



# Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland -> 2040

Remissversion

[www.regionostergotland.se](http://www.regionostergotland.se)

Region Östergötland, 581 91 Linköping

**Telefon:** 010-103 00 00

**E-post:** [rktm@regionostergotland.se](mailto:rktm@regionostergotland.se)

[www.regionostergotland.se](http://www.regionostergotland.se)

# Förord

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>3</b>
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RAMVERK .....</b>	<b>4</b>
NYTT REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR ÖSTERGÖTLAND .....	4
ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH KOMMERSIELL TRAFIK .....	7
<b>RESANDEBEHOV I ÖSTERGÖTLAND .....</b>	<b>8</b>
NULÄGE .....	8
RESANDE I FRAMTIDEN .....	14
<b>KOLLEKTIVTRAFIK I ÖSTERGÖTLAND .....</b>	<b>20</b>
ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK .....	20
SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK .....	26
KOLLEKTIVTRAFIKENS MILJÖPÅVERKAN .....	27
<b>ÖSTERGÖTLANDS FRAMTIDA BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK .....</b>	<b>29</b>
KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR ÖSTERGÖTLANDS UTVECKLING .....	29
KOLLEKTIVTRAFIKENS RUMSLIGA FUNKTION OCH STYRNING .....	30
KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEMET OCH DESS UTVECKLING .....	33
<b>MÅL .....</b>	<b>39</b>
ÖKA KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL .....	40
FLER NÖJDA RESENÄRER .....	41
GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET .....	42
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK MED GOD FRAMKOMLIGHET .....	44
KLIMATNEUTRALT RESANDE .....	45
ÖKAD TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING .....	46
<b>STRATEGIER FÖR UTVECKLING AV KOLLEKTIVTRAFIKEN .....</b>	<b>47</b>
ÖKA KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL .....	47
FLER NÖJDA RESENÄRER .....	48
GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET .....	49
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK MED GOD FRAMKOMLIGHET .....	51
KLIMATNEUTRALT RESANDE .....	52
ÖKA TILLGÄNGLIGHETEN FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING .....	53
<b>KOLLEKTIVTRAFIKENS EKONOMI .....</b>	<b>54</b>
TRAFIKEKONOMI .....	54
SAMHÄLLSNYTTAN .....	55
<b>BEGREPPSFÖRKLARING .....</b>	<b>56</b>
<b>REFERENSER .....</b>	<b>58</b>
<b>BILAGA 1 – STRÅKINDELNING .....</b>	<b>60</b>
<b>BILAGA 2, SAMRÅDSPROCESSENS OMFATTNING .....</b>	<b>61</b>

# Sammanfattning

---

Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är av stor betydelse för den regionala utvecklingen i Östergötland. Kollektivtrafiken är inte bara ett transportmedel som tar människor från en punkt till en annan, det är också ett verktyg för samhällsutveckling.

Kollektivtrafiken i Östergötland ska bidra till ett hållbart transportsystem och vara en del av det hållbara samhället. I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling i Östergötland. Programmet är, tillsammans med budgeten, det viktigaste dokumentet för styrningen av den regionala kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken har en nyckelroll i att stärka den fysiska tillgängligheten och därigenom binda samman Östergötland.

Kollektivtrafiken ska utvecklas utifrån sex målområden:

- Öka kollektivtrafikens marknadsandel
- Fler nöjda resenärer
- God geografisk tillgänglighet
- Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet
- Klimatneutralt resande
- Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

För att nå uppsatta mål krävs systematiskt arbete, där varje beslut, projekt och genomförande verkar i riktning

mot målen. För att uppnå målen behöver kollektivtrafiken vara ett självklart inslag i samhällsplaneringen. En bred och djup samverkan med kommuner, staten och andra aktörer är en förutsättning.

Kollektivtrafikens möjlighet att bidra till ett hållbart transportsystem är beroende av att kollektivtrafiken ges förutsättningar att utvecklas till ett attraktivt alternativ till resande med bil. För att uppfattas som attraktiv behöver kollektivtrafiken vara snabb och köras med hög turtäthet. Genom prioriteringar och effektiviseringar kan ett bra utbud av kollektivtrafik erbjudas till en stor del av länets invånare.

Resenärerna ska uppfatta kollektivtrafiken som enkel, tydlig och pålitlig. Det är också viktigt att kollektivtrafiken är ett miljömässigt bra sätt att resa med låg klimatpåverkan. Kollektivtrafik som tar hänsyn till geografisk yttäckning är av vikt för att tillföra landsbygder med en form av samhällsservice. Genom att anpassa kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, skapas förutsättningar för att så många som möjligt ska kunna resa med kollektivtrafiken.



# Förutsättningar och ramverk

## Nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland

Kollektivtrafiken är ett betydelsefullt verktyg i utvecklingen av regionen och för att uppnå olika samhällsmål. I trafikförsörjningsprogrammet fastställer Region Östergötland plattformen för den regionala kollektivtrafiken i form av mål och strategiska prioriteringar med en längre planeringshorisont.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Östergötland är ett långsiktigt och strategiskt dokument som omfattar perioden fram till år 2040. Programmet ska ge en helhetsbild av behovet av regional kollektivtrafik i regionen för såväl samhällsfinansierad som kommersiell trafik. Programmet som fastställs av regionfullmäktige revideras varje mandatperiod. Uppföljning av programmets mål kommer göras årligen.

Programmet är ett av de huvudsakliga styrdokumenterna för Östgötatrafikens planering av kollektivtrafiken och programmet fyller även en funktion som vägledande planeringsunderlag för kommunerna och andra aktörer i regionen.

För att säkerställa långsiktighet för kollektivtrafikens utveckling har utgångspunkten i arbetet varit att aktualisera och revidera det regionala trafikförsörjningsprogrammet med avseende på målvärden och medborgarnytta, i synnerhet när det gäller landsbygdernas trafikförsörjning.

Utvecklingsstrategi för Östergötland (RUS) beskriver önskad inriktning för länets utveckling till år 2040 och är styrande vid revidering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Utvecklingsstrategi för Östergötland innefattar flera delar bland annat Rumslig Strategi för Östergötland (RUM). Dokumentet har ett östgötskt perspektiv, men med utblick över administrativa gränser för att tillvarata de funktionella samband som finns idag och som kommer kunna utvecklas i framtiden till år 2040.

### Kollektivtrafiklagen

Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens huvudansvar är arbets- och studiependling.

Region Östergötland har efter överenskommelse med länets samtliga kommuner påtagit sig rollen som regional kollektivtrafikmyndighet sedan 2012. Ansvarsfördelning mellan kommuner och Region Östergötland regleras enligt särskilt avtal.

Som kollektivtrafikmyndighet ansvarar Region Östergötland för att upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram med mål och strategisk inriktning för all regional kollektivtrafik. Med trafikförsörjningsprogrammet som grund har Region Östergötland även i uppgift att besluta om allmän trafikplikt för det behov av kollektivtrafik som kommersiella aktörer inte bedöms ha något intresse av att svara för. Region Östergötland har genom ägardirektivet gett det helägda bolaget AB Östgötatrafiken i uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet att upphandla, organisera och samordna den regionala kollektivtrafiken. Uppdraget innebär också att främja en attraktiv och effektiv kollektivtrafik i Östergötland och till angränsande regioner.

Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av:

- Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen.
- Alla former av regional kollektivtrafik i länet. Den trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt, men även trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund.
- Åtgärder för att skydda miljön.
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.
- Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

- Omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst, lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt lagen har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

### Regionala styrdokument

Det övergripande målet för transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv. Under det övergripande målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Att ställa om till ett hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom klimatpolitiken. Sverige har ambitiösa mål om en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen år 2030 och ett transportsystem utan klimatpåverkan år 2045.

Utvecklingsstrategi för Östergötland är en gemensam målbild för hur livet i Östergötland ska vara år 2040. Det övergripande målet goda livsvillkor i Östergötland består av tre delmål som speglar de tre hållbarhetsdimensionerna; ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiv, som integreras och balanseras med varandra. För att uppnå utvecklingsstrategins målbild har tre delmål satts upp:

- Ett inkluderande Östergötland
- Ett innovativt och attraktivt Östergötland
- Ett grönare Östergötland

En av strategierna i RUS är att knyta samman Östergötland och ta tillvara det goda läget. Det innebär bland annat att verka för en tät och sammanhållen bebyggelse med fokus på platser med goda förutsättningar till effektiv kollektivtrafik. I gleset befolkande miljöer kommer bilen fortsatt spela en viktig roll. För kortare resor behöver gång och cykel vara det naturliga valet.

Utvecklingsstrategi för Östergötland konkretiseras inom olika delområden. För kollektivtrafikfrågorna sker detta i det regionala trafikförsörjningsprogrammet medan andra frågor hanteras inom andra dokument, till exempel Rumslig strategi.

I den Rumsliga Strategin presenterats en väl avvägd inriktning för Östergötland och visar en tydlig

prioritering av olika platser funktioner och relationer med mållår 2040. Rumslig strategi består av tre strukturbilder i olika skalnivåer samt ett antal principer och prioriteringar. Den rumsliga strategin beräknas antas i oktober 2024 av regionfullmäktige.

**Den storregionala nivån** visar Östergötlands sammanhang. Den ger en bild av hur det goda läget tas tillvara. Det vill säga hur Östergötland är ihopkopplat storregionalt, nationellt samt internationellt år 2040 och med utblick mot år 2050. Fokus är stärkt storregional integrering och funktionalitet, men även de större sammanhangen, som kopplingen mot de tre storstadsområdena i Sverige och den europeiska kontinenten.

**Den regionala nivån** har fokus på ett sammanhållet Östergötland och samband över länsgräns med centralorter i grannkommuner som har en regional betydelse för länet år 2040.

**I närgeografien** är fokus på Östergötlands utveckling och var den bör ske, inklusive närgeografiska samband över länsgräns.

Vidare finns det ett antal principer, dels på storregional nivå, dels på regional och närgeografisk nivå. Dessa principer är:

- Knyta samman och skapa ett nära Östergötland
- Vidga det funktionella Östergötland genom att stärka kopplingar till närliggande noder
- Stärk Linköping - Norrköping som storregionala noder
- Stärk Östergötlands kopplingar till Stockholm, Örebro, Hallsberg, Jönköping, Öresund, Göteborg, Eskilstuna, Västerås och Kalmar
- Stärk Motala för att nyttja potentialen att på sikt bli en storregional nod
- Stärk Mjölby som storregional knutpunkt

I Länstransportplanen sker en konkretisering av behovet av infrastrukturinvesteringar utifrån de mål och utvecklingsbehov som beskrivs i den Rumsliga strategin. Kollektivtrafikens mål och anspråk på förbättrad infrastruktur i form av hållplatser, framkomlighet med mera är centrala inspel i framtagandet av Länstransportplanen.

På regional nivå har Länsstyrelsen i Östergötland och Region Östergötland beslutat om en regional Energi-

och klimatstrategi där ett av sex insatsområden är hållbara och effektiva transporter. I strategin står bland annat att Östergötland ska vara klimatneutralt till år 2045.

### Kollektivtrafikens bidrag till hållbara samhällen

Hållbarhet beskrivs ofta utifrån tre perspektiv – miljömässig (ekologisk), ekonomisk och social hållbarhet. Dessa perspektiv kan kort beskrivas som att miljön sätter ramarna för utvecklingen. Ekonomin är medlet för en utveckling mot målet som är livskvalitet och social hållbarhet.

Kollektivtrafiken har en tydlig påverkan inom miljöområdet framför allt genom att resande flyttas över från resor med egen bil till kollektiva resor med fordon som drivs energieffektivt med fossilfria drivmedel. Tillgång till kollektivtrafik skapar förutsättningar för fler att göra ett aktivt val av att helt avstå användning av bil. Det är viktigt eftersom tillgången till bil är hög och ett minskat beroende av bil är en förutsättning för att ställa om till ett hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken bidrar aktivt till att skapa mer attraktiva stadsmiljöer genom att frigöra stora ytor som annars hade krävts för biltrafiken.

Kollektivtrafikens främsta roll inom social hållbarhet handlar om dess bidrag till god tillgänglighet till arbetsmarknad, utbildning, service samt fritids- och kulturaktiviteter. Den sociala hållbarheten kan stärkas genom kollektivtrafikens bidrag till ett mer jämlikt transportsystem som kan medföra bättre levnadsvillkor, integration och ökad trygghet. Kollektivtrafiken bidrar till ökade resmöjligheter för grupper med lägre

socioekonomisk status. Genom att prioritera satsningar på kollektivtrafik skapas också förutsättningar för ett mer jämställt transportsystem då fler kvinnor än män reser i kollektivtrafiken.

Inom det ekonomiska området bidrar kollektivtrafiken till en långsiktigt hållbar utveckling främst genom att den ökar tillgängligheten till arbetsplatser, bostäder och arbetskraft i samhället. Kollektivtrafiken ska planeras så samhällsekonomiskt effektivt som möjligt.

För att säkra en hållbar utveckling har FN:s medlemsstater förbundit sig till 17 globala mål som ska uppnås till år 2030. Kollektivtrafikens roll är ett verktyg för att uppnå ett hållbart transportsystem på global, nationell och regional nivå. Det innebär att kopplingen till de globala målen för en hållbar utveckling är påtaglig. Kollektivtrafikens relation till de globala målen kan visualiseras genom att gruppera målen utifrån tre aspekter: syftet med kollektivtrafiken, hur kollektivtrafiken ska utvecklas för att nå det övergripande syftet samt vilka direkta effekter kollektivtrafiken bidrar med.

Syftet med kollektivtrafiken är att bidra till ett hållbart transportsystem som en del av ett hållbart samhälle. Mål 11 Hållbara städer och samhällen kan därför ses som det övergripande målet utifrån kollektivtrafikens roll.





## Allmän trafikplikt och kommersiell trafik

### Öppet marknadstillträde

Kollektivtrafiklagstiftningen innebär att den svenska marknaden för regional kollektivtrafik sedan år 2012 är öppen för kommersiella aktörer. Trafikföretag får med stöd av kollektivtrafiklagen fritt etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. Region Östergötland ställer sig positiv till ett ökat inslag av kommersiell kollektivtrafik och ser sådana initiativ som möjligheter att utveckla och bredda trafikutbudet.

Region Östergötland ser även behov av nära samverkan mellan olika regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommersiella aktörer för utveckling av trafiken. Genom en kundfokuserad samverkan mellan den samhällsfinansierade och den kommersiella kollektivtrafiken kan en bredd av resmöjligheter erbjudas, vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet.

### Tillträde till terminaler och hållplatser

Intentionerna i kollektivtrafiklagstiftningen innebär att tillträde till offentligt ägd infrastruktur som terminaler, bytespunkter och hållplatser ska ske på konkurrensneutrala och icke diskriminerande villkor. Region Östergötland har i dokumentet Riktlinjer för tillträde till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter sammanställt de regler och villkor samt process och tidplan som gäller när trafikföretag på kommersiella grunder avser bedriva regional kollektivtrafik inom Östergötland. Aktuell version av riktlinjerna finns på Region Östergötlands hemsida.

### Allmän trafikplikt

Trafikförsörjningsprogrammet för Östergötland beskriver behovet av regional kollektivtrafik i regionen och formulerar mål för den regionala kollektivtrafikens utveckling. I enlighet med kollektivtrafiklagen ska

Region Östergötland i sin roll som regional kollektivtrafikmyndighet även besluta om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser ta ansvar för och teckna avtal om. Ett beslut om allmän trafikplikt kan sägas säkerställa sådan kollektivtrafik som myndigheten anser nödvändig för regionens utveckling och som inte bedöms drivas av kommersiella aktörer i önskvärd omfattning.

Som underlag för beslut om allmän trafikplikt genomförs en utredning om trafikplikt avseende kollektivtrafiken i aktuellt område. Syftet med en utredning om trafikplikt är att i detalj beskriva vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten anser erfordras för att uppfylla målen och intentionerna i trafikförsörjningsprogrammet. Utredningen om trafikplikt ska också svara på hur marknadens intresse av att utföra den planerade trafiken på kommersiella villkor ser ut.

En utredning om trafikplikt genomförs i god tid innan avtalstiden för det trafikavtal som reglerar utförandet av aktuell kollektivtrafik upphör. Innan beslut om trafikplikt fattas genomförs alltid ett allmänt samråd med trafikföretagen. Om något trafikföretag visar intresse av att, utan ekonomiska subventioner från samhället, bedriva någon del av den aktuella trafiken kan Region Östergötland välja att helt eller delvis avstå från trafikplikt för just den trafiken.

I bedömningen av möjligheten att avstå trafikplikt väger Region Östergötland in de sammantagna effekterna av avtalad och kommersiell trafik. Hur uppfyllandet av trafikförsörjningsprogrammets mål påverkas, kommer att vara ett viktigt inslag i en sådan bedömning. Fokus i en sådan bedömning kommer att ligga på behovet av resmöjligheter, resandeutveckling, kundnöjdhet, miljöpåverkan och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Stor vikt läggs även vid bedömning av långsiktighet och stabilitet i det kommersiella alternativet samt resenärernas kostnad för nyttjandet av den kommersiella trafiken.

# Resandebehov i Östergötland

## Nuläge

### Befolkningen

Vid årsskiftet 2023/2024 var Östergötlands invånarantal 472 300. Invånarna i länets 13 kommuner varierar stort från Linköping med 167 400 invånare till Ydre med drygt 3 600 invånare.

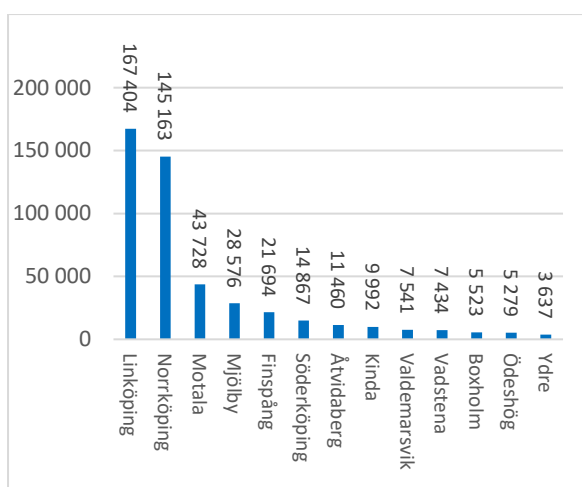


Bild 1: Östergötlands befolkning fördelat per kommun, 2023. (SCB)

Under 2003 till 2023 har befolkningen ökat i nästan alla åldersintervaller. Särskilt stor är ökningen för åldersgrupperna 60 år och uppåt. Åldersgruppen 10-19 är den enda gruppen som har en neutral utveckling i förhållande till år 2003.

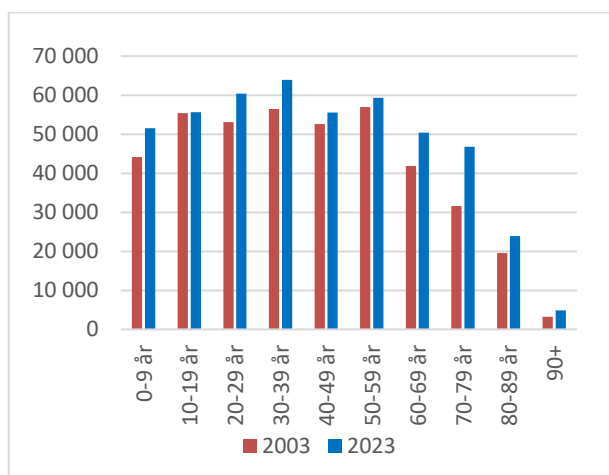


Bild 2: Östergötlands befolkning fördelat efter ålder. (SCB)

Östergötland är en växande region och invånarantalet förväntas fortsätta att öka. Framför allt är det invandringsöverskott, följt av födelseöverskott som bidrar till att antalet östgötar blir allt fler. Sedan år 2003 har befolkningen ökat med i genomsnitt 2 900 invånare per år.

Efter de tre storstadsområdena är Östergötland en av de regioner som har den starkaste befolkningsutvecklingen i Sverige. Befolkningstillväxten har dock en ojämn geografisk fördelning i regionen. Av kartorna i bild 3 och 4 framgår att den största befolkningsökningen sker i Linköpings och Norrköpings kommuner. Under perioden 2010–2022 har befolkningen ökat i en betydligt större del av Östergötland jämfört med åren 1990–2010. I kartorna visas varje kommuns landsbygder som en homogen yta.

En mer detaljerad geografisk indelning av landsbygderna visar att befolkningsförändringen varierar även inom landsbygderna. Generellt sett har landsbygdernas befolkning ökat i de delar som ligger i närheten av en större tätort och minskat i de mer perifera landsbygdsområdena.

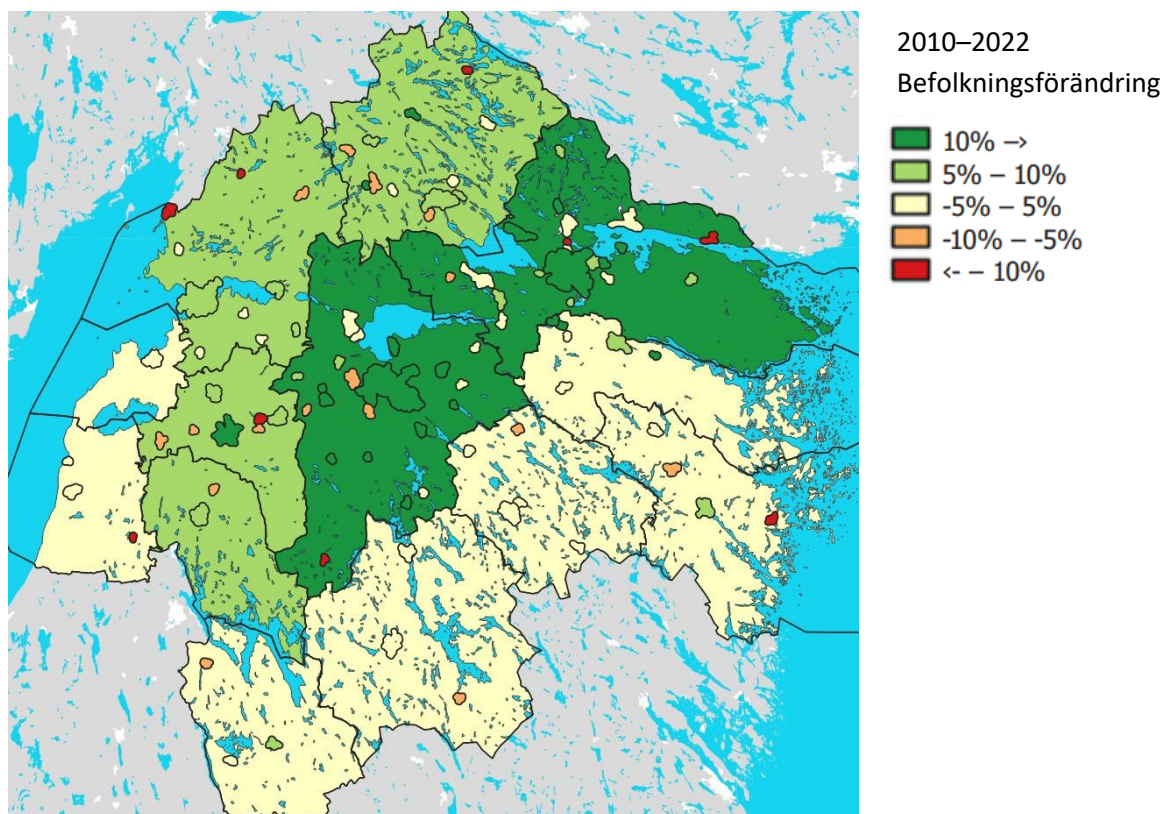


Bild 3: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygder mellan år 2010 och 2022. (SCB)

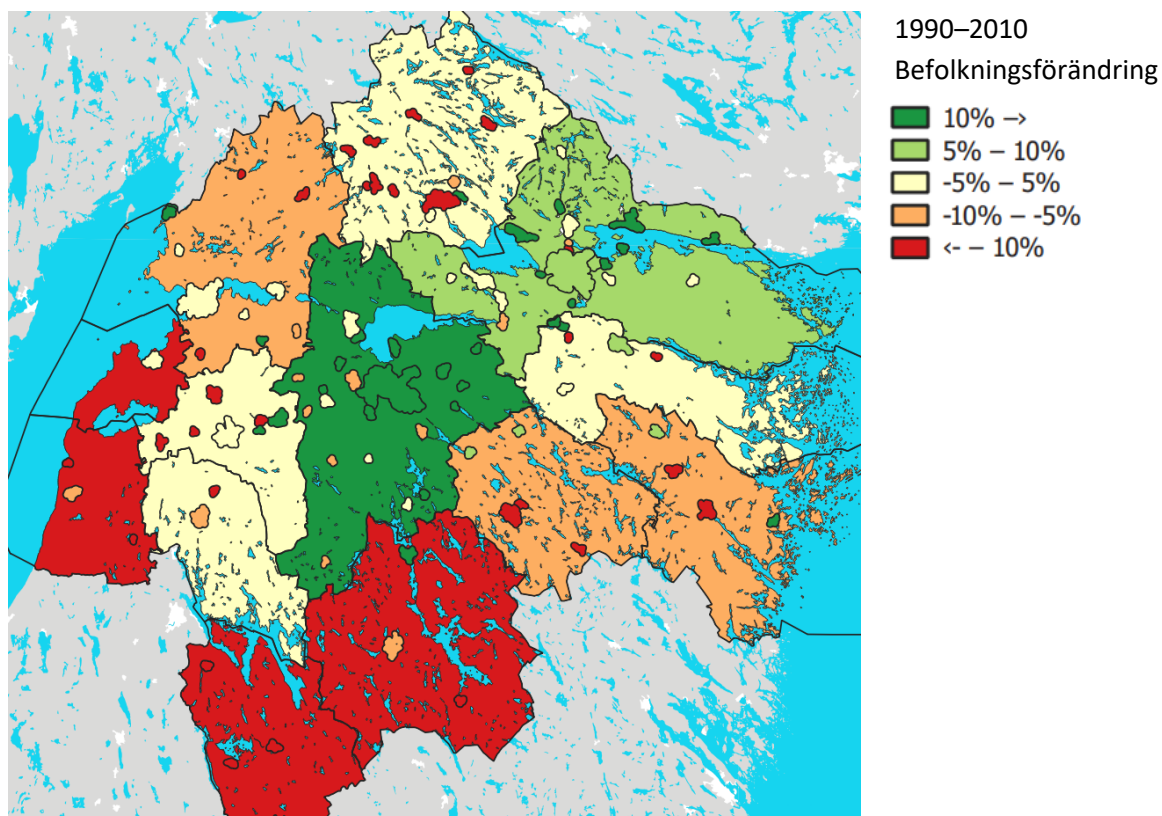


Bild 4: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygder mellan år 1990–2010. (SCB)

### Arbetsmarknaden

Branschstrukturen för regionens arbetsmarknad har förändrats under de senaste åren, enligt statistik från SCB. I tillverkningsindustrin, som historiskt sett varit Östergötlands dominerande bransch, har arbetstillfällena minskat kraftigt, medan en ökning har skett inom den tjänstebaserade verksamheten. Det totala antalet sysselsatta har ökat med cirka sex procent mellan åren 2014 och 2023.

