.

Serviceresor

Under 2020 genomfördes 44 procent färre resor än 2019. Antalet platser i bilarna halverades den 30 mars och samplaneringen slopades helt den 24 april. Alla resor har påverkats av pandemin. Stådrutin för fordonen togs fram under våren i samverkan mellan trafikföretagen, serviceresor och Region Örebro läns smittskyddsläkare.

På grund av slopad samplanering har vi under hösten haft utmaningar i rusningstid. Tillgången

på fordon har då inte motsvarat behovet. Detta ledde till att vi uppmanade våra kunder att om möjligt undvika att resa dessa tider. De lokala allmänna råden, som kom under hösten, ledde till att resandet återigen minskade.




Övrig tid under dygnet har resandet varit mycket lågt vilket inneburit stora ekonomiska utmaningar för våra trafikföretag. Åtgärder för att minska de ekonomiska konsekvenserna för trafikbolagen genomfördes under december månad.

Vi har internt följt och vidtagit de rekommenderade åtgärderna med handhygien, att hålla avstånd och distansarbete. Under hösten fick vi ett utbrott av Covid-19 hos personalen på beställningscentralen. vilket innebar att vi genomförde ytterligare förändringar i hur vi arbetar. All personal inom serviceresor som kan arbeta på distans gör det för att frigöra kontorsrum för medarbetare på beställningscentralen.




3 Nämndens mål, strategier och uppdrag

Symbolförklaringar





Färgindikatorer, resultat måluppfyllelse helår och resultat 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 resultat av mål och uppdrag

Resultat måluppfyllelse	Uppnått eller överträffat målnivån	Mindre, acceptabel avvikelse från målnivån	Större negativ avvikelse från målnivån
	grön	gul	röd
Effekt mål från regionfullmäktige	2	1	1
Nämndens mål	6	1	2

Resultat måluppfyllelse	Uppnått eller överträffat målnivån	Mindre, acceptabel avvikelse från målnivån	Större negativ avvikelse från målnivån
Nämndens uppdrag		2	2



3.2 Perspektiv: Invånare och samhälle

Effektmål: Nr 7. Länets invånare och de som verkar i Örebro län har stark konkurrenskraft, hög och jämlik livskvalitet och god resurseffektivitet.



Kommentar

Den sammanfattande bedömningen av helårsprognos för nämndens effektmål är en sammanvägning av nämndmålen. Det finns verksamheter inom nämndens ansvar där måluppfyllelsen kommer att vara god, medan andra har stora utmaningar som till största del kan härledas från effekter av coronapandemin. Exempel på god måluppfyllelse är det verksamhetsmål inom infrastrukturplanering som ger en fungerande infrastruktur och kommunikationer. Det nämndmål som har haft och som för helåret har en sämre måluppfyllelse är målet att ha en allmän kollektivtrafik som leder mot mål och funktioner i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. I samband med att pandemin drabbade samhället kom rekommendationerna från Folkhälsomyndigheten som innebär att endast nödvändiga resor ska göras med kollektivtrafik och att resor i rusningstid ska undvikas. Detta innebär att verksamheten inte kunnat arbeta efter målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Indikatorer	Utfall	Målvärde	
Kvaliteten i den allmänna kollektivtrafiken ska öka i jämförelse med 2019, andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Nöjd Kund Index, NKI. <i>Kommentar</i> Det som redovisas är nöjdhet med senaste resan. Pandemin har inte påverkat nöjdheten nämnvärt. Den har en stabil nivå och ligger i paritet med nationella snittet.	79%	80%	
Kvaliteten i servicetrafiken ska öka i jämförelse med 2019, andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Nöjd Kund Index, NKI. <i>Kommentar</i> En uppgång från förra årets något låga nivå till en mer normal nivå, som dock är den högsta sedan 2012. Beslutet om slopad samplanering kan en viss höjande inverkan på nöjdheten. Eftersom delårsutfallet var högre än helårsutfallet pekar ändå pilen nedåt.	91%	87%	

Mål: Region Örebro län har ökat sin förståelse för och har påverkat EU:s politiska agenda till Örebroregionens fördel.



Kommentar

Projektstöd

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 med fokus inom områdena transport och energi. Region Örebro län är också aktiva i de internationella nätverken AER, REVES och CPMR. Arbetet med att stötta framväxten av nya internationella projekt pågår löpande. Finansiering från Erasmus + har varit i fokus. Utvecklingsledare för internationella frågor har löpande haft informationspunkten "Aktuellt i Bryssel" på nämnderna för regional tillväxt, samhällsbyggnad samt kultur. Programmeringsarbete har varit aktuellt utifrån ny programperiod från 2021.







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> Projektstöd 16 st (jfr med 10 st 2019)		— —
Antal informationstillfällen till de politiska församlingarna och till tjänstemännen i Region Örebro län <i>Kommentar</i> Projektstöd 42 st (jfr med 37st 2019)		— —
Antal initiativ/samarbeten sprungna ur internationella plattformar och nätverk <i>Kommentar</i> Projektstöd 8 st (jfr med 8 st 2019)		— —

Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län har en regional fysisk planering som är tydlig och som bidrar till attraktiva boende miljöer i hela länet som skapar social och ekonomisk hållbarhet.









Kommentar

Målet har sen delårsrapporten fått en ny bedömning utifrån att det fortfarande bara är två kommuner som har en bostadsmarknad i balans och att de andra indikatorerna har inte aktuella uppgifter. Förändring i indikatorerna har skett till VP2021.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Antal kommuner som har bostadsmarknad i balans ska öka i jämförelse med år 2019.	2 st	5 st  
Socioekonomisk bostadssegregation på länsnivå.		34,9%  
<i>Kommentar</i> Detta är en indikator som är under utveckling. Oklarheter beträffande tidigare framtagen mätmetods validitet är anledningen till att någon uppföljning inte har gjorts under 2020.		
Planerat bostadsbyggande i absoluta tal per kommun.		 
<i>Kommentar</i> Vi har inga absoluta tal. Det återstår ett internt analysarbete hos länsstyrelsen innan något officiellt svar finns tillhanda. Dock emotser vi en ökning av villabygandet i länet eftersom länets kommuner fått en ökad efterfrågan på villatomter under pandemin.		

Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län har en infrastrukturplanering som ger en fungerande infrastruktur och kommunikationer som möjliggör en hållbar utveckling.



Indikatorer	Utfall	Målvärde
Antal döda och skadade i trafiken ska minska i jämförelse med år 2019.	52	60  
<i>Kommentar</i> Under de tre sista kvartalen har transportarbete minskat till följd av pandemin. Det har med största sannolikhet påverkat resultatet på ett positivt sätt.		
Kilometer nya cykelvägar som färdigställda i länet.	7km	1km  
<i>Kommentar</i> Objektet Örebro-Glanshammar färdigställdes helt (öppnades för trafik nov 2019) vilket innebar 6.5 kilometer cykelväg på statligt vägnät. Via statlig medfinansiering har flera cykelvägar färdigställts på kommunalt vägnät under 2020 till totalt värde av cirka 10 miljoner kronor, varav 50 procent finansierats av länsplanen. Därmed kan vi inte säkerställa hur många fler km ny cykelväg som tillkommit under året.		
Antal åtgärder på finmaskigt vägnät.	0%	1%  
<i>Kommentar</i> Det har inte varit praktiskt möjligt att genomföra åtgärder på det finmaskiga vägnätet under 2020. Innan åtgärder kan genomföras krävs att Trafikverket utreder och planerar åtgärder. Region Örebro län och Trafikverket diskuterar hur detta ska kunna ske. Kommunerna har fått lämna inspel på den rapport som togs fram i december 2019 och om vilka vägar som är aktuella för åtgärder.		

Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län har en allmän kollektivtrafik som leder mot mål och funktioner i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.



Kommentar

På grund av coronapandemin och rekommendationerna att inte nyttja kollektivtrafiken har det inte varit möjligt att arbeta mot målen.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Resandeökning i procent inom den allmänna kollektivtrafiken jämfört med befolkningsutvecklingen i procent inom Örebro län. Kommentar 30 september 2020 hade länets befolkning ökat med 0,4 procent jämfört med 30 september 2019. Detta är en grov uppskattning av resandeutvecklingen, eftersom vi inte har någon komplett incheckningsstatistik. Resandeminskningen på 40 procent avser betalande resenärer (det vill säga skolbiljetter är borträknade). Resandeminskningen är uppskattat genom den information som finns. Under januari till mitten av april finns incheckningsstatistik. Därefter uppskattas resandet med försäljningsförändringen samt tillägg för att en större andel har rest utan biljett enligt biljettkontrollerna. Dessutom har hänsyn tagits till att antalet enkelbiljetter har minskat mer än periodbiljetterna, vilket innebär att resandet inte ska minska lika mycket som antalet biljetter minskar. Hur minskningen fördelar sig mellan stadstrafik och regiontrafik har inte uppskattats.	-40%	1,3%  
Andel fossilfria drivmedel i allmän kollektivtrafik med buss. Kommentar Det är i princip 100 procent förnybart drivmedel. Flextrafiken i Örebro går på biogas men har även en andel bensin för att smörja motorerna. På det hela påverkar det inte resultatet, men är bra att känna till.	100%	100%  
Den allmänna kollektivtrafikens marknadsandel av de motordrivna resorna ska vara högre än 2019. Kommentar Kollektivtrafikens marknadsandel uppgår 2020 till 10,3 procent, vilket kan jämföras med 2019 då marknadsandelen uppgick till 17,7 procent. Drastisk minskning från och med april, på grund av pandemin. Uppgifterna är enligt kollaktivtrafikbarometern som har löpt som vanligt under 2020.	10,3%	19%  
Antal hållplatser som tillgänglighetsanpassas. Kommentar I länet har 15 stycken hållplatslägen tillgänglighetsanpassats under året. Tillgänglighetsanpassningen innebär 17 centimeter i plattformshöjd, kontrasterande kantremsa längs plattformens kant samt taktil platta som markerar läget för bussens framdörr vid påstigning.	15 st	 
Antal resor som görs med företagskort. Kommentar Sedan företagskortet finns i IUS-lösningen finns ingen bra statistik i QlikView för detta. Vi kan dessvärre inte rapportera något kring denna indikator. Sedan april har det inte gått att resa med Företagskort. Från slutet av maj finns en lösning på stadsbussarna.		 
Antal företag som använder företagslösningar Kommentar När det gäller antal Företag så finns det 105 st. Det är en ökning med 4 företag jämfört med 2019. Av dessa är det 69 st är företag som är aktiva. På grund av pandemin har det sedan mitten på mars inte gjorts något arbete med att öka användningen av företagslösningar.	105 st	102 st  

Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län har en servicereverksamhet som uppfyller uppdragsgivarnas krav.



Kommentar

Utvecklingen av indikatorerna har varit större än vad som förutsågs i delårsrapporten och målet har ändrats från gult till grönt.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andel resor som bokas digitalt. <i>Kommentar</i> Alla resenärer har ännu inte möjlighet att boka sina resor digitalt. Därför redovisar vi andel digitalt bokade resor av de resor som kunde ha bokats digitalt. Sjukreseportalen har legat nere under delar av året, vilket påverkar resultatet negativt. Ny app för serviceresorna har testats under året, och kommer att lanseras under första delen av 2021.	6%	— ↗
Andel ansökningar som görs digitalt för färdtjänstresor. <i>Kommentar</i> Sedan möjligheten att ansöka om färdtjänsttillstånd via 1177 har antalet digitala ansökningar stadigt ökat. Vid delårsrapporten var andelen 7,5 procent och sedan dess har den ökat till 11 procent.	11%	— ↗

Uppdrag: Att fortsätta genomföra åtgärder för det finmaskiga vägnätet (uppdrag 44 2019)



Kommentar

Det har inte varit praktiskt möjligt att genomföra åtgärder på det finmaskiga vägnätet under 2020. Innan åtgärder kan genomföras krävs att Trafikverket utreder och planerar åtgärder. Region Örebro län och Trafikverket diskuterar hur detta ska kunna ske. Kommunerna har fått lämna inspel på den rapport som togs fram i december 2019 och om vilka vägar som är aktuella för åtgärder.

Uppdrag: Besluta om nytt trafikförsörjningsprogram.



Kommentar

Uppdraget återkommer i VP 2021

Uppdrag: 2019: 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







Uppdraget kommer slutföras under 2021 då ett uppdaterat Trafikförsörjningsprogram ska levereras för beslut.

Effektmål: Nr 9. Länets invånare och företag har tillgång till bra digitala tjänster utifrån deras behov.



Kommentar

Vi får resultat för bredbands indikatorer en gång om året, vid halvårsskiftet. Därför redovisas resultatet som kom juni/juli 2019 som ett helårsresultat. Med anledning av det har det resultat som redovisades som ett delårsresultat för 2020 flyttats till ett helårsresultat i Stratsys rapporten.

Indikatorer	Utfall	Målvärde		
95 procent av alla hushåll och företag har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s.	81%	95%		—
Ett ökat utbud av e-tjänster.	 Helt			—
<i>Kommentar</i> Under året har vi fått igång en digital utbetalning av förseningsersättning. Vi har också skapat möjlighet att ansöka om färdtjänst via 1177. Vi har även arbetat med att få igång sjukreseportalen på ett bra sätt genom att göra den känd och utbilda i hur den används. Vi har en arbetat fram en ny app för serviceresor som kommer att lanseras under första delen av 2021.				
Andel med bredband med minst 100 Mbit/s:•Totalt•Fördelat mellan tätort och landsbygd•Fördelat mellan hushåll och företag	35,8%	85%		—
<i>Kommentar</i> <u>Fördelning mellan tätort och landsbygd - bredband oavsett teknik</u> När det gäller hushåll i tätort är andelen 88,7 procent, en ökning med 2,2 procentenheter sedan förra mätningen. För hushåll på landsbygden är andelen 35,8 procent, en ökning med 5,1 procentenheter. <u>Fördelning mellan hushåll och företag - bredband oavsett teknik</u> När det gäller hushåll är andelen 82,5 procent, en ökning med 2,9 procentenheter sedan förra mätningen. För företag är andelen 71,8 procent, en ökning med 6,2 procentenheter				
Andel med fiber med minst 100 Mbit/s•Totalt•Fördelat mellan tätort och landsbygd•Fördelat mellan hushåll och företag				—
<i>Kommentar</i> <u>Fördelning mellan tätort och landsbygd - fiber</u> När det gäller hushåll i tätort är andelen 84,3 procent, en ökning med 2,5 procentenheter sedan förra mätningen. För hushåll på landsbygden är andelen 38 procent, en ökning med 5,3 procentenheter. <u>Fördelning mellan hushåll och företag - fiber</u> När det gäller hushåll är andelen 78,8 procent en ökning med 3,2 procentenheter sedan förra mätningen. För företag är andelen 69,9 procent, en ökning med 6,4 procentenheter.				
Antal kommuner som uppnått indikatorn om 95 procent.				—

3.3 Perspektiv: Process

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



Kommentar


Förtroendet för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig har ökat jämfört med år 2019.

Under året har partnerskapet kompletterats med Örebro läns bildningsförbund. 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 Lokadagarna i augusti med fokus på Omstartskommissionens rapport. Den ena var RUS-forum i september på temat regionala utmaningar och expeditioner.
- Tre fredagsakademier har genomförts under året.
- I september skickades en enkät till representanterna i partnerskapet för regional utvecklingen. Syftet var att mäta och följa upp förtroendet för Region Örebro län som regionalt utvecklingsansvarig.
- Under året genomfördes två möten med partnerskapet för regional utveckling. Temat har varit Coronakrisen, nuläge och kraftsamling, samt uppföljning av RUS och samhällsutmaningarna för Örebro län.

Omfattningen av de planerade aktiviteterna i partnerskapet, till exempel Lokadagarna, har under året reducerats med anledning av coronapandemin.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har mål och prioriteringar som kopplar till RUS, i sin verksamhetsplan ska öka. <i>Kommentar</i> Andel organisationer som har mål och prioriteringar som kopplar till RUS har minskat från 20 procent år 2019 till 8 procent år 2020. 54 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 62 procent (8 av 13) som använder formuleringar från RUS i någon omfattning i verksamhetsplaner.	8%	20% ■ —
Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har högt förtroende för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig ska öka. <i>Kommentar</i> Förtroendet för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig har ökat. Mätningen 2020	69%	56% ● —

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>visar att 69,2 procent antingen har högt eller mycket högt förtroende för Region Örebro län. Detta kan jämföras med år 2019, då 56,2 procent angav att de har högt förtroende och ingen angav mycket högt förtroende. Ingen angav lågt förtroende i 2020 års mätning, medan 6,2 procent angav lågt förtroende år 2019.</p>		
<p>Andel organisationer som använder statistik och underlag kopplat till RUS, för uppföljning och/eller nya beslut ska öka.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Andelen organisationer som använder statistik och underlag kopplat till RUS, för uppföljning och/eller nya beslut har minskat. Mätningen 2020 visar att 39 procent använder rapporter, statistik eller annan information från RUS, jämfört med 47 procent år 2019. De organisationer i partnerskapet som svarat att de använt underlag, samt att de använt RUS-underlag för beslut till viss del, har ökat från 80 procent till 85 procent från 2019. Det är ungefär samma andel som svarat Nej båda åren.</p>	39%	47%  —



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



Kommentar

Årets RUS-uppföljning har integrerat perspektiven jämställdhet, barn och unga, internationellt samarbete samt integration i analysen av de samhällsutmaningar som identifierats. Andel handlingsplaner som integrerat perspektiven har ökat.

En utmaning framöver är att utveckla arbetssätt som syftar till att stärka hållbar utveckling ur alla tre hållbarhetsdimensioner.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>Andel handlingsplaner och understrategier kopplade till RUS som är jämställdhetsintegrerade ska öka.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Andel handlingsplaner som är jämställdhetsintegrerade har ökat. Av de 14 handlingsplaner som är kopplade till RUS, så är nio (64 procent) jämställdhetsintegrerade, jämfört med 58 procent år 2019.</p>	64%	 —
<p>Andel handlingsplaner och understrategier kopplade till RUS som har integrerat perspektiven barn och unga, internationellt samarbete samt integration, där det är relevant, ska öka.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Andel handlingsplaner som integrerat perspektiven barn och unga, internationellt samarbete samt integration har ökat.</p> <p>Av samtliga 14 handlingsplaner har 12 (86 procent) integrerat minst ett av perspektiven. Av dessa 12 handlingsplaner har nio stycken integrerat minst två av perspektiven. Tre av handlingsplanerna har integrerat samtliga perspektiv. 57 procent har integrerat barn och unga, 50 procent har integrerat internationellt samarbete och 64 procent har integrerat integration.</p>	86%	 —

Strategi: Kvalitet och utveckling

Inom området trafik och samhällsplanering har det utförts en kvalitetskulturmätning för att mäta medarbetarnas inställning till förändring. Resultatet från mätningen håller på att bearbetas och kommer att gå vidare i aktion under 2021.

Under året har det också inlett ett arbete med att effektivisera ärendeprocessen för ärenden som ska till nämnd eller ordförande för beslut. Arbetet kompletterar Region Örebro läns ärendehandbok.

Cirka varannan månad träffas medarbetare som är ansvariga för mål och uppdrag som finns med i verksamhetsplanen för att uppdatera varandra om arbetet och för att få en effektivare framdrift i frågorna. Mötena leds av områdeschefen.

Tillsamman med Regionkansliet har ett arbete med att ta fram ett ledningssystem för området inlett. Arbetet kommer fortgå under 2021 och innehåller bland annat en kartläggning av områdets riktade styrande dokument, eftersom det i dagsläget inte finns någon sammanhållen struktur för dessa.

Under året har förvaltningskansliet utvecklat projektprocessen för att effektivisera arbetet med vilka projektidéer som ska gå vidare till skarpa projekt. En så kallad "projektverkstad" har skapats, där stödresurser från respektive stödområde finns representerade och kan då ge medskick till sakområdena vad i projektidén som behöver utvecklas. Syftet är att få så bra projektansökningar som möjligt och ett effektivt arbetssätt.

Förvaltning regional utvecklings kvalitetsarbete sker till stor del inom ramen för genomförande av den regionala utvecklingsstrategin. I arbetet med att fortsätta utveckla förvaltningen till att vara en lärande organisation med en kultur och struktur som främjar innovation och utveckling har under våren ett antal aktiviteter genomförts. Inom ramen för forum för genomförande har ett analysseminarium genomförts i mars. Vid seminariet, som är en del i RUS-processen, identifierades fem samhällsutmaningar för länets utveckling. Inom två av utmaningarna har expeditioner förberetts, för att testa nya arbetssätt, som till exempel tjänstedesign och expeditionsmetodik, i syfte att identifiera insatsområden och ta fram projektidéer.

Under hösten har arbetet med ett utmaningsdrivet genomförande av RUS fortsatt. De två expeditionerna har sjuvätsats för att stärka arbetet med hållbar utveckling. Expeditionsmetodiken användes även på RUS-forum under hösten för att involvera partnerskapets aktörer i expeditionernas arbete. Expeditionerna kommer att fortsätta utforska oseglade vatten för bygga en gemensam förmåga att samverka, prova och utforska på ett sätt att vi vågar ta risker, ibland misslyckas men alltid lära tillsammans.

Ytterligare ett steg i att utveckla ett gemensamt arbetssätt inom ramen för RUS-genomförandet är att i arbetet använda ändamålsenliga arbetsmetoder för regionala utvecklingsprocesser kring prioriterade utmaningar. Här har ett arbete med att utveckla mallar och checklistor bakats in i ett förvaltningsövergripande arbete med en infrastruktur för arbetet med projekt, handlingsplaner med mera.

