



Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland → 2030

Fastställt av regionfullmäktige 2020-11-24

Beslutad av regionfullmäktige 2020-11-24

Dnr: RS 2020-62

Region Östergötland, 581 91 Linköping

Telefon: 010-103 00 00

E-post: rktm@regionostergotland.se

www.regionostergotland.se

Foto: Julia Borggren, Nicklas Ebermark, David Einar, Satu Knape, Karolina Wiborn

Förord

När vi nu antar det regionala trafikförsörjningsprogrammet, gör vi det i en pågående pandemi. Det är svårt att avgöra de långsiktiga konsekvenserna, men kortsiktigt har det inneburit svåra utmaningar för kollektivtrafiken. Förutom färre resenärer har kollektivtrafiken tappat miljontals kronor i minskade biljettintäkter. De närmsta åren kommer främst att handla om att locka tillbaka resenärer till kollektivtrafiken innan vi kan attrahera nya resenärer och därmed nå målet om en ökad marknadsandel i kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken har en central roll i den regionala utvecklingen. I arbetet med att forma ett attraktivt och hållbart Östergötland, är kollektivtrafiken ett viktigt verktyg för att skapa tillgänglighet och koppla samman regionens olika delar. Genom kollektivtrafiken kan vi bidra till att människor kan pendla till arbete och studier på ett klimateffektivt sätt. Vi förbättrar även framkomligheten i städerna genom minskad trängsel.

För att fler ska åka med kollektivtrafiken säger forskning och erfarenhet att det krävs kort restid, hög turtäthet och regelbundenhet. Resenärerna behöver även uppfatta kollektivtrafiken som enkel och pålitlig.

Sverige har som mål att bli klimatneutralt till 2045. Här har transportsektorn en central roll för att minska utsläppen. Idag körs all kollektivtrafik i Östergötland fossilfritt. Målet är att även fortsättningsvis nyttja klimatreducerande drivmedel. Det handlar även om att få locka fler bilister till kollektivtrafiken och se till att hela samhället ställer om för att minska människans påverkan på miljö och klimat.

Redan nu känns framtiden närvarande. Olika mobilitetstjänster underlättar valet av kollektivtrafik. Det ökar möjligheten för att kombinera olika färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik, och därmed minska bilresandet. Även utifrån ett hälsoperspektiv är det här en positiv utveckling framåt.

Det uppdaterade Regionala trafikförsörjningsprogrammet 2030 innehåller mål som berör alla dessa delar och ligger till grund för hur kollektivtrafiken i Östergötland ska utvecklas.

Julie Tran (C)
Ordförande i trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Innehåll

Sammanfattning	5
Förutsättningar och ramverk	6
Nytt trafikförsörjningsprogram för Östergötland	6
Allmän trafikplikt och kommersiell trafik	8
Resandebehov i Östergötland	10
Resande idag	10
Resande i framtiden	18
Kollektivtrafik i Östergötland	23
Allmän kollektivtrafik	23
Särskild kollektivtrafik	28
Kollektivtrafikens miljöpåverkan	30
Östergötlands framtida behov av kollektivtrafik	32
Kollektivtrafikens roll för Östergötlands utveckling	32
Kollektivtrafikens rumsliga funktion och styrning	33
Kollektivtrafiksystemet och dess utveckling	36
Mål	43
Öka kollektivtrafikens marknadsandel	44
Fler nöjda resenärer	45
God geografisk tillgänglighet	46
Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet	47
Klimatneutralt resande	48
Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	50
Strategier för utveckling av kollektivtrafiken	51
Öka kollektivtrafikens marknadsandel	51
Fler nöjda resenärer	53
God geografisk tillgänglighet	54
Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet	55
Klimatneutralt resande	56
Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	57
Kollektivtrafikens ekonomi	58
Trafikekonomi	58
Samhällsnyttan	59
Begreppsförklaring	60
Referenser	61
Bilagor	62
Bilaga 1 – Stomlinjer	62
Bilaga 2 – Tillgänglighetsanpassade hållplatser	64
Bilaga 3 – Samrådsprocessens omfattning	68

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 att skapa ett hållbart transportsystem som en del av ett hållbart samhälle. 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.

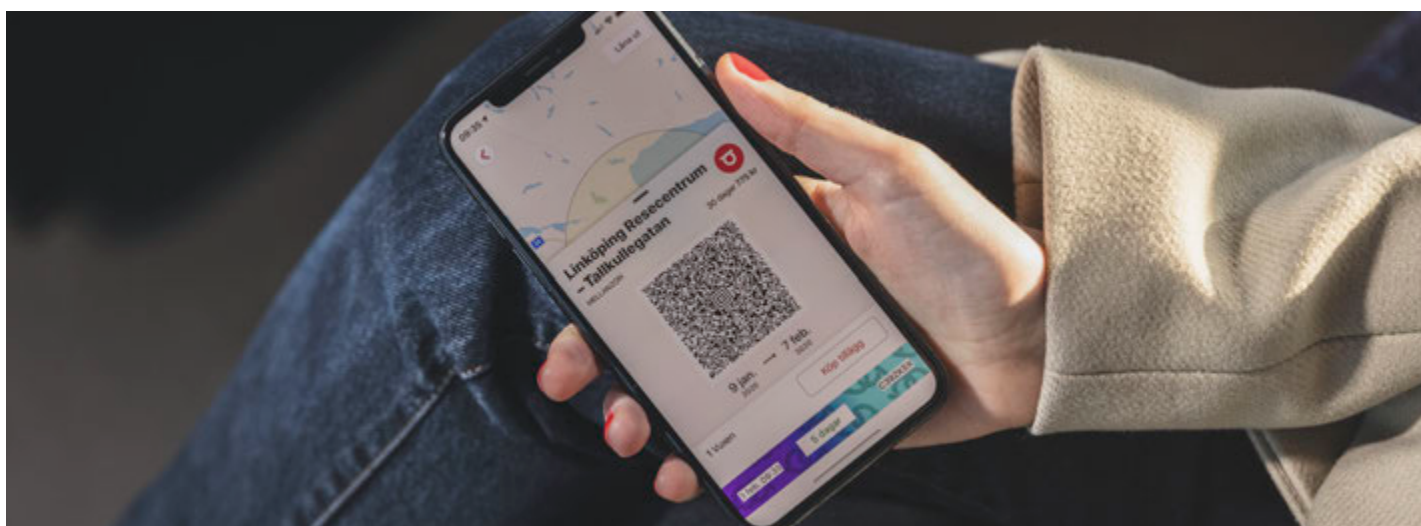
Kollektivtrafiken ska utvecklas utifrån sex målområden:

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

För att nå uppsatta mål krävs ett systematiskt arbete, där varje beslut, projekt och genomförande verkar i riktning mot målen. För att lyckas uppnå målen behöver kollektivtrafiken vara ett självklart inslag i samhällsplaneringen. En bred och djup samverkan med kommuner, staten och andra är en förutsättning för detta.

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 en stor del av länets invånare.

Resenärerna ska uppfatta kollektivtrafiken som enkel och pålitlig. Det är också viktigt att kollektivtrafiken i sig är ett miljömässigt bra sätt att resa genom låg klimatpåverkan. Genom att anpassa kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, skapas förutsättningar för att så många som möjligt ska kunna resa i den.



Förutsättningar och ramverk



Nytt 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 2030. Programmet ska ge en helhetsbild av behovet av regional kollektivtrafik i regionen för såväl samhällsfinansierad som kommersiell trafik. Programmet, som fastställs av regionfullmäktige, planeras att revideras varje mandatperiod. Uppföljning av programmets mål kommer att 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 inför arbetet med upp-

dateringen varit att behålla inriktning enligt tidigare trafikförsörjningsprogram så långt möjligt.

Samtidigt som revideringen av trafikförsörjningsprogrammet pågått har arbetet med att ta fram en Regional utvecklingsstrategi pågått, som kommer att ersätta det tidigare beslutade Regionalt utvecklingsprogram > 2030 (RUP). Inriktningen för detta program utgår därför från tidigare RUP.

Kollektivtrafiklagen

Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken. I Östergötland har Region Östergötland 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 gett det av Regionen helägda bolaget, AB Östgötatrafiken, i uppdrag att upphandla, organisera och samordna den avtalade kollektivtrafiken i Östergötland.

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, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund men även trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt.
- 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 och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Regionala styrdokument

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. 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 att minska de klimatpåverkande utsläppen från inrikes transporter med 70 procent till år 2030 och inga nettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

I Östergötlands ”Regionalt utvecklingsprogram > 2030”, som fastställdes våren 2012, beskrivs en samlad strategi för regionens utvecklingsarbete baserad på en analys av Östergötlands särskilda förutsättningar.

Enligt RUP är det en långsiktig ambition att Östergötland ska uppfattas som en attraktiv värdeskapande region – en region som skapar goda levnadsbetingelser och hållbar tillväxt genom kreativitet, nytänkande

med sunt resursutnyttjande samt en öppen och inbjudande attityd.

I RUP slås det fast att regionens utveckling ska vara långsiktigt hållbar och att kollektivtrafiken ingår som en viktig del i utvecklingen. Principerna för hållbar utveckling, med utgångspunkt i de tre hållbarhetsperspektiven, ligger också till grund för Region Östergötlands tre mål som i RUP formuleras som:

- Goda livsvillkor för regionens invånare (social hållbarhet)
- Ett starkt näringsliv och hög sysselsättning (ekonomisk hållbarhet)
- Hållbart nyttjande av naturens resurser (miljömässig hållbarhet)

Utvecklingsstrategierna för Östergötland som de beskrivs i RUP ska brytas ner och konkretiseras inom olika delområden. För kollektivtrafikfrågorna sker detta i det regionala trafikförsörjningsprogrammet medan andra frågor hanteras inom andra dokument, till exempel ”Insatsprogram för energi och klimat” och ”Insatsprogram för landsbygd”. Utifrån de mål och utvecklingsbehov som identifieras i dessa dokument sker i Länstransportplanen en konkretisering av behovet av infrastrukturinvesteringar. Kollektivtrafikens mål och anspråk på förbättrad infrastruktur i form av hållplatser, framkomlighet med mera är centrala inspel i framtagandet av länstransportplanen.