Östergötlands arbetsmarknad blir genom en ökad arbetspendling mer geografiskt integrerad, framförallt inom regionen, men också med andra regioner. Mellan Linköping och Norrköping går de största pendlingsströmmarna och städerna står för majoriteten av regionens arbetsmarknad.

Antalet personer som pendlar till Stockholm ökar snabbt. Även inpendlingen till Östergötland från Stockholm ökar, men från lägre nivåer.

### Så reser östgötarna

#### Resmönster i regionen

År 2023 genomförde Region Östergötland en resvaneundersökning för Östergötland.

Undersökningen visar att varje östgöte i genomsnitt gör totalt 2,7 resor per vardag och 2,5 resor per dygn under helger. Pensionärer gör i genomsnitt något färre resor jämfört med yngre. Personer i hushåll med barn gör i genomsnitt fler resor per dygn jämfört med personer i hushåll utan barn eller unga vuxna.

På vardagar utgör resor till arbetet den vanligaste anledningen till att resa. På helger är ärenden som

fritidsaktiviteter, inköp och besök hos släkt/vänner vanligare. Det är en tydlig spridning mellan reslängd och restid för olika ärenden.

Sedan 2017 deltar Östgötatrafiken i den årliga nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern vilket är en nationell kvalitets-, attityd- och resvaneundersökning för kollektivtrafikbranschen. I Kollektivtrafikbarometern sammanställs resandet för olika färdmedel och det är stora skillnader i resandet över dygnet. För vardagsresorna finns en tydlig koncentration under ett par timmar tidigt på morgonen samt under eftermiddagen, vilket sammanträffar med resa till och från arbete samt studier. På helgen är resandet jämnare utspritt under mitten på dagen, med en topp under sen eftermiddag.

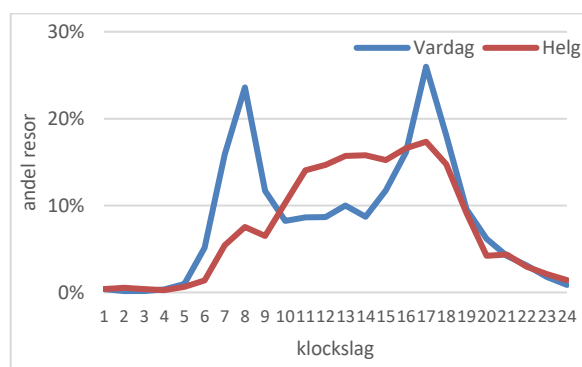


Bild 5: Andel resor per timme fördelat över dygnet under vardag och helg. (Kollektivtrafikbarometern, 2023)

Bilen är det vanligaste färdmedlet och står för drygt 60 procent av vardagsresorna. Kollektivtrafikens andel av samtliga resor (gång, cykel, kollektivtrafik, bil och övrigt) i regionen uppgår till 15 procent. Gång och cykel står tillsammans för lite över en femtedel av alla resor, och är överrepresenterat i stadsområden för sträckor kortare än fem kilometer.

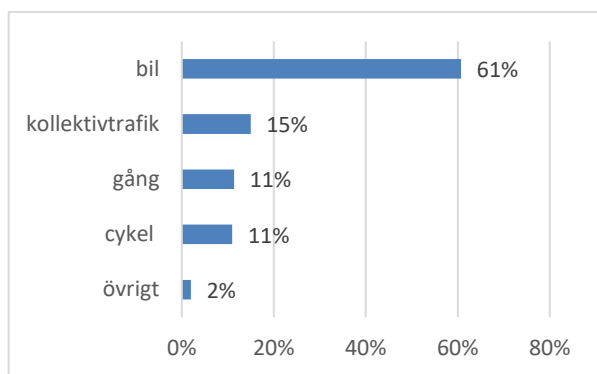


Bild 6: Fördelning mellan färdställen på vardagar.  
(Kollektivtrafikbarometern, 2023)

Enligt Kollektivtrafikbarometern var marknadsandelen av motoriserat resande för kollektivtrafiken år 2023 20 procent, vilket är 3 procentenheter lägre än år 2017, men en procentenhet högre än år 2019. Resandet har återhämtat sig väl efter restriktionerna som infördes i samband med covid-19 pandemin och är nästan uppe på samma nivåer som innan år 2020. Distansarbete har minskat efterfrågan på arbetsrelaterade resor med kollektivtrafiken. Samma effekt syns även i resandet med bil, vilket gör att kollektivtrafikens marknadsandel år 2023 var något över 2019 års nivå. Kollektivtrafiken har sin högsta marknadsandel för resor till studier, följt av resor till arbete och lägst för övrigt resande.

Resvaneundersökningen från 2023 samt Kollektivtrafikbarometern visar på tydliga skillnader mellan män och kvinnors resvanor. Män reser något mer än kvinnor. Män färdas oftare som bilförare, medan

kvinnor i högre utsträckning reser som passagerare i bil. Kvinnorna står för en högre andel kollektivtrafikresande än vad männen gör, och detsamma gäller för förflyttningar till fots eller med cykel. Männen reser består i något högre grad av resor som är längre än 40 kilometer. Kvinnor gör i stället fler resor som är kortare än fem kilometer. Yngre personer, 16-24 år, cyklar och åker kollektivtrafik i högre utsträckning än andra åldersgrupper.

Styrkan hos kollektivtrafiken är att erbjuda trafiklösningar som bygger på resor med hög regelbundenhet, med arbets- och studiependling som tydligast exempel. Genom det är kollektivtrafiken en integrerad del i trafikinfrastrukturen som stödjer den regionala utvecklingen.

Resvaneundersökningarna visar att fritidsresandet ökar. Resa för fritidsaktivitet som ärende är vanligt även vid ungdomars resor.

Även när det gäller var i länet de flesta resor sker finns det stora skillnader. Det mesta resandet sker i de två största kommunerna, Linköping och Norrköping. Av samtliga resor sker drygt två tredjedelar inom någon av de två kommunerna. Resandet över kommungräns är förhållandevis litet. Vanligaste resan över kommungräns sker mellan Linköping och Norrköping. Totalt utgör kommunöverskridande resor endast några procent av östgötarnas totala resande i länet.



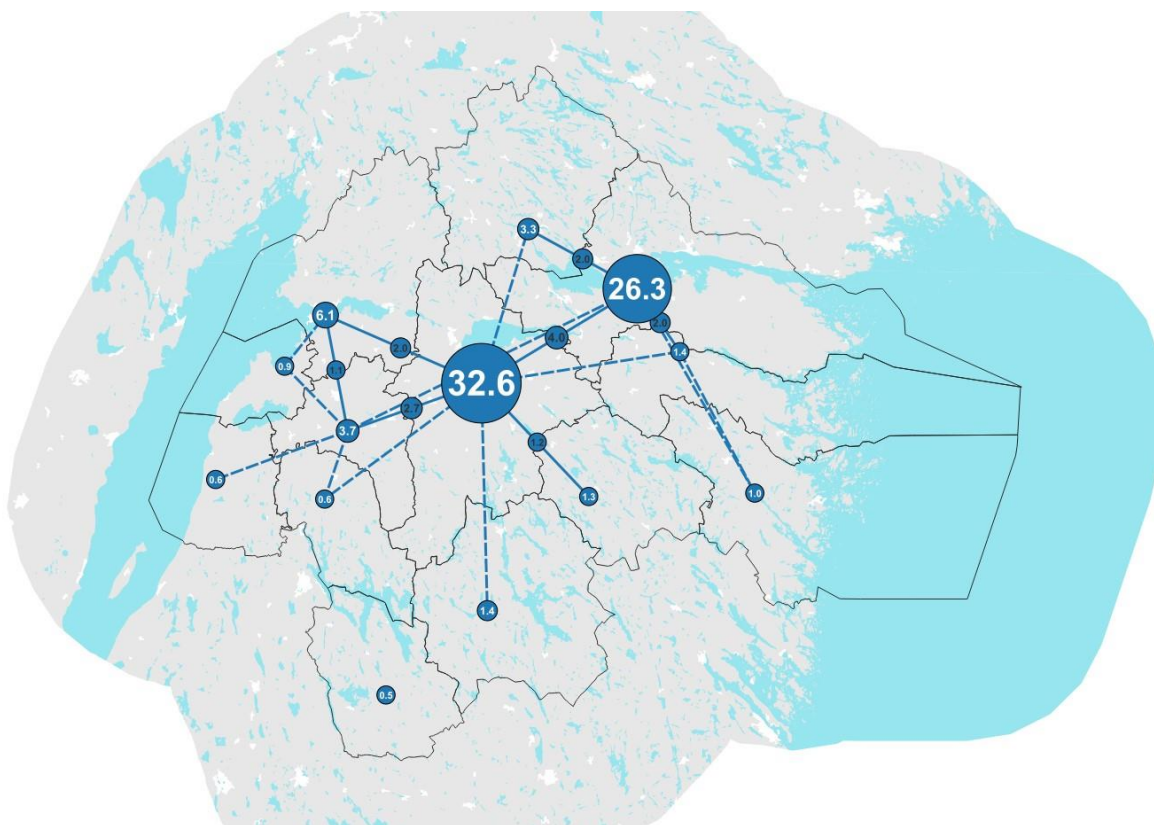


Bild 7: Fördelning av det totala resandet på kommunnivå. Vita siffror visar inomkommunalt resande och svarta siffror resande över kommungräns. Heldragna linjer är inomkommunala resor och streckade linjer är resor över kommungräns. (RVU Östergötland 2023)

### Bilansvändning och körkort

Under 2019 minskade den totala körsträckan för första gången sedan 2013. Minskningen är en kombination av att antalet personbilar i trafik inte ökar med samma hastighet som tidigare samtidigt som den genomsnittliga körsträckan fortsatt sjunker.

Enligt Kollektivtrafikbarometern har 85 procent av östgötarna körkort och 83 procent tillgång till bil. Andelen med körkort har ökat med nästan två procentenheter de senaste tre åren medan tillgången till bil per hushåll är oförändrad. Både körkort och tillgång till bil ökar med stigande ålder.

### Arbets- och studiependling

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i Östergötlands utveckling genom att stärka tillgängligheten och binda

samman regionen avseende boende, arbete och utbildning. En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik leder till goda resmöjligheter, såväl inom som till och från Östergötland. Det bidrar till en större och mer sammanhängande arbetsmarknad, med ökad sysselsättning som följd.

De största riktade pendlingsströmmarna mellan två kommuner går mellan Linköping och Norrköping. Det är betydligt fler som pendlar från Norrköping till Linköping än åt andra hållet. Andra stora pendlingsströmmar går i båda riktningarna mellan Norrköping och Finspång samt från Söderköping till Norrköping. Förutom från Norrköping har Linköping stor inpendling från framför allt Mjölby, Motala, och Åtvidaberg. En relativt stor pendling sker även från Linköping till Mjölby.

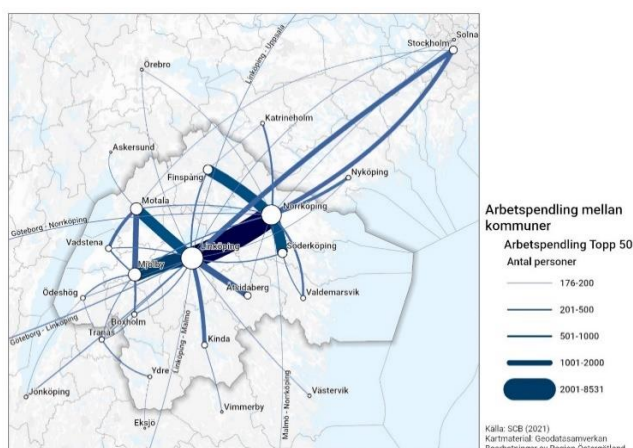


Bild 8: Arbetspendling mellan kommuner. (SCB, 2021)

Inpendlingen till Linköping och Norrköping från övriga Östergötland ökar successivt. Framför allt ökar inpendlingen till Linköping snabbt. Från Linköping och Norrköping är även pendlingen till Stockholm relativt stor.

Pendling för gymnasiestudier varierar, inte minst med storleken på antalet som läser på gymnasiet. Antalet ungdomar i gymnasieålder 16–18 år nådde en topp år 2008. Därefter har åldersgruppen minskat med en fjärdedel. Från år 2015 ökar antalet ungdomar igen, men i långsammare takt. Under andra halvan av 2030-talet beräknas åldersgruppen plana ut på en nivå något under toppnoteringen år 2008.

Av Östergötlands gymnasieelever studerar cirka en fjärdedel i en annan kommun än i sin hemkommun. Gymnasiependlingen sker främst till gymnasieskolor i Linköping och Norrköping. Utbildningsmöjligheter inom den egna kommunen och närhet/tillgänglighet till gymnasieskolor i annan kommun förklarar variationen mellan kommunerna när det gäller gymnasiependling. Möjligheten att fritt välja skola, även i grundskolan, innebär ett större och alltmer koncentrerat resande bland barn och ungdomar.

### Noder i Östergötland

I Östergötland finns en mångfald av olika livsmiljöer: skärgården, skogsbygderna, slättlandskapet, storstäderna, småstaden, tätorterna, byarna och

landsbygderna. Bra boende, arbete, tillgång till service, kultur, omsorg, rekreation och naturupplevelser finns i alla delar av Östergötland. Olika platser unika och egna kvaliteteter kompletterar eller förstärker andra platser och ger en bredd av livsmiljöer.

Östergötlands struktur med totalt 96 tätorter fördelade över de 13 kommunerna innebär att regionala målpunkter finns utspridda över stora delar av regionens yta. I den rumsliga strategin har en strukturbild med målår 2040 tagits fram. Strukturbilden utgår från fyra primära nodtyper: regional, delregional, nod utanför Östergötland samt skärgårdsnod.

### Regional nod

Starkt befolkningscentrum med hög servicegrad och som inrymmer många funktioner. Inom handel, utbildning och sjukvård med god utvecklingspotential till år 2040. Regionala noder har stor betydelse för utveckling i länet och bidrar till utveckling såväl lokalt som regionalt. Exempel på regionala noder är Linköping och Norrköping.

### Delregional nod

Tätorter som är viktiga för sitt omland då de har en bredd av funktioner. De ska även ha en hög servicenivå och god tillgänglighet i starka pendlingsstråk. Delregionala noder har potential för fortsatt utveckling och är med sina samlade funktioner även viktiga för att stärka utvecklingen i sitt delregionala omland. Delregionala noder omfattas exempelvis av Söderköping och Vadstena.

### Nod utanför Östergötland

Kommunhuvudort utanför Östergötland vars funktionalitet för omlandet har stor betydelse för platser och orter i Östergötland. Exempel på sådana noder är Tranås och Nyköping.

### Skärgårdsnod

Plats med viktiga nyckelfunktioner för livet längs kusten och i skärgården, där det är viktigt att bibehålla och om möjligt utveckla nyckelfunktioner. Exempel på Skärgårdsnoder är Fyrudden och Arkösund.

## Resandet med kollektivtrafik

### Antal resor

I den upphandlade allmänna kollektivtrafiken i Östergötland görs det för närvarande cirka 29 miljoner resor under ett år. En vanlig vardag görs cirka 130 000 resor med regionens tåg, bussar, spårvagnar och båtar. Stadstrafiken, det vill säga kollektivtrafiken inom Linköping, Norrköping och Motala stad, står för två tredjedelar av resorna. Drygt var femte resa görs i region- och landsbygdstrafiken, resterande del görs med pendeltåget. Östgötapendeln samt stadstrafiken i Linköping och Norrköping har haft starkast resandeutveckling de senaste åren.

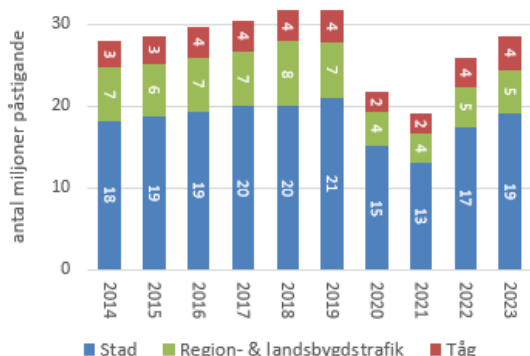


Bild 9: Antal miljoner påstigande i kollektivtrafiken, år 2014–2023. (Östgötatrafikens)

### Kundens upplevelse

Sedan 2017 deltar Östgötatrafikens i den nationella årliga undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

Östgötatrafikens hade ett Nöjd Kund Index (NKI) på 71 procent år 2023. Under de sex åren som NKI uppmätts enligt denna metod har NKI ökat från 67 till 71 procent. Mellan 2011 och 2016 användes en annan undersökningsmetod, men även under den perioden uppvisade NKI en positiv trend. Det nationella snittet för NKI är 57 procent och Östgötatrafikens är en av de regionala kollektivtrafikmyndigheter som har högst NKI.

Resultatet från 2023 års undersökning visar att nöjdheten skiljer mellan olika resenärgrupper. Resande i stadstrafiken är i högre grad nöjda med Östgötatrafikens än resande i den övriga trafiken.

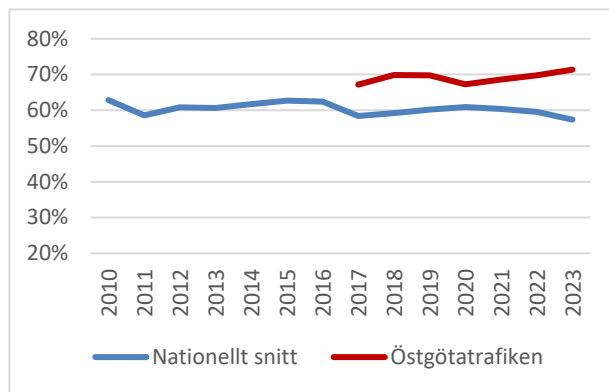


Bild 10: Östgötatrafikens NKI (Nöjd Kund Index) i jämförelse med det nationella genomsnittet. (Kollektivtrafikbarometern)

### Trygghet

Upplevelsen av kollektivtrafiken som ett tryggt sätt att resa är väsentligt för att man ska välja att resa med den. Otryggheten förklaras i högst utsträckning av en oro att komma fram för sent. Hög punktlighet är centralt för att förbättra den upplevda tryggheten för kollektivtrafikens resenärer. Upplevd trygghet har även ett starkt positivt samband med NKI. Det är även viktigt att resenärer upplever en hög trygghet på väg till och från hållplats, vid hållplatsen likväl som ombord på fordonen.

Kollektivtrafikbarometern visar att yngre människor upplever en lägre grad av trygghet jämfört med äldre, i synnerhet de i den yngsta åldersgruppen 15–19 år. Kvinnor upplever i högre utsträckning än män att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken. Högst trygghetsbedömning ger resenärer som reser med stads- och tätortsbuss och tätt därefter återfinns landsbygdsbuss, pendeltåg och expressbuss. Av färdmedelslagen fördelade på områdesnivå har spårvagnen lägst trygghetsvärden.

## Resande i framtiden

### Trender i samhället

Megatrender är stora, globala förändringar som sker på ett övergripande samhällsplan och som kommer att påverka östgötarna och resandet de kommande decennierna.

### **Förändrat klimat**

De mänskliga utsläppen av växthusgaser påverkar klimatet kraftigt med en ökning av jordens medeltemperatur som följd.

Att bryta trenden och minska de negativa utsläppen i tillräcklig skala innebär en stor utmaning. Inte minst för den fysiska miljön och för vårt beteende, där transporterna står för en stor del av de utsläpp som ger en negativ effekt på klimatet.

### **Globalisering**

Sverige är, som liten ekonomi med en stark exportsektor, mycket beroende av vad som sker internationellt. Handeln är en stor drivkraft bakom globaliseringen, där framgången beror på goda transporter och kommunikationsmöjligheter vilket i sin tur skapat tillväxt. Även teknikutvecklingen har bidragit till växande globala handels- och produktionsnätverk.

### **Urbanisering**

Urbaniseringstrenden visar att allt fler människor bosätter sig i städer och större tätorter. Av Sveriges befolkning bor en betydande andel i någon av de tre storstadsregionerna. Starka pendlingsstråk och utveckling av knutpunkter i stadsnära tätorter bidrar till regionförstoring.

### **Digitalisering**

Digitaliseringen innebär stora möjligheter i samhällsutvecklingen och innebär nya mönster för såväl inköp som arbetsliv som för den sociala samvaron. Nästan alla är beroende av digital service i sitt vardagsliv. Digitalisering och IT-användning leder också till en flexibilitet i var människor arbetar i förhållande till var de bor, då många tjänster kan utföras på distans. Även tillgängligheten till varor och tjänster via webben samt informationsteknikens utveckling är sådant som hamnar under digitaliseringstrenden.

### **Ökad individualisering**

Människors livsstilar förändras ständigt. En trend är att människor efterfrågar ett samhälle med ökad grad av individualisering där information och tjänster ska vara valbara, snabba, enkla och dynamiska.

### **Geopolitik och säkerhet**

Det alltmer osäkra geopolitiska läget i Europa och i övriga omvärlden ställer högre krav på länder och verksamheter inom flera områden. Kollektivtrafiken är,

som en del i regionens trafikinfrastruktur, en samhällskritisk funktion. Högre krav kommer därmed ställas inom säkerhet för att skydda sig mot diverse attacker. Det proaktiva arbetet kommer att vara viktigt för att säkerställa en kontinuerlig, robust och pålitlig drift av kollektivtrafiken i regionen.

### **Möjligheter och utmaningar ur ett kollektivtrafikperspektiv**

#### **Klimat och miljö**

Påverkan på klimatet är vår tids största utmaning inom miljöområdet. I Sverige står vägtrafiken för cirka 30 procent av de klimatpåverkande utsläppen. Att åstadkomma ett hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna för att minska klimatpåverkan.

Regionalt finns ett stort stöd för att minska klimatpåverkan från transporter. Regionala mål är att till 2045 ska Östergötland som region vara klimatneutralt och att utsläppen från transporter i Östergötland ska minskat med 70 procent år 2030.

De större städernas miljöutmaningar som buller och trängsel har de senaste decennierna påverkats av urbanisering och ökad efterfrågan på olika typer av transporter. Kollektivtrafiken anges som en av lösningarna för att minska för att minska såväl den negativa påverkan på klimatet som buller och trängsel.

Stadsmiljön och trivseln i städerna har mycket att vinna på att kollektivtrafiken ökar sin marknadsandel i förhållande till bilen. Kollektivtrafik förbättrar nämligen framkomligheten genom färre fordon, minskad trängsel på gator samt minskat parkeringsbehov. Det ger också mer plats till gående och cyklister som, tillsammans med kollektivtrafiken, bidrar till ett levande stadsliv.

För att klara en omställning till ett hållbart transportsystem krävs nya resvanor och ett nytt sätt att se på resandet. Den trend som finns i samhället, att i högre grad prioritera hälsa och ekologisk konsumtion bedöms gynna kollektivtrafiken som ett smart livsstilsval.

#### **Befolkningstillväxt och urbanisering**

Enligt SCB:s befolkningsprognos kommer befolkningen i Sverige att öka från cirka 10,6 miljoner invånare år 2023 till 11,4 miljoner år 2029, och 12 miljoner år 2040. På 2010-talet har befolkningsökningen i genomsnitt ökat med 100 000, drivet av ett högt invandringsöverskott.



De senaste åren har befolkningsökningen dock minskat markant, för att år 2023 vara nere på drygt 30 000. Ett lägre invandringsöverskott samt lågt barnafödande förklarar nedgången.

Invandringen har de senaste decennierna varit den huvudsakliga förklaringen till Sveriges befolkningsökning. Ett högre födelseöverskott har varit den andra förklaringsvariabeln. Tillsammans har de motverkat en befolkningspyramid som består av en allt större andel äldre.

I framtiden beräknas befolkningsökningen i huvudsak ske i de tre storstadsregionerna och vissa kringliggande områden. Stockholms län kommer att ha den största befolkningsökningen. Även antalet arbetsplatser i Stockholms län förväntas öka kraftigt. Denna befolknings- och arbetsplatsutveckling förväntas innebära en kraftigt ökad pendling till Stockholm från kringliggande län. Stora krav kommer att ställas på infrastruktur och trafikering, inte minst när det gäller tågtrafik.