Strategi: Digitalisering

Verksamheten inom samhällsbyggnadsnämnden har under året arbetat med att ställa om från fysiska möten till digitala. I och med coronapandemin har flera konferenser och nätverksmöten flyttats fram i tiden, men i och med digitaliseringen har möten och samverkansstrukturer ändå genomförts. Medarbetarna har deltagit i utbildningar för att kunna delta i och leda digitala möten. Till området har det köpts in utrustning för att underlätta digitala möten och konferensrummens utrustning har också kompletterats för att underlätta digitala möten.

Verksamheten har varit delaktig i processen att ta fram en ny regional digitaliseringsstrategi.

Strategi: Hållbar utveckling

Coronapandemin har påskyndat arbetet med att genomföra en större andel resfria möten. Under året har verksamheten genomfört digitala möten i den mån det varit möjligt. I de fall det krävts fysiska möten som innebär resa har dessa skjutits på framtiden.

I det nya avtalet för Serviceresor har ett antal hållbarhetsparametrar tillkommit. I samtliga avtal kopplade till Örebro, Hallsberg, Karlskoga och Kumla ska fordonen, till minst 90 procent, drivas med biodrivmedel alternativt el under hela avtalsperioden. Övriga avtal har en bonusklausul som ger ersättning för att köra på förnybart drivmedel. Det finns i dagsläget också ett mindre antal fordon som uteslutande är eldrivna. Den el som används i eldrivna bilar ska vara av förnybart ursprung. Med förnybar elektricitet avses sådan el som framställs med bioenergi, solkraft, vindkraft och vattenkraft. Det är också krav på att trafikföretagen har ett aktivt miljöarbete som innefattar arbete med att kontinuerligt minska utsläppen av klimatpåverkande gaser och arbete med drivmedelsbesparing eller energieffektivisering i de fordon som omfattas av uppdraget. Detta arbete följs upp genom att trafikföretagen lämnar en årlig miljöredovisning. Avtalet innehåller även tydliga krav på förarnas anställningsvillkor. Trafikföretagen ska under hela kontraktets löptid tillämpa arbetsrättsliga villkor gällande lön, semester och arbetstid. Nivåerna för lön, semester och arbetstid har identifierats i samråd med arbetsmarknadens parter med utgångspunkt i kollektivavtal Taxiavtalet – förare, mellan Svenska Transportarbetareförbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund. Uppföljning av att villkoren följs sker via skriftlig självrapportering och/eller revision. Brott mot villkoren är vitesgrundande. Det finns också en bonusklausul som syftar till att trafikföretagen ska verka för att minst 15 procent av trafikföretagets uppdrag utförs av det underrepresenterade könet.

Strategi: Regional utvecklingsstrategi

Arbetet med att genomföra den regionala utvecklingsstrategin har under året pågått enligt plan.

På grund av coronapandemin genomfördes Lokadagarna som en digital konferens en eftermiddag i augusti och fokuserade på Omstartkommissionens rapport. RUS-forum flyttades från maj till september och hade uppföljning av RUS, samhällsutmaningar och expeditjonsmetodik i fokus.

Cirka fyra fredagsakademier genomförs varje år på teman som berör RUS. I januari genomfördes den första med temat: Etablering på arbetsmarknaden- vad spelar socialt och kulturellt kapital för roll? I februari genomfördes årets andra fredagsakademi på temat: Psykisk

ohälsa – den nya förkylningen? I september var temat Datadriven sjukvård och Region Hallands arbete och i november handlade fredagsakademien om pandemins psykologi.

Inom området finns ansvaret för två av de utpekade prioriterade områdena. Området tar fram handlingsplaner kopplade till de prioriterade områdena och handlingsplanerna leder sen till olika aktiviteter och beslut. Under året har arbete utförts med handlingsplanerna länstransportplanen och trafikförsörjningsprogrammet. Kopplat till tidigare antagna handlingsplaner har bland annat trafikpliktsbeslut beslutats av nämnden.

3.4 Perspektiv: Resurs

Effektmål: Nr 10. Region Örebro län är en attraktiv arbetsgivare med hälsofrämjande, jämställda och jämlika arbetsplatser och bidrar till en hållbar kompetensförsörjning.



Kommentar

Resultaten från 2018 års medarbetarenkät visar på ett högre hållbart medarbetarengagemang än mätningen 2015. Resultatet från Nyckeltalsinstitutets attraktiv arbetsgivarindex (AVI) visar på en minskning 122 år 2018 till 113 år 2019. På AVI backar flertalet nyckeltal marginellt men det ger en sammanvägt en relativt stor minskning. En av de största enskilda faktorerna som försämrats är att förvaltningen haft en personalomsättning på 15 procent under 2019.

2020 har präglats av den rådande pandemin, så även arbetet med frågor kopplade till att vara en attraktiv arbetsgivare. Sedan sensommaren arbetar stora delar av verksamhetens medarbetare större delen eller hela sin arbetstid på distans vilket inneburit ökade krav och förväntningar på digitala arbetsätt och verktyg för både chef och medarbetare. Att arbeta på distans innebär både möjligheter och utmaningar i frågor kopplade kring arbetsmiljö, ledarskap m m. Dialogen kring detta både inom förvaltningen och i dialog med andra aktörer inom Region Örebro län har varit aktiv och konstruktiv. Det externa arbetet kopplat till att vara en attraktiv arbetsgivare har nedprioriterats till förmån för att arbeta med pandemins effekter kopplat till nuvarande medarbetares önskemål och behov.

Sjukskrivningstalen har under i princip hela året varit lägre jämfört med föregående år. Orsaken till det har vi inte fakta kring.

I arbetsmiljöfrågor samt frågor kopplat till kompetensförsörjning och karriär har förvaltningens HR-funktion under året bistått mycket i regionorganisationsövergripande arbete.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
HME – Hållbart medarbetarengagemang ska öka i jämförelse med tidigare medarbetarenkät.		— —
Kommentar		
I den senaste medarbetarenkäten (2018) 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.		

Indikatorer	Utfall	Målvärde
AVI – Attraktiv arbetsgivarindex ska öka i jämförelse med föregående år. <i>Kommentar</i> Indexet AVI från Nyckeltalsinstitutet mäter Attraktiv arbetsgivare. Nyckeltalet för förvaltningen regional utveckling minskar från 122 år 2018 till 113 för år 2019. Den största orsaken till minskningen återfinns i nyckeltalet ”avgångar”, dvs antal avgångar i procent av antal tillsvidareanställda, där vi ser att trenden med allt större rörlighet fortsätter. År 2019 slutade 15 procent av våra tillsvidareanställda. Ett utvecklingsarbete inom förvaltningen som påbörjats på allvar under år 2020 är att ledningsmässigt leda mer utifrån ett tillitsbaserat ledarskap. Det förändrar hur vi som ledning och medarbetare förväntas agera vilket vi hoppas leder till ökad motivation och högre måluppfyllelse i verksamheten.	—	—
Jämix – Jämställdhetsindex ska öka i jämförelse med föregående år. <i>Kommentar</i> Jämix är ett index som mäter nio olika variabler och viktar dessa från 1-20 där 1 är lägst och 20 högst. Som mest kan en verksamhet få värdet 180. Förvaltningen regional utveckling hade år 2018 ett av de högsta värdena av de verksamheter i landet som Nyckeltalsinstitutet mäter. En orsak till det tror vi är att förvaltningen de senaste åren jobbat aktivt med frågor kring jämställdhet, bland annat har en relativt omfattande utbildningsinsats genomförts i delar av förvaltningen de senaste åren. För 2019 har värdet sjunkit något men är fortfarande högt. Den primära anledningen till att värdet sjunkit är nyckeltalet "skillnad i andel tillsvidareanställda" där skillnaden mellan män och kvinnor är ca 6 procentenheter. 85 procent av männen är tillsvidareanställda, procentsatsen för kvinnor är 91 procent. Utvecklingen med en högre andel kvinnor som är tillsvidareanställda har vi sett ske under de senaste åren.	—	—
Frisktalet ska förbättras i jämförelse med föregående år. <i>Kommentar</i> Frisktalet för 2020 är 60,73, en ökning med 2,5 procentenheter jämfört med 2019. Frisktalet för män är 73,68 procent, för kvinnor 53,93 procent. Frisktalet för både män och kvinnor ökar men varför det är stor skillnad mellan dom båda har vi ingen analys av i dagsläget.	—	—
Personalomsättning, externt och intern, ska redovisas. Det ska minska i jämförelse med föregående år. <i>Kommentar</i> Inväntar statistik.	—	—
Resultat av avslutningssamtal ska redovisas systematiskt i temaområden. <i>Kommentar</i> Redovisning sker för Region Örebro län och ej för nämnd/förvaltning	—	—

Effekt mål: Nr 11. Region Örebro läns har en långsiktig stark och hållbar ekonomi samt uppnår en verksamhetsmässig och finansiell god hushållning.



Kommentar

Nämnden redovisar ett ekonomiskt resultat för helår 2020 om - 70,7 miljoner kronor. Coronapandemin har påverkat och försämrat ekonomin ytterligare för nämnden under 2020. Trafikintäkterna har minskat drastiskt jämfört med utfallet för 2019, -72,4 miljoner kronor, mot bakgrund av de restriktioner som har inneburit ett minskat resande. De minskade intäkterna i kombination med oförändrad trafikvolym inom busstrafiken har påverkat resultatet negativt.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Styrelsen och nämnderna redovisar ett resultat i balans.	■ Inte alls	■ —
<i>Kommentar</i>		
Nämnden redovisar ett resultat för helår 2020 om -70,7 miljoner kronor.		

Uppdrag: Nämnden får i uppdrag att fullfölja och genomföra beslutad ekonomisk handlingsplan i syfte att nå ekonomisk balans. Handlingsplanen ska vara omsatt i konkreta, hållbara och långsiktiga åtgärder och kan avse både kostnadsreduceringar och intäktsförstärkningar. Uppföljningen av åtgärderna ska beskrivas med ekonomiska och verksamhetsmässiga konsekvenser. Uppföljning av handlingsplanerna ska vara en del av nämndernas del- och årsrapportering till regionstyrelsen.



Kommentar

Uppdraget har pågått under 2020 och kommer att fortgå under 2021.

Nämnden genomför arbetet med att skapa budget i balans, men de ekonomiska effekterna har inte slagit igenom än. Utöver detta har ekonomin för nämnden påverkats av coronapandemin.

4 Ekonomi

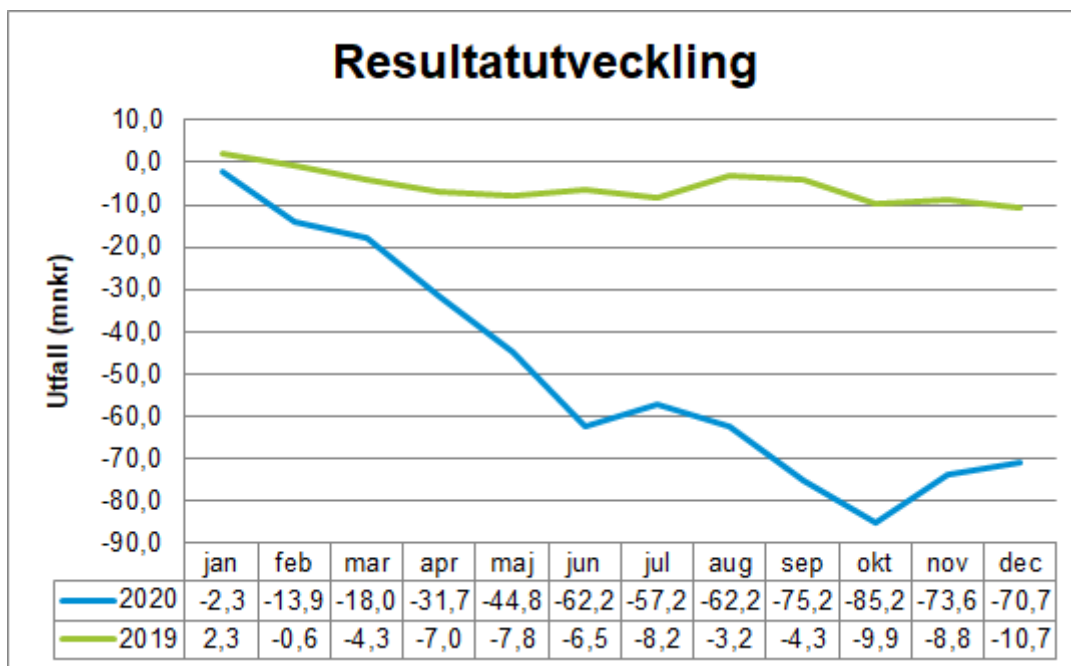
4.1 Resultatrapport samhällsbyggnadsnämnden

Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall 2020	Budget 2020	Utfall 2019	Budget-avvikelse	Utfalls-avvikelse
Trafikintäkter	109,0	196,5	181,4	-87,5	-72,4
Försäljning regional utveckling	226,4	264,5	321,8	-38,1	-95,4
Övriga intäkter	87,5	45,1	61,7	42,4	25,8
Summa intäkter	422,9	506,1	564,9	-83,2	-142,0
Personalkostnader	-56,0	-59	-58,6	3,0	2,6

Belopp i mnkr	Utfall 2020	Budget 2020	Utfall 2019	Budget- avvikelse	Utfalls- avvikelse
Trafikkostnad kollektivtrafik	-771	-787,8	-716,9	16,8	-54,1
Trafikkostnad serviceresor	-201,5	-242,3	-227,3	40,8	25,8
Övriga kostnader	-69,4	-15,3	-95,1	-54,1	25,7
Avskrivningar, inventarier	-4,7	-9,3	-3,9	4,6	-0,8
Summa kostnader	-1 102,6	-1 113,7	-1 101,8	11,1	-0,8
Verksamhetens nettokostnad	-679,7	-607,6	-536,9	-72,1	-142,8
Finansnetto	-1,6	-3	-0,1	1,4	-1,5
Regionbidrag/ ersättning	610,6	610,6	526,3	0,0	84,3
Resultat	-70,7	0,0	-10,7	-70,7	-60,0

Resultatutveckling



Sammanfattande analys

Resultatet för helåret uppgår till -70,7 miljoner kronor, detta är en försämring med -63,4 miljoner kronor i jämförelse med utfall helåret 2019. Den främsta orsaken till resultatförsämringen jämfört med föregående år kan relateras till intäktsbortfall som en konsekvens av coronapandemin.

En grov uppskattning av resandeminskningen visar på en minskning på ungefär 40 procent 2020 jämfört med 2019 (avser betalande resenärer). Detta är en grov uppskattning som grundar sig på incheckningsstatistik fram till mitten av april, samt därefter bland annat försäljningsstatistik samt justeringar för att en större andel inte har betalat för sin resa. 2019 var det totalt ca 9,9

miljoner resor (betalande resenärer) som genomfördes på bussarna, medan 2020 har grovt uppskattat knappt 6 miljoner resor.

I december 2020 såldes ungefär 69 procent färre biljetter än december 2019, vilket var ungefär samma utveckling som novembers månad visade.

Akkumulerat för helåret 2020 har antalet sålda biljetter halverats jämfört med föregående år.

Antalet sålda biljetter har minskat mer än den grova uppskattningen av resandeminskningen. En förklaring är att enkelbiljetter har minskat mer än periodbiljetterna. En enkelbiljett ger 1-2 resor per biljett medan en periodbiljett ger många resor per biljett.

I jämförelse med budget är trafikintäkterna -87,5 miljoner kronor lägre och i jämförelse med föregående år -72,4 miljoner kronor. Övriga intäkter är betydligt högre än budgeterat då nämnden ansökte och erhöll bidrag från Trafikverket. Detta bidrag uppgår till +30,3 miljoner kronor och är ett bidrag för att täcka intäktsbortfallet för mars till och med juni.

Intäkterna för serviceresor är cirka 34,4 miljoner kronor lägre än budget och den främsta orsaken till avvikelsen är effekter av pandemin och nya trafikavtalet. I jämförelse med föregående år är intäkterna 93,3 miljoner kronor lägre än föregående år och förklaras till 69,6 miljoner kronor av att debiteringen av sjukresor ej längre sker till Finansförvaltningen. Ansvaret för sjukresor har flyttats över till Regional utveckling i enlighet med beslut fattat av Regionfullmäktige den 13 februari.

Övriga intäkter blev högre än budgeterat då rabatten kopplad till en något för hög skatteväxling för Örebro kommun inte kom upp i budgeterad nivå.

Helårsutfallet vad gäller trafik kostnader för buss är i nivå med budgeterat, endast -1 miljon kronor i avvikelse. Dock är tågstkostnaden betydligt lägre både i jämförelse med budget (+9,9 miljoner kronor) och i delårsprognos (+3,5 miljoner kronor), vilket är en konsekvens av coronapandemin som inneburit färre resenärer och flera inställda turer.

Övriga kostnader som blivit lägre än budgeterat och prognostiserats är bland annat personalkostnader, information och reklam, resekostnader och avskrivningar. Det lägre utfallet beror till största delen på coronapandemin som inneburit en lägre takt i upparbetning i olika aktiviteter.

Nämnden har under hösten 2019 fastställt handlingsplan för budget i balans. Handlingsplanen är tagen med sikte på en budget i balans 2025. Den beslutade handlingsplanen innehåller förslag till åtgärder som omfattar en reducering av kostnadsmassan på 57 miljoner kronor.

4.2 Årets resultat

Intäkter

Utfall av trafikintäkterna för helåret är lägre än periodiserad budget med -87,5 miljoner kronor, och -72,4 miljoner kronor sämre i jämförelse med 2019. Avvikelsen mot budget och mot föregående år beror till största delen av effekter av coronapandemin.

Intäkterna för serviceresor är cirka 34,4 miljoner kronor lägre än budget och den främsta orsaken till avvikelsen är effekter av pandemin och nya trafikavtalet. I jämförelse med föregående år är intäkterna 93,3 miljoner kronor lägre än föregående år och förklaras till 69,6 miljoner kronor av att debiteringen av sjukresor ej längre sker till Finansförvaltningen. Ansvaret för sjukresor har flyttats över till Regional utveckling i enlighet med beslut fattat av Regionfullmäktige den 13 februari.

Resandet har minskat sedan föregående år med total 28,3 procent och för sjukresor 23,7 procent.

Helårsutfallet för övriga intäkter är betydligt högre än budget. Detta förklaras framför allt av att verksamheten ansökte och erhöll bidrag från Trafikverket. Detta bidrag uppgår till +30,3 miljoner kronor och är ett bidrag för att täcka trafikintäktsbortfallet för mars till och med juni.

Övriga intäkter blev högre än budgeterat då rabatten kopplad till en något för hög skatteväxling för Örebro kommun inte kom upp i budgeterad nivå.

Personalkostnader

Helårsutfallet för personalkostnaden är ca 3,0 miljoner kronor bättre än budget och förklaras till största delen av att vakanser ej tillsatts i den takt som budgeterats.

Helårsutfallet är ca 2,6 miljoner kronor bättre än helår 2019 där 0,5 miljoner kronor avser lägre kostnader för kurser- och konferensavgifter.

Övriga kostnader

Trafikkostnader kollektivtrafik

Helårsutfallet för trafikkostnad för buss är i nivå med budget. Kostnaden avviker endast -1,0 miljon kronor, vilket är mycket god precision. Kostnaderna för kollektivtrafik är högre jämfört med föregående år, till följd av indexutveckling, utökad trafik med miljögasdrivna bussar samt nytt trafikavtal för Örebro stad.

Tågstäckningarna är betydligt lägre för helåret än både budget (+9,9 miljoner kronor) och delårsprognos (+3,5 miljoner kronor), vilket är en konsekvens av coronapandemin som inneburit färre resenärer och flera inställda turer.

Trafikkostnader serviceresor

Kostnaderna för serviceresor är cirka 40,8 miljoner kronor lägre än budget och förklaras framför allt av effekter av och i samband med pandemin. Kostnaderna är cirka 25,5 miljoner kronor lägre jämfört med föregående år. Anledningen är det minskade resandet inom serviceresor totalt sett, detta trots chartrad trafik och att ensamåkning infördes under våren i ett led att minska smittspridningen. Från 1 juli är det nytt trafikavtal i verksamheten och det som utvärderats hittills visar på lägre kostnader.

Resandet har minskat sedan föregående år med totalt -28,3 procent och sjukresor -23,7 procent.

Övriga kostnader

Helårsutfall för övriga kostnader är -54,1 miljoner kronor sämre än budget, vilket till största delen förklaras av den budgetjustering som lagts in i budget för att nå ett 0 resultat. Övriga kostnader är lägre jämfört med helår 2019 och beror bland annat på annan hyresdebitering för depån i Bettorp samt hur kostnader utfaller.

Driftredovisning samhällsbyggnadsnämnd

Belopp i mnkr	Budgetavvik else 2020	Omsättning 2020	Relation (%)	Budgetavvik else 2019
Område trafik och samhällsplanering	-72,0	505,1	-14,3	-8,2
Projekt	0,0	0,0	#DIVISIO N/0!	0,0
Förvaltningsgemensamt	1,3	528,4	0,2	-2,5
Resultat	-70,7	1 033,5	-6,8	-10,7

4.3 Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans

Nämnden fattade under hösten 2019 beslut om handlingsplan för budget i balans 2.0 som innehåller förslag på åtgärder som innebär en reduktion i kostnadsmassan på ca 57 miljoner kronor. Handlingsplanen är tagen med sikte på en budget i balans år 2025.