I Region Östergötlands ”Strategiska plan med treårsbudget 2020–2022” (strategisk plan) beskrivs den övergripande inriktningen med utgångspunkt i bland annat det regionala trafikförsörjningsprogrammet och länstransportplanen. I planen anges visionen för Region Östergötland:

Region Östergötland – drivkraft för hållbar utveckling och livskvalitet

Till visionen hör ledorden attraktivitet, handlingskraft och goda livsvillkor. Visionen beskriver det önskvärda tillståndet för regionen och ledorden pekar på viktiga fokusområden att arbeta vidare med.

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.

Kollektivtrafikens bidrag till hållbara samhällen

Hållbarhet beskrivs ofta utifrån tre perspektiv – miljömässig, 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, framförallt 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. Detta är viktigt eftersom tillgången till bil är väldigt hög och ett minskat beroende av bil är en förutsättning för att ställa om till ett hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken kan också bidra till att skapa mer attraktiva stadsmiljöer genom att frigöra 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. Kollektiv-

trafiken 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 FNs medlemsstater förbundit sig till 17 globala mål som ska uppnås till år 2030. Kollektivtrafikens roll som ett verktyg för att uppnå ett hållbart transportsystem på global, nationell och regional nivå 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 bra möjligheter att utveckla och bredda trafikutbudet. Genom en kundfokuserad samverkan mellan den avtalade och den kommersiella kollektivtrafiken kan en bredd av resmöjligheter erbjudas, vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet.

Tillträde till terminaler och hållplatser

Intentionerna i kollektivtrafiklagstiftningen inne-



Bild 1: Kollektivtrafikens koppling till de globala målen. (FN, Region Östergötland)

bär 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 hållplatser och bytespunkter" sammanställt de regler och villkor samt process och tidplan som gäller när trafikföretag som på kommersiella villkor avser bedriva regional kollektivtrafik inom Östergötland och önskar få tillgång till någon del av kollektivtrafikens infrastruktur. Aktuell version av riktlinjerna finns på Region Östergötlands hemsida under kollektivtrafik.

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 komma till stånd i önskvärd omfattning genom kommersiella aktörer.

Som underlag för beslut om allmän trafikplikt genomförs en trafikpliktsutredning avseende den regionala

kollektivtrafiken i aktuellt område. Syftet med en trafikpliktsutredning är dels att mer i detalj beskriva vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten anser erfordras för att uppfylla målen och intentionerna i trafikförsörjningsprogrammet, och dels att pröva marknadens intresse av att utföra den planerade trafiken på kommersiella villkor.

En trafikpliktsutredning genomförs i god tid innan avtalstiden för det trafikavtal som reglerar utförandet av aktuell kollektivtrafik upphör, och omfattar alltid ett allmänt samråd med trafikföretag. Om ett 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 resandeutveckling, kundnöjdhet, miljöpåverkan och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Stor vikt kommer även att läggas vid bedömning av långsiktighet och stabilitet i det kommersiella alternativet samt resenärernas kostnad för nyttjandet av den kommersiella trafiken.

Resandebbehov i Östergötland

Resande idag

Befolkning

Vid årsskiftet 2019/2020 var Östergötlands invånarantal 465 500. Invånarna i länets 13 kommuner varierar stort från Linköping med 163 000 invånare till Ydre med drygt 3 700 invånare.

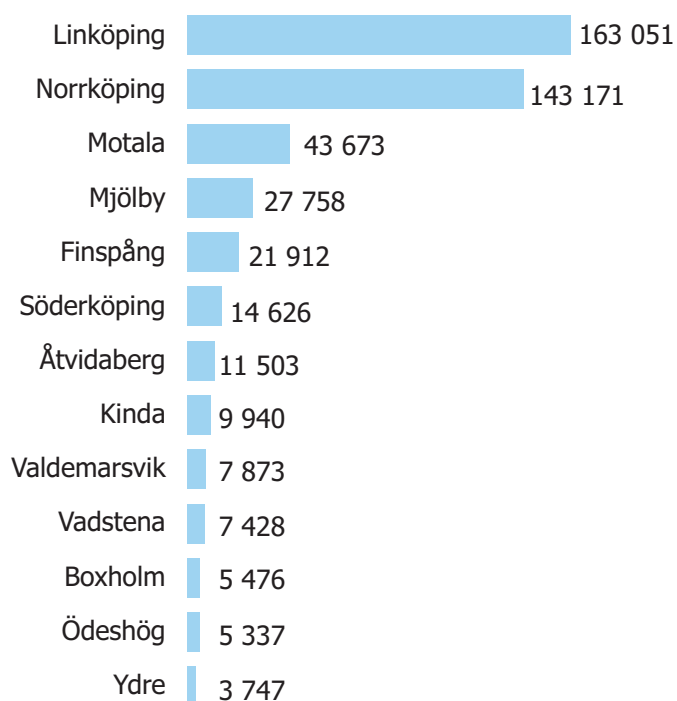


Bild 2: Östergötlands befolkning fördelat per kommun. (SCB)

Befolkningen i Östergötland växer i varierande grad för olika åldersgrupper. Mellan år 2000 och 2019 har befolkningen ökat i nästan alla åldersintervaller. Särskilt stor är ökningen i åldersgrupperna 25–34 år och 65–74 år. I åldersgruppen 5–14 år har befolkningen däremot minskat något.

Östergötland är sett till befolkningsförändringen en växande region och invånarantalet förväntas fortsätta att öka. Framförallt är det invandringen som under lång tid ligger bakom befolkningsökningen i regionen men även ett födelseöverskott bidrar till att antalet östgötar blir allt fler. Sedan år 2000 har befolkningen

ökat med i genomsnitt 2 850 invånare per år. Efter de tre storstadsområdena är Östergötland en av de regioner som har den starkaste befolkningsutvecklingen i Sverige.

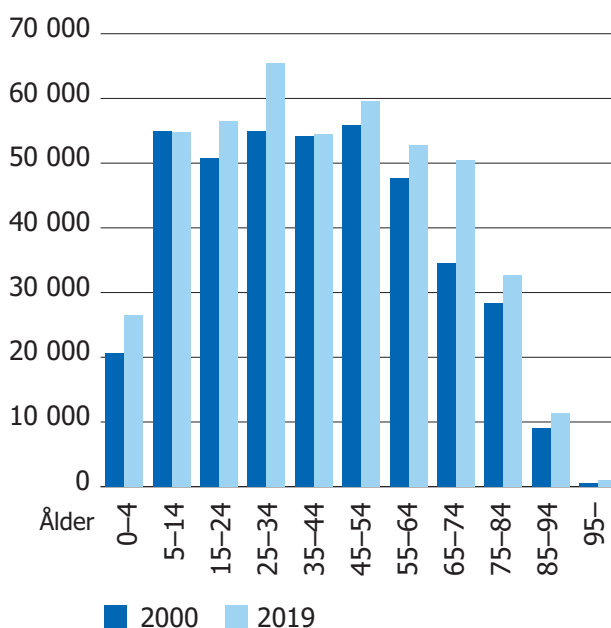


Bild 3: Östergötlands befolkning fördelat efter ålder. (SCB)

Befolkningstillväxten har dock en ojämn geografisk fördelning i regionen. Av kartorna i bild 4 och 5 framgår att de största befolkningsökningarna sker i Linköpings och Norrköpings kommuner. Under perioden 2010–2018 har befolkningen ökat i en betydligt större del av Östergötland jämfört med åren 1990–2010. I kartorna visas varje kommuns landsbygd som en homogen yta. En mer detaljerad geografisk indelning av landsbygden visar att befolkningsförändringen varierar även inom landsbygden. Generellt sett har landsbygdens befolkning ökat i de delar som ligger i närheten av en större tätort och minskat i de mer perifera landsbygdsområdena.

