



# Regional tillgänglighetsstandard för kollektivtrafikens hållplatser i Östergötland

Handläggare: Lars Flintzberg  
Verksamhet: Regionledningskontoret  
Datum: 2022-06-02  
Diarienummer: RÖ 2022-5263

# Dokumenthistorik

| Version | Datum      | Kommentar       | Handläggare     |
|---------|------------|-----------------|-----------------|
| 1.0     | 2022-06-02 | Beslutsunderlag | Lars Flintzberg |

# Innehållsförteckning

|   |          |
|---|----------|
| <b>1 Bakgrund</b> .....   | <b>4</b> |
| <b>2 Syfte</b> .....  | <b>5</b> |
| <b>3 Drivkrafter</b> .....  | <b>5</b> |
| <b>4 Bedömning</b> .....  | <b>5</b> |
| 4.1 Andra regioner .....  | 5        |
| 4.2 Region Östergötland .....   | 6        |
| 4.3 Tillgänglighet, trygghet och service .....                            | 6        |
| 4.3.1 Krav eller bör? .....   | 6        |
| 4.3.2 Avgränsningar .....   | 7        |
| <b>5 Användande av tillgänglighetsstandarden</b> .....                    | <b>9</b> |
| 5.1 Kommunalt och statligt vägnät .....                                   | 9        |
| 5.2 När används tillgänglighetsstandarden .....                           | 9        |
| 5.3 När används inte tillgänglighetsstandarden .....                      | 9        |
| 5.4 Redovisning av hållplatser mot tillsynsmyndighet och väghållare ..... | 9        |
| 5.5 Redovisning av tillgänglighet på hållplatser mot resenär .....        | 10       |
| 5.6 Typritningar .....  | 11       |
| 5.7 Tillgängliga hållplatser, "en del i en tillgänglig resa" .....        | 11       |
| 5.8 Uppdatering av den regionala tillgänglighetsstandarden .....          | 11       |

# Regional standard för tillgänglig kollektivtrafikinfrastruktur

## 1 Bakgrund

Krav finns från samhället, nationellt och upp på EU-nivå, att den allmänna kollektivtrafiken ska bli mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Delar av denna kravbild kommer ur övergripande lagstiftning och måldokument som FNs konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och Agenda 2030, med översiktliga mål för hållbar utveckling, vilket även stora delar av de regionala utvecklingsmålen bygger på.

Samtidigt saknas lagstiftning eller andra styrdokument kring ”hur” och inom vilka områden kollektivtrafiken ska bli tillgängligare för fler resenärgrupper, vilket gäller både fordon och den infrastruktur som trafikeras. Ansvar för att fordonsutvecklingen går mot att bli mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning har lagts på branschen att genomföra och förvalta. Regionerna har ansvaret för vilken infrastruktur, och i vilken prioriteringsordning tillgänglighetsåtgärder bör genomföras. Att bygga ut och förvalta den kommunala infrastruktur som kollektivtrafiken trafikerar regleras i Östergötland genom det kollektivtrafikavtal, tecknat mellan Landstinget (Region Östergötland) och länets kommuner efter införande av ny kollektivtrafiklag (2010:1065) och som fick sitt genomslag 2012. Kollektivtrafikavtalet reglerar ansvaret för trafikering samt utveckling av den kommunala infrastrukturen. För hållplatser på statlig väginfrastruktur regleras genom Nationell transportplan respektive Länstransportplanen där Trafikverket utgör ägare och förvaltare.

I Östergötlands regionala trafikförsörjningsprogram har det slagits fast vilka målgrupper tillgänglighetsarbetet inom kollektivtrafiken ska fokusera på under programperioden. Det ger de yttre ramarna, men pekar inte ut utformningen med detaljerade ”kravställda nivåer” avseende den fysiska utformningen av infrastrukturen.

För resenärer med funktionsnedsättning ger avsaknaden av tydliga nivåer i begreppet ”tillgängliga hållplatser” en otydlig bild av vad man kan förvänta sig för tillgänglighetsgrad på de hållplatser som den allmänna kollektivtrafiken i Östergötland trafikerar. Detta kan i förlängningen bidra till ökad osäkerhet och i viss mån begränsa möjligheterna för flera grupper att våga använda sig av kollektivtrafiken.

## 2 Syfte

Idag finns inget lagstöd kring utformningen av kollektivtrafikens fordon och infrastruktur på detaljnivå, dock finns olika branschstandarder och planeringsverktyg som rekommendationer.