Planen var att under våren 2020 genomföra ett arbete med att ta fram ytterligare förslag på åtgärder. Detta i och med att de tidigare beslutade 57 miljoner kronorna inte kommer att räcka för att nå en budget i balans, mot bakgrund av att nivån på intäkter för gymnasiekort har minskat under hösten. Med anledning av coronapandemin situationen under större delen av året så parkerades den genomgången i avvaktan på att få ett inriktningsbeslut från Regionstyrelsen om eventuellt ytterligare besparingar.

Allmän kollektivtrafik

Enligt tidigare beslut om att långsiktigt planera för en budget i balans, så ska genomgripande förändringar i trafikutbudet göras. Detta i syfte att kunna reducera kostnader, samtidigt vi så långt som möjligt ska ha en kollektivtrafik som leder i riktning mot de mål som finns uppställda i trafikförsörjningsprogrammet. Under året har det tagits fram fyra nya trafikkoncept som landat i trafikpliktsbeslut. Det handlar om Karlskoga stad med omnejd, Sydöstra länsdelen, Nordvästra länsdelen samt den Nordöstra länsdelen. Dessa förändringar kommer sedan att träda ikraft under 2021 respektive 2022. Utöver det strukturella underskottet har det ekonomiska resultatet kraftigt försämrats som en konsekvens pandemin.

Serviceresor

Projektet Strategisk inriktning skolskjuts påbörjades under hösten. Syftet är två, dels att få en tydlighet i Region Örebro läns erbjudande till länets kommuner, dels att Region Örebro län ska få full kostnadstäckning för de tjänster vi utför åt länets kommuner. Inom sjukresor har regionfullmäktige fattat beslut om att helt överföra sjukresor till samhällsbyggnadsnämnden. Det innebär att utöver kostnaden för administrationen så finns nu också trafik kostnaderna som ett ansvar för samhällsbyggnadsnämnden.

Samhällsplanering och infrastruktur

I handlingsplanen för enheten fanns med om åtgärder om minskat resande och deltagande i externa aktiviteter. Denna har under 2020 löst sig av sig själv genom pågående pandemi. Arbete har utförts för att förändra Region Örebro läns engagemang i *Closer* vilket har gett att vårt engagemang kvarstår men till en lägre kostnad och med en något högre arbetsinsats. Den högre arbetsinsatsen ligger i linje med enhetens arbete och kan räknas hem genom att den kommer andra uppgifter tillgodo. Utredning om Region Örebro läns engagemang i Bergslagsdiagonalen har utförts.

4.4 Investeringar

(Belopp i mnkr) Sammanställning uppföljning av investeringar, mnkr (nettoinvesteringar)	Utfall 2020	Budget 2020	Utfall 2019
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		8,1	3,8
Övrig utrustning överfört från tidigare års budget	7,2	33,1	-1,1
Summa	7,2	41,2	2,7

Samtliga investeringar som genomförts under 2020 ligger som pågående investeringar och kommer att slutföras under 2021.

4.5 Produktions- och nyckeltal

Från och med i början av september kan verksamheten återigen validera biljetter på länets samtliga bussar. De månader där validering av biljetter inte varit möjlig har påverkat resenärernas benägenhet att både betala och validera biljetter. Den sammanställning över resandet som gjorts nu i samband med oktober- och novemberutfallet tyder dock på att förbättring av validering av biljetter skett jämfört med tidigare. Incheckningsstatistiken visar dock fortfarande tecken på att en stor del av skol- och periodkortsresenärer inte checkar in sina biljetter vid ombordstigning. Incheckningsstatistiken går därför inte att använda fullt ut ännu.

Sammanställningen nedan fokuserar därför även denna redovisning på hur försäljningen av biljetterna har utvecklats under perioden.

Uppskattning av resandeminskning 2020, betalande resenärer

En grov uppskattning av resandeminskningen visar på en minskning på ungefär 40 procent 2020 jämfört med 2019 (avser betalande resenärer). Detta är en grov uppskattning som grundar sig på

incheckningsstatistik fram till mitten av april, samt därefter bland annat försäljningsstatistik samt justeringar för att en större andel inte har betalat för sin resa. 2019 var det totalt ca 9,9 miljoner resor (betalande resenärer) som genomfördes på bussarna, medan 2020 har grovt uppskattat knappt 6 miljoner resor.

Sålda biljetter

I december 2020 såldes ungefär 69 procent färre biljetter än december 2019, vilket var ungefär samma utveckling som novemberens månad visade.

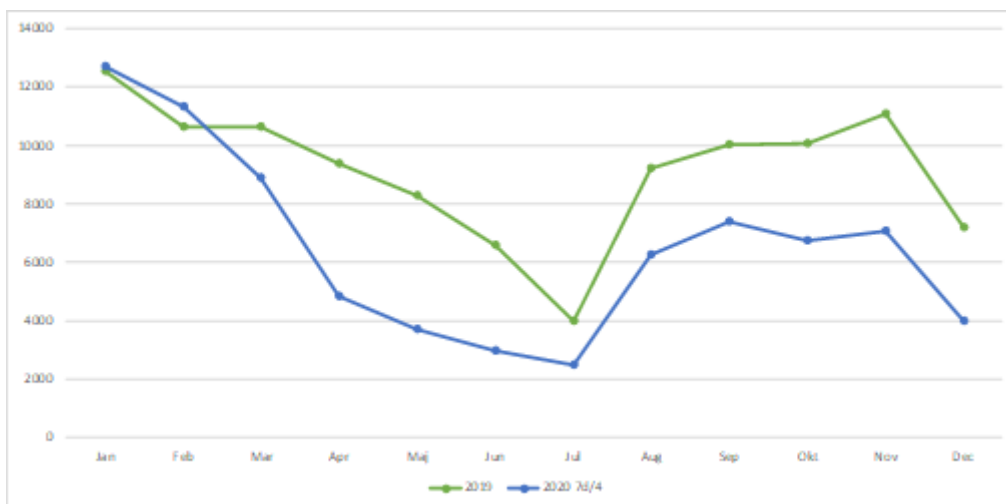
Akkumulerat för helåret 2020 har antalet sålda biljetter halverats jämfört med föregående år.

Antalet sålda biljetter har minskat mer än den grova uppskattningen av resandeminskningen. En förklaring är att enkelbiljetter har minskat mer än periodbiljetterna. En enkelbiljett ger 1-2 resor per biljett medan en periodbiljett ger många resor per biljett.

Periodbiljetter

Antalet sålda periodbiljetter minskade med 45 procent december 2020 jämfört med december 2019 (korrigerat för att fyra 7-dagarsbiljetter motsvarar en 31-dagarsbiljett). Det är en större minskning än tidigare under hösten då fler sålda ungdomskort i Örebro stad dämpade minskningen. Under hela hösten har fler 31d kort för ungdom i Örebro stad sålts än motsvarande period 2019 på grund av färre som får gymnasiekort. Men under december minskade även ungdomskorten jämfört med förra året, vilket borde höra samman med mindre behov av kort när eleverna fick jullov.

Diagram: Antalet sålda periodbiljetter per månad 2019 och 2020



Totalt minskar antalet sålda periodkort med 29 procent året 2020 jämfört med 2019. Vissa periodkort har ökat sin försäljning trots pandemin, för där ligger andra faktorer bakom. Exempelvis Lågtrafikort som ökade då 3-timmars regeln i tätorten blev 1 timme och ungdomskort i Örebro stad som ökade när inte alla gymnasieelever fick gymnasiekortet. Även förändringar med taxeprojektet steg 1 som innebar att ny biljett tillkom för Örebro kommun samt flera relationer som tidigare haft pendlarkort fick samma pris på länskort har bidragit till förflyttningar mellan de olika periodkorterna.

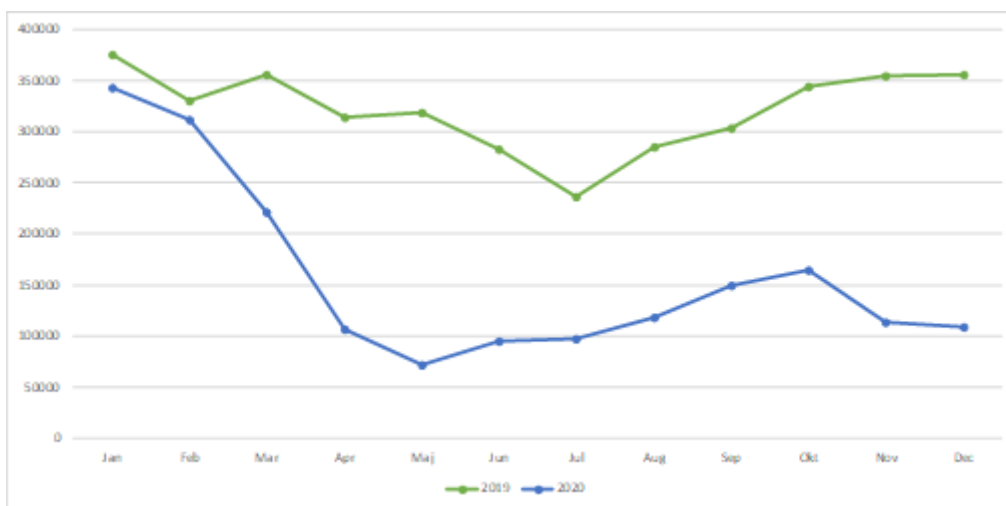
Periodkort för vuxna minskade totalt med 36 procent för 2020 jämfört med året innan. Periodkort för ungdomar minskade med endast 4 procent. Den låga nedgången av ungdomskorten beror främst på ökningen av försäljningen under hösten när inte alla fick gymnasiekort. Men även under våren var nedgången lägre för ungdomskorten än för vuxenkorten. Flera universitetsstudenter har läst på distans och vuxna har troligen större möjlighet att välja bil i stället för buss samt arbeta på distans.

Enkelbiljetter

Antalet sålda enkelbiljetter minskade med 69 procent december 2020 jämfört med december 2019, vilket var samma minskning som november hade.

Totalt under 2020 har antalet sålda enkelbiljetter halverats jämfört med föregående år. Både vuxenbiljetter och ungdomsbiljetter har minskat ungefär lika mycket.

Diagram: Antalet sålda enkelbiljetter per månad 2019 och 2020

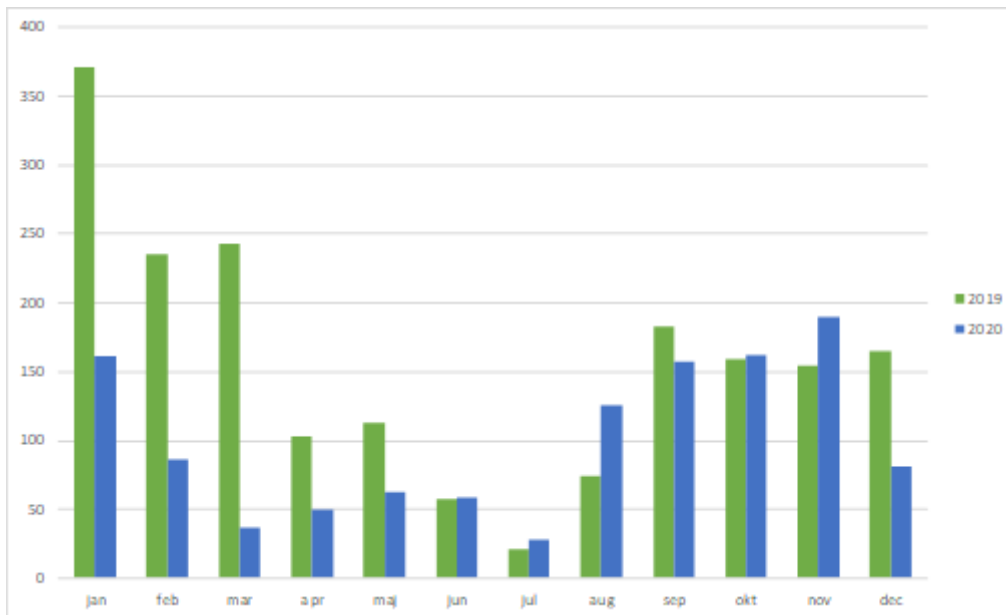


Fullsatt buss

I december rapporterades ca 80 fullsatta bussar in till ärendehanteringssystemet Respons. Det är en halvering jämfört med månaden innan. Det finns en enstaka dag i december som har många fullsatta bussar, men i övrigt är det ca 3-5 stycken vissa dagar.

I tabellen nedan är data för 2019 och jan-jul 2020 registreringar som gjorts i biljettsystemet av föraren. Från och med augusti 2020 är data den inrapportering som gjorts från trafikföretagen till Respons.

Diagram: Antal registreringar fullsatt buss per månad 2020 och 2019.



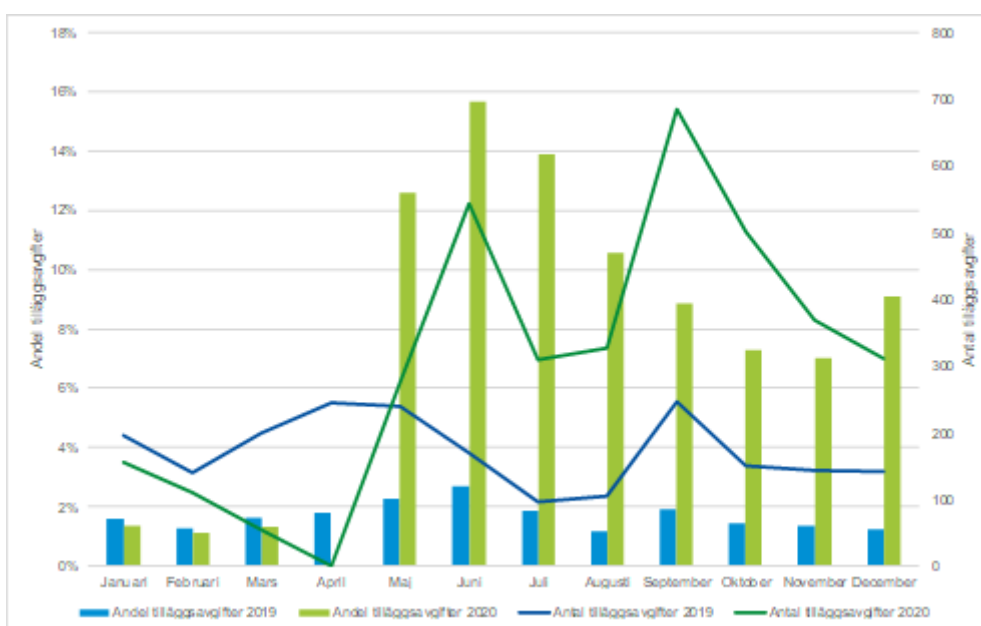
Biljettkontroller

Statistiken för biljettkontrollerna är lite osäker för december då företaget har haft problem med rapporteringssystemet.

Totalt kontrollerades ca 3 400 resenärer och totalt 311 tilläggsavgifter utfärdades enligt underlaget. Det innebär att 9 procent av de kontrollerade fick en tilläggsavgift. Viss osäkerhet finns dock i andelen på grund av ovan nämnda problem. Men andelen utfärdade tilläggsavgiften är ungefär i paritet med vad statistiken har visat under hösten.

Linjerna i diagrammet nedan visar hur många tilläggsavgifter som utfärdats respektive år per månad, staplarna visar andelen tilläggsavgifter för respektive år.

Diagram: Andel resenärer utan giltigt färdbevis vid biljettkontroll



5 Personalekonomi

5.1 Personalkostnader

	Utfall 2020	Utfall 2019
Lönekostnadsökningstakt (%)	-3,6	7,6
Lönekostnad (40-41) (mnkr)	37,8	39,2

5.2 Kostnadsanalys

Konto	Kategori	Utfall 2020, mnkr	Utfall 2019, mnkr	Förändring, mnkr	Förändring %
4011+ 4081	Månadslöner	30,2	31,1	-0,9	-2,9
4012	Timanställda	1,0	1,1	-0,1	-9,1
4031	Obekvämt arbetstid	0,7	0,7	0,0	0
4032	Övertid/mertid	0,3	0,4	-0,1	-25,0
4033	Jour och beredskap	0	0,0	0,0	#DIVISION/0!
4040	Förändring skuld jour, beredskap och övertid	0	0,0	0,0	#DIVISION/0!
4110+ 4150	Semesterkostnad inkl. skuldförändring	3,8	3,7	0,1	2,7
4120	Sjuklön	0,8	0,9	-0,1	-11,1
	Övrigt konto 40xx-41xx	1,0	1,3	-0,3	-23,1
	Totalt kontoklass 40-41	37,8	39,2	-1,4	-3,6

5.3 Antal tillsvidareanställda årsarbetare

Yrkesgrupp	Antal årsarbetare per 31 dec 2020			Antal årsarbetare per 31 dec 2019			Förändring		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Kurator/ fämradg/ kurativt arb	2,0	0,0	2,0	1,0	0,0	1,0	1,0	0,0	1,0
Städerska	5,8	0,0	5,8	5,8	0,0	5,8	0,0	0,0	0,0
Kock/ kallskänka/ köksbiträde	6,0	1,0	7,0	6,5	1,0	7,5	-0,5	0,0	-0,5
Vaktmästare o förrädsarbetare	1,0	2,0	3,0	1,0	2,0	3,0	0,0	0,0	0,0
Administratör	38,8	9,0	47,8	38,8	9,0	47,8	0,0	0,0	0,0

Yrkesgrupp	Antal årsarbetare per 31 dec 2020			Antal årsarbetare per 31 dec 2019			Förändring		
Handläggare	80,0	43,5	123,5	83,8	44,5	128,3	-3,8	-1,0	-4,8
Chef	15,0	12,0	27,0	13,0	6,0	19,0	2,0	6,0	8,0
Ingenjör/tekniker/h antverkare	0,0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0
Lärare o annan pedagog	46,4	26,2	72,6	45,5	26,1	71,6	0,9	0,1	1,1
Elevassistent	10,0	6,0	16,0	8,7	6,0	14,7	1,4	0,0	1,4
Summa	205,0	100,7	305,7	204,1	95,6	299,7	1,0	5,1	6,2

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

En viss ökning av antalet tillsvidareanställda har skett under året jämfört med motsvarande period 2019. En orsak till utökningen är att Region Örebro län och förvaltningen Regional utveckling tagit över arbetsgivaransvaret för medarbetarna i Central Sweden.

5.4 Sjukfrånvaro

Kategori	Utfall 2020			Utfall 2019			Förändring antal timmar, procent		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Schemalagda timmar	420 515	210 477	630 992	413 708	208 178	621 886	6 808	2 299	9 106
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro (tim)	9 731	3 496	13 227	10 083	3 149	13 232	-352	347	-5
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro (tim)	7 862	3 860	11 723	9 045	2 220	11 265	-1 183	1 640	458
Sjukfrånvaro totalt (tim)	17 593	7 356	24 950	19 128	5 369	24 498	-1 535	1 987	452
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro % *	2,31 %	1,66 %	2,10 %	2,44 %	1,51 %	2,13 %	0,12 %	0,15 %	0,03 %
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro % *	1,87 %	1,83 %	1,86 %	2,19 %	1,07 %	1,81 %	0,32 %	0,77 %	0,05 %
Sjukfrånvaro totalt % *	4,18 %	3,49 %	3,95 %	4,62 %	2,58 %	3,94 %	0,44 %	0,92 %	0,01 %
*) Procent av schemalagd tid									

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

Sjukfrånvaron per 2020 är på samma nivå som motsvarande period 2019 och så har utvecklingen i princip sett ut under hela året.

6 Framtida utmaningar

Allmän kollektivtrafik

Lansering av BRT

Det finns nu ett samverkansavtal med Örebro kommun om att genomföra BRT. Utöver att BRT innebär en stor trafikal förändring inom stadsbusstrafiken, så kommer det också ställa nya och högre krav på hur vi utformar kollektivtrafiken. Det handlar bland annat om hur vi informerar, följer upp samt hur vi säkerställer en hög nivå inom en mängd centrala kvalitetsparametrar. Detta kommer att ha en positiv effekt inte bara på BRT, utan även det övriga trafiksystemet.

Återta och utveckla kollektivtrafikens marknadsandel efter pandemin

Resandet med kollektivtrafiken har minskat kraftig i samband med pandemin. Det är helt i linje med Folkhälsomyndighetens rekommendationer, som bland annat innebär att resenärer i första hand ska välja andra färdmedel än kollektivtrafiken.

Efter pandemin när det inte längre finns några hinder att resa med kollektivtrafiken, är det en stor utmaning att åter bygga upp förtroendet för kollektivtrafiken; ta hänsyn till eventuellt nya värderingar och preferenser bland resenärerna.

Serviceresor

Den nyutvecklade appen för att boka och boka av serviceresor har potential att bli det som kommer förändra hur man bokar sin serviceresor. Detta för att den är mer användarvänlig och har fler av de funktioner som man förväntar sig av en modern app. Exempelvis kommer resenärerna ha möjlighet att se sitt fordon förflytta sig i en realtidskarta en stund innan den kommer fram till upphämtningsadressen. Dock har utvecklingen varit kantad av bakslag och lanseringen har gång på gång skjutits på framtiden. Till det kommer trögheten i att få resenärerna att ta till sig den nya tekniken. Speciellt inom färdtjänsten kan det vara en utmaning. Det har vi märkt av i och med att vi redan idag har en app som inte används i den omfattning vi skulle önska.

Sjukreseportalen och dess användning är också något som kommer finnas i fokus. Även här finns trögheten i att byta teknik. Vi har inte på ett bra sätt lyckats med att lansera dessa två existerande möjligheter att boka sina resor själv.

Resultatet för 2020 på indikatorn ”Andel resor som bokas digitalt” talar sitt tydliga språk. Endast 6 procent av de resor som var möjliga att boka digitalt har bokats digitalt under 2020. Därför behöver vi ha fokus på dessa tjänster och arbeta med att succesivt öka dess användning.