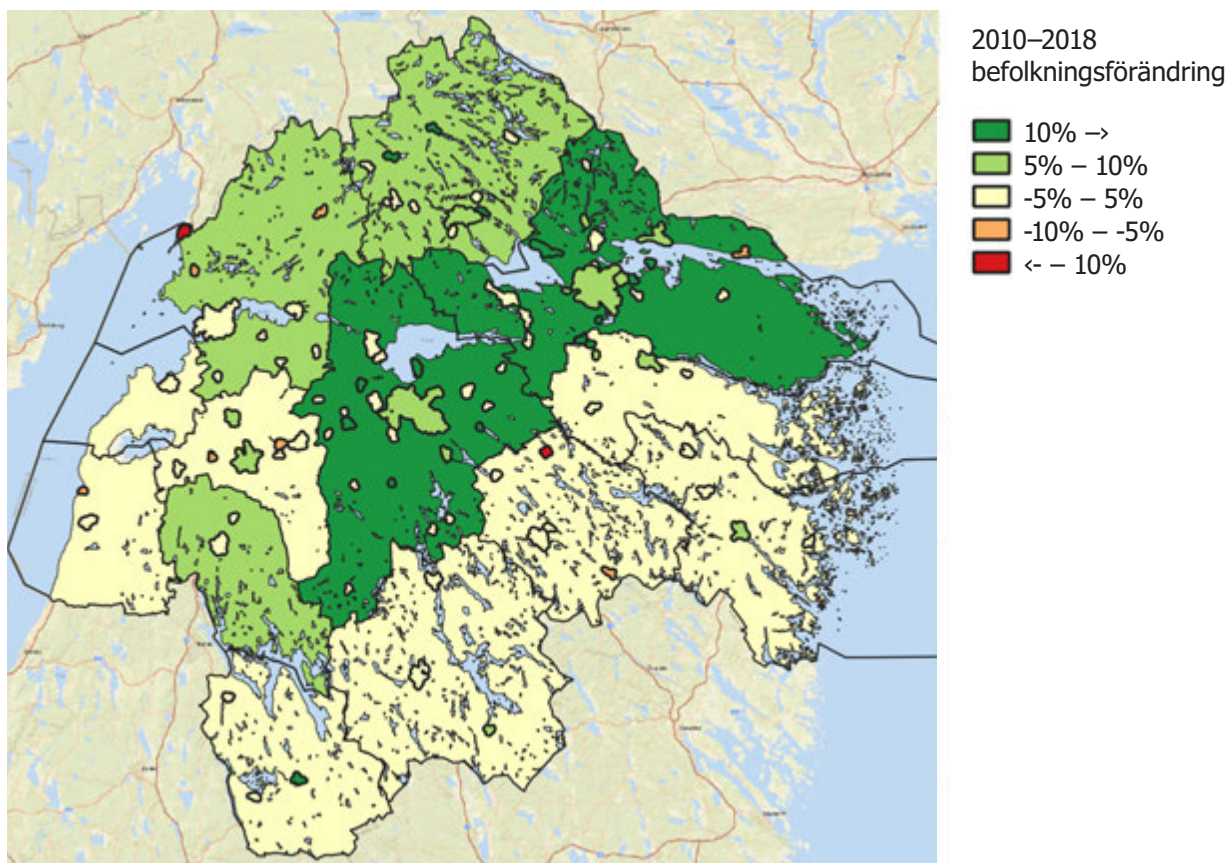


Bild 4: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygd mellan år 2010 och 2018. (SCB)

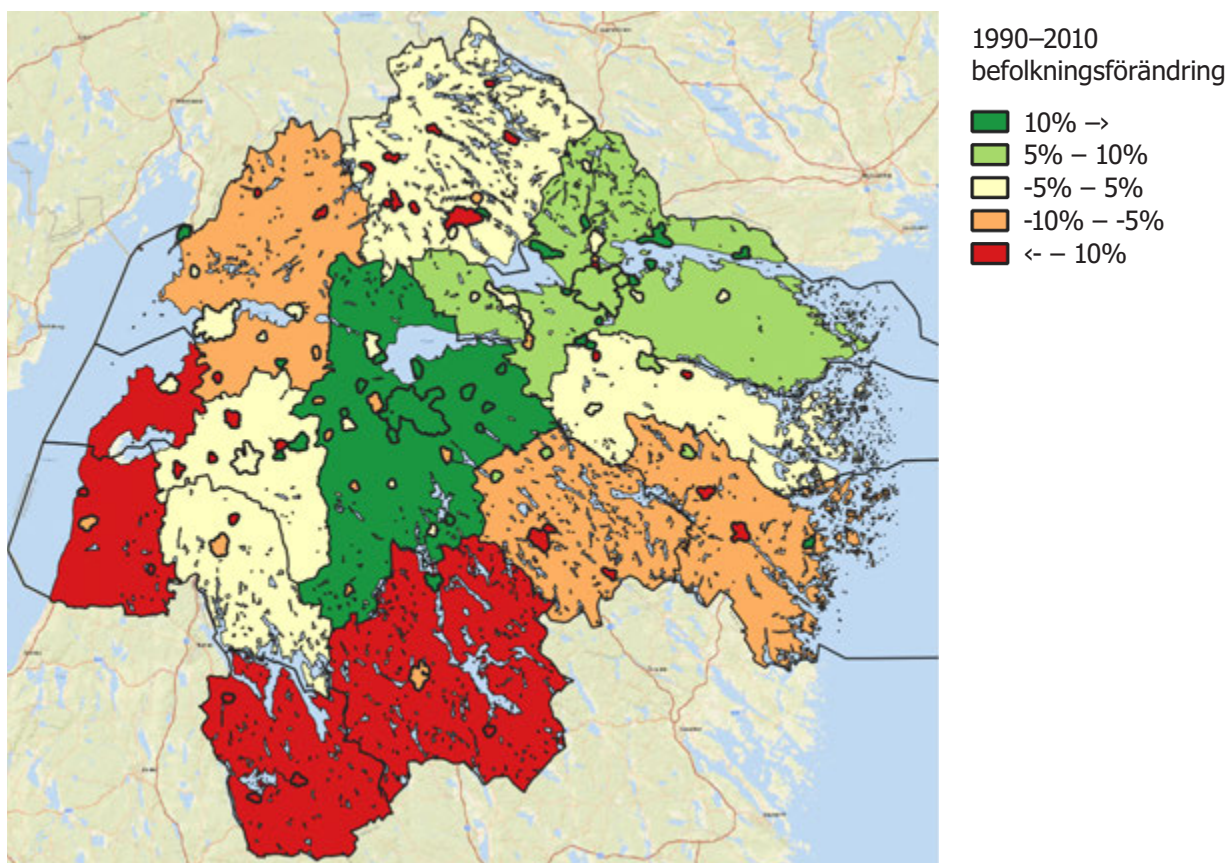


Bild 5: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygd mellan år 1990 och 2010. (SCB)

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 arbetstillfällen har ökat med cirka nio procent mellan åren 2008 och 2017.

Östergötlands arbetsmarknad blir genom en ökad arbetspendling alltmer geografiskt integrerad, framförallt inom regionen, men också med andra regioner. De största riktade pendlingsströmmarna mellan två kommuner går mellan Linköping och Norrköping, som båda också utgör arbetsmarknad för en stor del av invånare i övriga regionen. Antalet personer som pendlar till Stockholm ökar snabbt. Även inpendlingen till Östergötland från Stockholm ökar, men i lägre takt.

Så reser östgötarna

Resvaneundersökningar

År 2014 genomförde Region Östergötland en resvaneundersökning för Östergötland. Undersökningen som utfördes i form av en postal enkät med resedagbok skickades ut till 30 000 östgötar i åldern 16–80 år. Svarsfrekvensen blev 39 procent, vilket innebär att undersökningens resultat bygger på cirka 11 800 svar.

Undersökningen från 2014 är den senaste regionala resvaneundersökningen som gjorts, liknade resultat och trender som beskrivs nedan syns också i senare resvaneundersökningar. Bland annat har Norrköpings och Linköpings kommuner nyligen genomfört egna resvaneundersökningar.

Resvaneundersökningen visar att varje östgöte i genomsnitt gör totalt 2,1 resor per vardag och 1,5 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. Spridningen är stor vad gäller reslängder och restider för olika ärenden.

När under dygnet resorna företas varierar stort. För vardagsresorna finns en tydlig koncentration under ett par timmar tidigt på morgonen samt under eftermiddagen. På helgen är resandet mer jämnt utspritt under dagen, med en topp på förmiddagen.

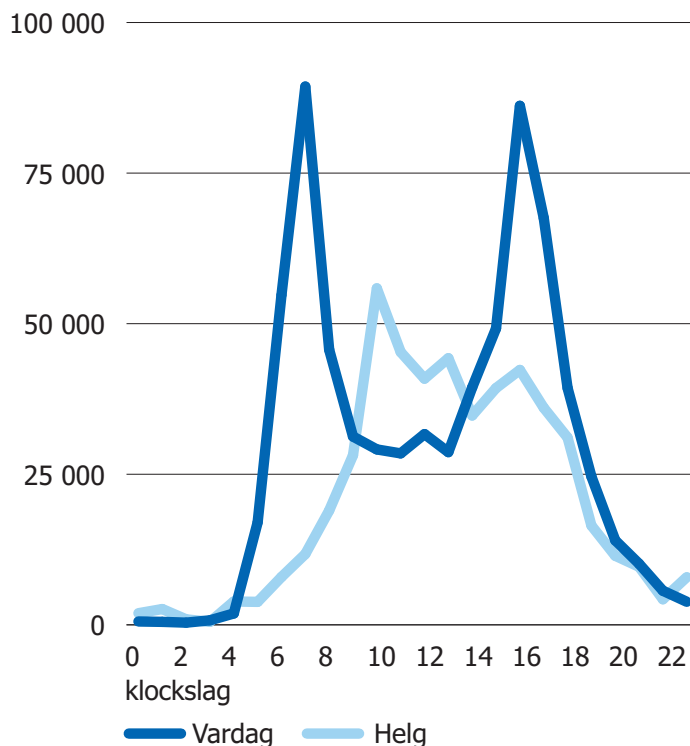


Bild 6: Antal resor fördelat över dygnet på vardagar respektive helger. (RVU Östergötland 2014)

Bilen är det vanligaste färdssättet med en marknadsandel på 57 procent av vardagsresorna och 64 procent av helgersresorna. Kollektivtrafikens andel av samtliga resor (gång, cykel, kollektivtrafik och bil) som boende i regionen gör uppgår till 14 procent på vardagar och nio procent på helger. Sett enbart till de resor som görs med motordrivna färdmedel var kollektivtrafikens marknadsandel 23 procent enligt resvaneundersökningen från 2014.