Dessa verktyg utgör paletter av möjliga åtgärder, men saknar samtidigt tydliga kravnivåer för när en åtgärd bedöms ge sådan effekt att den anses uppfylla de behov för personer med funktionsnedsättning att den kan anses få benämnas som en tillgänglighetsåtgärd. Detta påverkar ofta den slutliga utformningen beroende på hur respektive väghållare tolkar innehållet i dessa planeringsverktyg. Syftet med en regional standard är att samlas runt en gemensamt fastslagen nivå kring hur kollektivtrafikens infrastruktur bäst utformas för att möta kraven från olika intressenter. Den regionala standarden är tänkt att ligga till grund vid ny- och ombyggnad av hållplatser. I den mån standarden av byggnadstekniska skäl inte kan följas, förankras avvikelser mellan väghållare och Region Östergötland.

## 3 Drivkrafter

Sett till komplexiteten mellan parternas olika ansvarsområden där Region Östergötland har ett starkt intresse i att Trafikverket och kommunerna arbetar målinriktat mot en mer tillgänglig kollektivtrafikinfrastruktur med ett ökat antal tillgängliga hållplatser för att nå regionala mål, har stat- och kommuner samtidigt i grunden kostnadsansvaret för densamma. Region Östergötland har dock genom Länstransportplanen möjlighet att avsätta investeringsmedel till tillgänglighetsåtgärder på statligt vägnät samt med statlig medfinansiering bidra ekonomiskt till kommuner som jobbar med tillgänglighetsanpassning av hållplatser utifrån regionalt fastställda kravnivåer. Genom en regional tillgänglighetsstandard för hållplatser kan medfinansieringsnivåerna regleras mot den tillgänglighetsnivå som hållplatsen uppnår i samband med tillgänglighetsanpassning. Högsta medfinansieringsnivå erhålls för anpassning enligt 2022 års standard, lägre vid anpassning enligt lägre standard. Medfinansieringsgraden regleras genom tillägg i den regionala planen för transportinfrastruktur, benämnd LTP.

## 4 Bedömning

### 4.1 Andra regioner

Bedömningen av vad som ska betecknas som tillgänglighetsåtgärder skiljer sig sett över riket. Flertalet regioner utgår från områden man traditionellt jobbat med, dvs. syn och rörelse där kantstenshöjd, ledstråk och kontrastytor under lång tid utgjort grundkraven vid plattformsutformning, detta gäller även Östergötland. Några regioner har lagt till krav på möbleringen på hållplatserna för att få räknas som tillgängliga. Några kopplar trygghetsrelaterade åtgärder så som belysning och undanröjande av sikthinder till tillgänglighet. Skillnaderna kan härledas till vad som överenskommit mellan kommuner och regioner historiskt och kanske mer uttalat i samband med regionbildningar kopplat till ny kollektivtrafiklag (2010:1065).

## 4.2 Region Östergötland

Tillgänglighetsarbetet är en ständigt pågående process och utvecklas kontinuerligt. I Östergötland pekas ambitionsnivån avseende tillgänglighet i kollektivtrafiken i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ut genom olika fokusområden. Syn, hörsel, rörelse, och kognitiva nedsättningar är fokusområden som omnämns när man ska jobba med ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken.

Fordonsutvecklingen har kommit längre med tillgänglighetsrelaterade åtgärder och hanterar alla 4 fokusområdena. Inom infrastrukturen ligger fortsatt huvudfokus på syn och rörelserelaterade åtgärder. Omsatt till hållplatsåtgärder har 17 cm kantstenshöjd, taktila ledstråk och kontrastytor satts som grundkrav för att betecknas som tillgängliga. Sett till att utformningen på detaljnivå inte är fastställd i något utpekat styrdokument, sker utformningen i praktiken olika från kommun till kommun. Detta påtalas som en brist från funktionshinderrörelsen när tillgänglighetsåtgärderna utformas olika från plats till plats utan tydlig struktur.

## 4.3 Tillgänglighet, trygghet och service

För att få en tydligare struktur kring vad som faktiskt ger en ökad tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättningar, bygger Region Östergötlands standard för hållplatsutformning på en tydlig uppdelning avseende ”*tillgänglighet, trygghet samt service*” för att underlätta samverkan och planeringsprocessen sett till olika parternas roller. Region Östergötlands standard har sin grund ur det av Trafikverket framtagna planeringsverktyget ”Vägar- och gators utformning” (VGU), fortsatt benämnt VGU för att peka ut utformningsmodeller som redan har en bred förankring hos både väghållare som inom funktionshinderrörelsen. Detta är ett planeringsverktyg som också Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) står bakom.