Vi ska gå över till kontantfria sjuk- och färdtjänstresor. Att få till den lösningen är mycket önskvärd då kontanthantering och allt som den medför stjälar tid från förarens uppdrag att utföra själva resan. Lösningen kräver dock mer av organisationen än att hitta en fungerande digital process för flödet från de genomförda resorna till utskickandet av en faktura för desamma. Vi behöver samtidigt bygga upp en organisation som kan omhänderta de fakturafrågor som våra resenärer kommer ställa. Att få till den övergången utan att belasta våra uppdragsgivare med ökade driftkostnader är vår intention eftersom det annars kommer vara mycket svårt att försvara utvecklingen

Samhällsplanering och infrastruktur

2021 kommer innebära omfattande arbete med att ta fram förslag till ny länsplan för regional transportinfrastruktur samt med att påverka innehållet i ny nationell plan för transportsystemet. Under 2021 ska också förslag till plan för utbyggnad av regionala cykelvägar tas fram vilken också bör innehålla förslag till ny finansieringsmodell för regionala cykelvägar, en principiellt viktig fråga för utvecklingen av cykelinfrastruktur i länet. Inom bredbandskoordinatoruppdraget kommer en betydande utmaning vara att utforma en regional prioritering för fördelning av stödet till bredbandsutbyggnad.

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. 6 §. 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>Regionövergripande åtgärd: 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> Har åtgärden bidragit till önskad effekt? Ja Kontroll av efterlevnaden av SAM-processen sker i samverkan med fackliga parter. Under 2020 har förvaltningsledningen tagit beslut om nytt arbetssätt för skyddsronder på Eklunda 1, ett arbetssätt som kommer påbörjas under hösten 2020.</p>

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



Status	Åtgärd
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Skicka ut en påminnelse till ansvariga att kontroll av löneberäkningsresultat ska ske inför löneutbetalning.</p> <p><i>Kommentar</i> Har åtgärden bidragit till önskad effekt? Ja, förvaltningen har inte fått till sig ärenden om felaktiga löneutbetalningar under 2020.</p>

Risken att rekryteringsrutiner inte efterlevs.

Status	Åtgärd
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Informera alla chefer om betydelsen av referenstagning och konsekvenserna vid felrekrytering.</p> <p><i>Kommentar</i> Har åtgärden bidragit till önskad effekt? Ja, i förvaltningens rekryteringsrutin informeras tydligt om vikten av referenstagning.</p>



Risken att representation hanteras felaktigt i verksamheten

Status	Åtgärd
✘	<p>Besluta av förvaltningen framtagna riktlinjer för representation</p> <p><i>Kommentar</i> Åtgärden har inte genomförts under 2020, då det ännu inte finns någon beslutad RÖL gemensam riktlinje.</p>


Status	Åtgärd
	Implementera tillämpning av beslutade riktlinjer för representation <i>Kommentar</i> Åtgärden har inte genomförts under 2020, då det ännu inte finns någon beslutad RÖL gemensam riktlinje.
	Genomför slumpmässiga stickprovskontroller i verksamheten, för att följa upp tillämpningen riktlinjerna för representation

Ekonomi

Risken att inköp görs utanför avtal.

Status	Åtgärd
	Regionövergripande åtgärd: Upphandlingen genomför uppföljning inom utpekade avtalsområden, 1 Övergripande material och tjänster, 2 Fastighet, 3 IT/Kommunikation, 4 Fordon, 7 Vårdrelaterad utrustning, textilier och hjälpmedel samt 8 Vårdrelaterat förbrukningsmaterial. Upphandlingen återkopplar till verksamheten om avtal inte följs. Verksamheten ska vidta åtgärder om avtal inte följs. <i>Kommentar</i> Upphandlingsavdelningen har genomfört systematiska avtalsuppföljningar inom samtliga utpekade avtalsområden. Uppföljningen har omfattat de leverantörer som har en försäljningssumma till Region Örebro län överstigande 2,4 miljoner kronor per år. Granskningen bygger i huvudsak på faktainsamling från Tendsign, Spendency, MEA, och IoF, samt uppgifter från Varuförsörjningens och 7-klövernens hemsidor. Eventuella avvikelser eller frågor för förbättring har kommunicerats via Ekonomichefsgruppen och respektive ekonomichef. I den regionövergripande uppföljningen har man landat i slutsatsen att regionen har god ordning på avtalen och inköpen inom utpekade avtalsområden.
	Öka beställarkompetens samt tydliggöra och utveckla beställarorganisationen. <i>Kommentar</i> En beställarorganisation är nu införd i hälso- och sjukvårdsförvaltningen. Regional utveckling följer arbetet och erfarenheterna. Nytt ekonomisystem implementeras under 2021, vilket kommer öka möjligheter att göra elektroniska beställningar. Detta kommer med stor sannolikhet påverka hur och vem som ska göra beställningar.

Risken att kontanta medel hanteras felaktigt.

Status	Åtgärd
	Genomföra stickprovskontroll av kontantkassor i enlighet med rutin. Vidta åtgärder vid avvikelser. <i>Kommentar</i> Stickprovskontroller kommer att genomföras enligt framtagna rutin inom RÖL.

Status	Åtgärd

Informationssäkerhet

Risken att verksamheten inte efterlever tillämplig dataskyddslagstiftning (GDPR och Patientdatalagen). Samt NIS-direktivet och lag (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster.

Status	Åtgärd
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Säkerställa ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete. En förutsättning för arbetet är: att verksamheten på det sätt som är möjligt avsätter resurser för informationssäkerhetsarbetet, att all berörd personal ska ha god kunskap om och medverka till att följa regelverk för informationssäkerhet, att informationsklassa och riskbedöma vid inköp, upphandling och förändring som kan påverka informationssäkerheten.</p> <p><i>Kommentar</i> Har åtgärden bidragit till önskad effekt? Inom förvaltningen finns en grupp för informationssäkerhetsfrågor vilken möts vid behov. Förvaltningen har under 2020 återbesatt en central funktion kopplat till frågorna varför arbetet med ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete åter kunnat växlas upp på ett tillfredsställande sätt.</p>
⚠	<p>Regionövergripande åtgärd: Säkerställ att informationsklassning av IT-stöd som innehåller personuppgifter har genomförts i enlighet med riktlinje för informationsklassning. Dokumentnr434302. Rapportera hur många system som är klassade och hur många som återstår. (Förvaltningen/verksamheten ska dokumentera vilka system som är informationsklassade och vilka som kvarstår att informationsklassa. Inför årsrapporten för informationssäkerhet kommer dokumentation att efterfrågas Dokumentation ska inte ske i Stratsys)</p> <p><i>Kommentar</i> Det planerade men framskjutna arbetet med informationsklassning har genomförts enligt plan från hösten 2020. Alla system är ännu inte informationsklassade men system som är kopplade till Serviceresor är klassade och åtgärder är vidtagna för att säkerställa korrekt hantering.</p>
⚠	<p>Regionövergripande åtgärd: Informationsägare/objektägare ska säkerställa att identifierade informationssäkerhetsbrister åtgärdas.</p> <p><i>Kommentar</i> Utifrån genomförda informationsklassningar pågår arbete med åtgärder.</p>

Kvalitet och utveckling

Risken att verksamheten inte bedrivs i beaktande av intressenters krav och behov.

Status	Åtgärd
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Vid behov säkerställa ett arbetssätt för att identifiera intressenter, deras krav och behov samt vidta åtgärder som kan påverka tillfredsställelsen. Stöd: Definition av intressenter på intranätet samt riktlinje för Upprättande av intressentanalys Dokumentnr 449240.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Hela förvaltningens arbete utgår från intressenternas behov. Ett flertal modeller finns för genomförandet av intressentanalyser.</p> <p><i>Har åtgärden bidragit till önskad effekt?</i></p> <p>Är ständigt pågående arbete.</p>

Risken att arbetssätt/processer som inkluderar flera verksamheter inte samordnas.

Status	Åtgärd
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Implementera ett processororienterat arbetssätt där behov finns. Stöd: Processororienterat arbetssätt på intranätet.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>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.</p>
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Identifiera och beskriv prioriterade arbetssätt/processer som kräver samordning mellan verksamheter. Stöd: Organisation för processledning och Systemkarta på intranätet.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>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 s k 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.</p> <p>Förvaltningskansliets verksamheter är sedan ett år tillbaka inne i ett utvecklingsarbete i syfte att samordna sitt stöd till verksamhetsområdena på ett bättre och effektivare sätt.</p> <p><i>Har åtgärden bidragit till önskad effekt?</i></p> <p>Ja, ett mer strukturerat arbetssätt vad gäller hantering av projekt har genomförts, förvaltningen har infört en "projektverkstad" som syftar till att verksamheten får input i hur de kan förbättra projektidéer så det utmynnar i bra projektansökningar.</p>

Juridik

Risken att otillbörlig påverkan, muta/bestickning och korruption förekommer.

Status	Åtgärd
⚠	<p>Regionövergripande åtgärd: Implementera ny riktlinje när denna är framtagen och beslutad.</p>

Status	Åtgärd
<i>Kommentar</i> Avvaktar ny riktlinje.	

7.2 ISK-bedömning

Den interna styrningen och kontrollen (ISK-processen) är en integrerad del av planeringen, genomförandet, uppföljningen och förbättringen av verksamheten inom nämndens område. Arbetet bidrar till att verksamheten bedrivs ändamålsenligt och lagenligt, det vill säga i enlighet med krav a-e. ISK-processen är dokumenterad i enlighet med Riktlinjen för intern styrning och kontroll.

Den interna styrningen och kontrollen är ändamålsenligt utformad och det beslutade arbetssättet har tillämpats i verksamheten. Nämnden bedömer därmed att den interna styrningen och kontrollen är tillräcklig.

5

Meddelande och delegationsbeslut

21RS1042

Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Per Marcusson

Sammanträdesdatum
2021-02-10

FöredragningsPM
Dnr: 21RS1042

20rs1338Organ
Samhällsbyggnadsnämnden

Meddelande och delegationsbeslut

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att ta meddelande och delegationsbeslut till protokollet.

Sammanfattning

20RS13389 – Svar på nybyggnation av gång- och cykelbana längs väg 675 från Silver Anders väg i Norra Bro - Almbro/Gällersta i Örebro kommun, Örebro län

20RS13394 - Svar på remiss angående vägplan om gång- och cykelväg Sannahed-Ralavägen

20RS12534 – Avtal Krishanteringsplan

Färdtjänstbeslut

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 20210210

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

(Ange vem/vilka beslutet ska skickas till)

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

Ftj = färdtjänst
Riks = riksfärdtjänst
Arb = månadskort/rabatterade resor
Svk = särskilda behov

A = avslag
B = beviljade
D = delavslag

2020-12-24 till och med 2021-01-08

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
45173	FTJ	B	2021-01-11
45173	FTJ	B	2021-01-11
31652	FTJ	B	2021-01-11
31647	FTJ	B	2021-01-11
31648	FTJ	B	2021-01-11
31678	FTJ	B	2021-01-11
31741	FTJ	B	2021-01-11
49064	FTJ	B	2021-01-11
31695	FTJ	B	2021-01-11
31555	FTJ	B	2021-01-11
31556	FTJ	B	2021-01-11
30880	FTJ	B	2021-01-11
31515	FTJ	B	2021-01-11
26636	FTJ	B	2021-01-11
31643	FTJ	B	2021-01-11
31655	FTJ	B	2021-01-11
31347	FTJ	B	2021-01-11
18229	FTJ	B	2021-01-11
30400	FTJ	B	2021-01-11
31407	FTJ	B	2021-01-11
31530	FTJ	B	2021-01-11
47517	FTJ	A	2021-01-11
30149	FTJ	A	2021-01-11
31505	FTJ	B	2021-01-11
25617	FTJ	B	2021-01-11
30619	FTJ	B	2021-01-11
30142	FTJ	A	2021-01-11
15753	FTJ	B	2021-01-11
26417	FTJ	B	2021-01-11
26838	FTJ	A	2021-01-11
30816	FTJ	D	2021-01-11
30816	FTJ	D	2021-01-11
30816	FTJ	D	2021-01-11
9513	FTJ	B	2021-01-11
16166	FTJ	B	2021-01-11
48376	FTJ	B	2021-01-11
31492	FTJ	B	2021-01-11
31613	FTJ	B	2021-01-11
31578	FTJ	B	2021-01-11
27201	FTJ	A	2021-01-11

23235	FTJ	A	2021-01-11
28323	FTJ	B	2021-01-11
30626	FTJ	A	2021-01-11
31255	FTJ	B	2021-01-11
8781	FTJ	B	2021-01-11
31380	FTJ	B	2021-01-11
30856	FTJ	A	2021-01-11
31531	FTJ	B	2021-01-11
31650	FTJ	B	2021-01-11
21372	FTJ	B	2021-01-11
44788	FTJ	B	2021-01-11
27559	FTJ	B	2021-01-11
31608	FTJ	B	2021-01-11
23939	FTJ	B	2021-01-11
23939	FTJ	B	2021-01-11
31491	FTJ	B	2021-01-11
19475	FTJ	A	2021-01-11
44977	FTJ	B	2021-01-11
47424	FTJ	B	2021-01-11
13033	FTJ	B	2021-01-11
42216	FTJ	B	2021-01-11
31679	FTJ	B	2021-01-11
31580	FTJ	B	2021-01-11
17494	FTJ	B	2021-01-11
31476	FTJ	B	2021-01-11
15228	FTJ	B	2021-01-11
1001	FTJ	B	2021-01-11
24666	FTJ	B	2021-01-11
29150	FTJ	A	2021-01-11
30486	FTJ	A	2021-01-11
17032	FTJ	B	2021-01-11
30211	FTJ	A	2021-01-11
30115	FTJ	B	2021-01-11
24586	FTJ	A	2021-01-11
25979	FTJ	B	2021-01-11
21248	FTJ	A	2021-01-11
10973	FTJ	B	2021-01-11
8996	FTJ	B	2021-01-11
30825	FTJ	A	2021-01-11
31377	FTJ	B	2021-01-11
29593	FTJ	B	2021-01-11
26098	FTJ	A	2021-01-11
20239	FTJ	B	2021-01-11
10464	FTJ	B	2021-01-11
48798	FTJ	B	2021-01-11
37130	FTJ	A	2021-01-11
31517	FTJ	B	2021-01-11
30669	FTJ	A	2021-01-11
31646	FTJ	B	2021-01-11
37130	ARB	A	2021-01-11

	Ftj	Riks	Arb	Svk
Andel avslag	20%	0%	100%	20%
Andel beviljade	76%	71%	0%	80%
Andel delavslag	4%	29%	0%	0%
A = avslag				
B = beviljade				
D = delavslag				

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

Ftj = färdtjänst
Riks = riksfärdtjänst
Arb = månadskort/rabatterade resor
Svk = särskilda behov

A = avslag
B = beviljade
D = delavslag

2021-01-11 till och med 2021-01-22

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
27276	FTJ	B	2020-01-25
22457	FTJ	B	2020-01-25
27044	FTJ	B	2020-01-25
27314	FTJ	B	2020-01-25
27103	FTJ	B	2020-01-25
27059	FTJ	B	2020-01-25
27237	FTJ	B	2020-01-25
22365	FTJ	B	2020-01-25
27057	FTJ	B	2020-01-25
27238	FTJ	B	2020-01-25
27421	FTJ	B	2020-01-25
41120	FTJ	B	2020-01-25
27066	FTJ	B	2020-01-25
27010	FTJ	B	2020-01-25
24141	FTJ	B	2020-01-25
27068	FTJ	B	2020-01-25
36999	FTJ	B	2020-01-25
34257	FTJ	B	2020-01-25
43899	FTJ	B	2020-01-25
26830	FTJ	B	2020-01-25
27271	FTJ	B	2020-01-25
27013	FTJ	B	2020-01-25
48859	FTJ	B	2020-01-25
48590	FTJ	B	2020-01-25
27064	FTJ	B	2020-01-25
18062	FTJ	B	2020-01-25
42179	FTJ	B	2020-01-25
18154	FTJ	B	2020-01-25
27040	FTJ	B	2020-01-25
27386	FTJ	B	2020-01-25
27157	FTJ	B	2020-01-25
20180	FTJ	B	2020-01-25
15353	FTJ	B	2020-01-25
27167	FTJ	B	2020-01-25
27122	FTJ	B	2020-01-25
34885	FTJ	B	2020-01-25
27144	FTJ	B	2020-01-25
27155	FTJ	B	2020-01-25
15557	FTJ	B	2020-01-25
43626	FTJ	B	2020-01-25

25634	FTJ	B	2020-01-25
27082	FTJ	B	2020-01-25
16568	FTJ	B	2020-01-25
15025	FTJ	B	2020-01-25
48052	FTJ	B	2020-01-25
21341	FTJ	B	2020-01-25
15729	FTJ	B	2020-01-25
24795	FTJ	B	2020-01-25
23666	FTJ	B	2020-01-25
16357	FTJ	B	2020-01-25
26634	FTJ	B	2020-01-25
45407	FTJ	B	2020-01-25
26827	FTJ	A	2020-01-25
46142	FTJ	B	2020-01-25
27211	FTJ	B	2020-01-25
42081	FTJ	B	2020-01-25
21708	FTJ	B	2020-01-25
27121	FTJ	B	2020-01-25
35520	FTJ	B	2020-01-25
27280	FTJ	B	2020-01-25
19779	FTJ	B	2020-01-25
27084	FTJ	B	2020-01-25
3762	FTJ	B	2020-01-25
27190	FTJ	B	2020-01-25
17529	FTJ	B	2020-01-25
42696	FTJ	B	2020-01-25
46143	FTJ	B	2020-01-25
15932	FTJ	B	2020-01-25
5996	FTJ	B	2020-01-25
27216	FTJ	B	2020-01-25
20194	FTJ	B	2020-01-25
48769	FTJ	B	2020-01-25
45716	FTJ	B	2020-01-25
26845	FTJ	B	2020-01-25
26967	FTJ	B	2020-01-25
27118	FTJ	B	2020-01-25
27118	FTJ	B	2020-01-25
24742	FTJ	B	2020-01-25
8194	FTJ	B	2020-01-25
27098	FTJ	A	2020-01-25
27015	FTJ	B	2020-01-25
27272	FTJ	B	2020-01-25
33199	FTJ	B	2020-01-25
26943	FTJ	B	2020-01-25
24078	FTJ	B	2020-01-25
8239	FTJ	B	2020-01-25
49563	FTJ	B	2020-01-25
29128	FTJ	B	2020-01-25
26934	FTJ	B	2020-01-25
24666	FTJ	B	2020-01-25

18682	FTJ	B	2020-01-25
24693	FTJ	B	2020-01-25
41920	FTJ	B	2020-01-25
26658	FTJ	A	2020-01-25
39761	FTJ	B	2020-01-25
39761	FTJ	B	2020-01-25
40248	FTJ	B	2020-01-25
27153	FTJ	B	2020-01-25
27266	FTJ	B	2020-01-25
27009	FTJ	B	2020-01-25
27239	FTJ	B	2020-01-25
27340	FTJ	B	2020-01-25
21437	FTJ	B	2020-01-25
15987	FTJ	A	2020-01-25
36615	FTJ	B	2020-01-25
27364	FTJ	B	2020-01-25
39980	FTJ	B	2020-01-25
14245	FTJ	B	2020-01-25
39821	FTJ	B	2020-01-25
21502	FTJ	B	2020-01-25
31421	FTJ	B	2020-01-25
24235	FTJ	B	2020-01-25
8205	FTJ	B	2020-01-25
10212	FTJ	B	2020-01-25
12339	FTJ	B	2020-01-25
26900	FTJ	B	2020-01-25
26044	FTJ	B	2020-01-25
21735	FTJ	B	2020-01-25
19601	FTJ	B	2020-01-25
19517	FTJ	B	2020-01-25
19517	FTJ	B	2020-01-25
37675	FTJ	B	2020-01-25
24378	FTJ	D	2020-01-25
24378	FTJ	D	2020-01-25
24378	FTJ	D	2020-01-25
21978	FTJ	B	2020-01-25
26260	FTJ	A	2020-01-25
14540	ARB	B	2020-01-25
25130	ARB	B	2020-01-25
25130	ARB	B	2020-01-25
9604	ARB	B	2020-01-25
18762	RIKS	B	2020-01-25
36121	RIKS	B	2020-01-25
19149	RIKS	B	2020-01-25
29521	RIKS	D	2020-01-25
18097	RIKS	B	2020-01-25
45165	RIKS	B	2020-01-25
27233	RIKS	D	2020-01-25
14081	RIKS	B	2020-01-25
24413	RIKS	B	2020-01-25

	Ftj	Riks	Arb	Svk
Andel avslag	4%	0%	0%	100%
Andel beviljade	94%	85%	100%	0%
Andel delavslag	2%	15%	0%	0%
A = avslag				
B = beviljade				
D = delavslag				

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

Ftj = färdtjänst
Riks = riksfärdtjänst
Arb = månadskort/rabatterade resor
Svk = särskilda behov