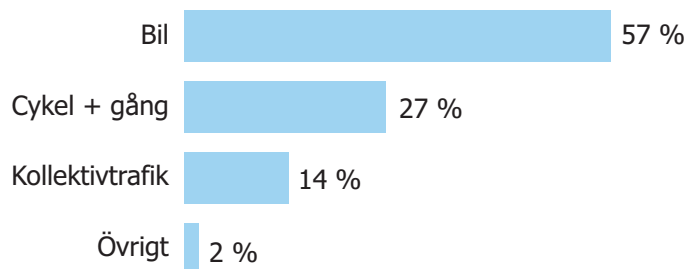


Bild 7: Fördelning mellan färdssätten på vardagar. (RVU Östergötland 2014)

Sedan 2017 deltar Östgötatrafiken i den årliga nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern. Kollektivtrafikbarometern är en nationell kvalitets-, attityd- och resvaneundersökning för kollektivtrafikbranschen. Svensk Kollektivtrafik ansvarar för undersökningen på uppdrag av sina medlemmar, regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag. Målgruppen för undersökningen är allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det. Varje år intervjuas nästan 5 000 östgötar.

Enligt kollektivtrafikbarometern var marknadsandelen 2019 cirka 19 procent vilket är 4 procentenheter lägre än för 2017. Trots att antalet resor med kollektivtrafik ökar så minskar marknadsandelen beroende på att resande med bil ökar än mer. Kollektivtrafiken har sin högsta marknadsandel för resor till skola följt av resor till arbete, medan marknadsandelen är lägre för övrigt resande.

Undersökningarna visar på skillnader mellan hur män respektive kvinnor reser. Män reser något mer än kvinnor. Män färdas oftare som bilförare medan kvinnor i högre utsträckning reser som passagerare i bil. Kvinnorna står också 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, jämfört med kvinnors resor. Kvinnor gör i stället en högre andel resor som är kortare än fem kilometer. Yngre personer, 16-24 år, cyklar och åker kollektivtrafik i högre utsträckning än andra åldersgrupper.

Fokus för kollektivtrafiken ligger i huvudsak på arbets- och studiependling vilket är ett krav enligt kollektivtrafiklagen, men också för att kollektivtrafiken har en viktig roll ur ett regionalt utvecklingsperspektiv att fylla för denna typ av resor. Resor för arbete eller studier är den vanligaste anledningen till att resa bland resenärerna. Den linjelagda kollektivtrafikens styrka är också att möta upp denna typ av regelbundna resmönster och behov.

Resvaneundersökningar visar dock att fritidsresandet ökar, det vill säga resandet som inte är relaterat till arbete eller studier. Resa för fritidsaktivitet som ärende är vanligt även vid ungdomars resor. För dessa och andra mer oregelbundna typer av resor finns istället andra aktörer och lösningar som kan möta de



behoven. Därför kan Regionen för detta ta en annan mer samordnande roll än att aktivt lösa resorna inom ramen för Östgötatrafikens uppdrag.

Även när det gäller var i länet de flesta resor sker finns det stora skillnader. Det mesta resandet sker inom Linköpings och Norrköpings kommuner. Av samtliga resor sker 61 procent inom någon av de två kommunerna.

Resandet över kommungräns är förhållandevis litet. Vanligaste resan över kommungräns sker mellan Linköping och Norrköping. Totalt utgör sådana resor endast fyra procent av det totala resandet i länet.

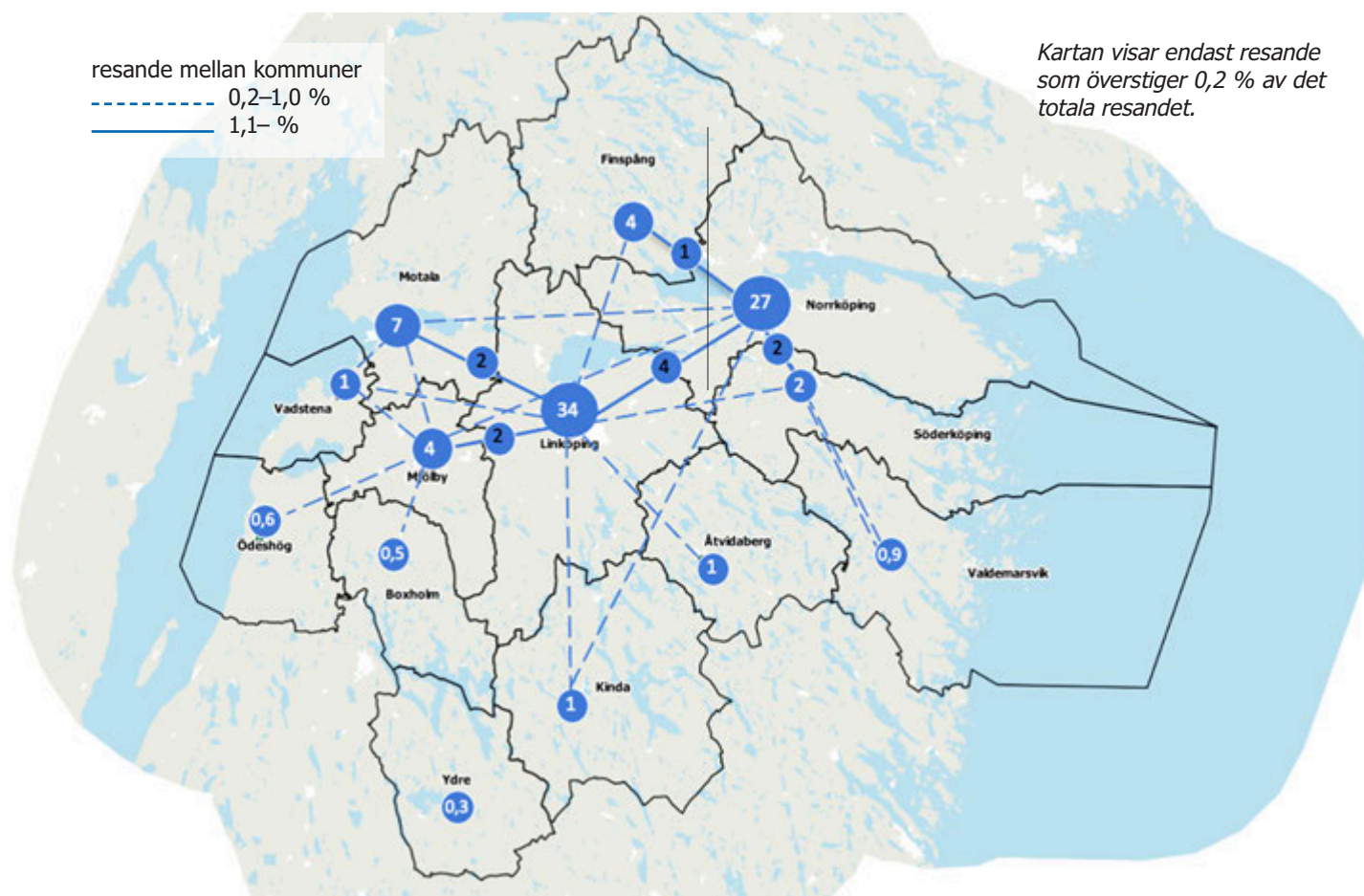


Bild 8: Fördelning av det totala resandet på kommunnivå. Vita siffror visar inomkommunalt resande och svarta siffror resande över kommungräns. (RVU Östergötland 2014)

Bilavvändning 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.

Trafikverket skriver i sin rapport "Omvärldsanalys 2018 – trender inom transportsystemet" att efterfrågan på transporter fortsätter att öka för samtliga trafikslag framdrivet av ekonomisk tillväxt och demografisk utveckling. Också den allt längre arbetspendlingen tillsammans med ökade fritidsresor kan medföra att resandet med bil fortsätter att öka.

Enligt kollektivtrafikbarometern så har 84 procent av östgötarna körkort och 80 procent tillgång till bil. De tre senaste åren har andelen som har körkort ökat med nästan tre procentenheter 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. Detta bidrar till en större och mer sammanhängande arbetsmarknad, med ökad sysselsättning som följd.

Statistik från SCB visar att 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 framförallt Mjölby, Motala, och Åtvidaberg. En relativt stor pendling sker även från Linköping till Mjölby.

Inpendlingen till de båda större städerna från övriga Östergötland är omfattande och har ökat successivt. Framförallt ökar inpendlingen till Linköping snabbt. Från Linköping och Norrköping är även pendlingen till Stockholm relativt stor.