Region Östergötlands standard utgår från VGU allmänna beskrivning nedbruten till konkreta ställningstaganden kring kravnivåer för tillgänglighet, trygghet och service, vid utformning av hållplatser. Efter ett antagande av den regionala tillgänglighetsstandarden kommer sedan kravnivåerna att följa eventuella revideringar i VGU avseende utformning av hållplatser.

### 4.3.1 Krav eller bör?

Genom kategorisering av olika hållplatsåtgärder skapas tydlighet mellan vad som behöver uppfyllas genom att pekas ut med **ska uppfyllas**. Till tillgänglighetsrelaterade delar omfattas anspråk som kan utgöra direkta förutsättningar för att en resa ska kunna bli av, dessa pekas alltid ut som **ska uppfyllas**. Till **bör uppfyllas** har delar som omfattar trygghet och service lagts, delar som förhöjer kvaliteten på resan, men som oftast inte är avgörande för att den ska kunna genomföras.

Genom kategoriseringen skapas förutsättningarna/ramarna för infrastrukturägaren att utforma infrastrukturen mer målinriktat utan att riskera att åtgärden efter genomförandet inte kommer att anses vara ”tillgänglig”. Delar som omfattar **bör** behöver således inte uppfyllas för att hållplatsen ska anses tillgänglig, men kan fylla andra kvalitetshöjande funktioner som trygghet eller service. Delar som ligger under **bör** ska alltid övervägas vid ny- eller ombyggnation för att få ökad kundkvalitet. Fördelning mellan **ska** och **bör**

redovisas i ”Tabell 1 Region Östergötlands definition/fördelning av tillgänglighet, trygghet, service från VGU hållplats typ 2”.

### 4.3.2 Avgränsningar

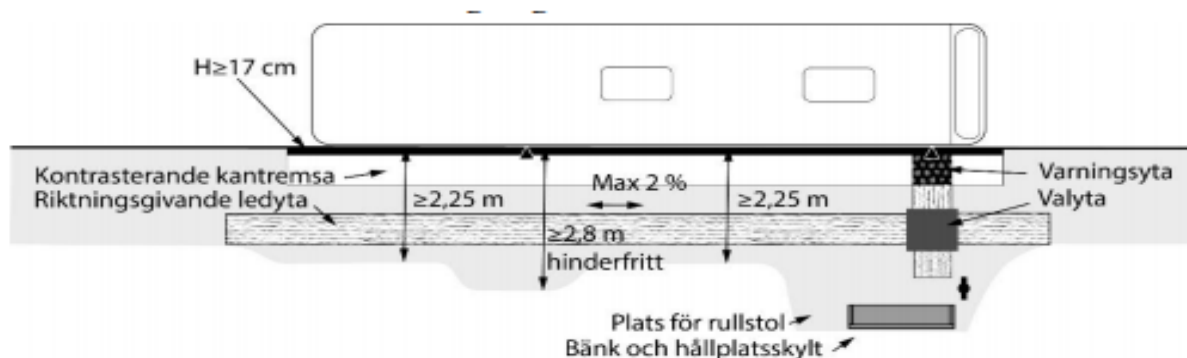
VGU som utgör grund för detta dokument presenterar hållplatsutföranden i nivåer 1-4, där nivå 1 motsvarar utformning av hållplatser i stationsmiljöer och större bytespunkter. Hållplatser i nivå 4 är hållplatser med lägsta tänkbara standard (stolpe i väggkant). VGU tar inte ställning kring vilken nivå som behöver uppfyllas för att hållplats ska anses som fullt tillgänglig, utan utgör en palett på möjliga åtgärder ställt mot bedömd nyttjandegrad.

För att få en rimlig nivå-och balans att bygga standarden på har Region Östergötland i samverkan med Funktionsrätt och med stöd av länets kommuner valt att använda VGU hållplatstyp 2 som modellhållplats.

VGU hållplatstyp 2 motsvarar närmast inriktningen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet som pekar på att skapa ökad tillgänglighet för resande med nedsatt syn, rörelse, hörsel eller kognitiv funktion. Genom den regionala standarden beskrivs åtgärderna på ett mer detaljerat sätt för hållplatsens olika ingående delar.