Östergötland har en stor befolkning på en relativt koncentrerad yta. Enligt SCB:s befolkningsprognos förväntas antalet invånare i länet öka från cirka 472 000 år 2023 till 506 000 år 2040. Den största ökningen förväntas ske i Linköping och Norrköping, följt av Mjölby, Motala och Söderköping. I regionen står nettoinvandringen för merparten av 2000-talets befolkningsökning. Migrationen bidrar till en högre andel av befolkningen som är i arbetsför ålder och en yngre befolkning. Det är i åldersgruppen 20 - 64 år som både antalet och andelen utrikes födda är högst. I Östergötland har andelen utrikes födda ökat från knappt 10 procent år 2003 till cirka 17 procent år 2023.

För 200 år sedan bodde 90 procent av Sveriges befolkning på landsbygder. År 2020 var det nästan tvärtom, med 86 procent som bor i tätorter, vilket även är i linje med fördelningen på nationell nivå. I Sverige innebär urbaniseringen att folkmängden ökar mest i tätorterna eller på landsbygder i nära anslutning till större orter. I de 32 tätorter i Östergötland som har mer än 1 000 invånare bor nästan 80 procent av östgötarna.

Bostadsbyggandet i Sverige har det senaste decenniet gradvis ökat för att sedan plana ut något under det bedömda behovet. Enligt Boverket råder det just nu bostadsbrist i 180 av Sveriges 290 kommuner. Bostadsbristen är mest omfattande i storstadsregioner

och högskoleorter, men även många mindre kommuner rapporterar att de har för få bostäder. Inträdesbarriärer som hög priser och krav om kontantinsats har skapat utmaningar för ungdomar och nyanlända att ta sig in på delar av bostadsmarknaden. Äldre som vill flytta från villan till en mindre bostad har utmaningar med att hitta det de söker. Det finns därmed även en matchningsproblematik på bostadsmarknaden.

I Östergötland bedömer 11 av 13 kommuner att man har ett underskott på bostäder. Bedömningen från Boverket är att bristen förväntas bestå under lång tid framöver. Uppskattningsvis behöver det byggas 2 300 nya bostäder i länet per år fram till 2030 för att uppnå balans mellan utbud och efterfrågan på bostadsmarknaden.

### *Trender i resandet*

Enligt den senaste nationella resvaneundersökningen 2023 har antalet resor ökat med drygt två procent jämfört med föregående år. Kollektivtrafiken är det färd sätt som haft starkast återhämtning, drivet av borttagna covid-19 restriktioner. Totala antalet resor har minskat med 12 procent jämfört med 2019. Resvaneundersökningen visar att samtliga typer av resor har minskat, med störst nedgång för arbets- och skolrelaterade resor. Förväntningarna är en fortsatt återhämtning under kommande år, men det totala resandebehovet beräknas fortsatt vara lägre jämfört med 2019 på grund av ökat hemarbete. Ökat hemarbete kan förväntas leda till längre avstånd mellan bostadsort och arbetsplats, med ökad reslängd som följd. Ytterligare en faktor är den alltmer specialiserade arbetsmarknaden, vilket innebär arbetsmarknader med större geografisk yta som i sin tur bidrar till längre pendling till arbetet.

Lägst procentuellt tapp sedan 2019 återfinns service- och inköpsrelaterade resor, tätt följt av fritidsresandet. Fritidsresor utgör drygt 23 procent av alla resor. En analys av färdmedelsfördelningen för fritidsresandet visar att bilen är det dominerande färdmedlet. Fritidsresandet förväntas fortsätta öka, bland annat med hänsyn till att andelen äldre personer kommer att öka.

Äldre personer blir alltmer friska och aktiva, vilket innebär ett ökat resebehov. Detta ställer krav på en kollektivtrafik som kan erbjuda resmöjlighet mitt på dagen och sen eftermiddag.



Ungdomar står för en stor del av kollektivtrafikresandet, och är en viktig grupp att behålla som kollektivtrafikresenärer även när de blir äldre. Ju fler av dagens ungdomar som fortsätter resa kollektivt som vuxna, desto större behov av en kollektivtrafikutveckling.

Enligt Trafikanalys visar statistik från den nationella resvaneundersökningen att det är små skillnader mellan män och kvinnors resvanor, undantaget flyg där män står för en större andel av antalet resor. Män spenderar något längre tid på resor till och från arbetsplats, medan kvinnor i högre grad gör service- och inköpsrelaterade resor. Kvinnor står för merparten av det totala resandet med kollektivtrafiken.

Den ökande individualiseringen innebär högre förväntningar och större krav. Varje person är unik och kraven på såväl kollektivtrafiken som kringliggande tjänster ökar. Det finns ett ökat behov för branschen att förstå individens och befolkningens behov och förväntningar.



### **Förändring av bilresandet**

Enligt Trafikverkets Omvärldsanalys 2022 – trender i transportsystemet, förväntas en fortsatt ökning av transporter inom alla typer av transportmedel, men från en ny lägre basnivå. Följdefekter av Covid-19 genom förändrade resvanor, kommer sannolikt innebära att distansarbete blir en permanent del i många anställdas vardag. En större andel av sysselsättningen beräknas även komma ifrån tjänstesektorn och bör även det bidra till att en större andel av befolkningen i arbetsför ålder har möjlighet till att arbeta hemifrån. Högre krav på flexibilitet, tillgänglighet och förväntan om längre resor

är även de trender som kommer sätta nya krav på transportsystemet.

För att begränsa ökningen av biltrafiken kommer det att krävas kraftfulla styrmedel och åtgärder som ökar konkurrenskraften för mer hållbara transportmedel. De hittills genomförda åtgärderna har inte haft någon större effekt på resandet med bil. Biltrafiken har stadigt ökat sedan dess genombrott i mitten av 1900-talet. Ökningen har skett i takt med att människor fått det bättre ekonomiskt och samhället har byggts och organiserats utifrån bilen som norm. Trenden mot ett ökande fritidsresande riskerar också att öka resandet med bil. Faktorer som talar för en minskad bilanvändning är de ambitioner som finns, särskilt i de större städerna, att i högre utsträckning planera samhället och ge incitament till invånarna för att öka andel resor med hållbara transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik.

Genom att minska bilanvändningen kan ytor frigöras så att förutsättningar för byggande av fler bostäder och ett mer effektivt transportsystem i städerna skapas. Även förbättrad kollektivtrafik, ökad trängsel, trängselskatt, sämre tillgång till parkering, högre parkeringsavgifter samt ett ökat bränslepris är faktorer som påverkar en utveckling i den riktningen.

### **Bilägande**

2022 var första året på tre decennier med färre antal registrerade bilar i trafik i Sverige. Enligt Trafikanalys har dock bilägandet totalt sett ökat sedan 1980-talet, drivet av ökat välstånd och befolkningstillväxt.

Antalet bilar per 1 000 invånare nådde en toppnotering 2017 och därefter har nivån planat ut. Bakomliggande orsaker är urbaniseringen och i synnerhet nettoinflyttningen till de största städerna i Sverige, där biltätheten är lägre.

Intresset för så kallad delningsekonomi har ökat de senaste åren. Delningsekonomi innebär minskad resursåtgång och effektivare kapacitetsutnyttjande genom att tillgången på varor och tjänster delas. Inom transportsektorn handlar delningsekonomi både om att dela fordon och att dela resa. Nya affärsformer för delningstjänster utvecklas. Tjänster som bygger på att man betalar för bilen när man behöver den och lämnar den där man vill, finns redan idag. I framtiden skulle en sådan tjänst kunna kombineras med autonoma system

där man via en app kallar på en bil när man behöver den. Ett svalare intresse för det egna ägandet kan även komma att innebära ett ökat intresse för att resa med kollektivtrafik.

### Körkort

I Trafikverkets rapport från 2022 Trender i transportsystemet, beskrivs att bilens roll kan komma att förändras, i synnerhet i högtrafik. I framtiden förväntas vägsystemets kapacitet begränsa möjligheten till fortsatt tillväxt av biltrafik i rusningstrafik. För att möta den förväntade ökningen av resande behöver mer yteffektiva transportslag såsom cykel, gång och kollektivtrafik användas i större utsträckning. Attitydförändring kan även vara en avgörande faktor för att uppnå en sådan förändring.

De senaste årtiondena har attityderna till att ta körkort och äga bil förändrats. Många unga väljer att ta körkort senare i livet eller att avstå helt. Andelen unga (18-24 år) som har körkort har sjunkit från cirka 73 procent år 1980 till 64 procent år 2023. Det kan dock antydans en uppgång under de senaste åren, delvis drivet av en förändring i regelverket gällande A-traktorer.

Andelen av befolkningen som har körkortsinnehav skiljer sig åt på regional nivå, med en lägre andel i storstadsregionerna jämfört med regioner som har större andel glesbygd. Samtidigt är det allt fler äldre som kör bil och har körkort. För de i åldern 65+ har andelen med körkort ökat för personbil från drygt 30 procent år 1980 till 90 procent år 2019.



### Innovation och drivmedel

Inom transportsektorn pågår en teknikutveckling både vad gäller fordon, drivmedel och energikällor.

För att minska klimatpåverkan från transportsystemet i den omfattning som krävs ur ett klimatperspektiv kommer det att krävas flera olika fossilfria drivmedel och tekniker som ersätter fossila drivmedel. Ur ett såväl nationellt som regionalt perspektiv behöver det säkerställas att en robust och resilient tillgång till energi och drivmedel för såväl produktion som distribution av drivmedel till transportsektorn. Samverkan mellan olika regionala aktörer är betydelsefullt för att bidra till utvecklingen inom fossilfria drivmedel.

Sverige har varit tidigt ute med olika satsningar för att öka andelen fordon som drivs med fossilfria drivmedel. Biogas som fordonsbränsle är ett exempel där Sverige drivit på utvecklingen. I Linköping finns det nationella kompetenscentret Biogas Solutions Research Center, där Region Östergötland deltar som part. Biogas har flera fördelar och tillför fler nyttor för samhället utöver minskad klimatpåverkan. Utvecklingen av flytande biogas innebär förutsättningar för biogas som drivmedel på nya marknader.

Både inom den kommersiella som inom den samhällsfinansierade kollektivtrafiken har det gjorts stora satsningar på fossilfria drivmedel. Biogas och flytande fossilfria drivmedel är idag vanligt förekommande inom den allmänna kollektivtrafiken runt om i Sverige.

Såväl i Sverige som runt om i världen pågår stora satsningar på utveckling av elektrifierade fordon. Försäljningen av elbilar har haft en snabb utveckling som dock saktat in det senaste året. Inom kollektivtrafiken pågår i snabb takt en omställning mot eldrivna bussar. De tre senaste åren har antalet elbussar i Sverige fördubblats. Antalet elbussar i kollektivtrafiken i Sverige uppgick 2023 till cirka 1 200. Hittills är det främst i stadstrafiken som satsningen på eldrivna bussar skett. De kommande åren bedöms även utvecklingen av eldrivna bussar i regiontrafiken att öka stort.

Förutom de drivmedelsalternativ som redan nu finns fullt tillgängliga på den kommersiella marknaden pågår projekt med vätgasdrift både för personbilar och på senaste tid även för bussar och tåg. Bränslecellen omvandlar vätet och luftens syre till lagringsbar elektricitet och ur avgasröret kommer endast vatten.

Ökningen av antalet bränslecellsbusar i Sverige sker långsamt, mest beroende på att det är en kostsam teknik både att utveckla och att bygga infrastruktur kring.

Teknikutvecklingen inom fordonsindustrin och kollektivtrafiken innefattar även forskning och försök i mindre skala för förarlösa fordon, så kallade autonoma fordon. Redan idag har många fordonstillverkare bilmodeller med någon form av semi-automatiska system som kan ta över körningen i köer, på landsväg eller vid parkering.

Det pågår tester idag där helt autonoma busar trafikerar vissa utvalda linjer. Bland annat i Berlin finns

en linje där en buss kör helt autonomt. I dagsläget måste dessa busar ändå ha en förare med som kan ta över kontrollen ifall något skulle hända något med den autonoma tekniken i bussen.

De flesta forskare menar att fullt autonoma fordon skulle kunna introduceras inom en snar framtid, men att det förmodligen dröjer till år 2025 - 2030 innan vi ser helt autonoma fordon utan en förare vid ratten. Det har även gjorts studier som visar på att det går att spara upp till 10 % av drivmedlet om bussen kör autonomt kontra med en förare.

# Kollektivtrafik i Östergötland

## Allmän kollektivtrafik

### Ett system för Östergötlands utveckling

Kollektivtrafiken i Östergötland bedrivs främst av Region Östergötland, men kompletteras av kommersiella aktörer samt andra regioners trafikhuvudmän. Tillsammans kompletterar de olika trafiklösningarna varandra så att möjligheten att resa hållbart och kollektivt i Östergötland generellt sett är mycket god.

Den kommersiella trafiken är primärt långväga, interregional med stora städer som målpunkter. Trafiken återfinns främst längs järnvägen och de större vägarna mellan de större städerna. Trafiken bidrar starkt till regionens utveckling och är ömsesidigt beroende och kompletterar den offentligt organiserade trafiken.

I de interregionala relationerna finns trafik inom Östergötland som bedrivs av andra regionala kollektivtrafikmyndigheter. Det finns också trafik som Region Östergötland är delägare i som exempelvis det storregionala tågsystemet som upphandlas genom Mälardalstrafik.

Den av Region Östergötland offentligt organiserade och finansierade trafiken återfinns över hela Östergötland. Den särskilda kollektivtrafiken bedrivs av Östgötatrafiken efter överenskommelse med Region Östergötland och respektive kommun. Den har andra målgrupper och med ett starkare individfokus än den allmänna trafiken.

Genom det helägda bolaget Östgötatrafiken erbjuder Region Östergötland olika typer av trafiklösningar. Aktuell information om linjer, tidtabeller och sträckningar går att hitta på Östgötatrafikens webbplats och i de olika bokslut och redovisningar som årligen publiceras finns på Region Östergötlands webbplats.

Kollektivtrafiksystemet är under ständig utveckling, och behöver så vara, för att uppnå de högt satta målen som beskrivs i det här programmet.

I Östergötland finns ett stort utbud av interregional trafik. Trafiken utförs med såväl buss som tåg och drivs till övervägande del av kommersiella trafikföretag.

### Kommersiell trafik

Av den interregionala trafiken i Östergötland är en stor del kommersiell och består av både fjärrtåg och långdistansbussar. För resor till och från de tre storstadsregionerna Stockholm, Malmö och Göteborg består utbudet huvudsakligen av kommersiell trafik.

Fjärrtågen skapar förbindelse mellan Östergötland och Stockholm, via Nyköping under stora delar av dygnet. Via Katrineholm eller Hallsberg kan byte även ske till tåg mot Örebro, Värmland och orter i Västra Götaland. Även söderut, mot Skåne och Öresundsregionen finns ett stort utbud av resmöjligheter.

Kollektivtrafik av interregional karaktär finns även i form av busstrafik genom länet längs såväl E4 som E22. Trafiken körs ibland på samma sträckor eller stråk som fjärrtågtrafiken, men det finns även busstrafik som har andra målpunkter.

Utbudet av kommersiell trafik redovisas årligen av Region Östergötland i rapporten Trafikbokslut och allmän trafikplikt i Östergötland.

### Taxi

Även taxi omfattas av programmet då taxibolag ges möjlighet att enligt kollektivtrafiklagen bedriva linjetrafik eller anropsstyrd trafik.

Den särskilda kollektivtrafiken utförs i stor omfattning av taxiklassificerade fordon. Trafiken utgör en ekonomisk förutsättning för taxiverksamheten i länet. Genom att utforma upphandlingar så att även mindre aktörer kan lägga anbud ges möjlighet till en bredd av taxiverksamheter i länet. Genom att ställa sociala krav vid upphandling skapas förutsättningar för goda arbetsvillkor i branschen.

### Den samhällsfinansierade interregionala trafiken

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiserar trafik över länsgränserna, antingen enskilt eller genom samarbetsorganisationer.

Region Östergötland är delägare i Mälardalstrafik AB och medfinansierar länsöverskridande tågtrafik på sträckorna Linköping – Norrköping – Västerås – Uppsala och Norrköping – Nyköping – Stockholm. För Östergötlands del motiveras deltagandet främst av ett intresse att stärka relationen Linköping – Norrköping, säkra resmöjligheterna mellan Östergötland och Storstockholm samt Katrineholm/Nyköping.

Interregional tågtrafik finns även på sträckan Mjölby – Motala – Örebro – Borlänge – Gävle. Huvudman för trafiken är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna Örebro, Västmanland, Gävleborg och Dalarna som gemensamt äger Tåg i Bergslagen. Genom upphandlad operatör trafikeras sträckan inom Östergötland. Trafiken erhåller statligt stöd som syftar till att knyta Bergslagen till Mjölby och utgör knutpunkt för vidare resa med fjärrtågtrafiken till/från södra Sverige.

På Tjustbanan (Linköping – Västervik) och Stångådalsbanan (Linköping – Kalmar) bedriver Kalmar Länstrafik, genom upphandlad operatör, tågtrafik. Trafiken kompletterar busslinjetrafiken till Kisa och Åtvidaberg och är i första hand anpassad för interregionala resor som i Linköping ansluter till tågtrafik. Tågtrafiken medfinansieras av Region Östergötland.

Även andra regionala kollektivtrafikmyndigheter bedriver trafik in i Östergötland. Ofta gäller det enskilda busslinjer som har målpunkt i någon av Östergötlands gränskommuner. En komplett lista redovisas årligen i rapporten Trafikbokslut och allmän trafikplikt i Östergötland.

### Trafiken inom Östergötland

#### Östgötatrafikens system

I dagsläget finns cirka 130 linjer i Östgötatrafikens system, som angör ungefär 1 650 hållplatser. Systemet innefattar tågtrafik, spårvagnstrafik, busstrafik samt anropsstyrda lösningar för landsbygder och skärgård. Sammantaget utgör Östgötatrafikens system ett av de största i Sverige. Främst sker resandet i de starka

stråken, där bland annat Östgötapendeln trafikerar samt i städernas centrala delar. Trafiken bedrivs fossilfritt och allt större del av fordonsflottan går mot att vara elektrifierad.

Utgångspunkt vid indelning av trafiken är Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik vilken delar in busstrafiken i fyra olika klasser, A, B, C respektive D. Östgötapendeln är exkluderad i bild 12 men själva stråket ingår i Klass A. Indelningen beskriver potentialen för utveckling av kollektivtrafiken, samt även vilken kollektivtrafik som bedöms lämplig ställd mot möjligt resandeunderlag. Trafikens indelning kopplar ihop länets större och mindre orter med Norrköping och Linköping, samt andra viktiga orter med varandra.

Klassificeringen innehåller strukturer som kan nyttjas som underlag i strategiska ställningstaganden vid stadsplanering och trafikutveckling. Klassificeringen och dess betydelse presenteras nedan, regional stråkindelning finns i bilaga 1.

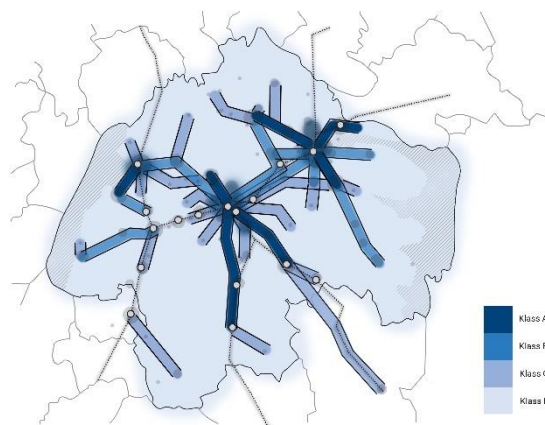


Bild 11: Reserelationer från klass A till D, exklusive Östgötapendeln. (Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik)

#### Klass A-stråk

A-stråken är de stråk som i störst grad bidrar till att uppfylla målen i den regionala utvecklingsstrategin och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

För att vara ett attraktivt alternativ till arbets- och studiependling erbjuds ett utbud om minst halvtimmestrafik i högtrafik. I klass A finns inget egentligt maxutbud utan det är efterfrågan som styr. Vid en viss gräns avtar kundnyttan av ett ökat utbud och då bör i stället fokus skiftas till andra trafiklösningar som höjer kapaciteten.



Klass A-stråken är relativt få, men täcker in starka relationer. Tillsammans med Östgötapendeln utgör klass A-stråken tyngdpunkten i kollektivtrafiksystemet, är strukturbärande och vägledande för de lägre trafikklasserna.

I A-stråken har kollektivtrafiken bäst förutsättningar att konkurrera med biltrafiken genom hög turtäthet, låg restidskvot, få stopp och gena linjedragningar. Den A-klassade kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ för många resetillfällen, syften och målpunkter.

Som komplement till den snabba trafiken körs i förekommande fall även en mer långsamtgående busstrafik med tätare uppehållsbild. Restiden har i den här typen av trafik lägre prioritet och syftet är i stället att bidra till ökad yttäckning i stråken. Den kompletterande trafiken är inte styrande gentemot den övriga trafiken.

A-stråken är utgångspunkten vid prioritering av områdenas utveckling kopplade mot busstrafiken. Region Östergötland ska tillsammans med kommunerna i den fysiska planeringen, arbeta för att sådan exploatering blir tät och sammanhållen. Här finns också bäst förutsättningar för att bidra till sammanhållna bostads- och arbetsmarknader.

### Primär stadstrafik

I länets största tätorter, Linköping, Norrköping och Motala finns en väl utbyggd primär stadstrafik. Den primära stadstrafiken byggs likt den regionala trafiken upp i stråk som kopplar stadsdelar med målpunkter och med andra omstigningsplatser. Tillsammans formar de den bärande delen av stadstrafiken.

Trafiken ska ha en låg restidskvot vilket bland annat uppfylls genom bussprioritering i korsningspunkter, utformning av och avstånd mellan hållplatser samt separerade körfält för kollektivtrafik. I stadstrafiken ska A-stråken vara anpassade för att klara ett högt turutbud per timme.

Kontinuerlig utveckling av A-klassad stadstrafik ställer ofta höga krav på Region Östergötland och kommunen. Det krävs ofta stora investeringar i infrastruktur för att bidra till god framkomlighet vilket förutsätter långa planeringshorisonter.

### Östgötapendeln

Den regionala pendeltågstrafiken, Östgötapendeln, utgör ryggraden i kollektivtrafiksystemet och stråket tillhör Klass A. Östgötapendeln är styrande vid planeringen av busstrafiken där så är tillämpligt. Östgötapendeln trafikerar sträckorna Norrköping – Motala och Mjölby – Tranås med stopp i Kimstad, Lingham, Linköping, Vikingstad, Mantorp, Mjölby, Skänninge samt Boxholm.

Region Östergötlands tågstrategiska målbild för 2040, beskriver inriktningen för hur regionen ska möta östgötarnas framtida resandebehov med tågtrafik till, från och inom regionen.

### Klass B-stråk

B-stråken håller god kvalitet, men har inte samma tyngd som klass A. Underlaget är mindre och geografiskt glesare, vilket påverkar förutsättningarna för trafiken.

Utbudet av trafik i klass B-stråk är ofta att betrakta som basnivå för strukturbildande kollektivtrafik med möjlighet att konkurrera med bilen, exempelvis genom att utbudet följer ett riktvärde om minst halvtimmestrafik i högtrafik.

### Sekundär stadstrafik

Den sekundära stadstrafiken utgår ifrån den A-klassade trafiken och har syfte att komplettera den primära stadstrafiken via bland annat omstigningsplatser.

I kommunhuvudorter där resandeunderlaget motiverar en trafikering, men inte motiverar omfattande stadstrafik, kan en mer begränsad form av tätortstrafik köras. Tätortstrafikens primära syfte är arbets- och studiependling och tillhör klass B.

### Klass C-stråk

Klass C-stråk trafikeras av linjer med primärt syfte att ha en hög yttäckning. I klass C återfinns servicelinjer i tätorter.

C-stråk omfattas ofta av relationer mellan orter på landsbygder och en service- eller kommunhuvudort. Trafiken i stråken är mer av lokal karaktär, ofta inomkommunal. I klass C-stråk krävs ett aktivt arbete från flera aktörer för att linjetrafiken ska kunna utvecklas.

### Klass D-stråk

Genom klass D täcks resterande delar av Östergötland in, även glesbebyggda miljöer som saknar tätorter. Utifrån det lägre befolknings- och resandeunderlag är förutsättningarna för linjelagd busstrafik utmanande.

Yttäckande trafik på landsbygder är viktigt ur flera perspektiv. Trafiken i klass D är kopplad mot målsättningar såsom grundläggande samhällsservice och bidrar till grundläggande resmöjligheter (genom exempelvis närtrafik), eller möta vissa målgrupper och platsspecifika resbehov. Trafiken uppfyller samordnande uppdrag och sociala funktioner, snarare än att bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

### Närtrafik och anropsstyrd linjelagd kollektivtrafik

Generellt är trafiken anropsstyrd och områdesbaserad eftersom geografin är stor och resandeunderlaget lågt. Det är viktigt att poängtera att klass D inte utesluter linjetrafik, dock krävs ett mer aktivt arbete och riktade insatser för att det ska kunna finnas linjetrafik. Sådan linjetrafik bygger på att uppdrag kan samordnas, mellan regional kollektivtrafik och kommunal skolskjuts.

Anropsstyrd trafik har sina fördelar jämfört med linjetrafik. Den är mer flexibel i sin utformning och kostar bara när någon reser och har ofta en lägre total kostnad. Om resandet ökar kan en teoretisk brytpunkt nås när det är bättre att köra linjelagd trafik än anropsstyrd trafik.

Den vanligaste typen av anropsstyrd trafik är närtrafiken. Den finns för resor utanför linjetrafikens upptagningsområde och resorna sker mellan adresser och till vissa utvalda orter eller platser. Närtrafiken möjliggör kollektivt resande för serviceresor och är inte primärt anpassad för arbets- eller studiependling. Närtrafiken finns tillgänglig vardagar mitt på dagen samt på kvällar och på helger.