A = avslag
B = beviljade
D = delavslag

2020-09-21 till och med 2020-10-16

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
30460	FTJ	B	2020-10-19
30529	FTJ	B	2020-10-19
30628	FTJ	B	2020-10-19
8863	FTJ	B	2020-10-19
30136	FTJ	B	2020-10-19
30213	FTJ	B	2020-10-19
30297	FTJ	B	2020-10-19
30182	FTJ	B	2020-10-19
30116	FTJ	B	2020-10-19
30332	FTJ	B	2020-10-19
30571	FTJ	B	2020-10-19
1350	FTJ	B	2020-10-19
30772	FTJ	B	2020-10-19
44968	FTJ	B	2020-10-19
30296	FTJ	B	2020-10-19
30251	FTJ	B	2020-10-19
30147	FTJ	B	2020-10-19
30575	FTJ	B	2020-10-19
30556	FTJ	B	2020-10-19
29840	FTJ	B	2020-10-19
30459	FTJ	B	2020-10-19
23140	FTJ	B	2020-10-19
30500	FTJ	B	2020-10-19
30476	FTJ	B	2020-10-19
30667	FTJ	B	2020-10-19
30081	FTJ	B	2020-10-19
38712	FTJ	B	2020-10-19
30570	FTJ	B	2020-10-19
17288	FTJ	B	2020-10-19
30292	FTJ	B	2020-10-19
30247	FTJ	B	2020-10-19
49262	FTJ	B	2020-10-19
30225	FTJ	B	2020-10-19
30561	FTJ	B	2020-10-19
39355	FTJ	B	2020-10-19
30316	FTJ	B	2020-10-19
30229	FTJ	B	2020-10-19
30088	FTJ	B	2020-10-19
29977	FTJ	B	2020-10-19
30336	FTJ	B	2020-10-19

30253	FTJ	B	2020-10-19
30180	FTJ	B	2020-10-19
30543	FTJ	B	2020-10-19
30573	FTJ	B	2020-10-19
30764	FTJ	B	2020-10-19
45534	FTJ	B	2020-10-19
30249	FTJ	B	2020-10-19
30244	FTJ	B	2020-10-19
30411	FTJ	B	2020-10-19
30677	FTJ	B	2020-10-19
42613	FTJ	B	2020-10-19
34259	FTJ	B	2020-10-19
22265	FTJ	B	2020-10-19
38071	FTJ	B	2020-10-19
30143	FTJ	B	2020-10-19
30212	FTJ	B	2020-10-19
29919	FTJ	B	2020-10-19
28535	FTJ	B	2020-10-19
38937	FTJ	B	2020-10-19
30089	FTJ	B	2020-10-19
47322	FTJ	B	2020-10-19
14980	FTJ	A	2020-10-19
39714	FTJ	B	2020-10-19
49206	FTJ	A	2020-10-19
30000	FTJ	B	2020-10-19
30393	FTJ	B	2020-10-19
29937	FTJ	B	2020-10-19
30558	FTJ	B	2020-10-19
29803	FTJ	B	2020-10-19
29948	FTJ	B	2020-10-19
38079	FTJ	B	2020-10-19
39178	FTJ	B	2020-10-19
30045	FTJ	B	2020-10-19
28652	FTJ	B	2020-10-19
45469	FTJ	B	2020-10-19
29709	FTJ	A	2020-10-19
18164	FTJ	B	2020-10-19
29387	FTJ	B	2020-10-19
30228	FTJ	B	2020-10-19
25583	FTJ	B	2020-10-19
28960	FTJ	B	2020-10-19
30030	FTJ	B	2020-10-19
9526	FTJ	B	2020-10-19
14889	FTJ	A	2020-10-19
28894	FTJ	B	2020-10-19
30663	FTJ	B	2020-10-19
30530	FTJ	B	2020-10-19
26264	FTJ	B	2020-10-19
27464	FTJ	B	2020-10-19
24088	FTJ	B	2020-10-19

30319	FTJ	B	2020-10-19
29322	FTJ	B	2020-10-19
25460	FTJ	B	2020-10-19
24717	FTJ	B	2020-10-19
30668	FTJ	B	2020-10-19
21930	FTJ	B	2020-10-19
40858	FTJ	B	2020-10-19
39229	FTJ	B	2020-10-19
30291	FTJ	B	2020-10-19
29947	FTJ	B	2020-10-19
23565	FTJ	B	2020-10-19
27913	FTJ	B	2020-10-19
30321	FTJ	B	2020-10-19
24160	FTJ	B	2020-10-19
43101	FTJ	B	2020-10-19
25168	FTJ	B	2020-10-19
29984	FTJ	B	2020-10-19
28332	FTJ	B	2020-10-19
30066	FTJ	B	2020-10-19
12991	FTJ	B	2020-10-19
25298	FTJ	B	2020-10-19
27082	FTJ	A	2020-10-19
40947	FTJ	B	2020-10-19
30629	FTJ	B	2020-10-19
22803	FTJ	B	2020-10-19
4739	FTJ	B	2020-10-19
30148	FTJ	B	2020-10-19
29907	FTJ	B	2020-10-19
36853	FTJ	B	2020-10-19
29906	FTJ	B	2020-10-19
30371	FTJ	B	2020-10-19
29820	FTJ	B	2020-10-19
38589	FTJ	B	2020-10-19
29501	FTJ	B	2020-10-19
42010	FTJ	B	2020-10-19
21394	FTJ	B	2020-10-19
30294	FTJ	B	2020-10-19
30542	FTJ	B	2020-10-19
14257	FTJ	B	2020-10-19
37872	FTJ	B	2020-10-19
49238	FTJ	A	2020-10-19
25609	FTJ	B	2020-10-19
30028	FTJ	B	2020-10-19
43208	FTJ	B	2020-10-19
30032	FTJ	B	2020-10-19
30317	FTJ	B	2020-10-19
29456	FTJ	B	2020-10-19
30587	FTJ	B	2020-10-19
44207	FTJ	B	2020-10-19
25067	FTJ	B	2020-10-19

28518	FTJ	A	2020-10-19
25026	FTJ	B	2020-10-19
38888	FTJ	B	2020-10-19
28006	FTJ	B	2020-10-19
8847	FTJ	B	2020-10-19
39340	FTJ	B	2020-10-19
18064	FTJ	B	2020-10-19
25075	FTJ	B	2020-10-19
23650	FTJ	B	2020-10-19
42172	FTJ	B	2020-10-19
26281	FTJ	B	2020-10-19
42814	FTJ	B	2020-10-19
30318	FTJ	B	2020-10-19
26208	FTJ	B	2020-10-19
23520	FTJ	B	2020-10-19
29896	FTJ	B	2020-10-19
23185	FTJ	B	2020-10-19
49006	FTJ	B	2020-10-19
30365	FTJ	B	2020-10-19
28001	FTJ	B	2020-10-19
16381	FTJ	B	2020-10-19
47396	FTJ	B	2020-10-19
29951	FTJ	B	2020-10-19
44572	FTJ	B	2020-10-19
21769	FTJ	B	2020-10-19
44398	FTJ	B	2020-10-19
30091	FTJ	B	2020-10-19
25554	FTJ	B	2020-10-19
29627	FTJ	D	2020-10-19
29627	FTJ	D	2020-10-19
29627	FTJ	D	2020-10-19
30346	FTJ	B	2020-10-19
30016	FTJ	B	2020-10-19
24996	FTJ	A	2020-10-19
30013	FTJ	B	2020-10-19
28778	FTJ	B	2020-10-19
30175	FTJ	B	2020-10-19
30437	FTJ	B	2020-10-19
29420	FTJ	A	2020-10-19
24619	FTJ	B	2020-10-19
29739	FTJ	B	2020-10-19
17734	FTJ	B	2020-10-19
39379	FTJ	B	2020-10-19
18826	FTJ	B	2020-10-19
26734	FTJ	B	2020-10-19
28768	FTJ	B	2020-10-19
26704	FTJ	B	2020-10-19
28926	FTJ	B	2020-10-19
30033	FTJ	B	2020-10-19
29710	FTJ	A	2020-10-19

33028	FTJ	B	2020-10-19
29990	FTJ	B	2020-10-19
28801	FTJ	B	2020-10-19
44838	FTJ	B	2020-10-19
25754	FTJ	B	2020-10-19
30679	FTJ	B	2020-10-19
20435	FTJ	B	2020-10-19
21405	FTJ	B	2020-10-19
42667	FTJ	B	2020-10-19
29982	FTJ	B	2020-10-19
23368	FTJ	B	2020-10-19
20585	FTJ	B	2020-10-19
30557	FTJ	B	2020-10-19
25363	FTJ	B	2020-10-19
27784	FTJ	B	2020-10-19
26617	FTJ	B	2020-10-19
30223	FTJ	B	2020-10-19
38721	FTJ	B	2020-10-19
26943	FTJ	B	2020-10-19
30019	FTJ	B	2020-10-19
36918	FTJ	B	2020-10-19
8524	FTJ	B	2020-10-19
21277	FTJ	B	2020-10-19
30674	FTJ	B	2020-10-19
44118	FTJ	B	2020-10-19
14546	FTJ	B	2020-10-19
30656	FTJ	B	2020-10-19
43023	FTJ	B	2020-10-19
26007	FTJ	B	2020-10-19
29526	FTJ	A	2020-10-19
25429	FTJ	B	2020-10-19
43518	FTJ	B	2020-10-19
37644	FTJ	B	2020-10-19
29426	FTJ	A	2020-10-19
28079	FTJ	A	2020-10-19
28079	FTJ	B	2020-10-19
41506	FTJ	B	2020-10-19
44513	FTJ	B	2020-10-19
10554	FTJ	B	2020-10-19
20730	FTJ	B	2020-10-19
24413	FTJ	B	2020-10-19
31605	FTJ	B	2020-10-19
30054	FTJ	B	2020-10-19
30666	FTJ	B	2020-10-19
22623	FTJ	B	2020-10-19
37187	FTJ	B	2020-10-19
28635	FTJ	B	2020-10-19
30413	FTJ	B	2020-10-19
29689	FTJ	A	2020-10-19
19575	FTJ	B	2020-10-19

30119	FTJ	B	2020-10-19
29272	FTJ	A	2020-10-19
18796	FTJ	B	2020-10-19
16643	FTJ	B	2020-10-19
49120	FTJ	B	2020-10-19
30248	FTJ	B	2020-10-19
49297	FTJ	B	2020-10-19
30439	FTJ	B	2020-10-19
44866	FTJ	B	2020-10-19
29270	FTJ	A	2020-10-19
22973	FTJ	B	2020-10-19
23964	FTJ	B	2020-10-19
18603	FTJ	B	2020-10-19
10698	FTJ	B	2020-10-19
29174	FTJ	A	2020-10-19
16368	FTJ	B	2020-10-19
20924	FTJ	B	2020-10-19
30485	FTJ	B	2020-10-19
37996	FTJ	B	2020-10-19
36067	FTJ	B	2020-10-19
36067	FTJ	B	2020-10-19
788	FTJ	B	2020-10-19
788	FTJ	B	2020-10-19
30151	FTJ	B	2020-10-19
38067	FTJ	B	2020-10-19
27503	FTJ	B	2020-10-19
29870	FTJ	B	2020-10-19
30050	FTJ	B	2020-10-19
30050	FTJ	B	2020-10-19
308	FTJ	B	2020-10-19
308	FTJ	B	2020-10-19
29789	FTJ	B	2020-10-19
30181	FTJ	B	2020-10-19
30073	FTJ	B	2020-10-19
30347	FTJ	B	2020-10-19
44168	FTJ	B	2020-10-19
30422	FTJ	B	2020-10-19
30434	FTJ	B	2020-10-19
28309	FTJ	B	2020-10-19
10604	FTJ	B	2020-10-19
29816	FTJ	A	2020-10-19
30327	FTJ	B	2020-10-19
30135	FTJ	B	2020-10-19
550	FTJ	D	2020-10-19
550	FTJ	D	2020-10-19
550	FTJ	D	2020-10-19
550	FTJ	D	2020-10-19
550	FTJ	D	2020-10-19
34504	FTJ	B	2020-10-19
9384	FTJ	B	2020-10-19

29620	FTJ	A	2020-10-19
30435	FTJ	B	2020-10-19
16476	FTJ	B	2020-10-19
41067	FTJ	B	2020-10-19
30104	FTJ	B	2020-10-19
31538	FTJ	A	2020-10-19
41243	FTJ	B	2020-10-19
39534	FTJ	B	2020-10-19
29067	FTJ	B	2020-10-19
40361	ARB	B	2020-10-19
28337	ARB	B	2020-10-19
49297	ARB	B	2020-10-19
48678	ARB	B	2020-10-19
29319	ARB	A	2020-10-19
38988	ARB	A	2020-10-19
38101	ARB	B	2020-10-19
46247	ARB	B	2020-10-19
43244	ARB	B	2020-10-19
31538	ARB	A	2020-10-19
29782	ARB	B	2020-10-19
29418	RIKS	A	2020-10-19
29418	RIKS	B	2020-10-19
46926	RIKS	B	2020-10-19
40245	RIKS	B	2020-10-19
29092	RIKS	B	2020-10-19
30180	RIKS	B	2020-10-19
39839	RIKS	B	2020-10-19
43291	RIKS	B	2020-10-19
30330	RIKS	A	2020-10-19
31801	RIKS	B	2020-10-19
28818	RIKS	B	2020-10-19
30712	RIKS	B	2020-10-19
19619	RIKS	B	2020-10-19
46151	RIKS	B	2020-10-19
19126	RIKS	B	2020-10-19
30689	RIKS	A	2020-10-19
9257	RIKS	B	2020-10-19
18048	RIKS	B	2020-10-19
20232	RIKS	B	2020-10-19
41948	RIKS	B	2020-10-19
27364	RIKS	B	2020-10-19
1211	RIKS	B	2020-10-19
4648	RIKS	B	2020-10-19
34183	RIKS	B	2020-10-19
35545	SVK	B	2020-10-19
44968	SVK	B	2020-10-19
39793	SVK	B	2020-10-19
45993	SVK	B	2020-10-19
24339	SVK	B	2020-10-19
26704	SVK	B	2020-10-19

28089	SVK	D	2020-10-19
788	SVK	B	2020-10-19
4902	SVK	B	2020-10-19
29870	SVK	B	2020-10-19
30050	SVK	B	2020-10-19
308	SVK	B	2020-10-19
25127	SVK	D	2020-10-19
39534	SVK	B	2020-10-19
29067	SVK	B	2020-10-19

	Ftj	Riks	Arb	Svk
Andel avslag	7%	13%	27%	0%
Andel beviljade	91%	87%	73%	87%
Andel delavslag	2%	0%	0%	13%
A = avslag				
B = beviljade				
D = delavslag				

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

Ftj = färdtjänst
Riks = riksfärdtjänst
Arb = månadskort/rabatterade resor
Svk = särskilda behov

A = avslag
B = beviljade
D = delavslag

2020-10-19 till och med 2020-10-30

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
30855	FTJ	B	2020-11-03
30829	FTJ	B	2020-11-03
30861	FTJ	B	2020-11-03
30790	FTJ	B	2020-11-03
30910	FTJ	B	2020-11-03
30918	FTJ	B	2020-11-03
30804	FTJ	B	2020-11-03
30916	FTJ	B	2020-11-03
30774	FTJ	B	2020-11-03
30914	FTJ	B	2020-11-03
30672	FTJ	B	2020-11-03
30908	FTJ	B	2020-11-03
30851	FTJ	B	2020-11-03
30915	FTJ	B	2020-11-03
30899	FTJ	B	2020-11-03
40044	FTJ	B	2020-11-03
47310	FTJ	B	2020-11-03
30932	FTJ	B	2020-11-03
24642	FTJ	B	2020-11-03
29639	FTJ	B	2020-11-03
30655	FTJ	B	2020-11-03
19172	FTJ	B	2020-11-03
30769	FTJ	B	2020-11-03
39195	FTJ	B	2020-11-03
38300	FTJ	B	2020-11-03
789	FTJ	B	2020-11-03
17577	FTJ	B	2020-11-03
44657	FTJ	B	2020-11-03
25784	FTJ	B	2020-11-03
30293	FTJ	B	2020-11-03
30527	FTJ	B	2020-11-03
30860	FTJ	B	2020-11-03
23848	FTJ	B	2020-11-03
30391	FTJ	B	2020-11-03
30770	FTJ	B	2020-11-03
25881	FTJ	B	2020-11-03
25160	FTJ	B	2020-11-03
5948	FTJ	A	2020-11-03
19364	FTJ	B	2020-11-03
43024	FTJ	B	2020-11-03

21516	FTJ	B	2020-11-03
30877	FTJ	B	2020-11-03
29979	FTJ	A	2020-11-03
24716	FTJ	B	2020-11-03
29976	FTJ	A	2020-11-03
36915	FTJ	B	2020-11-03
30766	FTJ	B	2020-11-03
30450	FTJ	B	2020-11-03
29780	FTJ	A	2020-11-03
16648	FTJ	B	2020-11-03
24248	FTJ	B	2020-11-03
25497	FTJ	B	2020-11-03
28638	FTJ	B	2020-11-03
30183	FTJ	B	2020-11-03
30554	FTJ	B	2020-11-03
30544	FTJ	B	2020-11-03
30545	FTJ	B	2020-11-03
48379	FTJ	B	2020-11-03
31717	FTJ	B	2020-11-03
25740	FTJ	A	2020-11-03
30588	FTJ	B	2020-11-03
30377	FTJ	B	2020-11-03
14981	FTJ	B	2020-11-03
36896	FTJ	B	2020-11-03
38356	FTJ	B	2020-11-03
33115	FTJ	B	2020-11-03
30478	FTJ	B	2020-11-03
43000	FTJ	B	2020-11-03
30701	FTJ	B	2020-11-03
30465	FTJ	B	2020-11-03
30811	FTJ	B	2020-11-03
32929	FTJ	A	2020-11-03
25344	FTJ	A	2020-11-03
14752	FTJ	B	2020-11-03
30812	FTJ	B	2020-11-03
29173	FTJ	A	2020-11-03
42696	FTJ	B	2020-11-03
30911	FTJ	B	2020-11-03
38921	FTJ	B	2020-11-03
29251	FTJ	B	2020-11-03
17058	FTJ	B	2020-11-03
17805	FTJ	A	2020-11-03
41425	FTJ	A	2020-11-03
28174	FTJ	B	2020-11-03
30343	FTJ	B	2020-11-03
30708	FTJ	B	2020-11-03
21079	FTJ	B	2020-11-03
30578	FTJ	B	2020-11-03
18646	FTJ	B	2020-11-03
26853	FTJ	B	2020-11-03

36098	FTJ	B	2020-11-03
42985	FTJ	A	2020-11-03
30449	FTJ	B	2020-11-03
26067	FTJ	A	2020-11-03
20685	FTJ	B	2020-11-03
30366	FTJ	B	2020-11-03
24364	FTJ	B	2020-11-03
12759	FTJ	B	2020-11-03
22264	FTJ	B	2020-11-03
30493	FTJ	B	2020-11-03
31235	FTJ	B	2020-11-03
30114	FTJ	B	2020-11-03
44253	FTJ	B	2020-11-03
30740	FTJ	B	2020-11-03
42339	FTJ	B	2020-11-03
30630	FTJ	B	2020-11-03
4468	FTJ	B	2020-11-03
8758	FTJ	B	2020-11-03
42841	FTJ	B	2020-11-03
26365	FTJ	B	2020-11-03
19874	FTJ	B	2020-11-03
35131	FTJ	B	2020-11-03
30328	FTJ	A	2020-11-03
29611	FTJ	A	2020-11-03
4375	FTJ	B	2020-11-03
30900	FTJ	B	2020-11-03
25204	FTJ	B	2020-11-03
34429	FTJ	D	2020-11-03
34429	FTJ	D	2020-11-03
34429	FTJ	D	2020-11-03
28823	FTJ	B	2020-11-03
30455	FTJ	A	2020-11-03
29470	FTJ	A	2020-11-03
24588	FTJ	B	2020-11-03
30123	FTJ	B	2020-11-03
30975	FTJ	B	2020-11-03
36005	FTJ	B	2020-11-03
20181	FTJ	B	2020-11-03
16512	FTJ	B	2020-11-03
46060	FTJ	B	2020-11-03
17266	FTJ	D	2020-11-03
44889	FTJ	B	2020-11-03
29405	FTJ	B	2020-11-03
19425	FTJ	B	2020-11-03
8094	FTJ	B	2020-11-03
37504	FTJ	B	2020-11-03
34660	FTJ	B	2020-11-03
29576	FTJ	A	2020-11-03
30739	FTJ	B	2020-11-03
30373	FTJ	B	2020-11-03

	Ftj	Riks	Arb	Svk
Andel avslag	12%	23%	0%	0%
Andel beviljade	85%	59%	100%	100%
Andel delavslag	3%	18%	0%	0%
A = avslag				
B = beviljade				
D = delavslag				

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

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

2020-10-31 till och med 2020-11-13

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
31000	FTJ	B	2020-11-16
30977	FTJ	B	2020-11-16
15539	FTJ	B	2020-11-16
25418	FTJ	B	2020-11-16
31020	FTJ	B	2020-11-16
30930	FTJ	B	2020-11-16
31095	FTJ	B	2020-11-16
28426	FTJ	B	2020-11-16
30375	FTJ	B	2020-11-16
30931	FTJ	B	2020-11-16
31163	FTJ	B	2020-11-16
31058	FTJ	B	2020-11-16
30906	FTJ	B	2020-11-16
31019	FTJ	B	2020-11-16
31096	FTJ	B	2020-11-16
15538	FTJ	B	2020-11-16
30374	FTJ	B	2020-11-16
37288	FTJ	B	2020-11-16
26528	FTJ	B	2020-11-16
30972	FTJ	B	2020-11-16
30989	FTJ	B	2020-11-16
30553	FTJ	B	2020-11-16
19486	FTJ	B	2020-11-16
31066	FTJ	B	2020-11-16
46828	FTJ	B	2020-11-16
30367	FTJ	B	2020-11-16
31036	FTJ	B	2020-11-16
31073	FTJ	B	2020-11-16
31065	FTJ	B	2020-11-16
30676	FTJ	B	2020-11-16
29326	FTJ	B	2020-11-16
30956	FTJ	B	2020-11-16
30315	FTJ	A	2020-11-16
30675	FTJ	B	2020-11-16
26515	FTJ	A	2020-11-16
37645	FTJ	B	2020-11-16
30957	FTJ	B	2020-11-16
43443	FTJ	B	2020-11-16
28779	FTJ	B	2020-11-16
30372	FTJ	A	2020-11-16