För att lättare kunna följa upp tillgängligheten på hållplatser behövs en tydlig avgränsning mellan vad som utgör hållplatsytorna respektive omgivande ytor till hållplatsen. I den regionala tillgänglighetsstandard har Region Östergötland valt att begränsa den till att omfatta hållplatsytorna då utformning av omgivande ytor till hållplatser redan regleras genom plan- och bygglagen samt av Boverkets allmänna råd och föreskrifter.

### Plattform för busshållplats, typ 2



Figur 1: Exempelbild från Vagnar- och gators utformning (VGU) hållplats typ 2 för möjlig utformning. Detaljutformningar på ingående delar i hållplatser med VGU standard typ 2 upprättas i separat dokument i form av typritningar.

| Krav/Bör      | Hållplats  |
|---------------|--|
| Ska uppfyllas | Plattform utformad med full längd, d.v.s. minst så lång som aktuella busstyper som angör hållplatsen.  |
| Ska uppfyllas | Hela plattformen ska ha hårdgjord slät yta.  |
| Ska uppfyllas | Plattformsbredd $\geq 2,25$ m *avvikelse kan i enskilda fall accepteras om infrastrukturen inte medger full bredd. Avvikelse sker i dialog med den Regionala kollektivtrafikmyndigheten. |

|               |  |
|---------------|--|
| Ska uppfyllas | Plattform med $\geq 2,8$ m hinderfritt mått från plattformskant vid dörrar, så att en ramp och manövrering av mindre utomhusrullstol kan rymmas. *avvikelser kan i enskilda fall accepteras om infrastrukturen inte medger full bredd. Avvikelser sker i dialog med den Regionala kollektivtrafikmyndigheten.  |
| Ska uppfyllas | Plattformshöjd $\geq 0,17$ m men max 0,02 m högre.   |
| Ska uppfyllas | Plattformshöjd vid byggande av hållplatser för fullvärdig BRT-trafik (Bus Rapid Transit) gäller i stället att plattformshöjd utformas för plant insteg, samt som körbanehållplats med utbyggd klack min 0,25 m.  |
| Ska uppfyllas | Kontrasterande kantremsa med vita plattor eller massa, 0,30 - 0,70 m bred med ljushetskontrast $\geq 0,40$ NCS mot övrig väntyta.  |
| Ska uppfyllas | Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt till väderskydd eller sittplats, hållplatsstolpe, 0,60 - 0,70 m brett med ljushetskontrast $\geq 0,40$ NCS bestående av varningsyta av kupolplatta med skurna kupoler, sinusformad ledyta 0,60 - 0,70 m bred och vid behov slät valyta 0,7 * 0,7 m. Hållplatser som saknar väderskydd eller bänk gäller hållplatsstolpen som markör för ledstråkets början.   |
| Ska uppfyllas | Taktilt och visuellt ledstråk antingen naturligt eller konstgjort eller i kombination, som kopplar ledstråket från påstigningspunkt till väderskydd, bänk, hållplatsstolpe och till det anslutande gångnätet. Konstgjorda ledytor utformas med ljushetskontrast $\geq 0,40$ NCS mot övrig väntyta, bestående av sinusplattor 0,60 - 0,70 m bred, slät valyta 0,7 * 0,7 m – 1,0 * 1,0 m vid riktningssändringar och varningsyta av kupolplatta med skurna kupoler närmast plattformskant. |
| Ska uppfyllas | Ledstråk från bänk till längsgående ledstråk om sådant finns och om det längsgående ledstråket inte är placerat i bänkens närhet.  |
| Ska uppfyllas | Max 2 % lutning, i längdled samt tvärlängd på plattformsytan. {BFS 2011:5} *avvikelser kan i enskilda fall accepteras om infrastrukturen inte medger 2% lutning. Avvikelser sker i dialog med den Regionala kollektivtrafikmyndigheten.  |
| Ska uppfyllas | Det ska på hållplats framgå hållplatsnamn, vilka linjer (linjenummer) som trafikerar hållplatsen, samt linjernas slutdestination.  |
| Bör uppfyllas | Hållplatsen ska vara fri från allergiframkallande växter.  |
| Bör uppfyllas | Max 2 % längslutning på anslutningsväg till gångnät. {BFS 2011:5}.   |
| Bör uppfyllas | Minst 1,8 meter bred gångyta på anslutningsväg till gångnät. {BFS 2011:5}.   |
| Bör uppfyllas | Hård och jämn beläggning på gångyta/-bana till gångnät. {BFS 2011:5}.  |
| Bör uppfyllas | Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller om avstånd till nätägares anslutningspunkt inte är mer än 199,0 m för ny el servis mätt fågelvägen. Om belysning väljs ska utformning ske enligt {BFS 2011:5}.   |
| Bör uppfyllas | Om bänk finns, ska den vara utrustad med ryggstöd med 0,45 - 0,50 m över mark. med två greppvänliga armstöd 0,70 m över mark och som når förbi sitt ytans framkant. {BFS 2011:5}.  |
| Bör uppfyllas | Om bänk finns, ska det finnas en hårdgjord yta, minst 1,0 m bred, för rullstol, barnvagn eller motsvarande jämte bänken. {BFS 2011:5}.   |
| Bör uppfyllas | Hållplatser med resandevolymer över 300/dag eller utgör regionala bytespunkter bör förses med digital avgångsinformation i text och audiellt som uppläst.  |
| Bör uppfyllas | På hållplatser med resandevolymer över 20/dag eller utgör regionala bytespunkter förses med analog information om resevillkor och tidtabeller.   |