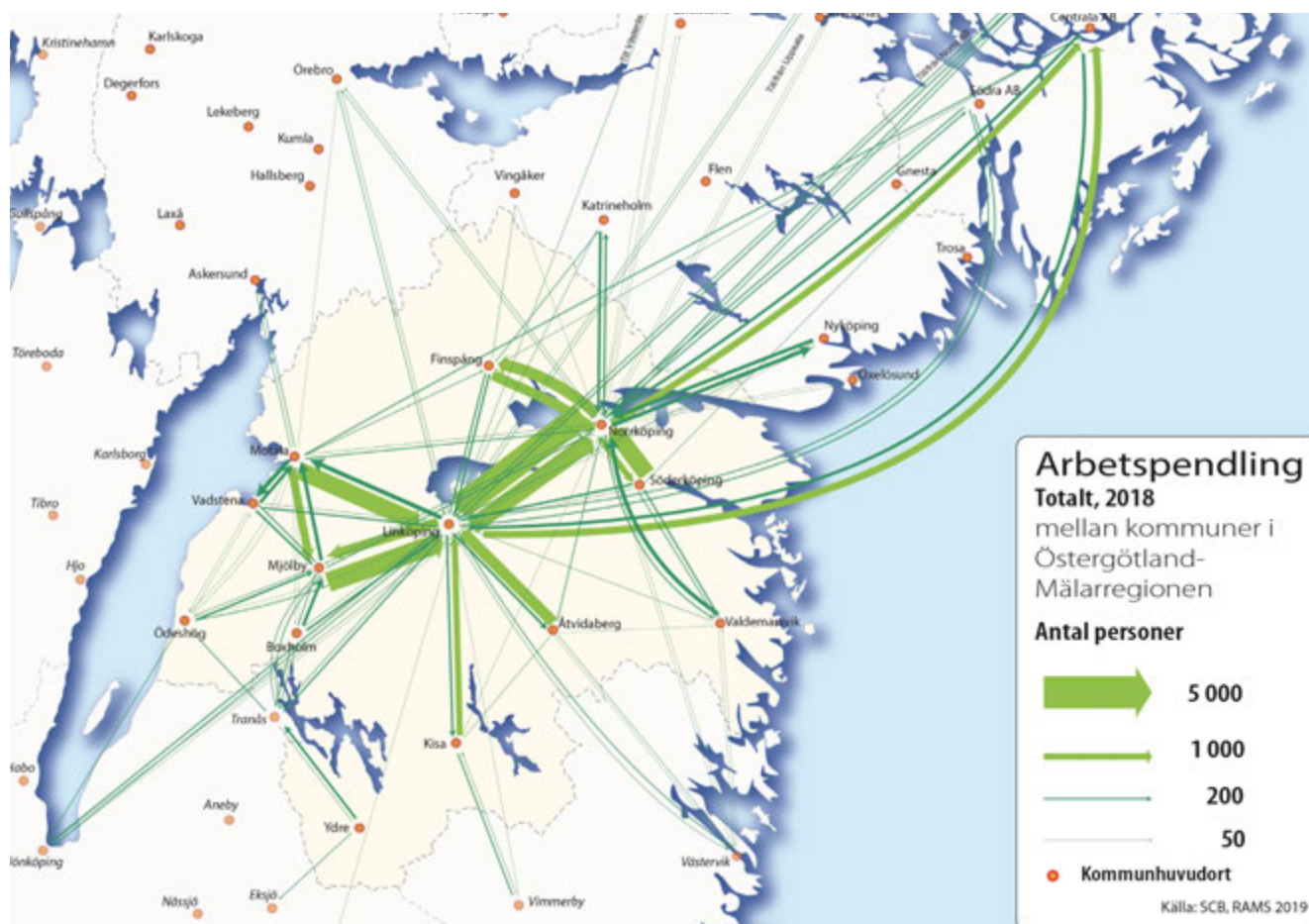


Bild 9: Arbetspendling för Östergötland 2018. (SCB, Mälardalsrådet)

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. År 2030 beräknas åldersgruppen vara lika stor som år 2008.

Av Östergötlands alla gymnasieelever läser cirka en fjärdedel i en annan kommun än i sin hemkommun. Gymnasiependlingen sker främst till gymnasieskolor i Linköping och Norrköping. Skillnaden i utbudet av 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 allt mer koncentrerat resande bland barn och ungdomar.

Regionala målpunkter

Östergötlands struktur med totalt 94 tätorter fördelade över de 13 kommunerna innebär att regionala målpunkter finns utspridda över stora delar av regio-

nens yta. Inom arbetet med strukturbild Östergötland har Region Östergötland genomfört ett arbete med att kartlägga var regionala målpunkter finns. I arbetet har målpunkter med regional funktion ansetts vara:

- Orter och arbetsplatsområden med stor regional inpendling
- Gymnasieskolor och högre utbildning
- Högstadieskolor
- Sjukhus, vårdcentraler och apotek
- Kulturmiljöer
- Kulturinstitutioner
- Större idrottsanläggningar
- Större handelsområden
- Centrumfunktioner som målpunkt
- Offentlig service
- Turism och besöksmål
- Kommunikationer

De regionala målpunkterna är sådana att de är viktiga som funktion för hela Östergötland och inte bara för en lokal marknad. Redovisningen kan ur detta

perspektiv sägas ge en samlad bild av vilka tätorter som har starkare respektive svagare betydelse ur ett regionalt perspektiv. De olika regionala funktionerna har vägts samman genom att identifiera om en ort har funktionen eller ej. Det spelar alltså ingen roll om en ort har tre gymnasieskolor eller en, och hänsyn tas inte heller till hur stor funktionen är. Det är förekomsten av funktionen som är aktuell.

Av sammanställningen framgår att det är tätorter med stor befolkning och som ligger i goda kommunikationslägen som har flest regionala målpunkter. Flera av de regionala målpunkterna ligger i orter som trafikeras av det östgötska kollektivtrafiksystemets stomlinjenät, Östgötapendeln och expressbusstrafiken. Vilket innebär en möjlighet att nå orterna med kollektivtrafik med hög konkurrenskraft gentemot bilen.

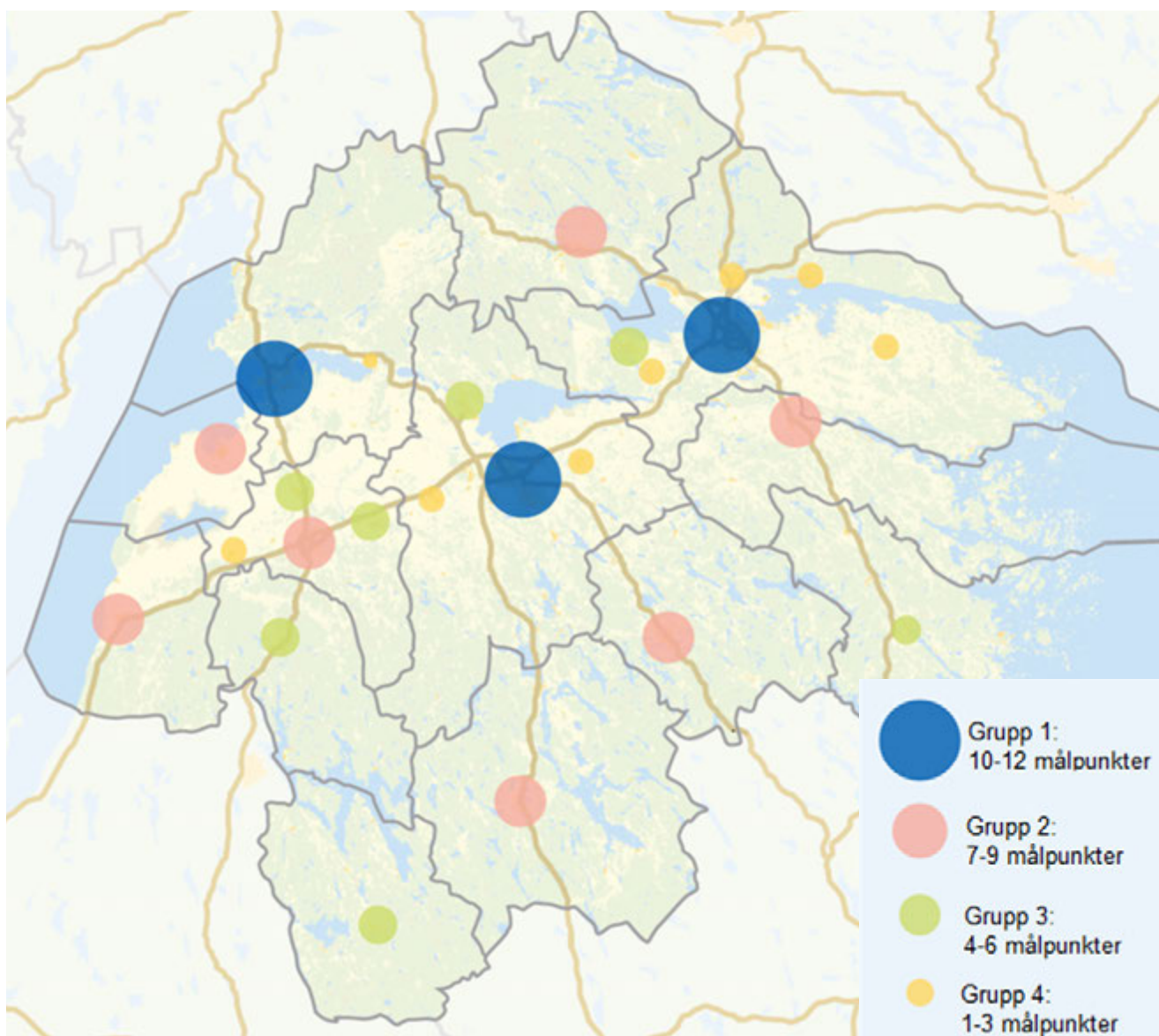


Bild 10: Tätorter i Östergötland med minst en regional målpunkt, kategorisering av målpunkter är gjord inom arbetet med Strukturbild Östergötland. (Region Östergötland)

Resandet med avtalad kollektivtrafik

Antal resor

I den avtalade allmänna kollektivtrafiken i Östergötland görs det för närvarande cirka 31 miljoner resor under ett år. En vanlig vardag görs cirka 125 000 resor med regionens tåg, bussar, spårvagnar och båtar. Stads- och tätortstrafiken, det vill säga kollektivtrafiken inom tätorterna Linköping, Norrköping, Motala, Mjölby, Finspång, Kisa och Åtvidaberg, står för två tredjedelar av resorna. Nästan var fjärde resa görs i de regionala stråken. Det är framförallt resor med Östgötapendeln och i stadstrafiken i Linköping och Norrköping som ökar.