48775	FTJ	B	2020-11-16
30680	FTJ	B	2020-11-16
30337	FTJ	B	2020-11-16
40224	FTJ	B	2020-11-16
36549	FTJ	A	2020-11-16
30101	FTJ	A	2020-11-16
46039	FTJ	B	2020-11-16
30826	FTJ	B	2020-11-16
10555	FTJ	B	2020-11-16
31049	FTJ	B	2020-11-16
30990	FTJ	B	2020-11-16
30632	FTJ	B	2020-11-16
31070	FTJ	B	2020-11-16
18395	FTJ	B	2020-11-16
20217	FTJ	B	2020-11-16
16357	FTJ	B	2020-11-16
30986	FTJ	B	2020-11-16
30805	FTJ	B	2020-11-16
30654	FTJ	B	2020-11-16
25408	FTJ	B	2020-11-16
20923	FTJ	B	2020-11-16
31001	FTJ	B	2020-11-16
19652	FTJ	B	2020-11-16
49334	FTJ	B	2020-11-16
19004	FTJ	B	2020-11-16
21083	FTJ	B	2020-11-16
31087	FTJ	B	2020-11-16
34546	FTJ	B	2020-11-16
27140	FTJ	A	2020-11-16
27522	FTJ	B	2020-11-16
26016	FTJ	B	2020-11-16
21501	FTJ	B	2020-11-16
22862	FTJ	B	2020-11-16
30456	FTJ	B	2020-11-16
18548	FTJ	B	2020-11-16
30858	FTJ	B	2020-11-16
23948	FTJ	B	2020-11-16
31005	FTJ	B	2020-11-16
30581	FTJ	B	2020-11-16
28584	FTJ	B	2020-11-16
21226	FTJ	A	2020-11-16
47147	FTJ	B	2020-11-16
48799	FTJ	B	2020-11-16
29971	FTJ	B	2020-11-16
48867	FTJ	B	2020-11-16
22799	FTJ	A	2020-11-16
30627	FTJ	B	2020-11-16
29949	FTJ	B	2020-11-16
29150	FTJ	A	2020-11-16
30974	FTJ	B	2020-11-16

30806	FTJ	B	2020-11-16
30058	FTJ	B	2020-11-16
30338	FTJ	B	2020-11-16
42998	FTJ	B	2020-11-16
29618	FTJ	A	2020-11-16
30791	FTJ	B	2020-11-16
24711	FTJ	B	2020-11-16
45375	FTJ	B	2020-11-16
32192	FTJ	B	2020-11-16
29033	FTJ	B	2020-11-16
15810	FTJ	B	2020-11-16
31151	FTJ	B	2020-11-16
28591	FTJ	B	2020-11-16
29385	FTJ	A	2020-11-16
40379	FTJ	B	2020-11-16
48418	FTJ	B	2020-11-16
18687	FTJ	D	2020-11-16
18687	FTJ	D	2020-11-16
18687	FTJ	D	2020-11-16
28822	FTJ	B	2020-11-16
29961	FTJ	B	2020-11-16
47696	FTJ	B	2020-11-16
30207	FTJ	B	2020-11-16
15697	ARB	B	2020-11-16
39482	ARB	B	2020-11-16
28822	ARB	B	2020-11-16
18205	RIKS	B	2020-11-16
46351	RIKS	B	2020-11-16
45235	RIKS	B	2020-11-16
46046	RIKS	B	2020-11-16
30772	RIKS	B	2020-11-16
46926	RIKS	B	2020-11-16
29264	RIKS	B	2020-11-16
25327	RIKS	B	2020-11-16
48292	RIKS	B	2020-11-16
29092	RIKS	B	2020-11-16
36927	RIKS	B	2020-11-16
39491	RIKS	B	2020-11-16
15723	RIKS	B	2020-11-16
28818	RIKS	B	2020-11-16
28818	RIKS	B	2020-11-16
28894	RIKS	B	2020-11-16
15942	RIKS	B	2020-11-16
28819	RIKS	B	2020-11-16
28819	RIKS	B	2020-11-16
29916	RIKS	B	2020-11-16
29549	RIKS	B	2020-11-16
47378	RIKS	B	2020-11-16
34115	RIKS	B	2020-11-16
29920	RIKS	B	2020-11-16

	Ftj	Riks	Arb	Svk
Andel avslag	10%	3%	0%	0%
Andel beviljade	88%	90%	100%	100%
Andel delavslag	2%	7%	0%	0%
A = avslag				
B = beviljade				
D = delavslag				

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

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

2020-11-16 till och med 2020-11-27

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
31297	FTJ	B	2020-11-30
31098	FTJ	B	2020-11-30
31098	FTJ	B	2020-11-30
42706	FTJ	B	2020-11-30
31311	FTJ	B	2020-11-30
16765	FTJ	B	2020-11-30
47294	FTJ	B	2020-11-30
31072	FTJ	B	2020-11-30
31216	FTJ	B	2020-11-30
30971	FTJ	B	2020-11-30
31200	FTJ	B	2020-11-30
31212	FTJ	B	2020-11-30
31301	FTJ	B	2020-11-30
31256	FTJ	B	2020-11-30
31170	FTJ	B	2020-11-30
30262	FTJ	B	2020-11-30
31196	FTJ	B	2020-11-30
29926	FTJ	B	2020-11-30
30711	FTJ	B	2020-11-30
30676	FTJ	B	2020-11-30
26679	FTJ	B	2020-11-30
30768	FTJ	B	2020-11-30
30506	FTJ	A	2020-11-30
31003	FTJ	B	2020-11-30
47550	FTJ	B	2020-11-30
30999	FTJ	B	2020-11-30
30970	FTJ	B	2020-11-30
29413	FTJ	B	2020-11-30
31169	FTJ	B	2020-11-30
17941	FTJ	B	2020-11-30
24701	FTJ	B	2020-11-30
31018	FTJ	B	2020-11-30
15088	FTJ	B	2020-11-30
27919	FTJ	B	2020-11-30
30678	FTJ	A	2020-11-30
31004	FTJ	B	2020-11-30
28732	FTJ	B	2020-11-30
34281	FTJ	B	2020-11-30
30762	FTJ	B	2020-11-30
28793	FTJ	B	2020-11-30

32406	FTJ	B	2020-11-30
16483	FTJ	B	2020-11-30
30988	FTJ	B	2020-11-30
25135	FTJ	B	2020-11-30
30633	FTJ	A	2020-11-30
30903	FTJ	B	2020-11-30
30905	FTJ	B	2020-11-30
29989	FTJ	B	2020-11-30
30072	FTJ	A	2020-11-30
14716	FTJ	B	2020-11-30
49257	FTJ	B	2020-11-30
31223	FTJ	B	2020-11-30
49229	FTJ	B	2020-11-30
43321	FTJ	B	2020-11-30
27774	FTJ	B	2020-11-30
18428	FTJ	B	2020-11-30
20725	FTJ	B	2020-11-30
23723	FTJ	B	2020-11-30
31037	FTJ	B	2020-11-30
31166	FTJ	B	2020-11-30
27190	FTJ	B	2020-11-30
30991	FTJ	B	2020-11-30
40861	FTJ	B	2020-11-30
25985	FTJ	B	2020-11-30
3754	FTJ	B	2020-11-30
31038	FTJ	B	2020-11-30
31215	FTJ	B	2020-11-30
47499	FTJ	B	2020-11-30
10699	FTJ	B	2020-11-30
28766	FTJ	A	2020-11-30
31067	FTJ	B	2020-11-30
10730	FTJ	B	2020-11-30
29622	FTJ	A	2020-11-30
31214	FTJ	B	2020-11-30
48253	FTJ	B	2020-11-30
31145	FTJ	B	2020-11-30
25590	FTJ	B	2020-11-30
28558	FTJ	B	2020-11-30
21640	FTJ	A	2020-11-30
15406	FTJ	B	2020-11-30
5177	FTJ	B	2020-11-30
13034	FTJ	B	2020-11-30
49522	FTJ	B	2020-11-30
25931	FTJ	B	2020-11-30
26062	FTJ	B	2020-11-30
33839	FTJ	B	2020-11-30
2396	FTJ	A	2020-11-30
6083	FTJ	B	2020-11-30
30802	FTJ	B	2020-11-30
33740	FTJ	B	2020-11-30

29845	FTJ	A	2020-11-30
30893	FTJ	B	2020-11-30
38233	FTJ	B	2020-11-30
27266	FTJ	B	2020-11-30
31162	FTJ	B	2020-11-30
30949	FTJ	B	2020-11-30
15029	FTJ	B	2020-11-30
28641	FTJ	A	2020-11-30
668	FTJ	B	2020-11-30
38976	FTJ	D	2020-11-30
38976	FTJ	D	2020-11-30
38976	FTJ	D	2020-11-30
38976	FTJ	D	2020-11-30
38976	FTJ	D	2020-11-30
31201	FTJ	B	2020-11-30
41424	FTJ	B	2020-11-30
45695	FTJ	B	2020-11-30
39336	FTJ	B	2020-11-30
24922	FTJ	B	2020-11-30
30951	FTJ	B	2020-11-30
27060	FTJ	B	2020-11-30
8751	FTJ	B	2020-11-30
2627	FTJ	B	2020-11-30
34276	FTJ	B	2020-11-30
30525	FTJ	D	2020-11-30
30525	FTJ	D	2020-11-30
30525	FTJ	D	2020-11-30
24760	FTJ	B	2020-11-30
29793	FTJ	A	2020-11-30
29492	FTJ	A	2020-11-30
35992	RIKS	B	2020-11-30
20137	RIKS	B	2020-11-30
28251	RIKS	B	2020-11-30
31096	RIKS	B	2020-11-30
42773	RIKS	B	2020-11-30
27049	RIKS	B	2020-11-30
47372	RIKS	B	2020-11-16
16932	RIKS	D	2020-11-30
7731	RIKS	B	2020-11-30
18036	RIKS	B	2020-11-30
47378	RIKS	B	2020-11-30
37380	RIKS	D	2020-11-30
7915	RIKS	A	2020-11-30
30079	RIKS	B	2020-11-30
47294	SVK	B	2020-11-30
30676	SVK	B	2020-11-30
17832	SVK	B	2020-11-30
25931	SVK	B	2020-11-30
33740	SVK	B	2020-11-30
38233	SVK	B	2020-11-30

	Ftj	Riks	Arb	Svk
Andel avslag	10%	7%	0%	0%
Andel beviljade	83%	79%	0%	100%
Andel delavslag	7%	14%	0%	0%
A = avslag				
B = beviljade				
D = delavslag				

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

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

2020-11-30 till och med 2020-12-11

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
31479	FTJ	B	2020-12-14
31321	FTJ	B	2020-12-14
31289	FTJ	B	2020-12-14
31314	FTJ	B	2020-12-14
30001	FTJ	B	2020-12-14
31293	FTJ	B	2020-12-14
31410	FTJ	B	2020-12-14
49477	FTJ	B	2020-12-14
31259	FTJ	B	2020-12-14
31059	FTJ	B	2020-12-14
39641	FTJ	B	2020-12-14
31404	FTJ	B	2020-12-14
31315	FTJ	B	2020-12-14
18985	FTJ	B	2020-12-14
31313	FTJ	B	2020-12-14
31355	FTJ	B	2020-12-14
31464	FTJ	B	2020-12-14
31409	FTJ	B	2020-12-14
30288	FTJ	B	2020-12-14
31316	FTJ	B	2020-12-14
28914	FTJ	B	2020-12-14
31202	FTJ	B	2020-12-14
31149	FTJ	B	2020-12-14
31356	FTJ	B	2020-12-14
15792	FTJ	B	2020-12-14
27242	FTJ	B	2020-12-14
25707	FTJ	B	2020-12-14
22112	FTJ	B	2020-12-14
31418	FTJ	B	2020-12-14
39697	FTJ	B	2020-12-14
30857	FTJ	B	2020-12-14
34642	FTJ	B	2020-12-14
31243	FTJ	B	2020-12-14
30254	FTJ	A	2020-12-14
30933	FTJ	B	2020-12-14
31432	FTJ	B	2020-12-14
30785	FTJ	A	2020-12-14
30876	FTJ	B	2020-12-14
36438	FTJ	B	2020-12-14
31181	FTJ	B	2020-12-14

30901	FTJ	A	2020-12-14
31225	FTJ	B	2020-12-14
682	FTJ	B	2020-12-14
25570	FTJ	B	2020-12-14
31242	FTJ	B	2020-12-14
31263	FTJ	B	2020-12-14
16740	FTJ	B	2020-12-14
25212	FTJ	B	2020-12-14
30934	FTJ	A	2020-12-14
25250	FTJ	B	2020-12-14
31102	FTJ	B	2020-12-14
30824	FTJ	A	2020-12-14
31002	FTJ	B	2020-12-14
43197	FTJ	B	2020-12-14
29015	FTJ	B	2020-12-14
29079	FTJ	B	2020-12-14
30848	FTJ	A	2020-12-14
26109	FTJ	B	2020-12-14
31063	FTJ	B	2020-12-14
30913	FTJ	B	2020-12-14
15142	FTJ	B	2020-12-14
43371	FTJ	B	2020-12-14
18303	FTJ	B	2020-12-14
22232	FTJ	B	2020-12-14
15316	FTJ	A	2020-12-14
31337	FTJ	B	2020-12-14
17846	FTJ	B	2020-12-14
43256	FTJ	B	2020-12-14
30919	FTJ	B	2020-12-14
28306	FTJ	B	2020-12-14
20861	FTJ	B	2020-12-14
31291	FTJ	B	2020-12-14
6288	FTJ	B	2020-12-14
26977	FTJ	B	2020-12-14
13820	FTJ	B	2020-12-14
39109	FTJ	B	2020-12-14
31284	FTJ	B	2020-12-14
47596	FTJ	B	2020-12-14
20194	FTJ	B	2020-12-14
14446	FTJ	A	2020-12-14
31283	FTJ	B	2020-12-14
29145	FTJ	B	2020-12-14
48769	FTJ	B	2020-12-14
17224	FTJ	B	2020-12-14
36560	FTJ	B	2020-12-14
219	FTJ	B	2020-12-14
24357	FTJ	B	2020-12-14
30854	FTJ	B	2020-12-14
31039	FTJ	B	2020-12-14
45719	FTJ	B	2020-12-14

30131	FTJ	B	2020-12-14
6203	FTJ	B	2020-12-14
30692	FTJ	A	2020-12-14
47247	FTJ	B	2020-12-14
30978	FTJ	B	2020-12-14
39375	FTJ	B	2020-12-14
15590	FTJ	B	2020-12-14
30396	FTJ	A	2020-12-14
40429	FTJ	B	2020-12-14
31329	FTJ	B	2020-12-14
31288	FTJ	B	2020-12-14
30813	FTJ	A	2020-12-14
34222	FTJ	D	2020-12-14
31422	FTJ	B	2020-12-14
17018	FTJ	B	2020-12-14
48381	FTJ	B	2020-12-14
26934	FTJ	B	2020-12-14
29993	FTJ	B	2020-12-14
25092	FTJ	B	2020-12-14
16330	FTJ	A	2020-12-14
28972	FTJ	B	2020-12-14
45376	FTJ	B	2020-12-14
45887	FTJ	B	2020-12-14
47373	FTJ	B	2020-12-14
23131	FTJ	B	2020-12-14
8127	FTJ	B	2020-12-14
30935	FTJ	B	2020-12-14
17111	FTJ	B	2020-12-14
31074	FTJ	B	2020-12-14
31335	FTJ	B	2020-12-14
33690	FTJ	B	2020-12-14
16785	FTJ	B	2020-12-14
29351	FTJ	B	2020-12-14
19110	FTJ	B	2020-12-14
26578	FTJ	B	2020-12-14
30422	FTJ	B	2020-12-14
32036	FTJ	B	2020-12-14
29385	FTJ	B	2020-12-14
25110	FTJ	B	2020-12-14
8674	FTJ	B	2020-12-14
31406	FTJ	B	2020-12-14
23209	FTJ	A	2020-12-14
46247	FTJ	A	2020-12-14
31213	FTJ	B	2020-12-14
29793	FTJ	B	2020-12-14
15742	FTJ	B	2020-12-14
30525	ARB	B	2020-12-14
40884	ARB	B	2020-12-14
27847	RIKS	B	2020-12-14
43174	RIKS	B	2020-12-14

	Ftj	Riks	Arb	Svk
Andel avslag	10%	6%	0%	0%
Andel beviljade	89%	69%	100%	100%
Andel delavslag	1%	25%	0%	0%
A = avslag				
B = beviljade				
D = delavslag				

Sammanställning: Beslut efter utredning från Färdtjänstenheten

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

2020-12-14 till och med 2020-12-23

Kundnummer	Tillståndstyp	Beslut	Datum
31564	FTJ	B	2020-12-23
31494	FTJ	B	2020-12-23
31448	FTJ	B	2020-12-23
31533	FTJ	B	2020-12-23
31244	FTJ	B	2020-12-23
49084	FTJ	B	2020-12-23
31553	FTJ	B	2020-12-23
31602	FTJ	B	2020-12-23
31603	FTJ	B	2020-12-23
18091	FTJ	B	2020-12-23
48250	FTJ	A	2020-12-23
31099	FTJ	A	2020-12-23
31022	FTJ	B	2020-12-23
31101	FTJ	A	2020-12-23
31180	FTJ	B	2020-12-23
38166	FTJ	B	2020-12-23
26632	FTJ	B	2020-12-23
31449	FTJ	B	2020-12-23
31565	FTJ	B	2020-12-23
31290	FTJ	B	2020-12-23
49310	FTJ	B	2020-12-23
31419	FTJ	B	2020-12-23
31104	FTJ	B	2020-12-23
31165	FTJ	B	2020-12-23
14530	FTJ	B	2020-12-23
30069	FTJ	B	2020-12-23
28788	FTJ	B	2020-12-23
27141	FTJ	B	2020-12-23
34399	FTJ	B	2020-12-23
23205	FTJ	B	2020-12-23
30232	FTJ	B	2020-12-23
16746	FTJ	B	2020-12-23
39838	FTJ	B	2020-12-23
24552	FTJ	B	2020-12-23
31050	FTJ	B	2020-12-23
31150	FTJ	B	2020-12-23
17655	FTJ	B	2020-12-23
21640	FTJ	A	2020-12-23
25991	FTJ	B	2020-12-23
31545	FTJ	B	2020-12-23

	Ftj	Riks	Arb	Svk
Andel avslag	10%	20%	0%	20%
Andel beviljade	90%	60%	100%	80%
Andel delavslag	0%	20%	0%	0%
A = avslag				
B = beviljade				
D = delavslag				

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Datum
2021-01-17

Beteckning
Dnr: 20RS13389

Er beteckning
TRV 2020/96245

Trafikverket
investeringsprojekt@trafikverket.se

Svar på remiss angående samrådsunderlag till ny vägplan för gång- och cykelväg Norra Bro-Almbro

Region Örebro län tackar för att få lämna synpunkter på samrådsunderlaget.

Objektet GC-väg Norra Bro-Almbro är prioriterad i Cykelstrategi för Örebroregionen (2015) och sträckan är utpekad som ett regionalt cykelstråk. Region Örebro läns Samhällsbyggnadsnämnd har beslutat om att cykelvägen ska byggas av Trafikverket och finansieras av länsplan för regional transportinfrastruktur. Det är principiellt viktigt att framhålla detta till projektet för en ökad förståelse för planeringsprocessen. Upplevelsen är att Trafikverket vid framtagande av vägplaner ofta missar att det är Region Örebro län som är beställare av investeringsprojekt på statligt vägnät, som inte är nationellt stamvägnät.

Samrådsunderlaget behöver kompletteras med en redovisning av de regionala planerna och de mål som är relevanta för projektet. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029, Cykelstrategi för Örebroregionen (2015) och Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2016-2025 är planer som direkt är knutna till projektet och behöver lyftas fram.

Region Örebro län vill framhålla redan i detta skede att det önskas bra planerad skyltning för cyklister längs sträckan för god orientering och ökad cykelbarhet. Se *Vägledning för regional cykelvägvisning* (Trafikverket, 2014).

Region Örebro län kommer tillsammans med Svealandstrafiken att bistå Trafikverket med underlag för planering av hållplatser och dialog. Vi ser fram emot fortsatt samarbete i vägplanarbetet.

Beslut fattat i enlighet med delegationsordning.

För Region Örebro län

Nina Höjer, ordförande Samhällsbyggnadsnämnden

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon Jäderberg

Sammanträdesdatum
2021-01-17

Beteckning
Dnr: 20RS13394

Er beteckning
TRV 2020/96242

Trafikverket
investeringsprojekt@trafikverket.se

Svar på remiss angående samrådsunderlag om vägplan för gång- och cykelväg Sannahed-Ralavägen

Region Örebro län tackar för att få lämna synpunkter och den förlängda svarstiden.

Objektet GC-väg Sannahed-Ralavägen är prioriterad i Cykelstrategi för Örebroregionen (2015) och sträckan är utpekad som ett regionalt cykelstråk. Region Örebro läns Samhällsbyggnadsnämnd har beslutat om att cykelvägen ska byggas av Trafikverket och finansieras av *Länsplan för regional transportinfrastruktur*. Det är principiellt viktigt att framhålla detta till projektet för en ökad förståelse för planeringsprocessen. Upplevelsen är att Trafikverket vid framtagande av vägplaner ofta missar att det är Region Örebro län som är beställare av investeringsprojekt på statligt vägnät, som inte är nationellt stamvägnät.