Tabell 1 Region Östergötlands definition/fördelning av tillgänglighet, trygghet, service från VGU hållplats typ 2



# 5 Användande av tillgänglighetsstandarden

## 5.1 Kommunalt och statligt vägnät

Syftet med tillgänglighetsstandarden är att peka ut miniminivåer för önskad tillgänglighet i samband med att hållplatser ska byggas eller byggas om. Kravnivåerna utgör grundkrav för de kommuner som önskar ansöka om statlig medfinansiering för tillgänglighetsanpassning av hållplatser på kommunalt vägnät. Kravnivåerna gäller på motsvarande sätt för Trafikverket vid investering för tillgänglighetsåtgärder på statligt vägnät i Östergötland.

## 5.2 När används tillgänglighetsstandarden

Tillgänglighetsstandarden används alltid vid nyanläggning eller ombyggnationer av hållplatser. Då spannet är stort i resandet på respektive hållplats sätts ordningsföljden för att åtgärda hållplatserna utifrån nyttjandegraden. Slutmålet är att hela trafiksystemet så småningom ska klara tillgänglighetsstandardens ställda grundkrav. Hållplatser med ett dagligt resande om minst 20 påstigande, utgör viktiga målpunkter/bytespunkter åtgärdas i första hand för att sedan följas av hållplatser med färre påstigande.

## 5.3 När används inte tillgänglighetsstandarden

I undantagsfall där trafiktypen eller resandeunderlaget inte motiverar tillgänglighetsåtgärder, men där starka skäl finns att fortsatt stanna för på eller avstigning, kan den Regionala kollektivtrafikmyndigheten frångå tillgänglighetskraven och peka på åtgärder ur en lägre standard i VGU. Det kan vara åtgärder som tillgodoser önskad trafiksäkerhet för resenären. Dessa undantag beslutas alltid av den Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

## 5.4 Redovisning av hållplatser mot tillsynsmyndighet och väghållare

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet över hur den allmänna kollektivtrafiken utförs och i vilken mån den är tillgänglig för resande med funktionsnedsättning. Transportstyrelsen följer årligen upp hur tillgänglighetsarbetet ser ut över landet avseende tillgänglighet i kollektivtrafikens fordon samt vilka hållplatser som anses ”fullt tillgängliga för personer med funktionsnedsättning”. Med hänvisning till att fastslagen nationell standard saknas, sker bedömningen utifrån regionala standarder.

För att få en enhetlig bedömning över länet har Region Östergötland tillsammans med en arbetsgrupp bestående av kommunala företrädare samt av Funktionsrätt Östergötland, pekat ut vilka nivåer som ska utgöra grund att betecknas som fullt tillgänglig hållplats på regional nivå. Den Regionala tillgänglighetsstandarden grundar sig på kravnivåerna i VGU typhållplats 2 (2022) nedbrutet på kriterierna (tillgänglighet, trygghet och service). För att tydliggöra skillnaderna mellan tidigare ställda tillgänglighetskrav mot de som den nya regionala tillgänglighetsstandarden tar avstamp mot, kommer tillgänglighetsgraden att redovisas utifrån standardnivåer 2012, 2015 alternativt 2022 sett till när förändringar gjorts i VGU samt i regionalt trafikförsörjningsprogram. Tillgänglighetsgraden redovisas utifrån den standardnivå som uppnås.