### Skärgårdstrafik

I den östgötska skärgården körs skärgårdstrafik med båt eller svävare, trafiken förbinder öarna i skärgården med fastlandet. Skärgårdstrafiken är anropsstyrd och ingår i regionens allmänna kollektivtrafiksystem. Under perioder med besvärliga isförhållanden som omöjliggör trafik med båt, utförs skärgårdstrafiken med svävare. Skärgårdstrafiken är till för alla, men på grund av trafikens begränsade kapacitet har folkbokförda på öarna förtur vid resebeställningar.

### Geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik

Geografisk tillgänglighet för kollektivtrafiken kan ses som en beskrivning av resenärers enkelhet att nå arbetsplatser, service, rekreation etcetera. En hög geografisk tillgänglighet är avgörande för att bibehålla en hög konkurrenskraft gentemot bilen. Den går att mäta genom exempelvis gångavstånd till hållplats, restid, turtäthet, generaliserad reskostnad eller restidskvot.

Kartan i bild 12 visar reslängden till resecentrum i Linköping eller Norrköping för bil respektive kollektivtrafik, givet olika avstånd. För kollektivtrafiken används restiden till hållplatserna i nuvarande linjenät, medan bilen har hela vägnätet att tillgå.

Varje punkt i kartan motsvarar en hållplats i kollektivtrafiknätet. De färgade fälten visar restiden till resecentrum i Linköping eller Norrköping med bil. Som exempel visar de gröna fälten reslängden med bil på en halvtimmes körning.

Som framgår av kartan nås närområdet till respektive stad med en restid upp till en halvtimme. Bilden visar även Östgötapendelns konkurrenskraft gentemot bilen, med en lägre restidskvot för de flesta reserelationerna. Exempel på det är Tranås eller Mantorps stationer.

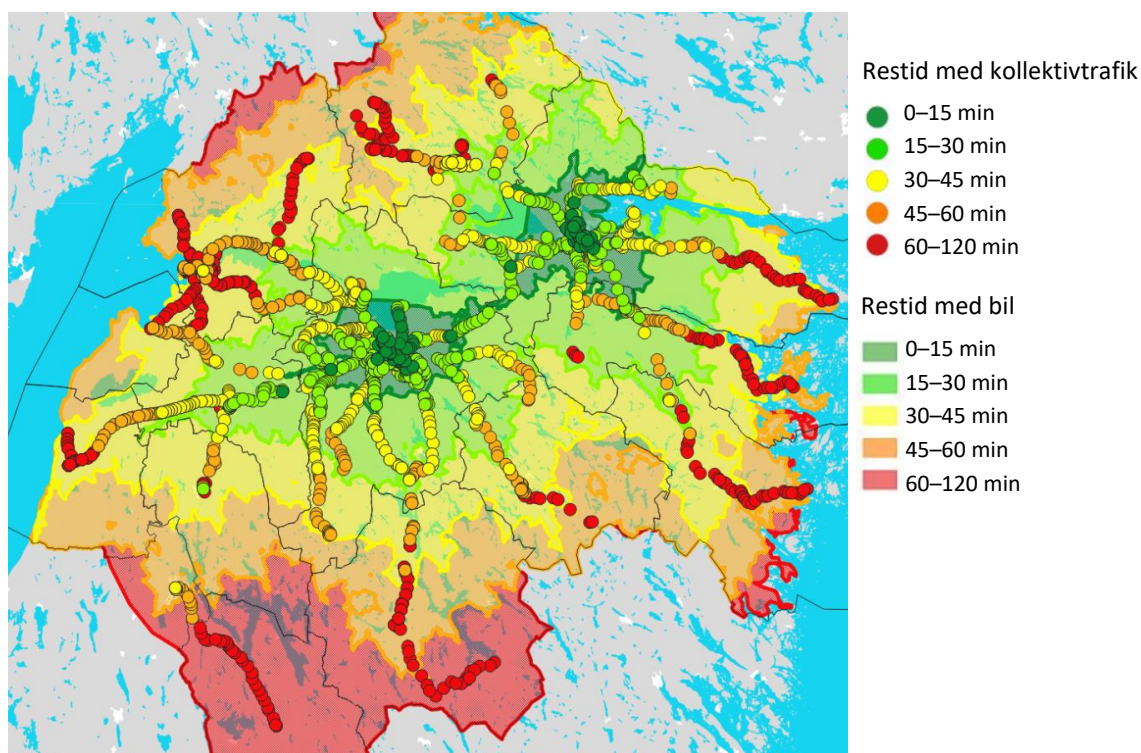


Bild 12: Räckvidden för resor med kollektivtrafik respektive bil med målpunkt resecentra i Linköping eller Norrköping under en vardagsmorgon med ankomst mellan 07:15-08:15. (Östgotatrafiken april 2024, Trafikverket april 2024)

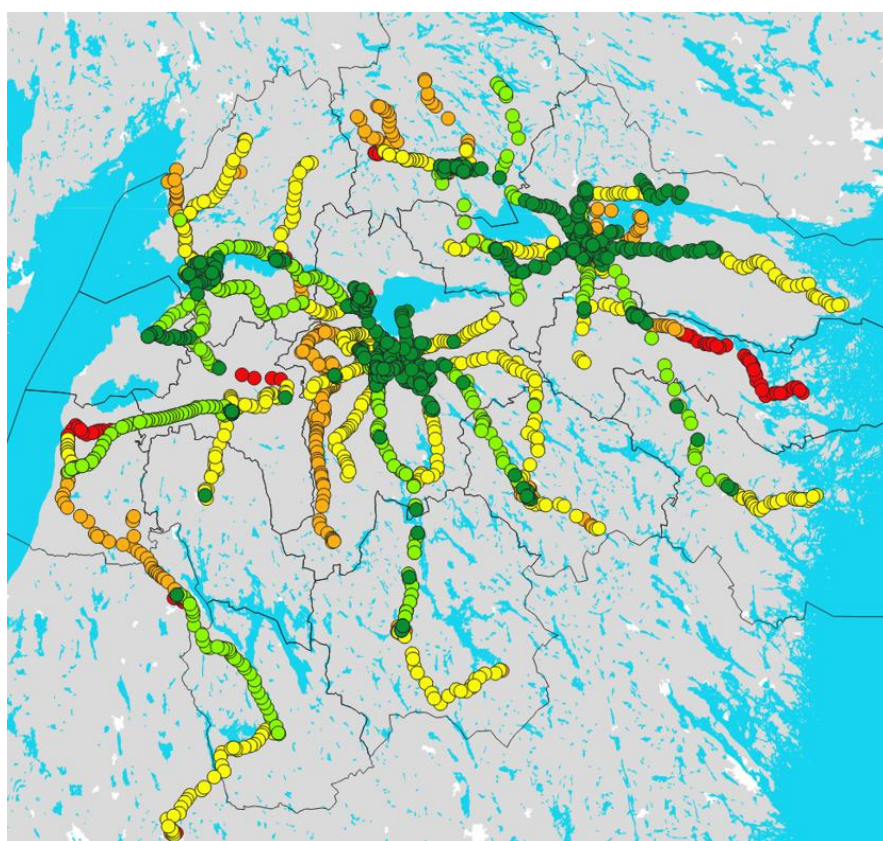
Ett annat mått på kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är restidskvot. Med restidskvot avses restidens förhållande mellan kollektivtrafiken och bilen. En restidskvot som är lika med 1,0 innebär att resan med kollektivtrafik tar lika lång tid som med bil. Restidskvoter över 1,0 innebär således att resan med kollektivtrafik tar längre tid än motsvarande resa med bil. En allt för hög restidskvot innebär att kollektivtrafiken inte är ett attraktivt alternativ till bilen.

I Östergötland varierar restidskvoten stort mellan olika reserelationer. I de regionala stråken har reserelationer som trafikeras av Östgotapendeln den mest konkurrenskraftiga restidskvoten, med en variation mellan 0,4 och 1,0. I de övriga regionala stråken som

trafikeras med buss, varierar restidskvoten mellan 1,0 och 1,9.

Undersökningar visar att turtätheten är en av de viktigaste faktorerna för att öka konkurrenskraften och locka nya resenärer. En hög turtäthet minskar väntetiden i samband med byten och därmed den totala restiden, samtidigt som kollektivtrafiken upplevs mer flexibel. En förutsättning för hög turtäthet är ett stort resandeunderlag. I bild 13 nedan utgör de mörkgröna sådana områden. Tätortsområden med högst turutbud omfattar främst Linköping, Norrköping och Motala. Turutbudet speglar befolkningstätheten och därmed också resandeunderlaget. Hållplatser med få turer medför en lägre tillgänglighet och utgör röda punkter i bilden.





Antal enkelturer våren 2024

Turantal

- 50+
- 24–49
- 12–23
- 6–11
- 1–5

Bild 13: Antal enkelturer per vardagsdygn för respektive hållplats. (Östgötatrafiken januari 2024)

### Tillgänglighet till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Funktionsnedsättning definieras som en partiell eller total nedsättning av en fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga, eller en kombination av dessa. För att kollektivtrafiken ska kunna sägas vara tillgänglig för alla resenärgrupper måste trafiken anpassas utifrån de funktionsnedsattas särskilda krav och behov. Inom Region Östergötland fokuseras tillgänglighetsarbetet på åtgärder som anpassar kollektivtrafiken för funktionshindergrupper som avser syn-, hörsel-, rörelse- samt kognitiva nedsättningar.

Fordonsflottan i den allmänna kollektivtrafiken i Östergötland håller hög nivå avseende anpassning för personer med funktionsnedsättningar. I takt med att fordonsflottan förnyas sker kontinuerliga förbättringar inom flera områden, inte minst inom den tekniska utvecklingen. Audiovisuella hållplatsutrop i fordonen är ett område som fortsatt har hög prioritet. Utvecklingen av digitala tjänster som exempelvis digital ledsagning är också ett fokusområde som ett led i att nå en ökad tillgänglighet till den allmänna kollektivtrafiken.

Arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser sker löpande. Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser som har 20 påstigande eller fler per vardag uppgick 2023 till 68 procent.

Arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser kommer även fortsatt att fokusera på hållplatser i tätorter, större bytespunkter samt vid andra strategiskt viktiga platser såsom sjukhus, vårdinrättningar, äldreboenden och skolor. Utanför tätorter fokuseras tillgänglighetsanpassningen i första hand på hållplatser med stort resande.

I Östergötland finns en etablerad samverkan med funktionshinderrörelsen för att öka kunskapsöverföring och medverkan i utvecklingsarbeten kring en ökad tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken. En regional tillgänglighetsstandard för kollektivtrafikens hållplatser i Östergötland har tagits fram av Region Östergötland i nära samarbete med Funktionsrätt. Sedan 2022 ligger den till grund för tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

## Särskild kollektivtrafik

Trafiksystemet med allmän kollektivtrafik kompletteras med ett system för särskild kollektivtrafik. Till skillnad från den allmänna kollektivtrafiken som är öppen för alla resenärsgupper, är särskild kollektivtrafik en trafikform som endast erbjuds till den, som på grund av funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att nyttja den allmänna kollektivtrafiken. Den särskilda kollektivtrafiken består av färdtjänst, kommunöverskridande färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Även den särskilt upphandlade skolskjutstrafiken är en trafikform som bara erbjuds vissa resenärsgupper och som brukar tas med i begreppet särskild kollektivtrafik.

Ansvar för den särskilda kollektivtrafiken och särskilt upphandlade skolskjutsar ligger enligt lagstiftningen på kommunerna. Kollektivtrafiklagen ger dock kommun som så önskar möjlighet att lämna över detta ansvar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

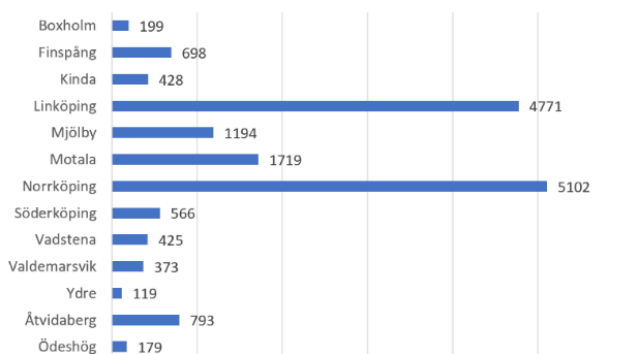


Bild 14: Antalet personer med färdtjänsttillstånd i Östergötlands kommuner mars 2024. (Källa: Östgötatrafiken)

### Färdtjänst och skolskjuts

Gäller från 1 juli 2025

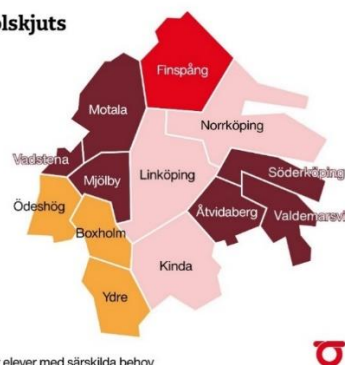


Bild 15: Kommuner som lämnat över ansvaret för särskild kollektivtrafik. (Östgötatrafiken 2024)

### Färdtjänst

Färdtjänst beviljas efter individuell prövning enligt lag om färdtjänst och riksfärdtjänst med anledning av en funktionsnedsättning som bedöms varaktig. Beslut om färdtjänst fattas av den kommun man är folkbokförd i.

I Östergötland finns även kommunöverskridande färdtjänst, som passerar minst en kommungräns. Den kommunöverskridande färdtjänsten omfattar även vissa resor som går in i grannlän.

Kommunerna är enligt lag skyldiga att tillhandahålla inomkommunal färdtjänst och riksfärdtjänst för sina invånare medan det är valfritt att erbjuda kommunöverskridande färdtjänst.

I Östergötland har Boxholm, Linköping, Mjölby, Motala, Norrköping, Söderköping, Vadstena, Valdemarsvik, Åtvidaberg och Ödeshögs kommuner valt att låta Region Östergötland ta hand om färdtjänsten. Dessutom har Ydre fattat beslut om överlämning av färdtjänsten, vilket verkställs den 1 juli 2025. Det ansvar som kommunerna överlämnat avser planering, upphandling, drift och uppföljning. Samtliga kommuner har valt att även fortsättningsvis behålla ansvaret för tillståndsgivningen.

Färdtjänstberättigade personer inom de kommuner som har lämnat över färdtjänsten till regionen har möjlighet att resa under dag- och kvällstid, alla veckans dagar.

De kommuner som har kvar den inomkommunala färdtjänsten i egen regi har ett eget regelverk avseende till exempel prissättning och tider. Prissättningen sker i varje kommun, även för de som lämnat över färdtjänsten till Region Östergötland.



Region Östergötland har, med stöd av 3 kap 2 § Kollektivtrafiklagen, i särskilt bemyndigande till AB Östgötatrafiken, överlämnat befogenheten att planera, upphandla, teckna avtal om samt samordna färdtjänst och övriga tjänster exempelvis beställningscentral för beställning av resor. Östgötatrafiken ansvarar på uppdrag av Regionen även för motsvarande uppgifter avseende den kommunöverskridande färdtjänsten.

Sådan samplanering görs genom att färdtjänst både inom och mellan kommunerna samplaneras med andra typer av resor som sjukresor, närtrafik eller skolskjuts. En sådan samplanering blir möjlig när utförandet av trafiken upphandlas gemensamt mellan kommun och region samt att resorna beställs genom Östgötatrafikens beställningscentral.

### **Sjukresor**

I Östergötland har den som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning inte kan använda sig av allmänna kommunikationer möjlighet att beställa en sjukresa via Östgötatrafikens beställningscentral. Regler för när man är berättigad till sjukresa finns på Region Östergötlands hemsida.

### **Skolskjuts**

För de kommuner som lämnat över sin skolskjuts ansvarar Östgötatrafiken på samma sätt som för färdtjänsten. För skolskjuts kan dock inte tillståndsgivningen överlämnas till annan part utan ligger alltid hos kommunerna.

Man kan välja att lämna över all skolskjuts eller delar av den. Sex av länets kommuner har lämnat över ansvaret för all skolskjutstrafik. Medan Linköping, Norrköping och Kinda har valt att lämna över enbart skolskjuts som körs med taxifordon, i första hand för elever med särskilda behov.

### **Samhällsnytta**

För att åstadkomma ett effektivt resursutnyttjande är målsättningen att en resa i den särskilda kollektivtrafiken så långt det är möjligt, med hänsyn till särskilda villkor i resenärernas legitimering, samordnas med andra resor.

## **Kollektivtrafikens miljöpåverkan**

### **Utsläpp**

Kollektivtrafiken ger, liksom biltrafiken, upphov till både lokala utsläpp som påverkar den lokala luftkvaliteten och utsläpp som medför global påverkan på klimatet. Kollektivtrafiken är trots sina utsläpp positiv ur miljösynpunkt då den kan ersätta resor som annars skulle ske med bil och därmed orsaka betydligt större utsläpp.

Den högst prioriterade miljöfrågan är klimatförändringarna som är en av vår tids största utmaningar. Inte minst gäller det inom transportområdet eftersom transporterna står för en stor del av utsläppen av de klimatpåverkande gaserna. I EU pågår ett omfattande arbete med att minska klimatpåverkan från transporter. Kommande lagar och styrmedel har stor påverkan på hur fordons- och drivmedelsmarknaden utvecklas. Inom EU är inriktning till stor del fokuserad på utsläppsfria fordon.

Storleken på klimatpåverkan som transporter ger upphov till beror på mängden trafik samt vilken typ av drivmedel som används. I Östergötland har ett strategiskt och målmedvetet arbete bedrivits för att ersätta de fossila drivmedlen med fossilfria alternativ i kollektivtrafiken. Satsningen har resulterat i att Östergötland ligger långt framme när det gäller att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken. Sedan 2009 har de klimatpåverkande utsläppen minskat med nästan 90 procent per kilometer. Sedan 2019 körs alla fordon i både den allmänna och särskilda kollektivtrafiken på fossilfria drivmedel.

Östgötapendeln, som utgör ryggraden för kollektivtrafiken i regionen, drivs med fossilfri el. Även spår-vagnarna i Norrköping drivs med fossilfri el. Spårbunden trafik är därmed ett av de mest miljövänliga sätten att resa på. I juni 2020 introducerades de första eldrivna bussarna i länet, vilka trafikerar stadstrafiken i Linköping och Norrköping. Med start 2024 kommer stads- och regiontrafiken i Motala att utföras med eldrivna bussar. Även regiontrafik i länets västra delar kommer från 2024 att trafikeras av eldrivna bussar.

I Östergötland har stora investeringar och framgångar gjorts inom biogasdrift, och Region Östergötland ligger i

framkant när det gäller transporter som körs på biogas. Idag körs stadstrafiken i Linköping och Norrköping på antingen biogas eller el. Utanför de stora tätorterna har utvecklingen inriktats på användande av flytande fossilfria drivmedel. Regiontrafiken körs på förnybar diesel i form av RME eller HVO.

Såväl biogas, RME, HVO samt eldrivna fordon som drivs av fossilfri el har mycket god klimatnytta och minskar utsläppen av klimatpåverkande gaser med mellan 60–90 procent.

Utsläppen av de lokala luftföroreningarna från bussar har minskat avsevärt i takt med strängare utsläppskrav. Lagkrav reglerar utsläpp av kväveoxider, kolväten, kolmonoxid, partiklar och ammoniak. När det gäller nya bussar är utsläppen av lokala luftföroreningar på mycket låga nivåer. Genom att ställa ålders- och utsläppskrav på fordonen i samband med upphandling minimeras utsläppen. Introduktion av elbussar innebär att de lokala utsläppen från bussarna i princip helt elimineras.

### Energieffektivitet

Kollektivt resande är generellt sett mer energieffektivt än om motsvarande resor genomförs med egen bil. Med en snabb och attraktiv kollektivtrafik som tillmötesgår resenärernas resbehov kan en överflyttning av resorna ske från privatbilism till kollektivtrafik. Optimering av fordonsplaneringen innebär att fordonen kan utnyttjas så effektivt som möjligt, vilket tillsammans med hög beläggning i fordonen medför ett energieffektivt resande.

Energieffektiviteteten i fordon varierar med olika typer av motorteknik. De biogasdrivna bussarna har generellt sett en högre energiförbrukning än motsvarande dieseldrivna bussar men har en viktig roll för den

cirkulära ekonomin. Även om det under senare år kommit gasdrivna bussar med lägre drivmedelsförbrukning, är energiförbrukningen fortfarande relativt hög.

Eldrivna bussar har en betydligt högre energieffektivitet än bussar som drivs med förbränningsmotorer. En eldriven buss kan med samma mängd energi köra motsvarande tre gånger så långt som en buss med dieselmotorteknik.

Inte bara typ av fordon påverkar energiåtgången, den varierar också med typ av trafik, liksom körsätt och fordonsmodell.

### Buller

Kollektivtrafiken, liksom övrig vägtrafik, orsakar vissa störningar i form av buller. Vidden av bullerstörningarna påverkas av omfattningen på trafiken och trafikens utformning, men även av omgivningens utformning. En minskad andel biltrafik till förmån för kollektivtrafiken kan bidra till en lägre bullernivå, under förutsättning att det buller bussen orsakar inte är avsevärt mycket högre än det buller en bil orsakar.

Utvecklingen mot eldrivna bussar innebär att bullerproblemen från kollektivtrafiken reduceras betydligt. Detta är särskilt värdefullt i städer och i andra tätbebyggda områden. För att minimera bullerstörningarna från kollektivtrafiken bör ett nära samarbete med kommuner ske vid planering av nya bostäder och skolor.

Genom att ställa krav på service och underhåll av fordonen kan ökade bullernivåer i takt med fordonens stigande ålder undvikas. För att ytterligare minska bullret från kollektivtrafiken är det viktigt att prioritera underhåll och utveckling av trafikinfrastruktur.

# Östergötlands framtida behov av kollektivtrafik

## Kollektivtrafikens roll för Östergötlands utveckling

För att uppnå en hållbar samhällsutveckling i Östergötland är kollektivtrafiken ett viktigt verktyg. Utvecklingen i samhället innebär förändrade resmönster och resandebehov. Ökade förväntningar från samhället i form av krav på flexibilitet, tillgänglighet och allt längre resor är även de trender som kommer sätta nya krav på transportsystemet.

### Strukturbildande i samhällsplanering

Kollektivtrafiken har beröringspunkter med samhällets övriga delar på flera håll, inte minst i bebyggelse- och infrastrukturplaneringen. Stadsplaneringens fokus har förändrats under de senaste decennierna. Tidigare byggdes städer och andra samhällen för biltrafik medan det idag finns en högre medvetenhet om nyttor för gång, cykel, och kollektivtrafik. Samtidigt finns motverkande krafter som fortsätter den bilcentrerade planeringen i form av exempelvis externa handelsetableringar.

Kollektivtrafiken ska uppfattas som långsiktig och stabil. Det ska vara möjligt för invånare att planera var man vill bo och arbeta/studera utifrån ett givet trafikutbud. En förutsättning för det är att kollektivtrafiken ges en strukturerande roll i samhällsplaneringen. Genom att kollektivtrafiken, liksom de övriga trafikslagen, samplaneras med bebyggelseutvecklingen skapas en fungerande helhet.

En utbyggnad av bostäder, arbetsplatser och samhällsservice som koncentreras till platser som är tillgängliga med kollektivtrafik främjar en energieffektiv och resurssnål utveckling i Östergötland. Med en sammanhållen bebyggelse skapas goda förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik och därmed en högre andel hållbara resor.

För att en samhällsutveckling med kollektivtrafiken som central del i en bebyggelseplanering och attraktiva

livsmiljöer ska kunna ske, måste den regionala utvecklingsplaneringen och den kommunala fysiska planeringen ske i samklang. Det gäller även för den kortsiktiga och långsiktiga trafikplaneringen. Kollektivtrafiken behöver tidigt vara en del i längre planprocesser så som framtagande av översikts- samt detaljplaner.

Hur kommunerna planerar den fysiska miljön har stor betydelse för kollektivtrafikens möjlighet att utvecklas. En tätare bebyggelse innebär ett högre resandeunderlag och ger bättre förutsättningar till en god kollektivtrafikförsörjning än vad en gles bebyggelsestruktur gör. För att möjliggöra en tät stadsbebyggelse ställs krav på lägre bullernivåer hos fordon som trafikerar stadens gator. Kollektivtrafiken kan sägas bidra positivt till bullerproblematiken genom att den resulterar i att färre bilar trafikerar stadens gator. Även fortsatt elektrifiering av kollektivtrafiken har stora förutsättningar att ytterligare minska bullernivåerna och bidra till attraktivare stadsmiljöer.

För att kollektivtrafiken ska utgöra en strukturbildande roll i samhällsutvecklingen behöver trafiken ha god framkomlighet. Även om framkomlighetsproblemen framför allt finns i de stora städerna drabbas ofta hela regionen när kollektivtrafiken inte kommer fram. En situation där framkomlighetsproblem medför att en alltför stor del av regiontrafikens tidtabellstid förbrukas inne i de stora städerna gör trafiken mindre attraktiv för pendlingsresor. Ett trafiksystem som däremot byggs upp med prioritering av kollektivtrafikens framkomlighet förbättrar trafikens restid och därmed dess konkurrenskraft gentemot bilen.

Grundläggande för en god framkomlighet är att vägnätet är anpassat och ändamålsenligt för den kollektivtrafik som ska trafikera det. Vägbredderna måste vara tillräckligt stora, kollektivtrafiken bör ha hög prioritet och vägens utformning bör inte motverka en god framkomlighet. Detta gäller överallt där kollektivtrafiken trafikerar.

Både städerna och deras omland tjänar på ökad framkomlighet för kollektivtrafiken. I städerna genom bättre stadsmiljöer och för omlandet genom förkortade restider. Majoriteten av östgötarna påbörjar eller avslutar sina resor i någon av de två stora städerna i länet. Regionen som helhet har därför stor nytta av god framkomlighet för kollektivtrafik.