Samrådsunderlaget behöver kompletteras med en redovisning av de regionala planerna och de mål som är relevanta för projektet. Nu gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029, Cykelstrategi för Örebroregionen (2015) och Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2016-2025 är planer som direkt är knutna till projektet och behöver lyftas fram.

Region Örebro län vill framhålla redan i detta skede att det önskas bra planerad skyltning för cyklister längs sträckan för god orientering och ökad cykelbarhet. Se *Vägledning för regional cykelvägvisning* (Trafikverket, 2014).

Region Örebro län kommer tillsammans med Svealandstrafiken att bistå Trafikverket med underlag för planering av hållplatser och dialog. Vi ser fram emot fortsatt samarbete i vägplanarbetet.

Beslut fattat i enlighet med delegationsordning.

För Region Örebro län

Nina Höijer, ordförande Samhällsbyggnadsnämnden



Avtal – köp av upprättande av krishanteringsplan

1. Avtalet och avtalsparter

Köpare:	Region Örebro län; Trafik- och samhällsplanering	Säljare:	Practise Norden Risk AB
Org.nr:	232100-0164	Org.nr:	559076-5177
Kontaktperson:	Johan Ljung	Kontaktperson:	Elin Richarz
Telefon:	019-602 39 94	Telefon:	073-364 38 06
E-post:	johan.ljung@regionorebrolan.se	E-post:	elin@practise.se

2. Avtalstid och giltighet

Detta avtal gäller från avtalets tecknande till 2021-08-31.

Avtalet är giltigt under hela avtalstiden, fram till dess att avtalet hävs eller sägs upp av köparen. Uppsägningstiden för avtalet är 1 månad om inte parterna kommer överens om annan uppsägningstid.

3. Avtalsobjekt

Avtalet avser leverans av krishanteringsplan för både den allmänna och särskilda (serviceresor) kollektivtrafiken vid Region Örebro län.

Krishanteringsplanen ska vara framtagen och klar senast i augusti 2021 och anbudsgivaren ska ha kapacitet att klara av detta. En begränsning kan finnas i Trafik och samhällsplanerings medarbetares möjlighet att avsätta tid i framtagandet kopplat till arbetsbelastning kopplad till Covid-19 eller andra faktorer som idag inte kan förutses. Ett senare leveransdatum kan accepteras om det beror på faktorer kopplade till medarbetarna vid Trafik och samhällsplanering.

Uppdraget omfattar framtagandet av en krishanteringsplan för både den allmänna och särskilda (serviceresor) kollektivtrafiken vid Region Örebro län. Uppdraget ska utföras i samarbete med medarbetare vid området Trafik och samhällsplanering vid Region Örebro län där Säljaren bidrar med sin kunskap inom krisberedskap och krishantering samt är projektledare och där medarbetarna bidrar med sin kunskap inom kollektivtrafik och Region Örebro läns organisation.

Arbetet ska inledas med framtagande av projektdirektiv och det ska vara klart en månad efter avtalstecknande och innehålla bland annat tidsplan och resurser med mera.



Efter det ska arbetet med krishanteringsplanen starta och en krishanteringsplan som kan beslutas av Samhällsbyggnadsnämnden vid Region Örebro län tas fram. Arbetet ska ske enligt väl beprövad projektmodell. Krishanteringsplanen ska bland annat innehålla vilken beredskap (tjänsteman i beredskap med mera) som ska finnas innan krisen inträffar, vad som ska ske akut vid krisens inträffande, vilka åtgärder som ska vidtas efter det akuta skedet och hur krisen ska följas upp och vilka åtgärder som ska vidtas för att inte samma kris ska inträffa igen.

Leveransen ska ske i enlighet med inkommen offert, Bilaga 1 och förfrågningsunderlaget, Bilaga 2. Om avtalet innehåller uppgifter som strider mot innehållet i offerten ska avtalet äga företräde.

3.1 Pris/kostnad

För utförande av tjänsten utgår ersättning om 179 000 kr.

Angivna priser gäller fasta i svenska kronor (SEK) exkl. mervärdesskatt och omfattar eventuella kostnader för nödvändiga försäkringar.

4. Betalnings- och faktureringsvillkor

4.1 Betalningsvillkor

Betalning sker inom 30 dagar efter fakturans ankomstdag och godkänd leverans. Motsvarande bestämmelser gäller för avtalad delleverans.

4.2 Faktureringsvillkor

Köparen betalar inte expeditions-, faktura- eller andra avgifter från Säljaren eller tredje part. Dessa kostnader skall vara inräknade i priset och inte föranleda särskild debitering.

Elektronisk fakturering

Från och med 1 april 2019 är samtliga leverantörer som fakturerar offentlig sektor skyldiga att använda sig av elektronisk fakturering.

Regionen arbetar aktivt med att bredda och effektivisera elektronisk handel och följer den standard som Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Ekonomistyrningsverket samt Kammarkollegiet står bakom, SFTI (Single Face To Industry)[1].

Leverantören ska utan kostnad kunna erbjuda regionen elektronisk fakturahantering genom Svefaktura 1.0, Svefaktura BIS 5A 2.0 eller PEPPOL BIS Billing 3.

Regionens parts-id är Regionens organisationsnummer 2321000164. PEPPOL-ID är 0007:2321000164.

Referens

En beställare inom regionen ska vid beställning uppge referenskod: 140-jlj013



Fakturerering

Följande uppgifter ska alltid anges i fakturan:

- Fakturadatum
- Fakturanummer
- Referenskod
- Säljarens registreringsnummer till moms
- Vid omvänd skattskyldighet eller åberopat VAT-nummer kundens momsregnr
- Säljarens och köparens namn och adress
- Varornas mängd och art eller tjänsternas omfattning och art
- Det datum varorna såldes eller tjänsterna utfördes eller slutfördes
- Tillämpad momssats
- Betalningsvillkor som gäller
- Om försenad betalning medför debitering av dröjsmålsränta
- Total debiterad moms
- Beskattningsunderlaget för varje skattesats eller undantag, enhetspriset exkl moms samt en eventuell prisnedsättning eller rabatt som inte ingår i enhetspriset
- Plusgiro- och/eller bankgironummer
- Mervärdeskattbelopp
- Fakturabelopp inklusive mervärdeskatt
- Uppgift om F-skattebevis
- Organisationsnumret

För frågor om elektronisk fakturerering:

Kontakt Region Örebro län: forvaltningekonomistod@regionorebrolan.se

För övriga fakturafrågor:

Frågor vid fakturering hänvisas till regionens enhet för fakturaservice, tel: 019-602 72 70 eller e-post: lof-support@regionorebrolan.se

5. Övriga avtalsvillkor

5.1 Avtalets överlåtelse

Detta avtal får inte överlätas på annan fysisk eller juridisk person utan parternas skriftliga godkännande.

5.2 Arbetsgivaransvar

Köparen har inget arbetsgivaransvar för Säljaren och dennes anställda. I priset för aktuell tjänst ska lagstadgade arbetsgivaravgifter ingå.

Säljaren ska under hela avtalstiden inneha giltig F-skattsedel.

5.3 Rätten till resultat

Köparen erhåller ägande- och förfoganderätt till allt arbete och material som upp- och tillkommit i samband med utförande av uppdrag. Eventuell upphovsrätt till Säljarens arbetsresultat ska utan särskild ersättning tillkomma Köparen, dock med den begränsning som gäller beträffande Säljarens ideella rätt enligt upphovsrättslagen. Säljaren ska gentemot anlitad underleverantör göra motsvarande förbehåll.



Säljarens arbetsresultat är efter överlämnande fritt att nyttja och kostnadsfritt att disponera för Köparen i obearbetat eller bearbetat tillstånd. Den som efter det att uppdraget slutförts, i egenskap av ägare eller brukare av resultatet, avser att ändra i detta eller vidta någon annan åtgärd för dess förvaltning får utan Säljarens medgivande och utan att betala ersättning, använda resultatet av uppdraget i ett sådant syfte.

Säljaren får inte publicera eller på annat sätt nyttja resultat som tillhör Köparen utan dennes skriftliga medgivande. Allt sådant material ska överlämnas till Köparen när det inte längre behövs eller senast vid uppdragets slut. Säljaren ska gentemot dennes personal och eventuell underleverantör göra förbehåll om Köparens rätt enligt denna punkt.

Demonstrationsmaterial/presentationsmaterial som köparen särskilt beställt och bekostat är dennes egendom.

6. Sekretess

Offentlighets- och sekretesslagen reglerar frågor om sekretess och tystnadsplikt. För Säljaren och dennes personal gäller samma sekretess som för hälso- och sjukvårdspersonal anställd av Köparen.

Säljaren förbinder sig att inte röja eller utnyttja Köparens uppgifter, vad det än må vara (person-, ekonomiska, kommersiella uppgifter etc.), som kan komma Säljaren tillkänna.

Säljaren innefattar alla personer som Säljaren på något sätt involverar för att fullgöra sina åtaganden mot Köparen och andra personer som på något sätt kan komma i kontakt med uppgifterna.

7. Vid avtalsbrott

7.1 Fel och försening

Med fel avses utförande av tjänsten som inte överensstämmer med beskrivningen i avsnitt 3 eller handlande som i övrigt strider mot villkor som framgår av detta avtal. Detta avser särskilt:

- de fall där tjänsten i fråga om kvalitet, metod eller omfattning inte överensstämmer med den beskrivning av tjänsten som följer av avtalet,
- de fall där tjänstens utförande inte överensstämmer med vad Köparen med fog kan förvänta sig eller Säljarens utförande inte är att anse som fackmannamässig, eller
- utförandet av tjänsten har skett vid annan tid än den som följer av avtalet och detta har medfört olägenhet för Köparen.

Med försening avses leverans senare än avtalade leveranstider.

7.2 Vite

Köparen har rätt till vite om det föreligger fel vid tjänstens utförande eller vid försening.



Föreligger fel i tjänstens utförande utgår ett vite bestämt till 5 000 kr för varje enskilt fel. Vite som beror på fel i tjänsten får i sin helhet inte överstiga 20 % av den totala köpesumman.

Vite som utgår vid försening bestäms till 2 % av köpesumman för varje påbörjad vecka förseningen varar. Vitet ska i sin helhet inte överstiga 15 % av den totala köpesumman. Vid längre försening föreligger grund för hävning.

7.3 Fullgörelse

Skulle Säljaren utföra tjänsten på ett felaktigt sätt eller om tjänsten försenas eller helt utebli har Köparen rätt att fullgöra tjänsten genom att istället anlita en annan Säljare.

Köparen har i sådant fall rätt att kräva Säljaren på merkostnader som uppkommit på grund av detta.

Ersättning utgår inte om Säljaren kan visa att felet, förseningen eller utebliven tjänst inte beror på att Säljaren varit vårdslös.

7.4 Ansvar och försäkringar

Köparen har rätt till ersättning för den skada som uppstår till följd av Säljarens dröjsmål eller annat felaktigt utförande av tjänsten. Säljaren ansvarar för skada som orsakats genom fel eller försummelse av Säljaren, Säljarens anställda eller övriga resurser som anlåtats av Säljaren.

Skadestånd på grund av avtalsbrott omfattar ersättning för utgifter, prisskillnad, utebliven vinst och annan direkt eller indirekt förlust med anledning av avtalsbrottet.

Säljaren ska under hela avtalstiden inneha ansvarsförsäkring samt övriga försäkringar som Säljaren enligt tillämpliga lagar och författningar är skyldig att inneha.

8. Avtalets upphörande i förtid

8.1 Hävning

Köparen har rätt att med omedelbar verkan häva avtalet utan beaktande av eventuell uppsägningstid om säljaren:

- bryter mot sina åtaganden enligt avtalet och inte inom skälig tid vidtar rättelse,
- blivit föremål för ansökan om konkurs, tvångslikvidation, tvångsförvaltning, ackord eller annat liknande förfarande,
- dömts för brott avseende yrkesutövningen enligt lagakraftvunnen dom,
- inte fullgjort sina åligganden avseende socialförsäkringsavgifter och skatter, eller
- på annat sätt gör sig skyldig till ett avtalsbrott av väsentlig betydelse för Köparen och Säljaren insåg eller borde ha insett detta.

Vill Köparen häva köpet ska Säljaren meddelas inom skälig tid. Köparen behöver inte lämna särskilt meddelande i samband med att avtalet hävs för att kunna kräva skadestånd.



9. Tvist

Svensk rätt skall vara tillämplig på rättsförhållandet mellan parterna. Tvister i anledning av tolkning eller tillämpning av avtalet skall avgöras vid allmän domstol i Örebro.

Underskrifter

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

För köparen:

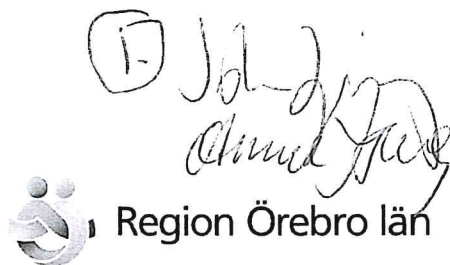
Örebro 2021-02-02

Petter Arneback
Förvaltningschef Regional utveckling

För säljaren:

Stockholm 2021-~~01~~-01-27

Elin Richarz



Tjänsteställe, handläggare
Trafik och samhällsplanering, Johan Ljung
Telefon: 019-602 39 94, johan.ljung@regionorebrolan.se

Datum
2020-10-27

Beteckning
Förfrågningsunderlag
Direktupphandling

Direktupphandling

Inbjudan

Region Örebro län, org nr 232100-0164, inbjuder härmed till en direktupphandling av framtagande av "Krishanteringsplan för allmän och särskild kollektivtrafik".

1. Administrativa föreskrifter

1.1 Uppdragsbeskrivning / omfattning:

Uppdraget omfattar framtagandet av en krishanteringsplan för både den allmänna och särskilda (serviceresor) kollektivtrafiken vid Region Örebro län. Uppdraget ska utföras i samarbete med medarbetare vid området Trafik och samhällsplanering vid Region Örebro län där anbudsgivaren bidrar med sin kunskap inom krisberedskap och krishantering samt är projektledare och där medarbetarna bidrar med sin kunskap inom kollektivtrafik och Region Örebro läns organisation.

Arbetet ska inledas med framtagande av projektdirektiv och det ska vara klart en månad efter avtalstecknande och innehålla bland annat tidsplan och resurser med mera.

Efter det ska arbetet med krishanteringsplanen starta och en krishanteringsplan som kan beslutas av Samhällsbyggnadsnämnden vid Region Örebro län tas fram. Arbetet ska ske enligt väl beprövad projektmodell. Krishanteringsplanen ska bland annat innehålla vilken beredskap (tjänsteman i beredskap med mera) som ska finnas innan krisen inträffar, vad som ska ske akut vid krisens inträffande, vilka åtgärder som ska vidtas efter det akuta skedet och hur krisen ska följas upp och vilka åtgärder som ska vidtas för att inte samma kris ska inträffa igen.

Anbudsgivaren ska beräkna tid för arbete med projektdirektiv och krishanteringsplan, korta avstämningsmöten med projektägaren (uppskattningsvis varannan/var tredje vecka), styrgruppsmöten (cirka två), arbetsgruppsmöten (uppskattningsvis ett per månad) med mera. Många av mötena kan ske digitalt men anbudsgivaren ska räkna med att något möte behöver ske fysiskt och att besök i Örebro kan behöva ske för att

Postadress
Region Örebro län
Regional utveckling
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Besöksadress
Eklundavägen 1, Örebro
Tel: 019-602 10 00
Organisationsnummer: 232100-0164

skaffa sig kunskap om struktur, organisation med mera. Huvuddelen av arbetet ska dock ske genom eget arbete.

1.2 Pris:

Pris anges exklusive mervärdesskatt i svenska kronor för hela uppdraget, inklusive arvode, kostnader såsom traktamente, bil, resekostnader. Ersättning kommer inte att betalas för restid, milersättning, resekostnader med mera.

1.3 Kontaktperson hos upphandlande myndighet:

Johan Ljung, 019-602 39 94, johan.ljung@regionorebrolan.se

1.4 Anbudens giltighetsdatum

2021-01-31

1.5 Sista datum för lämnande av anbud

2020-11-30

1.6 Anbudsadress och kontaktuppgifter

Anbud ska skickas i anonymt kuvert till: Region Örebro län, Regional utveckling, Att: Johan Ljung, Box 1613, 701 16 Örebro alternativt vara inlämnade till receptionen på Eklundavägen 1 i Örebro och vara märkta ”Anbud krishanteringsplan”.

1.7 Offertens innehåll

Offerten ska innehålla:

- *Pris. Anges i punkt 2.2*
- *Beskrivning av konsulter som ska involveras i arbetet*
- *Relevanta referensuppdrag*
- *Beskrivning av arbetsmetod*
- *Annat relevant utifrån krav på efterfrågad tjänst*

2. Utvärdering av anbud, urvalskriterier:

2.1 Urvalskriterier

Urvalet sker enligt följande parametrar, totalt kan 100 poäng uppnås.

Pris (40 procent, motsvarar 40 poäng)

Pris	Poäng
Under 200 tkr	40
200-300 tkr	30
300-400 tkr	20
400-500 tkr	10
Över 500 tkr	0

① J. A. J. J. J.
ambak

3 (5)

Kvalitet (60 procent, motsvarar 60 poäng) varav:

- Leveranstid (20%, motsvarar max 20 poäng)

Leveranstid	Poäng
Till och med 2021-05-31	20
2021-06-01—2021-08-31	10
Efter 2021-09-01	Inte med i urvalet

- Erfarenhet från tidigare uppdrag (40%, motsvarar max 40 poäng)

Erfarenhet från tidigare uppdrag	Poäng
Mycket bra: Erfarenheter av tidigare framtagande av krishanteringsplan inom kollektivtrafik	40
Bra: Erfarenheter av tidigare framtagande av krishanteringsplan inom transportsektorn.	20
Acceptabel: Erfarenheter av tidigare framtagande av krishanteringsplan inom offentlig förvaltning	10

Avtalet tilldelas det Anbud med högst antal poäng. Om fler än en (1) anbudsgivare erhållit samma poäng sker tilldelning enligt följande

1. Lägst pris
2. Lottning

2.2 Anbudspris

Pris anges exklusive mervärdesskatt i svenska kronor enligt nedanstående.

Framtagande av krishanteringsplan	179 000 kr
-----------------------------------	------------

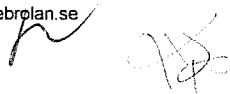
3. Kvalificering av anbudsgivare

Köparen skall utesluta anbudsgivare från deltagande i upphandlingen eller förkasta anbud om anbudsgivare inte uppfyller kraven i LOU 13 kapitlet.

Anbudsgivaren skall vara registrerad hos Bolagsverket eller motsvarande myndighet i annat EU-land samt vara registrerad för mervärdesskatt och inneha F-skattebevis.

Köparen kan vid behov komma att kontrollera anbudsgivarens ekonomiska stabilitet genom kreditupplysningsföretag eller att begära in årsredovisning.

Anbudsgivare som bedöms vara i ej godtagbar riskklass eller ha låg kreditvärdighet kan komma att uteslutas om inte anbudsgivaren lämnar en godtagbar förklaring till varför man hamnat i denna riskklass



3.1 Leverantörsuppgifter

Anbudsgivare:	Practise Norden Risk AB
Organisationsnr:	559076-5177
Hemsida:	www.practiserisk.se
Adress:	Treuddsvägen 20
Postadress:	185 41 Vaxholm
Telefonnr:	0733-643806
Faxnr:	
Lämnade bilagor:	”Offert – Framtagande krishanteringsplan Region Örebro län”
Kontaktperson, frågor (angående anbud):	Elin Richarz
Telefon:	0733-643806
Faxnr:	
E-post:	elin@practise.se
Underrättelse om beslut (skall sändas till):	Elin Richarz
E-post:	elin@practise.se

4. Kravspecifikation

Nedanstående specifika krav skall uppfyllas.

4.1 Leveransvillkor/leveransdatum

En krishanteringsplan ska vara framtagen och klar senast i augusti 2021 och anbudsgivaren ska ha kapacitet att klara av detta. En begränsning kan finnas i Trafik och samhällsplanerings medarbetares möjlighet att avsätta tid i framtagandet kopplat till arbetsbelastning kopplad till Covid-19 eller andra faktorer som idag inte kan förutses. Ett senare leveransdatum kan accepteras om det beror på faktorer kopplade till medarbetarna vid Trafik och samhällsplanering.

Uppfylls Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
Vilken leveranstid kan hållas utifrån kriterierna i punkt 2.1 Urvalskriterier? Kommentar: Krishanteringsplanen kan färdigställas till 2021-05-31.

4.2 Erfarenhet

Erfarenhet av framtagande av krishanteringsplaner. Kravet ska visas genom att referensuppdrag med kontaktperson redovisas.

① Johan Ljung
Anmälan

5 (5)

Uppfylles Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
Ange här eller i bilaga referensuppdrag och kontaktperson för uppdraget.
Kommentar:
Redovisas i bilaga: "Offert Krishanteringsplan".

Bilagor:

Bilaga 1 Mall för avtal

Med vänlig hälsning

Johan Ljung

Handwritten signature

① J. Johansson
Christina



Offert till Region Örebro län – "Krishanteringsplan för allmän och särskild kollektivtrafik".

Härmed besvarar Practise Risk Region Örebro läns anbudsfrågan avseende framtagande av en krishanteringsplan för både den allmänna och särskilda kollektivtrafiken vid Region Örebro län.