Kundens upplevelse

Sedan 2017 deltar Östgötatrafiken i den nationella årliga undersökningen Kollektivtrafikbarometern. Östgötatrafiken har ett Nöjd Kund Index (NKI) på 70.

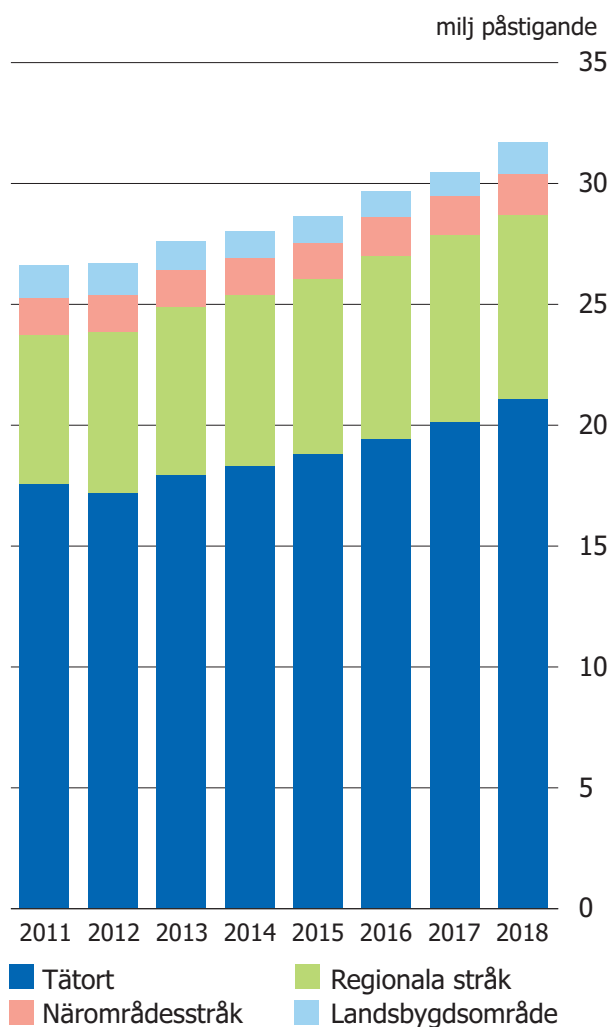


Bild 11: Utveckling av antalet påstigande resenärer. (Östgötatrafiken)

Under de tre åren som NKI uppmätts enligt denna metod har NKI ökat från 67 till 70 procent. Mellan 2011 och 2016 användes en annan undersökningsmetod, även under den perioden uppvisade NKI en positiv trend. Det nationella snittet för NKI är 60 procent, Östgötatrafiken ligger i topp bland de regionala kollektivtrafikbolagen.

Resultatet från 2019 års undersökning visar att nöjdheten skiljer mellan olika resenärsgupper. Resande i stadstrafiken är i högre grad nöjda med Östgötatrafiken än resande i övriga trafiken.

Trygghet

Upplevelsen av kollektivtrafiken som ett tryggt sätt att resa är väsentligt för att man ska välja att resa med den. Tryggheten ska finnas på väg till och från hållplats, vid hållplatsen likväl som ombord på fordonen. Otryggheten infinner sig främst under dygnets mörka timmar varför bra belysning längs gångvägar och vid hållplatser är en viktig trygghetsfaktor. Tryggheten ökar där det vistas andra människor, vilket talar för hållplatser där det finns folk eller bebyggelse i närheten.

I den årliga undersökningen, kollektivtrafikbarometern, kan det konstateras att resenärer som är 61 år eller äldre oftare upplever trygghet vid en kollektivtrafikresa jämfört med de som är yngre. Kollektivtrafikresenärer i åldersgruppen 15–20 år anger lägst värde avseende trygghetsupplevelse.

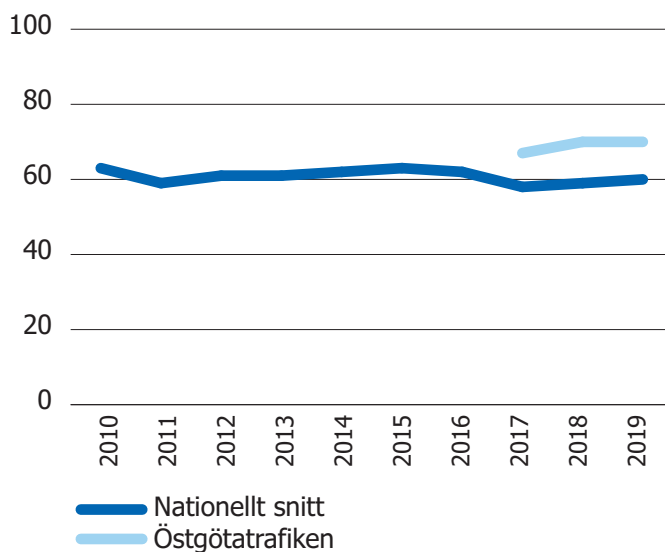


Bild 12: Östgötatrafikens NKI (Nöjd Kund Index) i jämförelse med det nationella genomsnittet. (Kollektivtrafikbarometern)

Kvinnor upplever i högre utsträckning än män, att det känns tryggt att resa kollektivt. Högst trygghetsbedömning ger resenärer som reser med landsbygds- trafik, expressbuss och pendeltåg, medan buss i tätort och spårvagn får lägre trygghetsvärden.

Resande i framtiden

Trender i samhället

Megatrender är stora, globala förändringar som sker på ett övergripande samhällsplan och som kommer att påverka oss och vårt resande de kommande åren.

Förändrat klimat

Människans utsläpp av växthusgaser påverkar klimatet kraftigt med en ökning av jordens medeltemperatur som följd. Temperaturökningen ger i sin tur effekter som minskat istäcke, stigande vattennivåer, extremoväder, tilltagande nederbörd i vissa delar av världen medan andra delar drabbas av torka.

Att minska den negativa påverkan på klimatet innebär en stor utmaning 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.

Möjligheter och utmaningar ur ett kollektivtrafikperspektiv

Klimat och miljö

Påverkan på klimatet är vår tids största utmaning inom miljöområdet. Vägtrafiken bidrar i stor omfattning till klimatpåverkan. 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.

Nationellt finns det en mycket bred samsyn om att Sverige till år 2030 ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Samsynen är också stor beträffande nödvändigheten av att nå visionen om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av klimatgaser år 2045. På nationell nivå har ett flertal åtgärder och styrmedel presenterats för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem.

Även regionalt finns ett stort stöd för att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken. Under framtagandet av det förra trafikförsörjningsprogrammet genomfördes en enkät bland medborgarna i Östergötland. Enkätsvaren visar att en majoritet av östgötarna anser att det är av stor betydelse att kollektivtrafiken har en låg klimatpåverkan.

Region Östergötland arbetar aktivt med att förbättra förutsättningarna för att minska påverkan på klimatet från transporter i regionen. Projektet, Hållbara transporter i Östergötland som nyligen genomförts syftar till att ta ett samlat grepp om omställningen till en fossiloberoende transportsektor i Östergötland. Region Östergötland deltar också som part i det nationella kunskapscentret Biogas Research Center.

Urbanisering och de ökande transporterna bidrar till flera miljöproblem, till exempel buller och trängsel i de större städerna. Kollektivtrafiken har goda

förutsättningar, och anges ofta som en av lösningarna, för att minska såväl den negativa påverkan på klimatet som problemen med buller och trängsel. Kollektivtrafiken är ett betydligt mer effektivt sätt att utnyttja mark och infrastruktur jämfört med bilen. Stadsmiljön och trivseln i städerna har mycket att vinna på att kollektivtrafiken ökar sin marknadsandel i förhållande till bilen. Färre fordon och minskad trängsel på gator samt minskat parkeringsbehov ger mer plats för en attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet. 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. Även förändrad syn på ägandet, där ungdomar inte ser bilen som statussymbol på samma sätt som tidigare generationer, bidrar till ökade möjligheter för högre prioritering av kollektivtrafiken.

Befolkningstillväxt och urbanisering

Enligt SCB:s befolkningsprognos kommer befolkningen i Sverige att öka från cirka 10,3 miljoner invånare år 2019 till 11 miljoner år 2029, och 12 miljoner år 2050. De senaste årens trend mot allt större befolkningsökningar bröts förra året då befolkningen ökade med 97 000 invånare, vilket är en lägre ökningstakt jämfört med tidigare år.

Även 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 Region Östergötlands befolkningsprognos förväntas antalet invånare i länet öka från cirka 465 500 år 2019 till cirka 527 000 år 2030.

Den största ökningen förväntas ske i de centrala delarna av länet med Linköping och Norrköping som

centrum, men alla kommuner i Östergötland förväntas få en ökad befolkning till år 2030.

Invandringen bidrar mest till befolkningsökningen. Utan migration hade Sverige haft en stagnerande befolkning och år 2015 skulle befolkning varit i storleksordning med den som var år 1969, vilket är två miljoner färre än vad den faktiskt är idag. Dessutom hade Sverige haft en högre andel äldre. Migrationen bidrar till en yngre befolkning och 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 2005 till cirka 15 procent år 2018. Även i framtiden kan en fortsatt hög invandring förväntas.

För 200 år sedan bodde 90 procent av Sveriges befolkning på landet. Idag är det nästan tvärtom, 87 procent bor i tätorter. I Sverige innebär urbaniseringen att folkmängden ökar mest i tätorterna eller på landsbygd i nära anslutning till större orter och långsammare eller är oförändrad på landsbygden. Andelen av Östergötlands befolkning som bor i tätort är samma som den nationella nivån, 85 procent. I de 32 tätorter i Östergötland som har mer än 1 000 invånare bor nästan 80 procent av östgötarna.