### Samverkan för måluppfyllelse

Olika organisationer har olika mål även om de ofta är snarlika och går i samma riktning. För att säkerställa en gemensamt önskad samhällsutveckling krävs en djupgående samverkan. Det krävs många parter gemensamma resurser för att skapa ett attraktivt hållbart kollektivtrafiksystem.

I Östergötland är länets alla tretton kommuner tillsammans med Trafikverket och andra väghållare viktiga samverkansparter för Region Östergötland när det gäller att skapa goda infrastrukturella förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling. Förutom sambanden inom regionen har Östergötland även starka samband med grannregionerna, framförallt med Stockholmsregionen, men även med övriga Mälardalsregionen, Region Jönköpings och Region Kalmar län. Dessa samband blir starkare i takt med att arbetsmarknadsregionerna utvidgas och kollektivtrafiksystemet byggs ut för att möjliggöra ökad pendling.

För att skapa en attraktiv kollektivtrafik krävs ofta insatser från flera samverkansparter, liksom forum för samverkan och samarbete där kollektivtrafiken tidigt kommer in som en del i bebyggelse- och infrastrukturplaneringen. Region Östergötland och länets kommuner är överens om att, även om det formella ansvaret för stora delar av infrastrukturplaneringen ligger på kommunerna, har Region Östergötland ett behov av information och möjlighet till tidig påverkan. Kommunernas roll för att utveckla så väl hållplatsinfrastrukturen som andra kollektivtrafikfrämjande åtgärder är central och reglerad i avtal om varje parts finansiering. Region Östergötland har som ansvarig planuppdrättare för den regionala transportplanen (länstransportplanen) för statlig väginfrastruktur rådighet över hur medel för investeringar i infrastruktur fördelas. Region Östergötland har genom länstransportplanen också

möjlighet att medfinansiera kommunal kollektivtrafikinfrastruktur.

Region Östergötland ska därför tidigt i processerna beredas möjlighet till insyn och medverkan i kommunernas bebyggelse- och infrastrukturplanering. För framgång i ett sådant samarbete krävs en samsyn mellan Region Östergötland och kommunerna kring kollektivtrafikens roll för regionens och städernas framtida utveckling och de behov och krav som följer med en sådan roll. Samsynen behöver sedan föras vidare hos alla parter och genomsyra allt planeringsarbete, både på översiktlig och mer detaljerad nivå. Omvänt måste statliga organ och kommuner beredas insyn och medverkan i processen kring utveckling av kollektivtrafiken och dess infrastruktur.

Ett område som kräver samverkan från flera aktörer rör Östgötapendelns stationsorter som behöver utvecklas till tydligare noder i kollektivtrafiksystemet. En ort där resandet stagnerar till följd av utebliven ortsutveckling, skulle på sikt kunna medföra svårigheter att försvara pendeltågstrafikering av orten. En förbättrad samordning mellan Region Östergötlands kollektivtrafik- och infrastrukturplanering, kommunernas planering av bostadsförsörjningen samt övrig fysisk planering i kommunerna är här ett verktyg för att säkerställa en positiv utveckling och därmed även fortsatt trafikering. Östgötapendelns utveckling och utpekandet av stationsorter har tagits fram inom ramen för arbetet med den tågstrategiska målbilden.

## Kollektivtrafikens rumsliga funktion och styrning

Kollektivtrafikens rumsliga inriktning ska ligga i linje med Region Östergötlands övergripande inriktning. Kollektivtrafiksystemet ska därför i första hand bidra till att skapa en sammanhållen region, i andra hand utveckla funktionaliteten mot Storstockholm och i tredje hand stödja ökad integrering mot närliggande nodstäder och regioner. På samma sätt ska kollektivtrafiken ta en aktiv plats i att integrera arbets-, studie- och bostadsmarknaderna.

### Flerkärnig region

Det finns tydliga samband mellan funktionella regioners storlek och deras utvecklingskraft. Stora funktionella

regioner har en större marknad, vilket gynnar tillväxten. Östergötland är en relativt rund region med en hög befolkningstäthet i de centrala delarna och då främst i regionens tvåkärniga centrum Linköping-Norrköping. Regionens täta struktur och variation av tätorter med jämn spridning över regionens yta, där reseavstånden mellan orterna är relativt korta, ger invånarna stora möjligheter att välja bostadsort och arbetsplats oberoende av varandra. Tillsammans ger det regionen goda förutsättningar till fortsatt utveckling i riktningen mot en sammanflätad flerkärnig stadsregion.

En regional utveckling som baseras på en förstärkning av flerkärnighet kräver att den geografiska tillgängligheten ökar i hela regionen. I ett flerkärnigt Östergötland spelar kollektivtrafiken en viktig roll för att koppla samman regionens olika delar och möjliggöra daglig arbets- och studiependling. Fritidsresandet är som starkast på kvällar och helger, vilket behöver uppmärksammas i utvecklingen av Östergötlands kollektivtrafik.

Både ur ett resenärsperspektiv och ur ett samhällsperspektiv prioriteras åtgärder som syftar till att stärka integrationen mellan de större orterna i regionen samt mellan de större orterna och de mindre orterna i deras omland. En målsättning är prioritering av kollektivtrafik med bättre restider och ökad turtäthet, för att skapa en tydligare sammanknytning mellan tätorter. Kollektivtrafiken bör byggas ut i samklang med efterfrågan.

Kollektivtrafiken ska ges en fast struktur så att resenärerna lättare kan få en kännedom om resmöjligheterna. Exempelvis ska tidtabellen planeras utifrån principen om taktfasta avgångstider medan frekvensen på avgångarna avgörs av resandeunderlaget.

#### Regionens stora städer

Även i ett framtida utvecklat flerkärnigt Östergötland kommer Linköping och Norrköping att vara starka regionala centrum för arbete, verksamheter, högre utbildning och viktiga knutpunkter för kommunikationssystemen.

I takt med att befolkningen i regionens stora städer växer ökar även kraven på att kollektivtrafiksystemet utvecklas så att det klarar av att tillfredsställa den växande befolkningens resandebehov. Målsättningen är att öka kollektivtrafikens marknadsandel samt det

planerade byggandet av nya resecentrum, är andra faktorer som medför krav på omfattande åtgärder i syfte att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar i städerna.

Fler invånare och en tätare stadsbebyggelse resulterar i att fler människor ska samsas om stadens ytor. I trafiknätet leder det till en ökad trängsel. Kollektivtrafiken, liksom gång och cykel, är mer yteffektiva färdmedel än personbilstrafik. Det betyder att fler människor får plats att förflytta sig och vistas i en stad om fler väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken. För att använda städernas ytor på bästa sätt behöver prioriteringar av trafikslagen göras – alla trafikslag får inte plats överallt. Att prioritera kollektivtrafiken högre än bilen i städerna är en förutsättning för att minska trängseln och skapa en trivsam stadsmiljö. Med ny fordonsteknik kan miljöproblemet i form av buller från kollektivtrafiken reduceras betydligt, vilket ökar möjligheten att bygga tätare och samtidigt grönare städer.

För att nå de regionala målen behöver kollektivtrafiken prioriteras vid utveckling av städer. Kollektivtrafiken inne i städerna ska därför utvecklas utifrån resandeströmmar, befolkningstäthet och kapacitet i infrastrukturen. Utanför dessa områden går kollektivtrafiken i blandad trafikmiljö där de olika trafikslagen samspelar och samsas om transportinfrastrukturen. Kollektivtrafikstråk med god framkomlighet och tydlig prioritet som garanterar tillgänglighet till målpunkterna inom staden måste finnas för att uppfylla trafikförsörjningsprogrammets mål.

Utöver Östgötapendeln, som är den enskilt största linjen, sker idag mest resor i stadstrafiken. En betydande del av kollektivtrafikresorna är delresor i en längre resekedja där det sker byten mellan olika delar av kollektivtrafiken, eller mellan olika trafikslag. Sådana kombinationsresor kan i en framtid komma att öka, med hänsyn till förändrade resmönster som bland annat innebär ökad reslängd. Städernas kollektivtrafiksystem behöver därför i högre grad innehålla utvecklade omstigningsplatser där byte kan ske mellan olika linjer i kollektivtrafiken, eller mellan kollektivtrafik och cykel. Vidare behöver utveckling ske av så kallade bytespunkter med syfte att skapa ett starkare trafiknät primärt mellan bil och kollektivtrafik, i synnerhet på landsbygder. Infrastrukturen behöver vara anpassad för



att skapa förutsättningar för kombinerat resande bland annat genom goda förbindelser till aktuella omstigningsplatser och bytespunkter.

### Storregionalt sammanhang

Östergötland har med sitt strategiskt geografiska läge, med kopplingar norrut till Storstockholm och Mälardalsregionen och söderut till framförallt norra Jönköpings län, goda möjligheter till ett utvecklat samarbete i ett storregionalt perspektiv. Genom goda kommunikationer i stråket mellan Stockholmsregionen och vidare mot sydväst, ges Östergötland en strategisk plats i en vidgad arbetsmarknads- och tillväxtregion.

Region Östergötlands uppföljning av regionens utveckling visar att Östergötland alltmer blir beroende av den snabba ekonomiska utvecklingen i Stockholmsområdet. Redan idag är kollektivtrafiklösningar som möjliggör daglig pendling mellan Östergötland och Storstockholm av stor betydelse för Östergötlands fortsatta utveckling. Ytterligare utveckling av antalet dagligen resande kan med fördjupat samarbete leda till att Östergötland och Stockholm på sikt utvecklas till en omfattande arbetsmarknadsregion för invånarna i de båda regionerna.

Region Östergötlands framtida engagemang i tågtrafiken redovisas i den tågstrategiska målbilden för 2040 där argument, frågeställningar och lösningar presenteras. På totalen kommer Regionen öka sitt engagemang i tågtrafik inom samt till och från regionen för att nå uppsatta mål. Det kommer behövas mer och bättre tågtrafik för att möta det ökande behovet av resmöjligheter. Region Östergötland behöver därför aktivt engagera sig i arbetet med att säkerställa möjligheterna till snabba, säkra resor med hög frekvens. Den framtida nya stambanan, Ostlänken, kommer spela en avgörande roll för att nå uppsatta mål. Den kommer erbjuda en kapacitetsförstärkning för mer snabbgående tågtrafik mellan Östergötland och Stockholm. I första hand bör säkerställandet av sådana resmöjligheter kunna ske via kommersiella aktörer.

Dock har även Region Östergötland framtida anspråk på Ostlänken i form av snabb offentligt organiserad regional tågtrafik. Denna snabba prioriterade trafiken mot Stockholm får inte äventyras genom att mer långsamgående tågtrafik som idag trafikeras andra sträckningar på samma relation, eller delar av

relationen, flyttas över till Ostlänken. Region Östergötland menar att inriktningen för trafikering av Ostlänken måste vara att kommersiella aktörer snarast efter färdigställandet börjar trafikera den nya järnvägssträckningen.

Region Östergötland ska erbjuda en regional och lokal trafik som med hög frekvens angör de nya resecentrum som till följd av Ostlänkens tillkomst kommer att byggas i Norrköping och Linköping. Vid skapandet av dessa resecentrum är tillgänglighet och kapacitet som motsvarar behoven samt säkerställande av korta övergångstider mellan trafikslagen viktiga utgångspunkter. I såväl nuvarande som kommande länstransportplaner ska åtgärder som garanterar kollektivtrafikens tillgänglighet till de nya resecentrumen ges hög prioritet. Detsamma gäller även den linjetrafik som omfattas av A-stråk och är central för bibehållandet av kollektivtrafikens konkurrenskraft.

### En förstora region

Även om samarbetet kring åtgärder som förbättrar kommunikationerna mot Storstockholm ges högre prioritet finns också ett behov av samarbete med andra till Östergötland angränsande regioner. Regionförstoring innebär inte bara att pendlingen ökar generellt, utan också att pendlingen sker över ökade avstånd, i varje fall om detta kan ske utan alltför stor uppoffring i restid. Pendlingstiderna kan därför sägas ha en avgörande förutsättning för en fungerande regionförstoring.

För att kollektivtrafik som syftar till att skapa möjligheter till dagligt utbyte med orter utanför Östergötland ska vara konkurrenskraftig med motsvarande bilresor behövs ofta en kollektivtrafiklösning som bygger på tågtrafik. De kostnader som följer med den typen av trafiklösning innebär att trafiken utifrån ekonomiska skäl endast kan motiveras på relationer där det finns ett förhållandevis stort resandeunderlag. Tågtrafik kräver stora initiala investeringar och är dyr i drift, men kan också ge de största samhällsekonomiska vinsterna. För att nå mål om regionförstoring krävs utbud och restider som kan attrahera pendlare. Detta ställer höga krav på Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik.

För orter med lägre pendling till angränsande region kan kollektivtrafiklösningar med busstrafik vara aktuell. På samma sätt som för kollektivtrafiken inom regionen

ställs krav på sådan trafik avseende såväl kostnadstäckning som samhällsnytta.

## Kollektivtrafiksystemet och dess utveckling

### Ett system under utveckling

För att nå uppsatta mål måste kollektivtrafiksystemet vara under ständig utveckling. Behovet av förändring drivs av en ökad befolkning, ökat resande med kollektivtrafiken, ökad marknadsandel, samt utveckling av teknik och infrastruktur. Utmaningarna reflekteras bland annat av att kollektivtrafiken endast har 20 procents marknadsandel idag vilket innebär att kollektivtrafiksystemet måste attrahera en betydande mängd av regionens invånare som idag inte reser i systemet för att uppnå målet om ökad marknadsandel.

Kollektivtrafikens utveckling kan ses genom olika samverkande perspektiv. Inte skilda från varandra men ibland olika i hur man arbetar med dem. Ur ett samhällsperspektiv är det primära målet att öka kollektivtrafikens samhällsnytta, eftersom dess legitimitet bygger på att den till stor del är samhällsfinansierad. Resenärsperspektivet fokuserar på att öka trafikens kvalitet. Grunden är att själva trafikprodukten måste hålla hög kvalitet, men många olika faktorer bidrar till kollektivtrafikens hela kvalitet och attraktivitet. Trafikperspektivet behandlar Östgötatrafikens processer för att optimera trafiken utefter de uppsatta målen, vilket i sin tur bidrar till ökad kundnöjdhet och samhällsnytta.

Som beskrivet i kapitlet om nuläget finns olika klassindelningar av trafik fördelat över olika stråk i inom länet. Trafiken måste i sina olika delar och funktioner anpassas olika utifrån sitt syfte och uppdrag, mot olika målnivåer, målgeografier och målgrupper.

### Storregional trafik

För de storregionala resorna finns en stor del kommersiell trafik som bidrar med resmöjligheter med kollektivtrafik, både med buss och med tåg. Utöver att lösa efterfrågade resbehov så kan Region Östergötland fokusera på den av samhället bedömt behövda trafiken, men som inte är affärsmässigt hållbar. Det är ett bra sätt att på samhällsnivå hantera skattekollektivets resurser.

### Ostlänken

Ostlänken omfattar en helt ny dubbelspårig stambana på den 16 mil långa sträckan mellan Järna och Linköping. Den nya järnvägen planeras för persontåg med hastigheter upp mot 250 km/h med beräknad trafikstart år 2035. Ostlänken byggs ut i flera etapper, och har påbörjats norrifrån där planeringen kommit längst.

Ostlänken innebär en kraftig förstärkning av spårkapaciteten på sträckan Östergötland – Stockholm. När de snabba persontågen flyttas till Ostlänken kommer det att bli mer plats på dagens befintliga spår till andra persontåg av mer regional karaktär samt till godståg. I ett första skede, när endast Ostlänken finns byggd, kommer spårkapaciteten vara högre norrut från Linköping än söderut. Risk finns att detta faktum till viss del kommer att begränsa möjligheten till en utökad och sammanhängande tågtrafik genom Östergötland.

Tillkomsten av Ostlänken beräknas innebära en kraftig ökning av antalet resenärer som kommer till eller reser från Linköping och Norrköping med tåg. Som en del av projektet ingår därför byggandet av nya resecentrum i båda städerna. Jämfört med idag kommer dessa nya resecentrum att få en något förändrad placering.

Att länets två största städer får järnvägsstationer i nya geografiska lägen kommer att medföra behov av förändringar av städernas trafiknät, inklusive kollektivtrafiknäten. Anpassningar kommer att behövas av såväl linjesträckningar som frekvensen i trafiken. För att sådana anpassningar ska vara möjliga krävs dock att infrastrukturen, i form av vägar, gator, tillfarter och anläggningar för kollektivtrafikens behov med mera, utformas på ett sätt som säkerställer att kollektivtrafiken får god tillgänglighet till de nya stationerna och omkringliggande områden.

Kollektivtrafiken är av central betydelse för att hantera de markant ökande resandeströmmar som Ostlänken, med närliggande stadsutvecklingsplaner med tillkommande nya bostäder och arbetsplatser beräknas medföra. Det kommer ställa höga krav på en välplanerad och utvecklad infrastruktur. Därför är det av vikt att kollektivtrafiken har en hög prioritet vid stadsplaneringen för att säkerställa god framkomlighet och tillgänglighet i anslutning till de nya järnvägsstationerna.

Ostlänken kommer påverka framkomligheten för kollektivtrafiken. Tillsammans med Trafikverket och kommunerna kommer tillfälliga och resenärsvänliga trafiklösningar behöva skapas, samtidigt som den långsiktiga trafikplaneringen av Ostlänken pågår och de nya stationerna är på plats.

I takt med att befolkningen reser allt längre sträckor för att komma till framför allt arbete och studier ökar även behovet av en väl fungerande storregional tågtrafik. Administrativa gränser ska inte hindra gränsöverskridande resor där efterfrågan finns.

### **Storregional tågtrafik**

Som delägare i Mälardalstrafik AB deltar Region Östergötland i att ha etablerat ett gemensamt regionaltågssystem för Stockholm-Mälardalsregionen. Genomförandet av den första etappen av Mälartåg skedde efter Citybanans öppnande. Tågsystemet innebär strukturerad trafik med tågfordon samt ett eget prissystem för trafiken, Movingo, vilket underlättar det interregionala resandet. Arbete pågår med att analysera möjligheterna att integrera Mälartågssystemet ytterligare i Östergötland, bland annat genom att förlänga linjer till Mjölby.

Tågtrafiken kommer etappvis kontinuerligt utvecklas i enlighet med det arbete som sker inom både det storregionala transportpolitiska samarbetet, En Bättre Sats, som inom Region Östergötlands tågstrategiska arbete. För att Stockholm-Mälardalsregionen även fortsättningsvis ska vara en stark tillväxtmotor för Sverige är den internationella tillgängligheten avgörande. I detta har Södra stambanan som en del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) en nyckelroll.

Med Region Jönköpings län finns ett avtal som löper till och med år 2025 som innebär att Östgötapendeln även trafikerar Tranås i Jönköpings län. Samtal förs mellan parterna om ett nytt avtal som ska ersätta det befintliga. Region Östergötlands avtal med Region Kalmar län innebär att Östergötland fram till och med år 2033 svarar för medfinansiering av den tågtrafik som Kalmar Länstrafik bedriver på sträckorna Linköping – Kalmar respektive Linköping – Västervik.

Region Östergötlands inställning är att de ingångna avtalen med Jönköping respektive Kalmar ska fullföljas. För perioden efter giltighetstiden för nuvarande avtal krävs förnyade ställningstaganden. Inför sådant ställningstagande kommer behovet av aktuell trafik och trafikens medverkan till uppfyllelsen av målen i trafikförsörjningsprogrammet att behöva utredas.

Under regionala trafikprogrammets period kan de bli aktuellt med fler och förändrade avtal med olika parter för att tillgängliggöra och utveckla regionens kollektivtrafik.

### **Kollektivtrafiken i Östgötatrafikens system**

Där det inte bedöms finnas kommersiell eller annan trafik som kan leda mot måluppfyllelse kan Region Östergötland välja att lägga så kallad trafikplikt. Det betyder att det offentliga åtar sig att bedriva den trafik man anser behövs, eftersom den då är att anse som allmännyttig.

Den offentligt finansierade kollektivtrafiken täcker hela regionen men genomförs på olika sätt. Trafiksystemet bygger på olika trafikkoncept, som har olika uppdrag och olika tyngd. Viss trafik är mer av servicekaraktär och är mer yttäckande. Annan trafik är regionalt och kommunalt strukturerande trafik kanaliserad till utpekade stråk kring vilka olika samhällsfunktioner kan planeras. Med trafiken i dessa stråk kan alla typer av resor ske. Inom ramen för denna trafik sker majoriteten av resorna och den största samhällsnyttan genereras. Utvecklingen av dessa relativt få men viktiga linjer i stråken är centralt för att nå målen.

Det finns i dagsläget fortfarande trafik som i tillräcklig omfattning inte leder till måluppfyllelse enligt riktlinjerna för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken, som Region Östergötland beslutat om, så kallad lågeffektiv trafik. Resurseffektivisering av trafiken är även viktigt för att

systemet som helhet ska uppnå en högre effektivitet och därmed samhällsnytta.

Trafiksystemen och dess uppdelning enligt funktion, geografi och andra relevanta aspekter sker via Region Östergötlands riktlinjer och strategier.

### **Östergötlands framtida kollektivtrafik**

Det framtida kollektivtrafiksystemet behöver i än högre grad än dagens system utformas så att trafiken uppfattas som ett verkligt alternativ till bilen. En attraktiv och konkurrenskraftig regional kollektivtrafik kan skapas genom att trafiken byggs upp utifrån ett trafikkoncept som bygger på ett stråktänk baserat på olika klasser där A-stråken är överordnad och strukturerande.

Stråktänket binder samman regionens stora orter. Trafiken tillhörande klass A har låg restidkvot och ett högt taktfast turutbud, vilket ger ett ökat attraktionsvärde och en ökad konkurrenskraft.

Bytespunkter finns utpräglat i framförallt i A- och B-stråken i kollektivtrafiksystemet med primärt ändamål att underlätta för individer bosatta på landsbygd utanför tätort, att ansluta till det linjelagda kollektivtrafiknätet.

A-stråken tillsammans med den primära stadstrafiken kommer vara den strukturbärande kollektivtrafikens viktigaste bidrag till den regionala och kommunala utvecklingen fysiskt, både mellan och inom kommuner, i städerna och inom regioner. A-stråken samt tillhörande stadslinjenät är få till antalet men står för en stor del av resandet i trafiksystemet och dess samhällsnytta.

För att uppfylla de krav som finns definierade för respektive stråk med särskild betoning på A klassad trafik krävs ett välutvecklat trafik- och infrastrukturkoncept som säkerställer hög framkomlighet och ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft.

### **Östgötapendeln**

Pendeltågets centrala roll i regionens kollektivtrafiksystem ska behållas och stärkas. Kapacitetsbristen på Södra stambanan medför att det är stora svårigheter att utveckla Östgötapendeln utbud, utöka dess trafikeringsområde eller att trafikera fler stationer inom nuvarande trafikeringsområde.

Tillkomsten av Ostlänken kommer förbättra kapaciteten på delar av Östgötapendeln trafikeringsområde.

En fortsatt satsning på högkvalitativ kollektivtrafik med tåg förutsätter att modellen för Trafikverkets kapacitetstilldelning på järnvägen utvecklas. En situation där det är naturligt att tågtrafik planeras enligt det resenärsvänliga konceptet med taktfast tidtabell med jämna tidsintervall måste skapas. Inriktningen från Region Östergötland är att Östgötapendeln även i framtiden körs med ett utbud som innebär förstärkt kapacitet och delvis ändrat uppdrag, vilket beskrivs i den tågstrategiska målbilden för år 2040.

### **Starka busstråk**

Snabb busstrafik med högt turutbud kompletterar Östgötapendeln och annan regional tågtrafik i starka relationer mellan större orter och inom regionen. Busstrafiken kan också finnas som komplement till tågtrafiken på relationer med stora resandeunderlag. Flera av dessa finns i A-stråk.

Den snabba busstrafiken har få hållplatsstopp mellan sluthållplatserna för att erbjuda en så kort restid som möjligt och därmed vara konkurrenskraftig i jämförelse med bilen. Tidtabellen byggs med fördel upp enligt konceptet med taktfast tidtabell med jämna tidsintervall där resandeunderlaget styr utbudet. Utgångspunkten för trafiken är att den körs regelbundet under alla veckans dagar.

### **Primär stadstrafik**

I regionens tre största tätorter Linköping, Norrköping och Motala körs en stadstrafik med uppgift att tillfredsställa resbehovet såväl hos de boende i staden som de som vill använda stadens kollektivtrafik som del i en längre resa. På samma sätt som regiontrafiken byggs stadstrafiken upp utifrån ett tydligt stråktänk. I stråken körs en trafik som på ett snabbt och effektivt sätt knyter ihop stadens olika delar och målpunkter. Trafiken körs med en turtäthet som styrs av resandeunderlaget liksom all linjelagd kollektivtrafik. Inriktningen är att vid slutet av detta programs mållår, 2040, uppnår ett så stort resande i Linköping och Norrköping att resor kopplade till primär stadstrafik kan ske med en turtäthet som innebär att kunden inte behöver ha koll på exakt när bussen avgår.

### Sekundär stadstrafik

På relationer inom staden med ett lägre resandeunderlag körs sekundär stadstrafik som även den är strategiskt viktig och väl utbyggd, som ansluter till den primära stadstrafiken. Trafiken behöver pekats ut gemensamt med kommunerna.

### Kompletterande trafik i starka stråk

Som komplement till den snabba trafiken körs i de regionala stråken även en mer långsamtgående busstrafik med tätare uppehåll. Restiden har i denna typ av trafik lite lägre prioritet och syftet är i stället att bidra till ökad yttäckning i stråken och lösa fler delresor. När det totala resbehovet är lägre och trafikering med den snabbare busstrafiken inte kan motiveras, kan den långsammare trafiken överta rollen som huvudtrafik i stråken.

### Kompletterande servicetrafik

I större kommunhuvudorter där resandeunderlaget motiverar en trafikering, men inte omfattande stadstrafik, kan en mer begränsad form av lokal kollektivtrafik köras. Trafiken syftar i första hand till att erbjuda möjlighet till serviceresor. Trafiken är oftast anropsstyrd.