Tillgänglighetsnivå 2012 når hållplatser som uppfyller följande:

- ledstråk från väderskydd, bänk alternativt från hållplatsens bakkant till påstigningspunkt
- kontrastmarkering längs hela kantstödet
- plattformslängd, minst täckande bussens fram- och mittdörrar (5-10 m)
- 17 cm kantstenshöjd på plattformen,
- 1,5 m bred plattform hela plattformslängden

Tillgänglighetsnivå 2015 når hållplatser som uppfyller följande:

- ledstråk från väderskydd, bänk alternativt från hållplatsens bakkant till påstigningspunkt
- kontrastmarkering längs hela kantstödet
- plattformslängd, minst täckande bussens fram- och mittdörrar (10 m)
- 17 cm kantstenshöjd på plattformen
- 2,25 m bred plattform hela plattformslängden

Tillgänglighetsnivå 2022 når hållplatser som uppfyller följande:

- ledstråk från väderskydd, bänk alternativt från hållplatsens bakkant/hållplatsstolpe till påstigningspunkt
- kopplande ledstråk från anslutande gångvägnät till ledstråk från väderskydd, bänk alternativt från hållplatsens bakkant/hållplatsstolpe till påstigningspunkt
- på kontrastmarkering längs hela kantstödet
- plattformslängd, minst täckande förekommande fordonstyperns hela längd (15-20 m)
- på 17 cm kantstenshöjd på plattformen
- min 2,25 m bred plattform hela plattformslängden samt 2,8 m bred vid mittdörrar
- max 2% lutning på plattform, längsgående samt tvärgående
- skyltning med hållplatsnamn, linjer som trafikerar hållplatsen, samt linjernas slutdestination.

## 5.5 Redovisning av tillgänglighet på hållplatser mot resenär

Arbetet med att göra hållplatserna i den allmänna kollektivtrafiken mer funktionella/tillgängliga har pågått under flera decennier vilket har medfört att nya anspråk succesivt tillkommit.

Vid ett antagande av en ny regional tillgänglighetsstandard bör samtidigt digitala reseplanerare utvecklas så att resenären får en mer detaljerad beskrivning av tillgängligheten på de hållplatser som är aktuella för resan. Den utvecklingen är lika viktig som att bygga om eller bygga nya hållplatser sett ur ett "hela resan perspektiv".

För digitala informationssystem och webbläsare finns idag lagställda tillgänglighetskrav. För att också möjliggöra utvecklingsbarhet, behöver även bakgrundsdata utvecklas och göras mer åtkomlig för aktörer som vill utveckla stödsystem inom tillgänglighetsområdet.

## 5.6 Typritningar

I samband med fastställelse av den regionala tillgänglighetsstandarden kommer typritningar för de vanligast förekommande hållplatstyperna anpassade till tillgänglighetsstandarden att tas fram.

Typritningarna kommer att redovisas i en regionbaserad hållplats- och infrastrukturhandbok och vara ett stöd till kommunala, statliga och enskilda väghållare vid anpassning av hållplatser och övrig kollektivtrafikinфраstruktur.

## 5.7 Tillgängliga hållplatser, ”en del i en tillgänglig resa”

Den regionala tillgänglighetsstandarden pekar ut fysisk utformning och åtgärdsnivåer för att en hållplats ska ha ett utförande som leder till ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. För att fysiska åtgärder på hållplatserna ska leda till ökad tillgänglighet, förutsätts att även omgivningen utanför hållplatsområdet också utformas och underhålls på rätt sätt för att resan ska bli tillgänglig.

Drifts- och underhållsfrågan blir i detta avseende mer en påminnelse om vikten av ett helhetstänk i kommunal och statlig infrastrukturutveckling, allt för att de åtgärder som pekas ut i tillgänglighetsstandarden ska ge högsta möjliga nytta.

## 5.8 Uppdatering av den regionala tillgänglighetsstandarden

Den regionala tillgänglighetsstandarden bygger i grunden på Trafikverkets infrastrukturdokument Vägar och gators utformning (VGU), samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Uppdateringar av den regionala tillgänglighetsstandarden bör därför följa uppdateringar av VGU i delar som berör tillgänglighet på hållplatser samt revideringar av det regionala trafikförsörjningsprogrammet, dock minst en gång per mandatperiod.

Linköping 2022-06-02

Julie Tran  
Ordförande i trafik- och  
samhällsplaneringsnämnden

Sofia Malander  
VD AB Östgötatrafiken