Bostadsbyggandet i Sverige har varit lågt i många år, vilket har lett till bostadsbrist för den växande befolkningen. Enligt Boverket råder det just nu bostadsbrist i 240 av Sveriges 290 kommuner. Bostadsbristen är mest omfattande i storstadsregioner och högskoleorter men även många mindre kommuner rapporterar att de har för få bostäder. Ungdomar och nyanlända har särskilt svårt att ta sig in på bostadsmarknaden, även äldre som vill flytta från villan till en mindre bostad har svårt att hitta det de söker. I Östergötland bedömer samtliga kommuner att man har ett underskott på bostäder. Bilden är att bristen förväntas bestå under lång tid framöver, uppskattningsvis behövs 10 000 nya bostäder för att undanröja bostadsbristen.

Trender i resandet

Enligt den senaste nationella resvaneundersökningen utgör fritidsresor drygt 30 procent av alla resor. En analys av färdmedelsfördelningen för fritidsresandet visar att bilen är det dominerande färdmedlet.

Fritidsresandet bland såväl yngre som äldre har ökat och kan förväntas fortsätta öka, bland annat med hänsyn till att andelen äldre personer kommer att öka.

Även resor för arbete ökar. Den alltmer specialiserade arbetsmarknaden innebär större arbetsmarknader vilket bidrar till allt längre resor för arbetspendling. Den större andelen äldre blir också alltmer pigga, friska och aktiva, vilket innebär ett ökat resbehov. 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 framförallt är män i yrkesverksam ålder som står för ökningen av den totala kollektivtrafikandelen.

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 2018 – trender i transportsystemet" förväntas en fortsatt ökning av transporter inom alla typer av transportmedel. För att hejda ökningen av biltrafiken kommer det att krävas att styrmedel och åtgärder genomförs som minskar bilens konkurrenskraft mot andra färdssätt. 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 resande 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 för en ökad 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 andra verksamheter skapas. Även förbättrad kollektivtrafik, ökad trängsel,



trängselskatt, sämre tillgång till parkering, högre parkeringsavgifter samt ett ökat bränslepris är faktorer som verkar för en utveckling i den riktningen.

Bilägande

Försäljningen av nya bilar ökar stadigt, år 2019 var antalet nyregistrerade bilar fortsatt högt. Enligt Trafikanalys har bilägandet totalt sett ökat sedan 1980-talet. Det är främst bland personer över 45 år som man kan konstatera en ökad möjlighet att använda bil, eftersom både tillgången till körkort och bil har ökat. Starkast är denna utveckling för personer över 65 år.

Rapporten "Bekvämt och effektivt – om de unga får välja" visar på en nedåtgående trend för bilinnehav bland unga vuxna. År 1980 hade drygt 35 procent av unga under 25 år egen bil jämfört med cirka 10 procent år 2011. Förmodligen kan det vara en trend som sammanfaller med att de unga tar körkort senare och bilköpet skjuts på framtiden.

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 "Omvärldsanalys 2018 – trender i transportsystemet" beskrivs att bilens roll kan komma att förändras och attitydförändringar kan vara en faktor som bidrar till en sådan förändring. De senaste årtiondena har attityden till att ta körkort och att äga bil förändrats. Många unga väljer att ta körkort senare i livet eller att avstå helt. Andelen unga (18–24 år) som har körkort för personbil har sjunkit från cirka 75 procent år 1980 till 58 procent år 2019. Det finns stora regionala skillnader i körkortsinne-

havet, med en betydligt lägre andel i storstadsregionerna jämfört med glesbygden.

Samtidigt som färre unga tar körkort är det allt fler äldre som kör bil. För de i åldrarna 65–79 år har andelen med körkort för personbil ökat från drygt 30 procent år 1980 till 87 procent år 2019.

Mobility Management

För att skapa ett hållbart samhälle och transportsystem krävs, förutom tekniska lösningar och en hållbar planering, även ett förändrat beteende avseende resor och transporter. Det handlar om att påverka resan redan innan den har börjat, vilket görs genom ändrade attityder och beteendemönster. Ökad kunskap och medvetande är en förutsättning för att vanor, beteenden och attityder ska kunna förändras.

Konceptet Mobility Management verkar för att ändra resenärers attityder och beteenden för att främja ett hållbart resande och minska bilåkandet. Den centrala delen i Mobility Management består i "mjuka" åtgärder som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordinering av olika aktörer. Denna typ av åtgärder är ett komplement till de traditionella "hårda" lösningarna och leder oftast till en ökad effektivitet av infrastrukturåtgärder.

Åtgärder inom Mobility Management är relativt kostnadseffektiva, det vill säga att effekten av dem är stor i förhållande till insatsen. Vid utveckling av Östergötlands kollektivtrafik och i arbetet med att öka kollektivtrafikens marknadsandel i regionen, kan Mobility Management spela en viktig roll.

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 behövs 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 betydelsefull för att bidra till utvecklingen inom fossilfria drivmedel. Kollektivtrafiken kan vara en viktig aktör i sådan samverkan.

Sverige har varit tidigt ute med olika satsningar för att öka andelen fordon som kan drivas med fossilfria drivmedel. Biogas som fordonsbränsle är ett exempel där Sverige drivit på utvecklingen. Biogas har flera fördelar och tillför fler nyttor för samhället utöver minskad klimatpåverkan. Biogas produceras till stor del av avfall och är därmed en del av den cirkulära ekonomin. 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.

Försäljningen av elbilar; laddhybrider eller rena elbilar, ökar stort. Antalet elbilar i Sverige har på tre år mer än tredubblats från 40 000 till drygt 140 000 elbilar i slutet av 2019.

Såväl i Sverige som runt om i världen pågår även stora satsningar på utveckling av trafiksystem som körs med eldrivna bussar. De senaste åren har teknikutvecklingen inneburit att elbussar gått från att vara i testprojekt till att numera ingå i ordinarie upphandling av kollektivtrafik för stadstrafik. Antalet elbussar i kollektivtrafiken i Sverige uppgick 2019 till cirka 210.

Såväl inom den samlade kollektivtrafikbranschen som från forskningshåll framförs att busstrafik i de tätbebyggda städerna inom en inte alltför avlägsen framtid med största sannolikhet kommer att utföras med eldrivna fordon. Fördelar med eldrift, i form av helt utsläppsfria och tysta fordon med lägre vibrationer, gör att kollektivtrafik i städerna är särskilt lämpliga att elektrifiera.

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. Utveckling av bränslecellsbussar i Sverige går dock 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. De flesta analytiker menar att fullt autonoma fordon skulle kunna introduceras ganska snart men att det förmodligen dröjer till år 2025–2030 innan vi ser helt autonoma fordon utan en förare vid ratten.

Kollektivtrafik i Östergötland



Allmän kollektivtrafik

Ett system för Östergötlands utveckling

Den samlade kollektivtrafiken i Östergötland utförs av olika aktörer: kommersiella, andra regioner och trafik som bedrivs av Region Östergötland. 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. Denna trafik återfinns primärt längs de stora infrastrukturstråken och 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 också trafik inom Östergötland som bedrivs av andra regionala kollektivtrafikmyndigheter. Det finns också trafik som Region Östergötland är delägare av som exempelvis det storregionala tågsystemet som upphandlats genom Mälardalstrafik.

Den av Region Östergötland offentligt organiserade trafiken återfinns över hela Östergötland. Utöver detta bedrivs särskild kollektivtrafik genom kommunernas och Region Östergötlands försorg. Den har andra mål-

grupper och bedrivs med starkare individfokus än den allmänna trafiken.

Genom det helägda bolaget Östgötatrafiken erbjuder Region Östergötland olika trafiklösningar för olika målgrupper i olika geografier. För aktuell information om linjerna, tabeller och linjesträckningar finns det att nå via Östgötatrafikens hemsida och i de olika bokslut och årsredovisningar som årligen skrivs fram.

Kollektivtrafiksystemet är under ständig utveckling, och behöver så vara, för att uppnå de högt satta målen som beskrivs i detta regionala trafikförsörjningsprogram.

Trafik till och igenom regionen

I Östergötland finns ett stort utbud av interregional trafik att ta del av. Trafiken utförs med såväl buss som tåg och drivs till övervägande del av kommersiella trafikföretag. Viss trafik utförs genom samarbete mellan en regional kollektivtrafikmyndighet och trafikföretag.

Kommersiell trafik

Av den kollektivtrafik som kommer till och igenom Östergötland är en stor del kommersiell och består av både fjärrtåg och långdistansbussar. För resor mot de tre storstadsregionerna Stockholm, Malmö och Göteborg är det mesta kommersiell trafik.

En omfattande fjärrtågtrafik körs längs Södra stambanan med möjlighet att via såväl Katrineholm som Nyköping nå Stockholm under stora delar av dygnet. I Katrineholm kan byte även ske till tågtrafiken på Västra stambanan för resor 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. Denna trafik körs ibland på samma sträckor eller stråk som fjärrtågtrafiken men det finns även bussstrafik som har andra målpunkter, direktbusstrafik till Skavsta och Arlanda är exempel.

Den kommersiella trafiken redovisas årligen av Region Östergötland i rapporten "Allmän trafikplikt regionala kollektivtrafikmyndigheten Östergötland".

Taxi

Även taxi omfattas av programmet då taxibolag ges möjlighet att enligt kollektivtrafiklagen bedriva kollektiv linjetrafik eller anropsstyrd trafik. Region Östergötland har dessutom ett ansvar för att länet har en tillfredsställande taxiförsörjning.