### Trafik på landsbygder och skärgården

I områden med lågt resandeunderlag kan betydelsen av lokala lösningar öka. Här är det viktigt att uppmärksamma och vara lyhörd för eventuella initiativ för kollektivt resande.

Nya lösningar inom exempelvis samutnyttjande av fordon eller kombinerad mobilitet kan bidra till bättre förutsättningar att möta resandebehov med lågt resandeunderlag. Exempel på samutnyttjande av fordon kan vara att öppna upp skolskjutsen för allmänheten, vilket skapar ett effektivt utnyttjande av resurser. Genom att följa utvecklingen av ovanstående trafik på landsbygder och ha god kunskap om resbehovet, kan det vara möjligt med ytterligare satsningar som innebär samutnyttjande av fordon.

Där kollektivtrafik endast kan ha en begränsad funktion för ett område, exempelvis på landsbygder med lägre resandeunderlag, kan Region Östergötland använda andra verktyg såsom närtrafik eller bytespunkter för att stimulera det aktuella områdets utveckling.

På de delar av landsbygder som ligger utanför A-, B-, samt C-stråken där resandeunderlaget är svagare ska en

mer anpassad trafik erbjudas. Trafiken är oftast anropsstyrd och måste därmed förbeställas. I första hand utformas trafiken för att tillfredsställa behovet av resor mitt på dagen samt kvällstid på vardagar och dagtid på helger. Den här typen av trafik matar oftast till en målpunkt i närliggande tätort med grundläggande samhällsservice där även bytesmöjlighet finns till övrig kollektivtrafik.

För att ansluta till den linjelagda kollektivtrafiken kan även bytespunkter nyttjas via en kombinerad resa, exempelvis mellan bil och buss. En bytespunkt förekommer i områden utanför tätort och har i syfte att skapa anslutningar till hållplats med cykel- och bilparkering. Bytespunkter förbättrar möjligheten för boende på landsbygder att ansluta till den linjelagda kollektivtrafiken. Tillgången till kollektivtrafik på landsbygder ökar genom en utbyggnad av bytespunkter och är ett resurseffektivt sätt att öka tillgängligheten av kollektivtrafik i områden med lågt resandeunderlag. För att nå regionens mål om utökad antal bytespunkter krävs en god samverkan mellan kommuner, Trafikverket och Region Östergötland.

### Närtrafik

Även i de delar av länet där resandeunderlaget och resandet är så lågt att det inte är motiverat att köra linjelagd kollektivtrafik behöver ett rimligt utbud av resmöjligheter säkerställas. I områden utanför den linjelagda kollektivtrafikens upptagningsområde erbjuds närtrafik, en särskild form av yttäckande anropsstyrd kollektivtrafik.

Närtrafiken syftar i första hand till att möta behovet av resor för inköp, vårdbesök eller andra service- och sociala resor. Genom närtrafiken erbjuds hela Östergötland tillgång till allmän kollektivtrafik.

För skärgårdstrafiken och närtrafiken har Region Östergötland möjlighet att fatta beslut om att trafiken ska bedrivas utifrån nyttan för landsbygdsutveckling och där besöksnäringen bedöms stor.





### Skärgårdstrafik

Skärgårdstrafiken är idag, och bedöms under överskådlig tid förbli begränsad i sin omfattning. Resandeunderlaget som de bofasta på öarna utgör bedöms inte öka i någon nämnvärd omfattning och förblir därmed på en nivå som dagens trafikomfattning klarar av att hantera.

### Kvaliteter ur ett resenärsperspektiv

Kollektivtrafiksystemet ska utformas utifrån målsättningen att det ska upplevas enkelt att nyttja, både av befintliga och av potentiella resenärer. Ur ett resenärsperspektiv måste kollektivtrafikens produktvärde öka, för att befintliga resenärer ska vara nöjda och vilja resa mer. Men också för att få fler och nya resenärer, vilket kan bidra till ökad marknadsandel.

Ur ett resenärsperspektiv är prisvärdheten central. Metoden är generaliserad reskostnad som säger hur prisvärd och attraktiv kollektivtrafiken är i förhållande till andra alternativ. Trafiksystemets utformning och kvalitet, priser samt produkt- och tjänsteerbjudandet är därför central för att förbättra konkurrenskraften gentemot andra resalternativ. En annan fördel med kollektivtrafiken är att resenären kan använda restiden till andra ändamål såsom arbete eller studier.

Hela resan behöver vara attraktiv för att kollektivtrafiken ska fortsätta vara konkurrenskraftig. Trafiken behöver underlätta delar av resan där resenärers upplevda kostnad är särskilt stor, exempelvis i samband med byten. Vid utveckling av kollektivtrafiken är det viktigt att ta det i beaktning samt ha en nära dialog med aktörer som har en påverkan på olika delar av resan. Aktörernas roll, i synnerhet kommunernas, är

central vid utbyggnaden av infrastrukturen och dess betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet. Att resa med kollektivtrafiken måste upplevas som tryggt och säkert, inte bara ur ett trafiksäkerhetsperspektiv utan även gällande tryggheten att komma fram i tid. Kontinuerligt arbete behövs för att säkra en god framkomlighet i de starka stråken samt för att garantera att trygga och säkra hållplatsmiljöer utvecklas. Det handlar även om att ingen ska välja bort kollektivtrafiken på grund av rädsla för att utsättas för hot och våld.

Förutom en bra och snabb trafik kommer framtida resenärer att ställa högre krav på upplevelsen av och kring resan. Med en alltmer digitaliserad värld, inte minst genom den snabba utvecklingen av elektronisk och mobil kommunikation, följer större krav på aktuell och relevant information inför och under resan. Den mobila tekniken har minskat behovet av framförhållning och behovet av att planera resan på förhand. Framtidens resenärer förväntar sig en personligt utformad trafikinformation, helst i realtid.

Enkelheten omfattar även information, kundservice och möjligheterna för anskaffning av biljetter. Digitala kanaler ska vara den primära källan som används vid planering och köp av resa.

Kollektivtrafikens kvalitet är av stor betydelse för att både locka nya resenärer och behålla de som redan reser. Om den ska vara ett alternativ för dagliga resor måste resenärerna ha ett högt förtroende för kollektivtrafiken. Vid störningar i trafiken är det viktigt med tidig och relevant information så att resenärerna ges möjlighet att planera om sitt resande. Vid behov ska ersättnings trafik finnas tillgänglig när trafikstörning förhindrar den tidtabellsplanerade trafiken att köra.

En god samverkan med kommuner, trafikföretag och andra aktörer krävs för att säkerställa god framkomlighet och en infrastruktur anpassad för kollektivtrafikens ändamål. Vidare behöver samarbetet med de som utför trafiken vara god.

### Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Region Östergötlands generella inställning är att så många som möjligt, oavsett funktionsförmåga, ska kunna använda kollektivtrafiken i Östergötland. Ambitionen ska vara att nå en hög tillgänglighet, men fortfarande inom en rimlig och realistisk nivå, då det är

en omöjlighet att möta alla särskilda behov. Hela resan- perspektivet ska vara vägledande för kollektivtrafik- systemets utveckling även då det gäller tillgänglighets- anpassning. För att nå detta krävs att fordon, hållplatser, vägen till och från hållplatsen samt att kollektivtrafikens kringtjänster är anpassade till personer med olika typer av funktionsnedsättningar.

Med en ökad grad av tillgänglighetsanpassning i den allmänna kollektivtrafiken kan behovet av särskild kollektivtrafik minska. Möjligheten för en resenär, som är berättigad till särskild kollektivtrafik, att resa med den allmänna kollektivtrafiken på del av sin resa bör utvecklas.

Arbetet med tillgänglighetsanpassning kommer att fokusera på att öka kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga, syn-, hörsel- samt kognitiva funktionshinder. Anpassningsåtgärder som är nödvändiga för personer med någon form av funktionsnedsättning gynnar ofta även alla resenärer.

Utformningen av fordonen, den fysiska miljön samt andra kringtjänster ska utformas utifrån begreppet funktionell design. Utgångspunkten är god funktionalitet för alla oaktat den enskilda individens förmågor.

Sedan 2022 finns en regional tillgänglighetsstandard framtagen för tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning. Tillsammans med kommunerna i Östergötland och Trafikverket fortsätter Region Östergötland arbetet med tillgänglighetsan- passning av i första hand hållplatser. Särskild vikt läggs på hållplatser vid strategiskt viktiga punkter såsom sjukhus, äldreboenden, skolor, kulturmiljöer, större

handelsområden och resecentrum, samt hållplatser med 20 påstigande eller fler per vardag.

I arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser är korta avstånd för förflyttningar vid bytespunkter, plats för rullatorer eller rullstol, visuella kontrastmarkeringar, ledstråk, akustisk vägledning, visuell information, symboler som kompletterar och tydliggör information viktiga åtgärder som bör genomföras.

Kollektivtrafiken ska även fortsättningsvis uppfylla kraven gällande lågentré- eller låggolvsutförande. Inne i fordonet ska information kunna ges såväl visuellt som audiellt. Möjlighet ska även finnas att i samband med fordons ankomst till hållplats ge utvändigt information till resenärer som väntar vid hållplatsen. Ökat fokus ska även ges vid utformning av kollektivtrafikens kringtjänster, som olika former av informationstjänster, system för planering och betalning av resan samt kundservice.



# Mål

Trafikförsörjningsprogrammet behandlar kollektivtrafiken på en övergripande nivå och fokuserar därför på vad som ska åstadkommas mer än på hur det ska göras. Ambitionen är att med utgångspunkt i sex målområden följa upp tretton mål som anger i vilken mån Östergötlands kollektivtrafik utvecklas i önskvärd takt och riktning.

Med utgångspunkt i de tre hållbarhetsperspektiven formuleras verksamhetsidén:

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

Med ledorden

- attraktivt och enkelt
- ett verktyg för en hållbar regional utveckling
- klimatpositivt resande

Utifrån verksamhetsidén har sex övergripande målområden identifierats, inom vilka Östergötlands kollektivtrafik ska utvecklas fram till år 2040.

Målområdena är övergripande och inom respektive område finns ett antal mål. Målen är mätbara och kan följas upp årligen.

Målområdena anger inriktning för kollektivtrafikens utveckling. De sex målområdena balanserar varandra, vilket säkerställer att kollektivtrafiken utvecklas för att bidra till samhällsnytta ur olika perspektiv. Det är tydligt exempelvis där målet om ökad marknadsandel innebär prioritering av kollektivtrafik i stråk och områden med stort resandebehov. Målområdet geografisk tillgänglighet däremot syftar till att säkerställa att länets befolkning har tillgång till kollektivtrafik oavsett bostadsort.

- Öka kollektivtrafikens marknadsandel
- Fler nöjda resenärer
- God geografisk tillgänglighet
- Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet
- Klimatneutralt resande
- Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning



## Öka kollektivtrafikens marknadsandel

**Mål:** Kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till 32 procent år 2040.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2040
Kollektivtrafikens andel av motorburna resor	20 %	32 %

En ökning av kollektivtrafikens marknadsandel bidrar till många nyttor för samhället. Målet skapar förutsättningar för en attraktivare region med minskad miljöpåverkan från resor, mindre trängsel, ökad trafiksäkerhet och bättre folkhälsa.

Kollektivtrafikens marknadsandel anger hur stor del av de motorburna resorna, det vill säga exklusive gång och cykel, som sker med kollektivtrafik. Ofta fokuseras det på att antalet resenärer inom kollektivtrafiken ska öka. Genom att istället fokusera på marknadsandel, blir innebörden att själva resandet i sig inte behöver öka för att kollektivtrafiken ska ha en positiv utveckling. Det viktiga i sammanhanget är att kollektivtrafiken ökar i förhållande till biltrafiken, oavsett om det totala resandet ökar eller minskar. Målet är viktigt, inte minst för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och därigenom minska resandet med bil. Det innebär lägre klimatpåverkande utsläpp.

År 2023 var kollektivtrafikens andel av de motorburna resorna i Östergötland 20 procent enligt den nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

Marknadsandelen mäts på total regional nivå. I olika geografier med varierande förutsättningar för resande med kollektivtrafik kommer marknadsandelen att skilja sig åt. I dagsläget är möjligheterna att mäta marknadsandelen för olika geografier begränsade.

Målvärdet för år 2040 på 32 procent är ambitiöst och måluppfyllelse påverkas av åtgärder såväl inom som utanför kollektivtrafiksystemet. För att kollektivtrafiken i Östergötland ska nå 32 procent marknadsandel krävs det politiska beslut, på alla nivåer, som prioriterar kollektivtrafiken.

Att få fler att välja kollektivtrafiken framför egen bil är en stor utmaning. Det gäller för kollektivtrafiken att vara ett fullgott alternativ till bil för att få vardagen att gå ihop för invånarna.

Forskningen är samstämmig om att en attraktiv kollektivtrafik innebär kollektivtrafik som kan erbjuda hög turtäthet och restid som har en låg restidskvot. De årliga mätningarna i Kollektivtrafikbarometern visar på samma resultat, låg restidskvot och hög turtäthet är det som efterfrågas för att öka resandet med kollektivtrafiken.

Målet avser den totala andelen av de motorburna resorna men innebär inte att kollektivtrafikens marknadsandel kan eller bör öka på samma sätt överallt i hela Östergötland. Förutsättningarna att erbjuda attraktiv kollektivtrafik med snabb restid och hög turtäthet är bäst där resandeunderlaget är störst. En stor del av resorna i länet börjar eller slutar i någon av städerna. Kollektivtrafikens förutsättningar i städerna är därför av stor betydelse för majoriteten av regionens invånare och för måluppfyllelse.

Om det ska finnas linjelagd kollektivtrafik, så behöver såväl landsbygder som tätbebyggda områden försörjas med attraktiv trafik. Linjetrafik av låg kvalitet, med exempelvis få turer och långa restider, leder inte till vare sig fler eller nöjdare resenärer.

## Fler nöjda resenärer

**Mål:** Andelen nöjda kunder i den allmänna kollektivtrafiken ska vara 78 procent år 2040.

**Mål:** Andelen nöjda kunder i den särskilda kollektivtrafiken ska vara 93 procent år 2040.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2040
Nöjd Kund Index, NKI	71 %	78 %
NK- särskild koll	92 %	93 %

Nöjda resenärer är en förutsättning för att behålla resenärer, men också för att locka fler att resa kollektivt. Nöjd Kund Index (NKI) mäts för den allmänna kollektivtrafiken via Kollektivtrafikbarometern och är ett mått på hur nöjd resenären är med sin samlade erfarenhet av att resa med Östgötatrafiken. Nöjda kunder definieras som resenärer som ger betyget fyra eller fem på en femgradig skala och reser med kollektivtrafiken minst en gång per månad.

2023 års undersökning resulterade i ett NKI på 71 procent för Östergötlands allmänna kollektivtrafik. NKI påverkas av faktorer som såväl har med upplevelse av resan att göra, som med det faktiska utbudet av resor. Viktigast för ett högt NKI är ett bra utbud av kollektivtrafik, närhet till hållplats för de vanligaste resorna samt att det upplevs som tryggt, enkelt och pålitligt att resa med kollektivtrafiken.

Ett visst NKI går att nå via ett basutbud av kollektivtrafik och via ett grundutbud av tjänster som uppfyller en form av samhällsservice. Därefter blir det från kunder med högre krav, gradvis svårare och mer kostnadskrävande att nå en högre NKI. Med hänsyn till de ekonomiska ramarna som gäller måste åtgärder i syfte att öka NKI till högre nivåer vägas mot andra mål som ökad marknadsandel.

Det är bland annat via resurseffektiva åtgärder, exempelvis bytespunkter, som en högre konkurrenskraft för kollektivtrafiken på landsbygder kan skapas. Genom utbyggnad av bytespunkter minskar inträdesbarriären för bilister att välja kollektivtrafiken eftersom tillgängligheten ökar. Ökad tillgänglighet har ett positivt samband med genomsnittligt antal

kollektivtrafikresor per resenär och påverkar även NKI positivt.

Kollektivtrafikens kvalitet behöver klara resenärernas krav gällande regularitet och punktlighet. För att nå högre nivåer krävs att hela kollektivtrafikens erbjudande klarar de krav och förväntningar som medborgarna har. Det är först när helhetserbjudandet är av hög kvalitet man kan förvänta sig högt NKI.

Andelen nöjda kunder i den särskilda kollektivtrafiken mäts via den nationella undersökningen Barometer för anropsstyrd trafik, ANBARO. Undersökningen baseras på ett urval av resenärer som blir uppringda dagen efter genomförd resa. Andelen nöjda kunder definieras som de som gett betyget fyra eller fem på en femgradig skala för det totala intrycket av sin resa.

I dagsläget mäts andelen nöjda kunder för resande i inomkommunal färdtjänst, kommunöverskridande färdtjänst samt sjukresor. Mätningen görs för samtliga kommuner som lämnat över särskild kollektivtrafik till Region Östergötland. NKI i den särskilda kollektivtrafiken redovisas som separata värden för respektive område, men kan även ses för länet som helhet. Målet är att andelen nöjda kunder i länet ska vara minst 93 procent.

Upplevd trygghet i kollektivtrafiken är en angelägen fråga för resenärerna. Det är därför viktigt att följa hur tryggheten upplevs inom både den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken. I såväl Kollektivtrafikbarometern som ANBARO mäts resenärernas upplevda trygghet av resor i kollektivtrafiken.



## God geografisk tillgänglighet

**Mål:** Hela befolkningen ska ha tillgång till kollektivtrafik år 2040.

**Mål:** 90 procent av befolkningen ska ha tillgång till effektiv linjetrafik år 2040.

**Mål:** 35 procent av befolkningen bosatta i D-områden ska år 2040 ha tillgång till en attraktiv bytespunkt inom 5 kilometer.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2040
Andel av befolkningen som tillgång till kollektivtrafik som drivs av RKM eller kommersiell aktör.	100 %	100 %
Andel av befolkningen som har tillgång till effektiv linjelagd kollektivtrafik.	86 %	90 %
Andelen av befolkningen bosatta i D-områden med mindre än 5 km till närmaste bytespunkt.	27 %	35 %

Målen inom området geografisk tillgänglighet syftar till att skapa en grundläggande nivå av tillgänglighet för befolkningen. Det är ett komplement till målet om ökad marknadsandel där satsningar prioriteras i stråk med stort resandeunderlag. Kollektivtrafik som service ska erbjudas på något sätt till 100 procent av regionens befolkning.

Kollektivtrafiken bidrar till flera och varierande nyttor för samhället. För att möta behov av resande för olika syften och geografier behövs olika typer av kollektivtrafik. För att kollektivtrafiken ska vara ett bra val ur ett miljöperspektiv behöver utbud och utformning av kollektivtrafik matchas mot behovet av resor. I områden med svagt resandeunderlag motiveras inte kollektivtrafik av miljöskäl utan av andra nyttor för medborgarna.

Ökad tillgång till kollektivtrafiken bidrar generellt till en positiv påverkan för såväl den miljömässiga som den sociala och ekonomiska hållbarheten. Kollektivtrafiken bidrar med fler resmöjligheter för både de som aktivt väljer att inte använda bil och de som saknar möjlighet

att ha bil. Med bättre förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt ges ökade möjligheter att få tillgång till fler samhällsfunktioner och arbetsmarknader. Där resandeunderlaget är tillräckligt stort för att motivera linjelagd kollektivtrafik erbjuds kollektivtrafik med ett utbud utifrån resandebehovet inriktad mot främst arbets- och studiependling.

På landsbygder där resandeunderlaget inte motiverar linjelagd kollektivtrafik erbjuds närtrafik. Det är en anropsstyrd trafik som gör det möjligt med kollektivt resande under begränsade tider. Genom närtrafiken erbjuds kollektivtrafik i hela länet och det gör det möjligt att resa till närmsta ort för service eller till en bytespunkt där den linjelagda kollektivtrafiken angör. Närtrafiken är inte primärt inriktad för att möjliggöra arbets- eller studiependling. Målet är att fortsätta upprätthålla 100 procent tillgänglighet av kollektivtrafik i länet.

Det andra målet är att 90 procent av medborgarna ska ha tillgång till effektiv linjelagd kollektivtrafik år 2040. Effektiv linjelagd kollektivtrafik omfattas av A- och B-

## MÅL

klassad trafik samt har ett relativt högt resande, tillräcklig kostnadstäckningsgrad samt bidrar till samhällsnytta.

Målet hänger ihop med att linjetrafiken måste hålla en viss kvalitet för att kunna locka nya resenärer. Linjetrafik som inte bedöms effektiv inom ramen för redovisande riktlinjer i dokumentet process för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken, kommer inte bidra till måluppfyllelsen och programmets intentioner. När antalet resande är lågt på en linje är det vare sig försvarbart utifrån miljömässiga eller ekonomiska skäl. Linjen behöver då ses över, vilket kan leda till att eventuella nya trafiklösningar i området testas för en ökad samhällsnytta.

Det tredje målet handlar om att öka tillgängligheten till attraktiv kollektivtrafik för personer bosatta på landsbygder. Där kan bytespunkter spela en viktig roll, då det skapar goda förutsättningar till kombinerat resande inte minst mellan bil och kollektivtrafik.

Idag bor 90 procent av östgötarna i områden som täcks upp av A-, B- respektive C-stråken och resterande 10 procent bor inom D-området.

Målet innebär att 35 procent av befolkningen i D-området ska år 2040 bo inom 5 kilometer från en attraktiv bytespunkt. För att en bytespunkt ska vara attraktiv ska den i högtrafik angöras av linjelagd kollektivtrafik med minst halvtimmestrafik.

## Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

**Mål:** Minst 85 procent av de större orterna<sup>1)</sup> ska ha tillgång till trafik och med en restidskvot på högst 1,4 för resor till Linköping eller Norrköping år 2040.

**Mål:** Den lokala trafikens medelhastighet i städernas centrala delar ska uppgå till minst 15 km/h år 2040.

**Mål:** Den lokala trafikens medelhastighet i städernas yttre områden ska uppgå till minst 23 km/h år 2040.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2040
Andel större orter med tillgång till trafik med en restidskvot på högst 1,4 för resor till Linköping eller Norrköping.	73 %	85 %
Den lokala trafikens medelhastighet i städernas centrala delar.	12,6 km/h	15 km/h
Den lokala trafikens medelhastighet i städernas yttre områden.	21,5 km/h	23 km/h

*Not: 1) Med större orter avses orter med minst 900 invånare.*

Kollektivtrafik som på allvar kan konkurrera med bilen kräver både hög turtäthet och en restid som är attraktiv i förhållande till bilens. Restidskvot anger förhållandet mellan restiden med kollektivtrafik och restiden med bil. För kollektivtrafikresor där restidskvoten är 1,4 eller under har kollektivtrafiken bättre konkurrenskraft gentemot bilen och bidrar i högre grad till en ökad marknadsandel. Även kollektivtrafikens utbud påverkar möjligheten till arbets- och studiependling. För pendlingstrafik är det främst turtätheten under morgonen och eftermiddag/tidig kväll som är av stor vikt.

A-klassad trafik ska uppfylla behov och efterfrågan i störst utsträckning för att uppnå måloppfyllelse. Trafiken behöver utformas på ett sätt som säkerställer hög kvalitet och har en hög konkurrenskraft. Resmöjligheter mellan de större orterna och Linköping eller Norrköping kan därför sägas utgöra ett mått på hur attraktiv kollektivtrafiken är i regionen.

I de större städerna får ofta kollektivtrafikens medelhastighet en lägre prioritet på grund av hänsyn till många andra intressen på gatornas begränsade ytor. Med målsättningen att kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar regional utveckling anges därför trafikens medelhastighet som ett mål för attraktiv kollektivtrafik.

Att öka medelhastigheten genom bättre framkomlighet där kollektivtrafiken prioriteras gör dessutom att kollektivtrafikens resurser kan användas mer effektivt och ger mer trafik till resenärerna inom samma ekonomiska ram. Det bidrar till en bättre kollektivtrafik och trevligare stadsmiljöer. Framkomligheten förbättras även när regionala linjer utgör centrala stråk tillsammans med stadstrafiken.

## Klimatneutralt resande

**Mål:** De klimatpåverkande utsläppen från kollektivtrafiken ska minska till 5 gram per personkilometer till år 2040.

**Mål:** Energiförbrukningen för bussar i stadstrafiken ska vara högst 1,2 kWh/km år 2040.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2040
Klimatpåverkande utsläpp	12 g/pkm	5 g/pkm
Energiförbrukning för bussar i stadstrafiken	4,3 kWh/km	1,2 kWh/km

Not: pkm = personkilometer

Kollektivtrafiken har möjlighet att bidra till positiv klimatpåverkan genom att medverka till minskat resande med bil. En ökad marknadsandel för kollektivtrafiken innebär att de klimatpåverkande utsläppen från resandet totalt sett minskar.

Drivmedlet som används i fordon styr kollektivtrafikens klimatpåverkan. Påverkan på klimatet är också proportionell mot mängden drivmedel som nyttjas. I Östergötland är klimatpåverkan från kollektivtrafiken relativt låg. Satsningen på fossilfria drivmedel och fossilfri el innebär att klimatpåverkan från en resa med kollektivtrafik minskat i stor omfattning.

För att kollektivtrafiken även framgent ska vara ett hållbart alternativ ur klimatsynpunkt krävs användning av fossilfria drivmedel och el med liten klimatpåverkan. Östergötland ska fortsätta ligga i täten när det gäller fossilfria drivmedel och följa utvecklingen av fordon samt drivmedel.

Klimatpåverkan från transporter kan mätas utifrån flera metoder och olika underlag. Nuläget och målvärdet ovan utgår från den metod och det underlag som används generellt inom kollektivtrafikbranschen i Sverige. Utsläppsvärden för olika drivmedel baseras på Energimyndighetens årliga sammanställning av drivmedelsförsäljningen på nationell nivå.