Innehåll

Om Practise Risk AB.....	1
Våra konsulter	2
Framtagande av krishanteringsplan.....	2
Projektmodell	2
Arbetets upplägg – metod.....	3
Tidsberäkning	4
Projektteam för uppdraget samt referenser.....	5
Referensuppdrag	5
Kontaktuppgifter för anbudet	6

Om Practise Risk AB

Practise grundades i januari 2014 efter att ha varit i planeringsstadiet under många år. Vi stöttar organisationer att bygga trygghet och förmåga att hantera ansträngningar och svåra händelser. Vi identifierar oss som ett nytänkande företag som flyttar gränser för vad som går att uppnå med genomtänkt struktur- och kompetensutveckling.

Vår vision är att bidra till trygga organisationer och ett tryggare samhälle. Vi arbetar alltid enligt vedertagna metoder såsom ISO-standarder och nationella och internationella vägledning, guidelines och principer för ledning, krisledning, kontinuitetsplanering och riskhantering. Centralt för vår verksamhet är devisen om det praktiska lärandets effekt för att uppnå förändring.

Vi vill gärna tro att vi särskiljer oss från andra aktörer genom vår grundfilosofi – att för alla verksamheter är kriser något som utvecklar och stärker. Det som krävs är rätt verktyg och kompetens för just den drabbade organisationen. Varje organisation är unik, liksom den verksamhet som den bedriver. Trots det finns det ett antal principer och metoder som har visat sig mycket effektiva oavsett verksamhet – de behöver bara tolkas över i verksamhetens språk och organisation. Det är vår expertis – att på ett pedagogiskt och verksamhetsanpassat sätt bygga struktur och dokumentation som genom riktad utbildning implementeras och skapar värde och ökar krishanteringsförmågan i alla



h
1/2

typer av verksamheter.

Våra konsulter

Practise har unik kompetens på området krishantering och krisledning. Hos Practise Risk arbetar bara seniora konsulter med mångårig erfarenhet av risk-, kris-, och kontinuitetsshantering. Vi är stolta över att ha ett team av medarbetare med olika bakgrunder, vilket möjliggör för oss att matcha inte bara formell kompetens mot era behov, utan även praktisk erfarenhet från liknande verksamheter. Vi arbetar mot både offentlig och privat verksamhet inom alla samhällssektorer och på alla nivåer – från nationell myndighet till kommun och inom det privata med allt från internationella koncernledningar till småföretag i lokal kontext.

Vi bidrar till våra kunders utveckling av sin krishanteringsförmåga genom att skapa medvetenhet och förutsättningar med olika typer av analysarbeten (riskanalyser, RSA, säkerhetsanalyser, utvärderingar från inträffade händelser, etc), bygga förmåga genom utbildningar och övningar, framtagande av krisplaner och kontinuitetsplaner, samt vid behov genom att stötta under hanteringen av inträffade händelser.

Mer information om Practise Risk finns på vår hemsida www.practiserisk.se, alternativt kontakta Elin Richarz, elin@practise.se.

Framtagande av krishanteringsplan

Projektmodell

Vi har arbetat fram flertalet krishanteringsplaner för en mängd olika offentliga aktörer på olika nivåer likaså för mindre företag, stora koncerner och församlingar, spritt över hela Norden. Under åren har vi format en väl beprövad modell för ett lyckat resultat.

I grunden bygger projektmodellen på ett nära samarbete med beställarorganisationen där Practise uppdragsansvariga konsult intar rollen som projektledare för framtagandet, och beställaren utgör Projektägare och kvalitetsgranskare.

Genomförandet av projektet bygger på fem steg:

1. Identifiering av projektdirektiv – mål, målgrupp, resurser, tidsplan för delleveranser och slutleveranser, samt eventuella avgränsningar som ska gälla för projektet.
2. Inledande analys enligt nedan:

VARFÖR ska en krisorganisation och krisplan upprättas och VAD ska den klara av?	Identifiering av krav (lag, avtal etc.) samt målsättningar som reglerar både de delar av verksamheten som måste prioriteras och upprätthållas samt de kapacitetskrav som gäller för verksamheten. Krishanteringens syfte och mål.
NÄR ska krishanteringsplanen aktiveras?	Definition av bedömningsgrunder för vilka symtom en händelse behöver orsaka för att klassas som kris för kollektivtrafiken och kräver aktivering av krishanteringsplan och -organisation.
HUR ska krishanteringen bedrivnas?	Specificering av metodik samt förutsättningar – både för att bedriva krishanteringsarbete i ett före, under och efterperspektiv, liksom för samverkan med andra delar av Regionen samt externa aktörer.
VEM – vilken kompetens och vilka grundfunktioner behöver krisorganisationen innehålla?	Beskrivning av krishanteringsorganisationens funktioner (roller och ansvarsområden) samt hur krishanteringsorganisationen ska förhålla sig till ordinarie organisation (eskalerings- och rapporteringskedjor).

3. Framtagande av krishanteringsplan enligt specifikation.
4. Kvalitetsgranskning – avstämningsmöten med projektägare/beställare samt remissrunda.

① J. Johansson
Chuvafu

5. Slutleverans – överlämning av krishanteringsplan samt övrigt projektmaterial inklusive projektutvärdering.

En kishanteringsplan ska säkerställa gemensam metodik och angreppssätt samt förtydliga ansvar och hur och när eskalering, samverkan och besluts ska ske. Krishanteringsplanen ska särskilt beakta svenska krishanteringssystemets principer - Ansvarsprincipen, Likhetsprincipen och Närhetsprincipen – och ge stöd till alla olika nivåer inom verksamheten.

Arbetets upplägg – metod

Efter avtalstecknande startar vi arbetet med framtagande av projektdirektiv som tydliggör upplägg, tidplaner, mål osv för alla intressenter. Krishanteringsplanen tas fram i nära samarbete med Region Örebro län.

Arbetet inleds med ett uppstartsmöte där uppdragets målsättning definieras, målgrupper och resurspersoner samt tidsplanen specificeras. Vid uppstartsmötet specificeras även eventuella avgränsningar samt befintlig dokumentation och information som behöver beaktas lämnas över till Practise. Uppstartsmötet, tillsammans med eventuella kompletterande samtal och intervjuer, sammanställs i ett projektdirektiv som lämnas över för godkännande till beställaren.

Därefter ansvarar Practise för den informationsinhämtning som behöver ligga till grund för krishanteringsplanens utformning. Detta kommer att ske genom grupp- och individuella intervjuer av relevanta personer/funktioner samt inläsning av material, för att få en så bra grundförståelse för nuläget som möjligt. Det är en förutsättning för att kunna göra de analyser som krävs inför framtagandet av själva planen. Hur ser behoven ut, vilka är nämndens och förvaltningens uppdrag och processer som krishanteringen syftar till att skydda och upprätthålla, vilka styrkor och svagheter är kända, vilka risker är tydliga, vilka beroende finns och inte minst, hur ska krishanteringsorganisation och -plan förhålla sig till andra delar av Regionens organisation och verksamhet.

Därefter inleds arbetet med att sammanställa en handlingsplan, med tydligt fokus på användarvänlighet och verksamhetsanpassning. Målet med krishanteringsplanen är att på ett pedagogiskt och tydligt sett vägleda från misstänkt krissituation genom hela hanteringen och till slut också utgöra stöd för avslut och utvärdering av krishanteringen. Krishanteringsplanen kommer att innehålla detaljerade agendor, larmlistor, rollbeskrivningar per funktion, checklistor per roll osv. Den tydliggör också förväntan på varje funktion, vilka beredskapsregler som gäller både avseende t ex TIB och inställelsetider samt konsekvenserna av dessa.

Krishanteringsplanen kan beskrivas innehålla följande delar:

- Ramverk/Riktlinje för hur hantering av en krishändelse inom kollektivtrafiken i Region Örebro län förväntas hanteras genom verksamhetsanpassad beskrivning av svenska krishanteringssystemets principer (särskilt fokus på ansvar och mandat), förutsättningar för effektiv krisledning, samt förväntad grad av efterlevnad (intervall för revidering, kompetenshöjande insatser och riskanalysarbete).
- Stöd för verksamheten vid krishantering – bedömningsgrunder för krissituation, larmlista och aktiveringsrutin, agendor och stöd för lägesbild, funktionsspecifika checklistor (rollkort), rutin för kriskommunikation, kontaktlistor till relevanta intressenter.
- Stöd för avveckling av krisorganisation, samt
- Utvärdering av händelsen och dess hantering.

L

HP

Krishanteringsplanen byggs upp enligt en kronologisk disposition för att skapa användarvänlighet vid stress, och fokuserar på ansvar och åtgärder i ett övergripande perspektiv för att kunna fungera som stöd vid alla typer av händelser. Kontaktuppgifter läggs i bilagor för att förenkla uppdatering och versionshantering och minska risken för fel vid överlämning mellan individer.

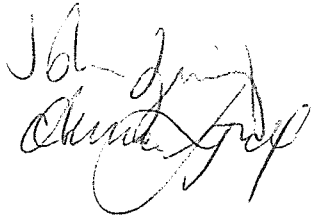
Region Örebro län äger fulla rättigheter till allt material som arbetas fram. Krishanteringsplanen levereras digitalt, jämte en personlig genomgång, när alla instanser godkänt arbetet för leverans.

Rent praktiskt gör Practise mycket av arbetet på egen hand men med önskvärda avstämningar på olika nivåer hos förvaltningen enligt beskrivning i förfrågningsunderlaget. Teamet är väl invanda med att arbeta och leda möten och workshops på distans, något som sannolikt kommer att krävas i stor utsträckning med tanke på läget med Covid-19.

Tidsberäkning

Tidsberäkningen enligt nedan bygger på att utsedda resurser från Region Örebro län är tillgängliga och i beslutad utsträckning delaktiga enligt överenskommelse. Observera att tidsberäkningen är en uppskattning utifrån anbudsunderlaget och att justering i delleveransers slutdatum kan ske efter att uppstartsmöte genomförs.

Aktivitet	Total tid h	2020	2021				
		Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj
Projektdirektiv	25						
Inledande analys	28						
Framtagande krishanteringsplan, varav:							
Ramverk/riktlinje – varför och vad krishanteringsplanen ska hantera, när den ska aktiveras och av vilken funktion, hur krishantering ska bedrivas, när och hur krishantering kan avvecklas	30						
Stöd för krishantering – krisplan innehållande agendor, checklistor/rollkort, lägesbildsmallar och kontaktlistor	32						
Stöd för avveckling av krishanteringsorganisation	25						
Stöd för utvärdering och erfarenhetsåterkoppling	20						
Remissrunda							
Sammanställning efter remiss och slutleverans av krishanteringsplan som kan antas av trafiknämnden	25						31/5

1. 

Projektteam för uppdraget samt referenser

Nedan presenteras en kort beskrivning av de två konsulter som offereras för uppdraget att bygga en krishanteringsplan för Region Örebro läns allmänna och särskilda kollektivtrafik. Kompletterande CV kan skickas på begäran.

Elin Richarz, Senior rådgivare krishantering och kontinuitetsplanering
Kontaktperson och kundansvarig gentemot Region Örebro län.

Elin har de senaste 14 åren arbetat med risk, kris, och kontinuitetsfrågor inom många olika verksamheter. Elin har en förkärlek för den offentliga verksamheten och föreläser på universitetsnivå inom samhällets sårbarhet. Elin har arbetat med ett 20-tal kommuner runt om i landet, länsstyrelser och nationella myndigheter, liksom statliga bolag och det privata näringslivet på lokal till internationell nivå. Elin kommer närmast från den statliga koncernen Swedavia där hon haft titeln som Corporate Crisis Manager och ansvarig för att bygga upp krisberedskapen på de 10 statliga flygplatserna, ett nav i den nationella transportsektorn. I sin tidigare tjänst som konsult på ett annat bolag har Elin arbetat fram krisplaner för kollektivtrafikleverantören Keolis.

Andreas Wadström, Senior konsult
Projektresurs

Andreas har mångårig erfarenhet av att definiera och effektuera effektiva krisorganisationer. Han kommer närmast från Försvarsmakten som ansvarig för PsyOps-förbandets verksamhet som ansvarig för landets psykologiska försvar och informationspåverkansstrategier. Andreas har en mycket god analytisk förmåga och är van att verka i komplexa miljöer och organisationer med målsättningen att skapa effektivitet i samarbeten. För närvarande är Andreas bland annat involverad i uppdrag rörande Vattenfalls vindkraftverksprojekt och ett byggbolags arbete med att skapa säkra arbetsplatser via nödlägesberedskapsplaner.

Referensuppdrag

Som referensuppdrag anges nedanstående två uppdrag. Fler referensuppdrag kan delges på begäran, både avseende framtagande av krishanteringsplaner liksom transportsektorn.

Malmö Stad – Utveckling av handbok för framtagande av krisorganisation i kommunal kontext

Referens: Lina Ringberg, Beredskapssamordnare
lina.ringberg@malmö.se, 0708-705639

Uppdraget syftar till att ta fram en handbok som stödjer kommunen på central nivå liksom samtliga förvaltningar i framtagandet av krisorganisationer som är väl anpassade till offentlig verksamhets särskilda utmaningar både avseende lagstadgade krav och upprätthållande av samhällsviktig verksamhet samt politikerstyrning via nämnder. Handboken innefattar även struktur för upprättande av krishanteringsplan.



Elgiganten Logistik AB – långsiktigt samarbete för utveckling av krishanteringsförmåga, inklusive framtagande av krishanteringsplan

Referens: Daniel Hugosson, Säkerhetsansvarig
daniel.hugosson@giganten.se, 0701-740175

Uppdraget har innefattat framtagande av en krishanteringsplan för företagets verksamhet inom logistik och transport, kontinuitetsplan för händelse av storskaligt bortfall av kapacitet samt regelbundna utbildningar och övningar i krishantering för att stärka medarbetarnas kompetens inom krishantering. Uppdraget har även inneburit rådgivning inför och vid skarpa krissituationer.

Kontaktuppgifter för anbudet

Practise Norden Risk AB

Organisationsnummer 559076-5177

Kontaktperson och projektansvarig:

Elin Richarz, Senior rådgivare krishantering och kontinuitetsplanering

Email: elin@practise.se

Telefon: 073 364 38 06

www.practiserisk.se



Tjänsteställe, handläggare
Trafik och samhällsplanering, Johan Ljung
Telefon: 019-602 39 94, johan.ljung@regionorebrolan.se

Datum
2020-10-27

Beteckning
Förfrågningsunderlag
Direktupphandling

Direktupphandling

Inbjudan

Region Örebro län, org nr 232100-0164, inbjuder härmed till en direktupphandling av framtagande av "Krishanteringsplan för allmän och särskild kollektivtrafik".

1. Administrativa föreskrifter

1.1 Uppdragsbeskrivning / omfattning:

Uppdraget omfattar framtagandet av en krishanteringsplan för både den allmänna och särskilda (serviceresor) kollektivtrafiken vid Region Örebro län. Uppdraget ska utföras i samarbete med medarbetare vid området Trafik och samhällsplanering vid Region Örebro län där anbudsgivaren bidrar med sin kunskap inom krisberedskap och krishantering samt är projektledare och där medarbetarna bidrar med sin kunskap inom kollektivtrafik och Region Örebro läns organisation.

Arbetet ska inledas med framtagande av projektdirektiv och det ska vara klart en månad efter avtalstecknande och innehålla bland annat tidsplan och resurser med mera.

Efter det ska arbetet med krishanteringsplanen starta och en krishanteringsplan som kan beslutas av Samhällsbyggnadsnämnden vid Region Örebro län tas fram. Arbetet ska ske enligt väl beprövad projektmodell. Krishanteringsplanen ska bland annat innehålla vilken beredskap (tjänsteman i beredskap med mera) som ska finnas innan krisen inträffar, vad som ska ske akut vid krisens inträffande, vilka åtgärder som ska vidtas efter det akuta skedet och hur krisen ska följas upp och vilka åtgärder som ska vidtas för att inte samma kris ska inträffa igen.

Anbudsgivaren ska beräkna tid för arbete med projektdirektiv och krishanteringsplan, korta avstämningsmöten med projektägaren (uppskattningsvis varannan/var tredje vecka), styrgruppsmöten (cirka två), arbetsgruppsmöten (uppskattningsvis ett per månad) med mera. Många av mötena kan ske digitalt men anbudsgivaren ska räkna med att något möte behöver ske fysiskt och att besök i Örebro kan behöva ske för att

Postadress
Region Örebro län
Regional utveckling
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Besöksadress
Eklundavägen 1, Örebro
Tel: 019-602 10 00
Organisationsnummer: 232100-0164

skaffa sig kunskap om struktur, organisation med mera. Huvuddelen av arbetet ska dock ske genom eget arbete.

1.2 Pris:

Pris anges exklusive mervärdesskatt i svenska kronor för hela uppdraget, inklusive arvode, kostnader såsom traktamente, bil, resekostnader. Ersättning kommer inte att betalas för restid, milersättning, resekostnader med mera.

1.3 Kontaktperson hos upphandlande myndighet:

Johan Ljung, 019-602 39 94, johan.ljung@regionorebrolan.se

1.4 Anbudens giltighetsdatum

2021-01-31

1.5 Sista datum för lämnande av anbud

2020-11-30

1.6 Anbudsadress och kontaktuppgifter

Anbud ska skickas i anonymt kuvert till: Region Örebro län, Regional utveckling, Att: Johan Ljung, Box 1613, 701 16 Örebro alternativt vara inlämnade till receptionen på Eklundavägen 1 i Örebro och vara märkta ”Anbud krishanteringsplan”.

1.7 Offertens innehåll

Offerten ska innehålla:

- *Pris. Anges i punkt 2.2*
- *Beskrivning av konsulter som ska involveras i arbetet*
- *Relevanta referensuppdrag*
- *Beskrivning av arbetsmetod*
- *Annat relevant utifrån krav på efterfrågad tjänst*

2. Utvärdering av anbud, urvalskriterier:

2.1 Urvalskriterier

Urvalet sker enligt följande parametrar, totalt kan 100 poäng uppnås.

Pris (40 procent, motsvarar 40 poäng)

Pris	Poäng
Under 200 tkr	40
200-300 tkr	30
300-400 tkr	20
400-500 tkr	10
Över 500 tkr	0



Kvalitet (60 procent, motsvarar 60 poäng) varav:

- Leveranstid (20%, motsvarar max 20 poäng)

Leveranstid	Poäng
Till och med 2021-05-31	20
2021-06-01—2021-08-31	10
Efter 2021-09-01	Inte med i urvalet

- Erfarenhet från tidigare uppdrag (40%, motsvarar max 40 poäng)

Erfarenhet från tidigare uppdrag	Poäng
Mycket bra: Erfarenheter av tidigare framtagande av krishanteringsplan inom kollektivtrafik	40
Bra: Erfarenheter av tidigare framtagande av krishanteringsplan inom transportsektorn.	20
Acceptabel: Erfarenheter av tidigare framtagande av krishanteringsplan inom offentlig förvaltning	10

Avtalet tilldelas det Anbud med högst antal poäng. Om fler än en (1) anbudsgivare erhållit samma poäng sker tilldelning enligt följande

1. Lägst pris
2. Lottning

2.2 Anbudspris

Pris anges exklusive mervärdesskatt i svenska kronor enligt nedanstående.

Framtagande av krishanteringsplan	kr
-----------------------------------	----

3. Kvalificering av anbudsgivare

Köparen skall utesluta anbudsgivare från deltagande i upphandlingen eller förkasta anbud om anbudsgivare inte uppfyller kraven i LOU 13 kapitlet.

Anbudsgivaren skall vara registrerad hos Bolagsverket eller motsvarande myndighet i annat EU-land samt vara registrerad för mervärdesskatt och inneha F-skattebevis.

Köparen kan vid behov komma att kontrollera anbudsgivarens ekonomiska stabilitet genom kreditupplysningsföretag eller att begära in årsredovisning.

Anbudsgivare som bedöms vara i ej godtagbar riskklass eller ha låg kreditvärdighet kan komma att uteslutas om inte anbudsgivaren lämnar en godtagbar förklaring till varför man hamnat i denna riskklass

3.1 Leverantörsuppgifter

Anbudsgivare:	
Organisationsnr:	
Hemsida:	
Adress:	
Postadress:	
Telefonnr:	
Faxnr:	
Lämnade bilagor:	
Kontaktperson, frågor (angående anbud):	
Telefon:	
Faxnr:	
E-post:	
Underrättelse om beslut (skall sändas till):	
E-post:	

4. Kravspecifikation

Nedanstående specifika krav skall uppfyllas.

4.1 Leveransvillkor/leveransdatum

En krishanteringsplan ska vara framtagen och klar senast i augusti 2021 och anbudsgivaren ska ha kapacitet att klara av detta. En begränsning kan finnas i Trafik och samhällsplanerings medarbetares möjlighet att avsätta tid i framtagandet kopplat till arbetsbelastning kopplad till Covid-19 eller andra faktorer som idag inte kan förutses. Ett senare leveransdatum kan accepteras om det beror på faktorer kopplade till medarbetarna vid Trafik och samhällsplanering.

Uppfylls Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
Vilken leveranstid kan hållas utifrån kriterierna i punkt 2.1 Urvalskriterier?
Kommentar:

4.2 Erfarenhet

Erfarenhet av framtagande av krishanteringsplaner. Kravet ska visas genom att referensuppdrag med kontaktperson redovisas.

Uppfyller Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
Ange här eller i bilagor referensuppdrag och kontaktperson för uppdraget. Kommentar

Bilagor:

Bilaga 1 Mall för avtal

Med vänlig hälsning

Johan Ljung