Målvärdet för de klimatpåverkande utsläppen baseras på att all allmän kollektivtrafik, förutom den som bedrivs med dubbeldäckare, körs med eldrivna fordon. Tillgången på eldrivna dubbeldäckare för regiontrafik bedöms vara begränsad även på längre sikt.

Klimatpåverkan räknas som utsläpp per personkilometer, vilket innebär att en högre beläggning i fordonen medför lägre klimatpåverkan per resa och person. Genom att utsläppen mäts per personkilometer kan jämförelse med utsläpp vid bilresor göras.

Det är också nödvändigt att arbeta för att minska energiförbrukningen från fordonen. Efterfrågan på fossilfria drivmedel har ökat stort och förväntas öka än mer både inom EU och på global nivå. Brist på fossilfria drivmedel med liten klimatpåverkan är en utmaning som transportbranschen riskerar att mötas av i en nära framtid. Krav på energieffektivitet är ett sätt att hushålla med resurser samt att frigöra fossilfria drivmedel för andra användningsområden.

Såväl globalt som inom Europa är utvecklingen av bussar till stor del inriktad på elektrifiering av stadstrafiken. Målvärdet för energiförbrukning pekar på fullskalig elektrifiering av stadstrafiken. Övergång till eldrivna bussar innebär betydligt högre energieffektivitet.

Bussar i linjetrafik är ett område som är särskilt lämpligt att elektrifiera. Kollektivtrafiken har en förutsägbar körsträcka vilket innebär goda möjligheter att optimera batteristorleken med bra förutsättningar för hög nyttjandegrad. Resurs- och energihushållning gällande batterier är därför betydligt bättre för bussar i linjetrafik jämfört med elbilar där batterikapaciteten ofta styrs av önskemål om tillräcklig räckvidd.

## Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

**Mål:** Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser som har 20 påstigande eller fler per vardag ska uppgå till 100 procent år 2040.

**Mål:** Andelen tillgänglighetsanpassade fordon ska uppgå till 100 procent år 2040.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2040
Anpassningsgrad av hållplatser med 20 påstigande eller fler per vardag	68 %	100 %
Anpassningsgrad av fordon	100 %	100 %

En viktig målsättning är kollektivtrafikens tillgänglighet gentemot alla resenärgrupper. Fordon, hållplatser liksom vägen till hållplatser och stationer behöver anpassas till behovet hos personer med funktionsnedsättningar. Ur ett hela resan-perspektiv behöver även icke fysiska delar inom kollektivtrafiken utformas utifrån deras behov. Det handlar till exempel om trafikinformation och system för köp av biljetter. Likaså är personalens bemötande av stor vikt och samtliga aktörer måste ta sitt ansvar för att all kollektivtrafik, i så hög grad som möjligt, ska kunna bli tillgänglig för så många som möjligt.

Trafikverket, Jernhusen och kommunerna har det huvudsakliga ansvaret gällande tillgänglighetsanpassning och utformning av kollektivtrafikens infrastruktur såsom hållplatser, terminaler och stationer. Tillgänglighetsanpassning av

hållplatser som har 20 eller fler resenärer per vardag ska prioriteras då de står för den betydande delen av det totala resandet.

Av de hållplatser som trafikerades med 20 eller fler resenärer per vardag under 2023 var 68 procent tillgänglighetsanpassade. För att nå målet om tillgänglighet vid samtliga hållplatser med 20 påstigande eller fler per vardag krävs nära samarbete mellan regionen, Jernhusen, kommuner och Trafikverket.

Enligt Sveriges kommuner och regioner ska kraven avseende låggolv, ramp och rullstolsplats uppfyllas i samtliga fordon. Samtliga fordon uppfyller ovan nämnda krav och ska fortsätta göra det i kommande trafikavtal.



# Strategier för utveckling av kollektivtrafiken

För respektive målområde anges strategier, vilka ger en inriktning och stöd i arbetet med att nå målen. Vissa av strategierna påverkar flera av målen och stödjer därmed flera målområden samtidigt. Strategierna beskrivs under det målområde som bedöms ha den mest direkta och starkaste påverkan av den aktuella strategin. Strategierna visar inriktningen genom att ge exempel på insatser och åtgärder i syfte att nå målvärdena för år 2040. Utöver de här upptagna strategierna kan det finnas ytterligare verkningfulla arbetsområden att lägga kraft på.

För att nå målen och få full effekt av strategierna kommer inte bara Region Östergötlands resurser räcka till. Det krävs ett gemensamt arbete med relevanta aktörer, framför allt länets tretton kommuner och staten, för att lyckas förverkliga programmets mål. Det kommer även krävas att tillgängliga resurser utnyttjas på bästa möjliga sätt för största effekt.

## Öka kollektivtrafikens marknadsandel

### Öka integreringen mellan kollektivtrafik och samhällsplanering

Målet med en högre marknadsandel för kollektivtrafiken kräver insatser, både på längre strategisk nivå och i det kortare perspektivet. Genom att tidigt lyfta in kollektivtrafiken i samhällsplaneringen kan goda förutsättningar för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik skapas. Om kollektivtrafiken finns på plats från början vid byggnation av nya områden, kan ett hållbart resande direkt erbjudas till dem som flyttar in.

En ökad integrering mellan kollektivtrafik och övrig samhällsplanering handlar också om att samplanera de olika transportsätten för att möjliggöra för en kombination av färd sätt. Exempel på det är att anlägga parkering för cykel och bil vid strategiska hållplatser. Hållplatser behöver nås via trafiksäkra och tillgänglighetsanpassade gång- och cykelförbindelser.

Ett väl fungerande samarbete med kommunerna och Trafikverket är avgörande för att stärka kollektivtrafikens roll i samhället, vilket motiverar en utveckling av samarbetsformerna. För att kollektivtrafikens fulla potential ska kunna utnyttjas såväl i städer som på landsbygder krävs samverkan på både politisk och tjänstepersonsnivå.

Samverkan mellan offentlig och kommersiell trafik får inte styras utifrån administrativa gränser. Via god samverkan på flera nivåer kan östgötarnas möjlighet till hållbara resor öka.

### Fokusera på målstyrd trafikutveckling i samverkan

Kollektivtrafikens A-stråk ska fungera som strukturbärare i samhällsutvecklingen och är en tydlig referenspunkt för kommunernas planer och program. På en strategisk och regionalt övergripande nivå ska kollektivtrafikens utveckling ske i linje med de önskade rumsliga inriktningarna. Det är i A-stråken de långsiktigt bästa förutsättningarna finns för en samhällsutveckling, där kollektivtrafikens roll är central. Målstyrd trafikutveckling i samverkan med berörda aktörer är avgörande för att nå ökade marknadsandelar. Kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med samhällsutvecklingen, men även vara drivande i förändringen.

Det finns behov av en mer djupgående samplanering mellan fysisk planering och infrastrukturplanering där Region Östergötland och kommunerna arbetar aktivt tillsammans. Gemensamma förhållningssätt och prioriteringar för att uppnå måluppfyllelse gällande färdmedelsandelar inom kommun samt i regionen, är av stor vikt.

En del i att undersöka graden av måluppfyllelse är via uppföljning av marknadsandel i stråk. Uppföljning kommer ske årsvis för respektive kommuns starkaste stråk och syftar till att skapa ökad tydlighet och förståelse för förutsättningar mellan regionen, kommunerna och andra aktörer.

För att utveckla kollektivtrafiken till ett mer attraktivt resalternativ behöver prioriteringar göras så att kollektivtrafiken byggs ut där det finns stort resandefunderlag, stor efterfrågan och goda förutsättningar för att ersätta bilresor. Samtidigt behöver ett rimligt utbud av resmöjligheter för andra målgrupper säkerställas.

Det är ett högt utbud, korta restider och ett tydligt integrerat trafiksystem som lockar resenärer till kollektivtrafiken. Genom att planera trafiken för att köras rakt och snabbt ökar möjligheten att ta marknadsandelar. Att genomföra förändringar i den här riktningen bidrar till målpuppfyllelse om ökad marknadsandel. Den del av trafiken som idag inte leder mot målpuppfyllelse kan därför behöva omprövas.

Mobility Management arbetet med att utveckla Östergötlands kollektivtrafik och öka kollektivtrafikens marknadsandel i regionen, kan Mobility Management spela en viktig roll. För att nå ett hållbart samhälle räcker det inte enbart med teknikutveckling, utan det krävs även ett förändrat resande jämfört med idag. Det handlar om att påverka resan redan innan den har börjat, vilket görs genom ändrade attityder och beteendemönster. Det kan i sin tur bidra till ett mer hållbart resande och ett minskat bilresande.

Konceptet Mobility Management verkar för att ändra resenärers attityder och beteenden i syfte att främja ett hållbart resande och minska bilresorna. Det sker bland annat genom kommunikation samt koordinering av tjänster och aktörer. Kommunerna är en aktör som är delaktiga i arbetet för att utveckla konceptet i regionen. Arbetsgivare samt fastighetsägare är två andra aktörer som kan driva utvecklingen framåt. Syftet är delvis att vara ett komplement till de traditionellt mer trafikrelaterade åtgärderna.

Det ska vara enkelt och självklart att välja kollektivtrafiken. Mobility Management behöver därför vara ett verktyg för att locka fler resenärer och vara en del av samhällsutvecklingen. Det är även viktigt att utgå ifrån den forskning som finns inom området och att underlätta förståelsen för hur beteende och attitydförändring sker, både på individ- och samhällsnivå.

#### **Förbättra östgötarnas kunskap om kollektivtrafiken**

En del i att locka fler bilister att välja kollektivtrafiken framför den egna bilen handlar om att öka kunskapen

om kollektivtrafiken. Östgötarna behöver förstå hur kollektivtrafiken fungerar, tillgängligt utbud och vilka fördelar det ger att välja kollektivtrafiken både utifrån ett individuellt plan och samhället som helhet.

Kunskapen bland medborgarna om de olika samhällsnyttor som kollektivtrafiken medför och hur det påverkar utformningen av kollektivtrafiken behöver öka. För att uppnå en bättre kunskap om kollektivtrafiken hos östgötarna behövs allmän och målgruppsanpassad marknadsföring och informationsinsatser. Det handlar om att informera befintliga resenärer om förändringar som görs inom kollektivtrafiken, men också om att informera potentiella resenärer om kollektivtrafikens möjligheter. Digitala kanaler för att nå östgötarna och Östgötatrafikens resenärer ökar i relevans och kommer att spela en än större roll i framtiden.

Informationsinsatserna behöver kompletteras med ett mer kommunikativt och anpassat förhållningssätt som även tar hänsyn till personer med olika modersmål. Dialoger, samråd och förankring bidrar till ökad kunskap för befintliga och presumtiva resenärer både på kort och lång sikt. På kort sikt genom att ren information och fakta sprids för att på längre sikt bidra till ökad marknadsandel.

## **Fler nöjda resenärer**

#### **Erbjuda prisvärda produkter**

För att säkerställa att kollektivtrafiken har en viktig roll i Östergötland behöver resenärerna uppleva kollektivtrafikens fördelar. Ett trafikutbud som erbjuder valmöjligheter, konkurrenskraftiga restider, hög komfort och säkerhet är viktiga faktorer som kan bidra till att fler väljer kollektivtrafiken. Andra väsentliga påverkansfaktorer är tillgången till god information, enkla biljettköp, hög prisvärdhet samt den positiva hållbarhetsaspekten. Sammantaget utgör dessa faktorer grundläggande delar i hela resan-perspektivet.

Resbehovet och efterfrågan hos regionens invånare behöver kontinuerligt fångas upp för att utveckla trafiken i rätt riktning. Genom årliga marknadsundersökningar samt dialog med olika resenärsgupper tydliggörs en bild av resbehov som kan vara en del i utvecklingsarbetet. Arbetet ska leda till ett ökat mervärde för resenärerna, med utgångspunkt i

kollektivtrafikens styrkor. Även omvärldsbevakning med syfte att fånga upp idéer och trender, bidrar till utvecklingsarbetet. Ökad resenärs-känedom och nya produkter så som mer flexibelt biljettutbud kommer vara viktiga faktorer för att attrahera nya resenärer. Företagsförsäljning, förmånsbiljett för arbetstagaren eller kundportaler är exempel på insatser som kan bidra till fler och nöjdare resenärer.

Kollektivtrafikens kvalitet avgör betalningsviljan. Därför är de priser och produkter som erbjuds starkt kopplade till själva trafiken. Utvecklingen av de båda måste gå hand i hand.

### **Tydlig och relevant information**

Kollektivtrafikens information ska vara pålitlig och primärt ske via digitala kanaler för att attrahera resenärer. Informationsinsatserna vid störningar i trafiken måste vara både snabb, tydlig och relevant. Behovet är också stort av att planera trafiken och informationen inför avbrott eller störningar.

Upplevd enkelhet och tydlighet vid köp av biljett är centralt för att öka kundnöjdheten. Biljett- och betalsystem behöver underlätta för resenärer att välja kollektivtrafiken, med en tydlig zonindelning och tydligt utbud av biljetter samt trafik.

Teknikutveckling inom till exempel AI (Artificiell Intelligens) eller Machine-learning, innebär utökade möjligheter att analysera stora datamängder som kollektivtrafiken kan omvandla för att optimera trafik och erbjudande till kund. Öppna data kommer spela en allt större roll i det nationella samarbetet. Det kommer även öppna upp möjligheter för tredjepartsleverantörer och forskarvärlden att driva utvecklingen av digitala lösningar för trafikinformation.

Gemensamma lösningar gällande digitala tjänster inom reseplanering och biljettköp kan utvecklas genom ökad samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheter och samarbetsorgan. Lösningarna kan innebära fler och mer flexibla resmöjligheter där olika aktörer tillhandahåller trafiken.

I takt med att andelen äldre blir fler och att den generation som har varit yrkesverksamma i nutid kan antas nyttja färdtjänst och sjukresor i högre grad, så ökar behovet av och kraven på digitala självservice-tjänster i den särskilda kollektivtrafiken.

### **Minska den upplevda restiden**

Varje resa består av ett antal delmoment som värderas olika för respektive resenär. Värdering av olika resmoment påverkar vilka insatser som kommer ha störst effekt för att nå fler och nöjdare resenärer. Ibland kommer det vara åtgärder i trafiken, priser eller infrastrukturen. Summan är att hela resans upplevda restid måste minska för att öka kollektivtrafikens attraktivitet.

En fördel med att resa kollektivt är möjligheten att utnyttja restiden för andra ändamål. Till exempel är möjligheten att arbeta, planera sin vardag och avkoppling under resan värdefull för många pendlare. För att underlätta för arbete och studier under längre kollektivtrafikresor behövs till exempel tekniska hjälpmedel som eluttag och trådlöst nätverk ombord. Även utrymmet behöver vara stort nog för att möjliggöra arbete och studier under resan. Även turtätheten påverkar den upplevda restiden. En hög turtäthet innebär kortare väntetid vid hållplats, vilket minskar den upplevda restiden.

Ur ett resenärs-perspektiv ingår även kollektivtrafikens kvalitet i den upplevda restiden. För att kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ för dagliga resor måste resenärerna ha tillit gentemot trafikens pålitlighet. En hög kvalitetsnivå upprätthålls genom proaktivt arbetet vid planerade störningar och god planering gällande information då oplanerade störningar uppstår.

## **God geografisk tillgänglighet**

### **Öka möjligheten till kombinerade färd-sätt**

Alla resor med kollektivtrafik är en form av kombinerad mobilitet, i sin enklaste form en kombination av gång till/från hållplats och resan med kollektivtrafik. Genom att förbättra infrastruktur och trygghetsupplevelsen för gång och cykel till hållplats samt att förbättra parkeringsmöjligheterna vid hållplatser ökar möjligheten för kombinerade färd-sätt.

Att kombinera kollektivtrafiken med annan typ av mobilitet bidrar ofta till en förbättrad folkhälsa då kollektivtrafikresenärer ofta går eller cyklar till stationer, hållplatser och bytespunkter. Motionen är ett naturligt inslag i vardagen som minskar risken för många typer av sjukdomar. I Sverige cyklar kollektivtrafikresenärer

dubbelt så mycket och promenerar tre gånger så mycket som bilister.

Östgötarnas resbehov är stora, varierande och många till sitt syfte. Kollektivtrafikens roll är att vara en del i ett hållbart transportsystem, inte att lösa samtliga resandebehov. Den har dock stora och goda förutsättningar att vara ett starkt, tydligt och säkert komplement till andra transportsätt, antingen för hela resan eller för del av resan.

På totalen innebär det att kollektivtrafiken bör utformas som ett starkt komplement i östgötarnas dagliga resande. Med ökad tydlighet i vad, var och hur kollektivtrafiksystemet fungerar kan det som en del i samhällets transportnät, bidra till att lösa vissa resor. Kommunikationsinsatser måste ske parallellt med kollektivtrafikens utveckling. Rätt förväntningar på kollektivtrafiken ger förutsättning att använda den när möjlighet ges, för att öka andelen resor med kollektivtrafiken.

Ett fokus på kombinerade färdssätt kan ha positiv påverkan på hur landsbygdernas behov av resor möts framåt. Under åren 2023–2026 bedrivs projektet Sustainable Rural Mobility (SuRuMo), ett EU finansierat projekt med syfte att testa nya mobilitetslösningar på landsbygder (i Östergötland och i Lettland) som komplement till kollektivtrafiken. Medverkande kommuner i Östergötland är Motala, Linköping och Åtvidaberg. Samverkan är bred i projektet med stort användarfokus. Övriga projektpartners i Östergötland är VTI och Linköpings Universitet.

Ny teknik kommer även bidra till nya lösningar för att skapa bättre förutsättningar för fler resor med kollektivtrafiken. Systemet av mobilitetstjänster kan vara en av framtidslösningarna för en hållbar transportsektor. Kollektivtrafiken med sin höga kapacitet kan kopplas ihop med andra transportkoncept som exempelvis bilpool, hyrbil, taxi och låncykel. Genom ett sådant system täcks en större del av resenärernas samlade efterfrågan på resor. Region Östergötlands ambition är att ligga i framkant och att utforska nya modeller inom området kombinerat resande.

För att öka möjligheten till kombinerade färdssätt finns en stor potential i samverkan med kommersiella aktörer när det gäller både planering av trafiken, öppna data och samarbeten kring biljett- och betalstandarder.

ResPlus är ett exempel på ett samarbete som finns idag som kan tänkas utvecklas i nya former.

Under 2025 planerar branschen att tillsammans med Samtrafiken öppna upp en nationell åtkomstpunkt (NÅP) som på sikt kommer möjliggöra tillträde till kollektivtrafikens utbud för exempelvis mobilitetsaktörer, hotellkedjor eller andra typer av digitala återförsäljare. Genom att tillgängliggöra kollektivtrafikens utbud på ett effektivt sätt, öppnas fler möjligheter att nå nya kundgrupper samt att paketera kollektivtrafiken med andra produkter och tjänster.

Ett ökat kombinerat resande kan också ske via utbyggnad av fler bytespunkter i regionen. Bytespunkter kan underlätta för personer bosatta på landsbygder att få en ökad tillgänglighet till linjelagd kollektivtrafik. Region Östergötland ska samverka med kommuner och Trafikverket för att möjliggöra att fler bytespunkter tillkommer, samt att samordning av trafiken sker. Genom bytespunkter uppnås ökad tillgänglighet till ökad kollektivtrafik på landsbygderna.

Attraktiv parkering för kollektivtrafikens resenärer i nära anslutning till bytespunkter, främjar kollektivtrafiken och kan locka nya kundgrupper och skapa mindre trängsel i städerna. Bytespunktens läge samt det totala priset som kollektivtrafikens kunder betalar för kombinationen parkering och kollektivtrafik avgör dess attraktivitet. Att inkludera parkeringsavgiften i priset för kollektivtrafiken i anslutning till bytespunkter, har fallit väl ut samarbete med kommuner och planeras att vidareutvecklas i större omfattning i länet.

#### **Merutnyttjande av linjelagd skolskjuts**

Ett annat sätt att öka tillgängligheten är via merutnyttjande av befintliga fordon. Detta skulle kunna ske genom att exempelvis öppna upp dagens skollinjer för allmänheten i mån av plats. För att lyckas med ett sådant koncept krävs en god samverkan mellan Region Östergötland och aktuell kommun. Region Östergötland ser positivt på att i samverkan med intresserade kommuner vidareutveckla ett sådant trafikkoncept.

## Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

### Minska den faktiska restiden

Restiden är en viktig faktor vid val av färdmedel. För att kollektivtrafiken ska vara ett alternativ för fler människor, behöver restiden minska. Kollektivtrafiken behöver konkurrera med bilen på flera plan, bland annat genom den faktiska restiden.

För att nå hög resenärs- och samhällsnytta är god framkomlighet avgörande. Genom att A-stråk ges utrymme i gatumiljön, gen linjedragning och att kollektivtrafiken prioriteras, minskar restiden samtidigt som kollektivtrafikens konkurrenskraft ökar gentemot bilen. Restiden är en viktig faktor vid val av färdmedel. För att bli ett alternativ för fler människor, måste kollektivtrafikens restid kortas.

Varje minuts försening eller relativt långsammare restid gentemot bilen ökar inte bara trafikkostnaderna, utan minskar även kollektivtrafikens attraktivitet och kapacitet. Långsammare restider skapar även större flaskhalsar i trafiksystemet som annars hade kunnat användas i syfte att motverka kapacitetsbristen under högtrafik och därmed öka effektiviteten i kollektivtrafiken. Kommunerna bär tillsammans med Trafikverket det primära ansvaret kopplat till infrastrukturen, vilket är avgörande för förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Utöver förbättrad framkomlighet kan minskad restid uppnås genom färre och strategiskt placerade hållplatser, vilket ökar den genomsnittliga hastigheten. Resenärer är mer benägna att acceptera längre avstånd till hållplats, om trafiken har hög kvalitet.

Bytespunkter ger goda möjligheter för kombinerat resande och skapar ökad tillgänglighet till attraktiv kollektivtrafik för invånarna, i synnerhet på landsbygder.

### Utveckla kollektivtrafikens infrastruktur

Kollektivtrafiken i regionen består av ungefär 1 650 hållplatser. För en utvecklad kollektivtrafik krävs en anpassad infrastruktur och nära samarbete med länets kommuner och Trafikverket. Regionen har det huvudsakliga ansvaret som planupprättare för länstransportplanen och har rådighet över finansiering till investering i statlig samt kommunal kollektivtrafikinfrastruktur.

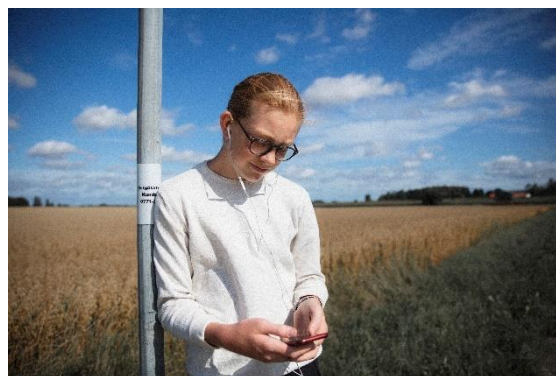
Kollektivtrafikens infrastruktur behöver även planeras för att vara attraktiv, säker och trygg. Prioriteringen ligger på hållplatser med fler än 20 påstigande per vardag eller där samhällsservice finns så som vård, äldreboenden och skolor.

Hållplatsöversyn sker lämpligast i samband med att trafiken utreds. Översynen innebär en samlad bedömning av hållplatserna utifrån nuläge och potential. Hållplatsen bedöms utifrån aspekter som påstigande, restidspåverkan, upptagningsområde, trafiksäkerhet, avstånd till nästa hållplats samt trafik- och vägtyp.

Det är viktigt att ha en lägsta standard för de hållplatser som trafikeras. Det kan handla om att förbättra trafiksäkerheten i anslutning till hållplatsen. Det är nödvändigt att i samverkan med berörda aktörer få hållplatserna integrerade i sin närmiljö, genom goda gång- och cykelkopplingar.

För att uppnå en god framkomlighet ställs höga krav på infrastrukturen där exempelvis busskörfält och signalprioriteringar i korsningspunkter är av vikt för att uppnå de regionalt satta målen. Det finns möjlighet att söka stöd för den här typen av investeringar i infrastruktur inom ramen för Länstransportplanen.

Bytespunkt och omstigningspunkter är exempel på utvecklad kollektivtrafikinfrastruktur. De stora städernas resecentrum behöver även en tydlig utveckling för att klara ett ökat resande liksom ett ökat antal fordon. Det är viktigt att säkerställa att omstigningsplatserna, och i förekommande fall bytespunkter, klarar av de framtida trafikvolymerna under högtrafik genom såväl en god kapacitet som framkomlighet i synnerhet i de största städernas tillhörande A-stråk.



### Utgjämna resandet över dygnet

Att resandet med kollektivtrafik är ojämnt fördelat över dygnet är en stor utmaning som innebär flera negativa



effekter för kollektivtrafikens attraktivitet. En stor del av resandet sker under ett fåtal timmar på vardagarna under den så kallade peaktiden. Särskilt på morgontimmarna är resandet koncentrerat till en kort tidsperiod. Det finns två sätt att hantera utmaningen med peaktid, dels handlar det om att få till ett mer jämt resande över dygnet dels handlar det om att genomföra åtgärder som reducerar de negativa effekterna av ett högt resande under peaktiden.

Resor för arbete och studier ligger i fokus för kollektivtrafiken, vilket naturligt medför ett samlat resbehov under morgon och eftermiddag. Skolelever är en grupp som i stor utsträckning bidrar till ett högt resande under morgonen. Genom samverkan med kommuner och andra aktörer kan skolstarten förskjutas vilket skapar stora möjligheter att få till ett mer jämt resande över dygnet. En konsekvens av förskjutning av skolstart innebär att kapacitetsbristen motverkas. Det skapar ledig kapacitet, möjlighet till omfördelning av fordonsflottan till andra delar i trafiknätet.

Ett aktivt arbete för att uppnå större spridning av starttider för arbetsplatser, kan ha positiva effekter. De offentliga arbetsplatserna och Region Östergötland är stora arbetsgivare vilka har en viktig roll i att fördela arbetspendlingen jämnare under morgon och eftermiddag.

Att utnyttja fordon för olika trafikuppdrag under dygnet är ett sätt att mildra effekterna av kapacitetsbristen under morgon- och eftermiddagspeak. Utformningen av närtrafiken i Östergötland bygger på det konceptet. Trängsel ombord på fordonen sänker kollektivtrafikens attraktivitet. Teknik som exempelvis realtidsinformation som visar beläggningen i fordonen kan bidra till att resenärer upplever en högre valmöjlighet och får en mer positiv upplevelse av resan med kollektivtrafiken.

## Klimatneutralt resande

### God kunskap och omvärldsbevakning

För att minska klimatpåverkan från transporterna behöver förändringar ske inom flera områden, till exempel genom fortsatt användning av klimatsmarta drivmedel och utveckling av ny teknik. Det kommer också att behövas ett förändrat resebeteende och ett minskat resande i omställningen till ett hållbart

transportsystem. Genom ökad andel arbete hemifrån kan klimatpåverkan minska och dessutom minska resandet i peaktid. Kollektivtrafiken är även ett av alla verktyg i omställningen mot fler hållbara resor.

För att nå de nationella miljömålen är den offentliga sektorn en viktig part i omställningen och behöver ta ett stort ansvar för att visa på möjligheterna till förändring, men också för att skapa förutsättningar för hållbara transporter. Den offentliga sektorn kan driva på utvecklingen genom att såväl ställa krav på hållbara resor inom den egna verksamheten, som vid upphandling av transporter. Kravställande i samband med upphandling av kollektivtrafik är ett viktigt verktyg för att åstadkomma kollektivtrafik med minsta möjliga klimatpåverkan. Utgångspunkten bör vara att skapa incitament som gynnar de leverantörer som kan tillhandahålla de drivmedel som har bäst klimatprestanda.

För kollektivtrafik med bäst möjlig klimatnytta krävs god kunskap om teknik- och drivmedelsutvecklingen. Fortlöpande bevakning och omvärldsanalys samt kunskapsutbyte med akademi och branschaktörer skapar en god kännedom om förutsättningar för stor klimatnytta. Ett aktivt deltagande i forsknings- och innovationsarbete är viktigt för att öka kollektivtrafikens klimatnytta likväl som att utveckla vetenskapligt baserade hållbarhetsmål.

### Förbättra energieffektiviteten i kollektivtrafiken

Resandet i länet och i stora delar av omvärlden ökar likväl som efterfrågan på fossilfria drivmedel. Om inte energieffektivisering sker kommer ökad efterfrågan leda till brist på fossilfria drivmedel. På en samhälls nivå kan det motverkas genom ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Genom att utveckla en energieffektiv kollektivtrafik kan fossilfria drivmedel frigöras för användning inom andra sektorer.

Den eldrivna kollektivtrafiken, inte minst den spårbundna har särskilt goda förutsättningar att vara ett energieffektivt sätt att resa då energisnål teknik kombineras med hög resandekapacitet. Elektrifiering av bussfordonsflottan är ett exempel på energieffektivisering på så väl samhälls nivå som inom kollektivtrafiksektorn. För fortsatt elektrifiering av bussar krävs tidig och fördjupad samverkan med flera aktörer, inte minst för utbyggnad av infrastruktur.

Energieffektiviteten hos kollektivtrafiken påverkas även av andra faktorer. Utbildning av förare i sparsam körning och kontinuerlig uppföljning av drivmedelsförbrukningen är ett kostnadseffektivt sätt att minska energiåtgången. Planering av kollektivtrafiken för att minimera körsträckor utöver tidtabellen genom exempelvis väl placerade depåer är en strategi för att öka energieffektiviteten. Kravställning av energieffektiva fordon i samband med upphandling är också av betydelse för måluppfyllelse. Hållbarhet är även viktigt utifrån ett resenärsperspektiv, där kollektivtrafikens styrka är att många reser tillsammans.

## Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

### Samverkan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Arbetet för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning inom kollektivtrafiken har pågått under många år. Ett ökat fokus på tillgänglighetsfrågorna har pågått under de senaste åren. Digitaliseringen i samhället har inneburit både ökade möjligheter, större behov och ökade utmaningar. Region Östergötlands strategi för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken bygger på ett närmare samarbete

med funktionshinderrörelsen. Samarbetet omfattar såväl övergripande som mer konkret utformning av kollektivtrafiken och kringtjänster.

Den ökade digitaliseringen innebär att god tillgänglighet för de olika digitala kanalerna blir allt viktigare. Lagkrav gällande tillgänglighetsanpassning av digitala kanaler infördes under 2020 och 2021. Samtliga digitala tjänster och kanaler inom kollektivtrafiken har därefter anpassats efter tillgänglighetskraven. När nya tjänster införs är tillgänglighetskraven idag en självklarhet att använda som grund.

Öppna data innebär ökade möjligheter att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. Inom forskningsprojekt kommer öppna data att användas för digitaliseringslösningar för personer med funktionsnedsättning. Fördelen med öppna data är att de gör det möjligt att skapa digitala tjänster så de kan användas på nationell nivå och utformade tjänster blir lika över hela landet.

För att information ska vara tillgänglig ska den vara lätt att läsa, höra och förstå. Så många personer som möjligt ska kunna tillgodogöra sig innehållet i informationen, inklusive personer med funktionsnedsättning och personer med svenska som andraspråk. Det kräver ibland nya sätt att kommunicera och att information förmedlas på andra sätt.

# Kollektivtrafikens ekonomi

## Trafikekonomi

Den avtalade kollektivtrafiken finansieras i huvudsak av en kombination av biljettintäkter och skattemedel. Kollektivtrafiken planeras utifrån både trafik- samt samhällsekonomisk effektivitet. Det innebär att de medel som satsas på kollektivtrafiken ska skapa en produkt som är både attraktiv och relevant samt konkurrerar med bilen.

Förutsättningarna för samhällets finansiering ges genom Region Östergötlands beslut om budget. För den del av finansieringen som sker genom resenärernas köp av resor ger kollektivtrafikens prissystem och utbudet av olika typer av färdbevis grundläggande förutsättningar.

En sänkning av subventionsgraden kommer dock inte att uppnås enbart genom åtgärder som ökar intäkterna. Det är i växelverkan mellan förändrat utbud, fler resenärer och justerade priser som målet kan nås.

För att öka resenärernas andel av finansieringen kommer det att krävas en fortsatt ökad satsning på den del av trafikutbudet som är konkurrenskraftigt jämfört med bilen. En utbyggd kollektivtrafik som på ett tydligt sätt byggs upp utifrån bilisternas behov och krav innebär att flera av de resor som idag sker med bil i stället kan ske med kollektivtrafik. Samtidigt ökar en utbyggd kollektivtrafik av hög kvalitet, även prisvärdheten gentemot bilen. Det kan motivera framtida prisjusteringar. Kollektivtrafikens prissystem och färdbevisassortiment ska därför utformas på ett sätt som både ökar resorna och optimerar intäkterna.

Förbättrad ekonomi uppnås helst genom ökat resande och intäkter, i linje med de andra målen. En smart trafikutveckling och välutvecklat kollektivtrafiksystem kan ofta uppnås utan förändringar i kostnadsbilden. Men ambitionen att sänka subventionsgraden kommer även att kräva kontinuerliga effektiviseringar av trafiksystemet. Region Östergötlands generella krav på kostnadseffektiv verksamhet kräver kontinuerliga uppföljningar av såväl själva trafiken som organisationen för trafikens planering och utförande.

För trafik som vid sådan uppföljning bedöms som lågeffektiv trafik, det vill säga trafik med låg kostnadstäckningsgrad, lågt resande eller beräknad negativ samhällsnytta ska trafikens förutsättningar utredas. Sådan utredning, som ska ske i samråd med berörd kommun, ska genomföras enligt av kollektivtrafikmyndigheten särskilt framtagna Riktlinjer för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken.

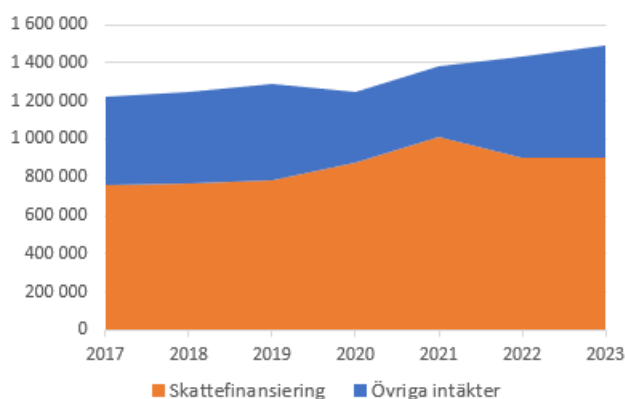


Bild 16: Utveckling av kollektivtrafikens skattefinansiering och intäkter år 2017–2023, mätt i tusentals kronor. (Östgötatrafiken)

För den avtalade kollektivtrafiken har finansieringen genom skattemedel både ökat och minskat de senaste åren. Pandemin bidrog till att andelen skattemedel ökade kraftigt. Det eftersom kollektivtrafikutbudet upprätthölls men med betydligt färre kunder. Under åren 2020–2021 var påverkan som störst, men från 2022 och ännu tydligare under 2023 har en rejäl återhämtning av resandet skett vilket har förbättrat subventionsgraden.

Att återhämtningen skett relativt snabbt har delvis att göra med genomförda effektiviseringar av lågeffektiv trafik och satsningar i starka stråk. Arbetet med att effektivisera kollektivtrafiksystemet behöver dock fortsätta för att nå en förbättrad subventionsgrad.

Långsiktigt är målet att hälften av kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken ska täckas av biljettintäkter. Målet är ännu inte uppnått och pandemin har inneburit att det kommer ta längre tid än vad som hade varit fallet om utvecklingen kunnat fortsätta utan de utmanande åren 2020 och 2021.

För viss trafik, exempelvis skärgårdstrafiken och närtrafiken, kan Region Östergötland fatta beslut om att trafiken ska bedrivas utifrån skäl som inte kan motiveras med stora efterfrågemässiga behov.

## Samhällsnyttan

Kollektivtrafiken tillför nyttor i relation till om motsvarande resor hade gjorts med bil. Kollektivtrafiken bidrar till ökad samhällsnytta genom tillgänglighet till en större arbetsmarknad och ger fler möjligheter till sysselsättning.

Med nuvarande modell visar samhällsnyttobereäkningarna att kollektivtrafiken i Östergötland år 2023 bidrog med cirka 260 miljoner kronor i samhällsnytta. Utöver beräkningsbar samhällsnytta bidrar kollektivtrafiken med nyttor som är svåra att värdera monetärt. Den största samhällsnyttan kommer sannolikt från kollektivtrafikens bidrag till den regionala utvecklingen genom att binda samman regionen och de dynamiska effekter det innebär. Ökade resmöjligheter är en ytterligare nytta som bidrar till ett mer jämlikt

transportsystem, med bättre levnadsvillkor, integration och ökad trygghet.

Det är centralt att skattemedel som används till kollektivtrafiken ska förbättra samhällsnyttan. Därför behöver samhällsnyttan ingå som en del i underlaget för trafikpliktsbeslut och underlag vid utformning av kollektivtrafiksystemet.

En övergripande utgångspunkt för kollektivtrafiken i Östergötland är att alla delar av trafiken ska vara samhällsnyttig. Även om nästan all avtalad kollektivtrafik visar på positiva siffror när det gäller beräknad samhällsnytta finns det vissa delar av kollektivtrafiken där samhällsnyttan är negativ.

Samhällsnyttan med särskild kollektivtrafik fastställs på andra grunder, där hänsyn ska tas till alternativkostnad. Sådana analyser ska göras i dialog med de kommuner som överlämnat ansvaret för den särskilda kollektivtrafiken till Region Östergötland.

# Begreppsförklaring

---

**Allmän trafikplikt:** Den trafik som samhället tänker ta ansvar för, upphandla och teckna avtal om, kräver beslut om allmän trafikplikt.

**Audiell:** Ett ljud, exempelvis ett utrop, som uppfattas med hörseln.

**Avtalad kollektivtrafik:** Kollektivtrafik som allmänheten erbjuds genom den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Trafiken omfattas av allmän trafikplikt och finansieras till större eller mindre del av skattemedel.

**Beräknad samhällsnytta:** beräkning av den nytta som samhället har av kollektivtrafiken enligt den av Region Östergötland beslutade modellen. Modellen begränsas till ett fåtal nyttor, såväl monetära som klassificerade nyttor.

**Bytespunkt:** Primärt placering utanför tätort och har i syfte att skapa anslutningar till hållplats med cykel- och bilparkering och ämnar skapa kombinationsresor med bil/cykel och kollektivtrafik.

**Funktionsnedsättning:** Definieras av Socialstyrelsen som en nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga.

**Generaliserad reskostnad:** Är den uppoffring det innebär att göra en resa, där väntetid, restid, byten, bekvämlighet är exempel på upplevda kostnader.

**Högtrafik:** Kör mellan klockan 6:30-8:30 samt mellan 15:00-17:00 på vardagar.

**Kollektivtrafik:** Definieras i EU:s kollektivtrafikförordning som: Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.

**Kommersiell kollektivtrafik:** Kollektivtrafik som ett trafikföretag bedriver utifrån rent kommersiella villkor utan något avtal eller ekonomiskt stöd från regional kollektivtrafikmyndighet.

**Kostnadstäckningsgrad:** Ett begrepp som används för att beskriva hur stor del av de direkta kostnaderna för trafiken som täcks av biljettintäkter. I de direkta kostnaderna ingår inte så kallade verksamhets- eller overheadkostnader.

**Lågtrafik:** Trafiken som körs utanför tiderna på vardagar mellan 06:30-8:30 och 15:00-17:00.

**Marknadsandel:** Andel av de motorburna resorna som görs med kollektivtrafik.

**Mobility Management:** Är en trafikstrategisk metod för att påverka förflyttningen av människor inom ett geografiskt område. Fokus är att optimera transportresurser och infrastruktur för att främja hållbarhet, tillgänglighet och effektivitet.

**Omstigningsplatser:** Har ofta en placering i tätortsmiljö med primärt syfte att byta mellan olika kollektivtrafiklinjer. Vid utformning av dessa punkter ska säkerställas att resenärer även kan ta sig dit med cykel parkera på ett tryggt och säkert sätt.

**Regional kollektivtrafik:** Kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbud i huvudsak är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov. I föreliggande program avses regional kollektivtrafik när det skrivs kollektivtrafik, om inget annat anges.

**Restidskvot:** kvoten mellan restiden med kollektivtrafik och restid med bil. Kan även vara kvoten mellan restider för andra färdstätt.



**Subventionsgrad:** Den andel av den regionala kollektivtrafikens totala kostnader som finansieras genom skattemedel.

**Särskild kollektivtrafik:** Särskild kollektivtrafik är samlingsnamnet för färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Syftet med dessa transporter är att resenärer med särskilda behov ska ha möjlighet att resa.

**Trafikföretag:** Ett företag som bedriver regional eller interregional kollektivtrafik. Trafiken kan utföras på kommersiella villkor eller som avtalad kollektivtrafik på uppdrag av regional kollektivtrafikmyndighet.

**Turtäthet:** Tidsavståndet mellan två efter varandra följande turer på en linje. Mäts vanligen i minuter.

**Tätort:** Tätbebyggt område med fler än 200 invånare med mindre än 200 meter mellan bostadshusen.

**Visuell:** Markering som uppfattas med synen.

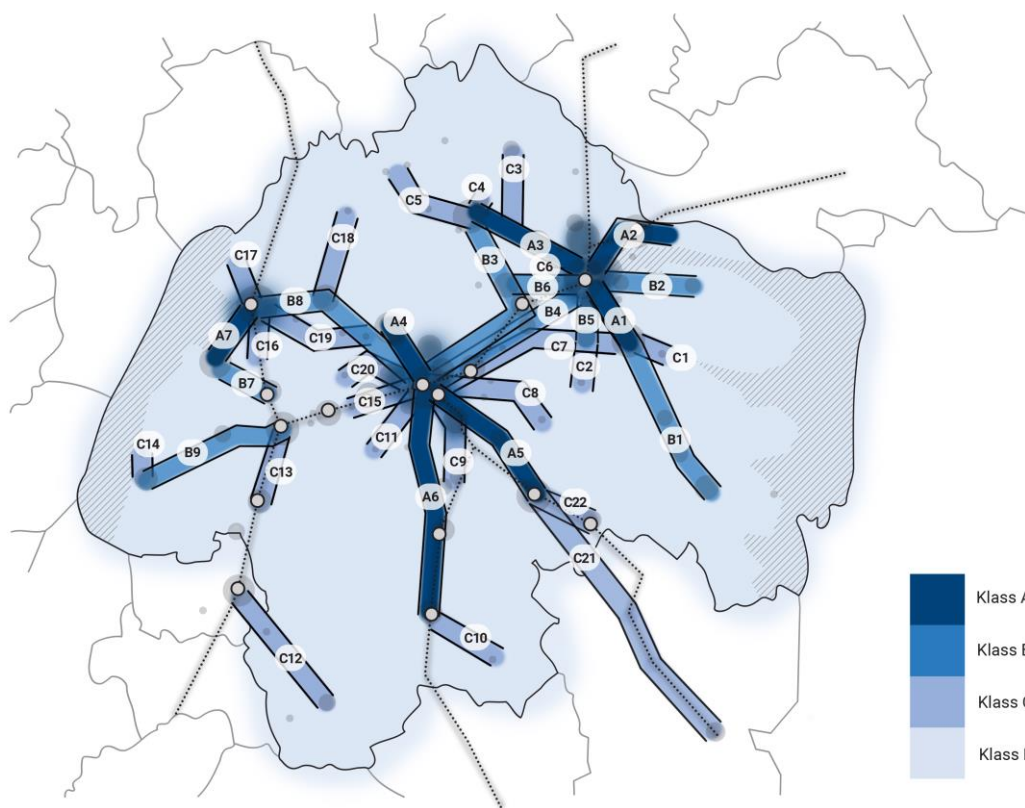
# Referenser

---

- Avtal om kollektivtrafik i Östergötlands län, Landstinget i Östergötland 2011
- Barometer för anropsstyrd trafik ANBARO, årsrapport 2023, Svensk Kollektivtrafik
- Branschgemensamt miljöprogram. Partnersamverkan 2022
- Bus Nordic, version 1.1 2019 branschgemensamma funktionskrav på bussar
- Bytespunkter i Östergötland 2023, Region Östergötland
- Det klimatpolitiska ramverket, Regeringen.se
- Energi- och klimatstrategi för Östergötland år 2024–2027
- Fakta om Östergötland, Regional utveckling 2023, Region Östergötland
- Fordon 2023, Trafikanalys
- Infrastrukturbokslutet 2023, Region Östergötland
- Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2023, Svensk Kollektivtrafik
- Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket, 2012.
- Körsträckor 2023, Trafikanalys
- Länsplan för regional transportinfrastruktur (LTP) 2018–2029, Region Östergötland, 2018.
- Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik, 2020, Region Östergötland
- Målbild för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik, 2024, Region Östergötland
- Nationell Resvaneundersökning, Resvanor i Sverige 2022, Trafikanalys 2022
- Nationella vägdatabasen, NVDB, Trafikverket
- Personbilsparkens fossiloberoende – utveckling och styrmedel, Rapport 2016:11, Trafikanalys.
- Placemaking in the Nordics - a guide to co-creating safe and attractive public spaces in the Nordic region, 2020, Tryggare Sverige
- Process för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken, 2017, Region Östergötland
- Prognos för persontrafiken 2040, Rapport 2023, Trafikverket.
- Regional bostadsmarknadsanalys för Östergötlands län 2023, Länsstyrelsen Östergötland.
- Regional tillgänglighetsstandard för kollektivtrafikens hållplatser i Östergötland 2022, Region Östergötland
- Resvaneundersökning 2023, Region Östergötland
- Resvanor i Sverige 2019, Statistik 2020:17, Trafikanalys
- Rumslig strategi för Östergötland, granskningsversion 2024, Region Östergötland
- Statistik om bussbranschen, Sveriges bussföretag, november 2023
- Statistikdatabasen, Statistiska Centralbyrån, [www.scb.se](http://www.scb.se).
- Sverigeförhandlingen.se
- Svensk kollektivtrafik, Kollektivtrafikens samhällsnytta
- Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST) Utgåva 3, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket, 2015.

- Trafikboks slut inklusive allmän trafikplikt 2023, Region Östergötland
- Trafikering med nya höghastighetsbanor Stockholm-Göteborg/Malmö, Trafikverket, 2015.
- Trender i transportsystemet: Trafikverkets omvärldsanalys 2022, Trafikverket
- Trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen, Region Stockholm, 2019.
- Utvecklingsstrategi för Östergötland 2021, Region Östergötland
- Vägledning för webbutveckling, Myndigheten för digital förvaltning DIGG

# Bilaga 1 – Stråkindelning



STRÅK			ORTER		
Nummer	Klass	Stråk	Stora orter	Mellanstora orter	Mindre orter
A1	A	Söderköping–Norrköping	Söderköping; Norrköping		
A2	A	Kolmården–Norrköping	Norrköping, Krokek		Strömsfors
A3	A	Finspång–Norrköping	Norrköping; Finspång	Svärtinge	
A4	A	Ljungsbro–Linköping	Linköping; Ljungsbro	Berg	
A5	A	Åtvidaberg–Linköping	Linköping; Åtvidaberg	Grebo	Bankekind
A6	A	Kisa–Linköping	Linköping	Kisa; Rimforsa	Brokind, Skeda udde, Slaka
A7	A	Vadstena–Motala	Motala; Vadstena		
B1	B	Valdemarsvik–Norrköping	Norrköping; Söderköping	Valdemarsvik	Ringarum; Gusum
B2	B	Östra Husby–Norrköping	Norrköping		Östra Husby; Ljunga
B3	B	Finspång–Linköping	Linköping; Finspång	Skärblacka; Kimstad	Norsholm; Falla
B4	B	Norrköping–Linköping	Linköping; Norrköping		
B5	B	Västra Husby–Norrköping	Norrköping		Västra Husby; Luddingsbo/Snöveltorp; Kårtorp; Öbonäs
B6	B	Skärblacka–Norrköping	Norrköping	Skärblacka	
B7	B	Skänninge–Vadstena	Vadstena	Skänninge	
B8	B	Borensberg–Motala/Linköping	Linköping; Motala	Borensberg	
B9	B	Ödeshög–Mjölby	Mjölby	Ödeshög, Väderstad	Hogstad
C1	C	Mogata–Söderköping	Söderköping		Mogata
C2	C	Östra Ryd–Västra Husby			Västra Husby; Östra Ryd
C3	C	Rejmyre–Finspång/Norrköping			Rejmyre
C4	C	Lotorp–Finspång	Finspång		Lotorp; Butbro
C5	C	Grytgöl–Finspång	Finspång		Grytgöl, Ljusfallshammar; Hällestad; Borggård; Sonstorp
C6	C	Eksund–Norrköping	Norrköping		Eksund/Strandhugget
C7	C	Söderköping–Linköping	Linköping; Söderköping	Linghem	Västra Husby; Gistad
C8	C	Björnsäter–Linköping	Linköping		Björnsäter; Askeby
C9	C	Brokind–Linköping	Linköping	Sturefors	Brokind; Bestorp
C10	C	Horn–Kisa		Kisa	Horn; Hycklinge
C11	C	Nykil–Linköping	Linköping		Nykil; Slaka
C12	C	Österbymo–Tranås	Tranås		Österbymo; Hestra
C13	C	Boxholm–Mjölby	Mjölby	Boxholm	Strålnäs
C14	C	Hästholmen–Ödeshög		Ödeshög	Hästholmen
C15	C	Sjögestad–Linköping	Linköping	Vikingstad	Sjögestad
C16	C	Fägelsta–Motala	Motala		Fägelsta
C17	C	Nykyrka–Motala	Motala		Nykyrka
C18	C	Tjällmo–Borensberg		Borensberg	Tjällmo
C19	C	Motala–Klockrike–Linköping	Linköping; Motala		Österstad, Fomåsa, Klockrike
C20	C	Västerlösa–Linköping	Linköping		Västerlösa; Kränge
C21	C	Falerum–Åtvidaberg	Åtvidaberg		Falerum
C22	C	Åtvidaberg–Västervik	Åtvidaberg; Västervik	Gamleby; Överum	

# Bilaga 2, Samrådsprocessens omfattning

---

Trafik- och samhällsplaneringsnämndens beredning för kollektivtrafik har fått uppdraget att bereda och leda arbetet med revideringen av regionalt trafikförsörjningsprogram.

Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Östergötland, i enlighet med §9 i lag (2010:1065) om kollektivtrafik, genomföra samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län, myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, företrädare för näringsliv och resenärer samt kommunerna i länet. En intressentanalys genomfördes vid uppstarten av arbetet med revideringen. Analysen utgjorde grunden för upplägg och omfattning av samrådsprocessen, där även dialoger genomfördes med intressenter som inte omfattas av samrådsregleringen enligt lag.

## Samrådsprocessen

Under hösten 2023 fram till våren 2024 har samråd och dialoger förts med Östergötlands kommuner, närliggande regioner, trafikföretag, näringsliv, allmänhet med flera. En politisk referensgrupp med en representant från varje kommun, tillsattes för att säkra att kommunernas inspel kom med i arbetet med uppdateringen av regionalt trafikförsörjningsprogram.

Varje samråds- och dialogmöte inleddes med en presentation av innehållet i regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland och processen kring revideringen. Vid mötena har ett antal frågeställningar diskuterats anpassade till respektive målgrupp.