Den särskilda kollektivtrafiken utförs i stor omfattning av taxifordon. Denna trafik utgör en ekonomisk grundplåt för taxiverksamheten i länet. Genom att utforma upphandlingar så att även mindre aktörer kan lägga anbud säkerställer Region Östergötland en bredd av taxiverksamheten i länet. Genom att ställa sociala krav vid upphandling skapas förutsättningar för goda arbetsvillkor i branschen.

Det offentliga interregionala trafiken

Även de offentliga aktörerna, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, organiserar trafik över länsgränserna. Antingen enskilt eller genom samarbetsorganisationer.

Som delägare av Mälardalstrafik AB är Region Östergötland med och finansierar länsöverskridande tågtrafik på sträckorna Norrköping–Västerås–Sala (trafiksystem UVEN) och Norrköping–Nyköping–Stockholm (trafiksystem Nyköpingsbanan). För Östergötlands del motiveras deltagandet främst av ett intresse att stärka relationen Linköping–Norrköping, säkra resmöjligheterna mellan Östergötland och Storstockholm samt Katrineholm/Nyköping och vidare. Katrineholm är en viktig bytespunkt för resor med tågtrafiken vidare mot Göteborg.

På tågsidan finns interregional trafik på sträckan Mjölby–Örebro–Borlänge–Gävle. Huvudman för trafiken är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som gemensamt äger Tåg i Bergslagen. Genom upphandlad operatör trafikeras sträckan inom Östergötland med ett fåtal turer i vardera riktningen på vardagar. På helgerna är omfattningen på trafiken något lägre. Trafiken erhåller statligt stöd som syftar till att knyta Bergslagen och, med Mjölby som knutpunkt, erbjuda goda bytesmöjligheter med fjärrtågtrafiken till/från södra Sverige.

På Tjustbanan (Linköping–Västervik) och Stångådalsbanan (Linköping–Kalmar) bedriver Kalmar Läns- trafik, 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 framförallt långväga tågtrafik mot Stockholm eller Malmö. Region Östergötland har träffat en överenskommelse med Region Kalmar län om biljettgiltighet för Östgötatrafikens biljetter på sträckorna inom Östergötland.

Andra regioners trafik

Även andra regionala kollektivtrafikmyndigheter bedriver trafik in i Östergötland. Ofta gäller det enskilda busslinjer som har målpunkt i en av Östergötlands gränslandskommuner. En komplett lista på detta redovisas årligen i rapporten "Allmän trafikplikt regionala kollektivtrafikmyndigheten Östergötland".

Trafiken inom Östergötland

Östgötatrafikens system

I dagsläget finns cirka 150 linjer i Östgötatrafikens system, som angör ungefär 2 000 hållplatser. Systemet innefattar tågtrafik, spårvagnstrafik, busstrafik samt anropsstyrda lösningar på landsbygd och för skärgården. Sammantaget utgör Östgötatrafikens system ett av de största i Sverige. Framförallt sker resandet

i de starka regionala stråken – så som med Östgöta-pendeln – eller i städernas motsvarigheter. Trafiken bedrivs fossilfritt och i Norrköping är stor del av stomlinjetrafiken elektrifierad genom spårvagnsdrift.

Trafiken benämns olika men kan delas in i sin funktion och sin geografi. Geografi ändlar om exempelvis stadstrafik, regional stråktrafik eller landsbygdstrafik. När det gäller funktion kan man tala om systemets stomlinjer eller om servicetrafik.

För att nå uppsatta mål behövs trafik, utöver de prioriterade stomlinjerna, som bygger upp ett kollektivtrafiksystem i hela länet. Stomlinjerna kompletteras med annan trafik i så väl utbud som i geografisk yttäckning. Den kompletterande trafiken möjliggör ytterligare resmöjligheter för andra reserelationer och ändamål.

Nedan sker en övergripande beskrivning av trafiken uppdelad i funktion och geografiska plats.

Stommen i kollektivtrafiken

Grunden i kollektivtrafiksystemet är de så kallade stomlinjerna, som listas i Bilaga 1.

Innebörden av en stomlinje är funktionen i samhället och inte dess geografiska utbredning eller fordonstyp. Dessa linjer utgör den tyngsta och mest stabila, långsiktiga och attraktiva trafiken. Trafiken bidrar i störst omfattning till att uppfylla målen i detta program. Den regionala och kommunala fysiska planeringen ska primärt se till stomlinjerna om man önskar öka andelen hållbara resor.

Östgötapendeln

Den regionala pendeltågstrafiken, Östgötapendeln, utgör stommen i det samhällsfinansierade östgötska kollektivtrafiksystemet. Den är Östgötatrafikens enskilt största linje med över fyra miljoner resor per år. Östgötapendeln körs på det statliga järnvägsnätet och trafikerar sträckorna Norrköping–Motala och Mjölby–Tranås med mellanliggande stopp i Kimstad, Lingham, Linköping, Vikingstad, Mantorp, Mjölby, Skänninge samt Boxholm.

Region Östergötlands tågstrategiska målbild för 2040, beslutad i juni 2020, beskriver inriktningen för hur regionen ska möta östgötarnas framtida resandebehov med tågtrafik till, från och inom regionen, när Ostlänken är på plats 2035.

Starka busstråk

Där tåg inte finns erbjuds istället en snabb, rak och högattraktiv busstrafik. I första hand kommer den regionala stombusstrafiken vara expressbusstrafik som bedrivs mellan större orter eller till särskilt viktiga målpunkter.

Tillsammans med Östgötapendeln skapar ett antal expressbusslinjer ett regionalt stomlinjenät som erbjuder snabba pendlingsmöjligheter mellan i första hand regionens större orter. Expressbusstrafiken körs i första hand på regionala resrelationer där det inte finns möjlighet att köra tågtrafik, men förekommer även som komplement till Östgötapendeln på vissa resrelationer.

Städernas stomlinjer

I länets tre stora städer, Linköping, Norrköping och Motala körs stadstrafik som innehåller såväl stomlinjer mellan stadens olika delar som linjer av mer lokal och serviceinriktad karaktär. Kollektivtrafiklinjerna i dessa städer binds samman i strategiska knutpunkter med tidtabellsanpassningar som säkerställer goda bytesmöjligheter mellan linjerna inom stadens kollektivtrafikenät men även med regiontrafiken.

Kompletterande trafik i starka stråk

I de starka stråken, kommunala så väl som regionala, bedrivs en kompletterande trafik parallellt med stomlinjerna. Den kommungränsöverskridande trafiken körs till stor del i stomlinjenätets stråk men med en tätare uppehållsbild, en större yttäckning, som medför längre restider.

Kompletterande trafik i städerna och tätorterna

I vissa av länets mindre kommunhuvudorter, Finspång, Mjölby, Åtvidaberg och Kisa, körs en tätortstrafik av i huvudsak servicelinjekaraktär. Medan trafiken i till exempel Mjölby består av ett par linjer är trafiken i Kisa begränsad till endast en linje. Det finns även så kallade stadsdelsbussar i Norrköping som tillhör denna kategori.

Trafik på landsbygden och skärgården

Landsbygdstrafiken består till största delen av buss- trafik som körs inom en kommun. Kommungränsöverskridande trafik finns även på vissa svagare stråk och då nästan uteslutande med utformning för att tillfredsställa skolelevernas resbehov.

I den östgötska skärgården körs skärgårdstrafik med båt, trafiken förbinder de bebodda öarna i skärgården med fastlandet. Skärgårdstrafiken är helt anropsstyrd men ingår som en del i Region Östergötlands kollektivtrafiksystem och samordnas med övrig kollektivtrafik. Under perioder med besvärliga isförhållanden som omöjliggör trafik med båt, utförs skärgårdstrafiken med svävare. På grund av dessa farkosters begränsade kapacitet har folkbokförda på öarna förtur vid resebeställningar under dessa perioder.

Närtrafik

På landsbygden i den glesa geografien erbjuds närtrafiken som ett finmaskigt komplement i trafiksystemet. Genom den erbjuds kollektivtrafik organiserad av Region Östergötland i hela länet.

Närtrafiken finns för resor utanför linjetrafikens upptagningsområde, den är anropsstyrd och resorna sker mellan adresser och mot vissa utvalda orter eller platser. Närtrafiken möjliggör kollektivt resande för serviceresor och är inte primärt inriktad för att arbets- eller studiependling. Därför är också närtrafikens öppettider mitt på dagen, kvällar och på helger.

Geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik

Geografisk tillgänglighet kan ses som en beskrivning av hur "lätt" trafikanter kan nå till exempel stadens arbetsplatser, service, rekreation etcetera. Geografisk tillgänglighet för kollektivtrafiken beskriver hur tillgänglig dagens kollektivtrafik är, och vilken tillgänglighet kollektivtrafiken i sin tur skapar i samhället. En god tillgänglighet i kollektivtrafiken ökar möjligheten att konkurrera med bilen. Den geografiska tillgängligheten kan mätas på olika sätt, till exempel gångavstånd till hållplats, restid, turtäthet, generaliserad reskostnad eller restidskvot.

Kartan i bild 13 visar hur lång restiden är med bil respektive kollektivtrafik till något av resecentrum i Linköping eller Norrköping. För kollektivtrafiken används restiden till hållplatserna i nuvarande linjenät, medan bilen har hela vägnätet att tillgå. För kollektivtrafiken ingår endast linjer med ett utbud som möjliggör resa för arbete eller studier.

Varje punkt i kartan motsvarar en hållplats i kollektivtrafiknätet. Färgen på punkten visar hur lång restiden

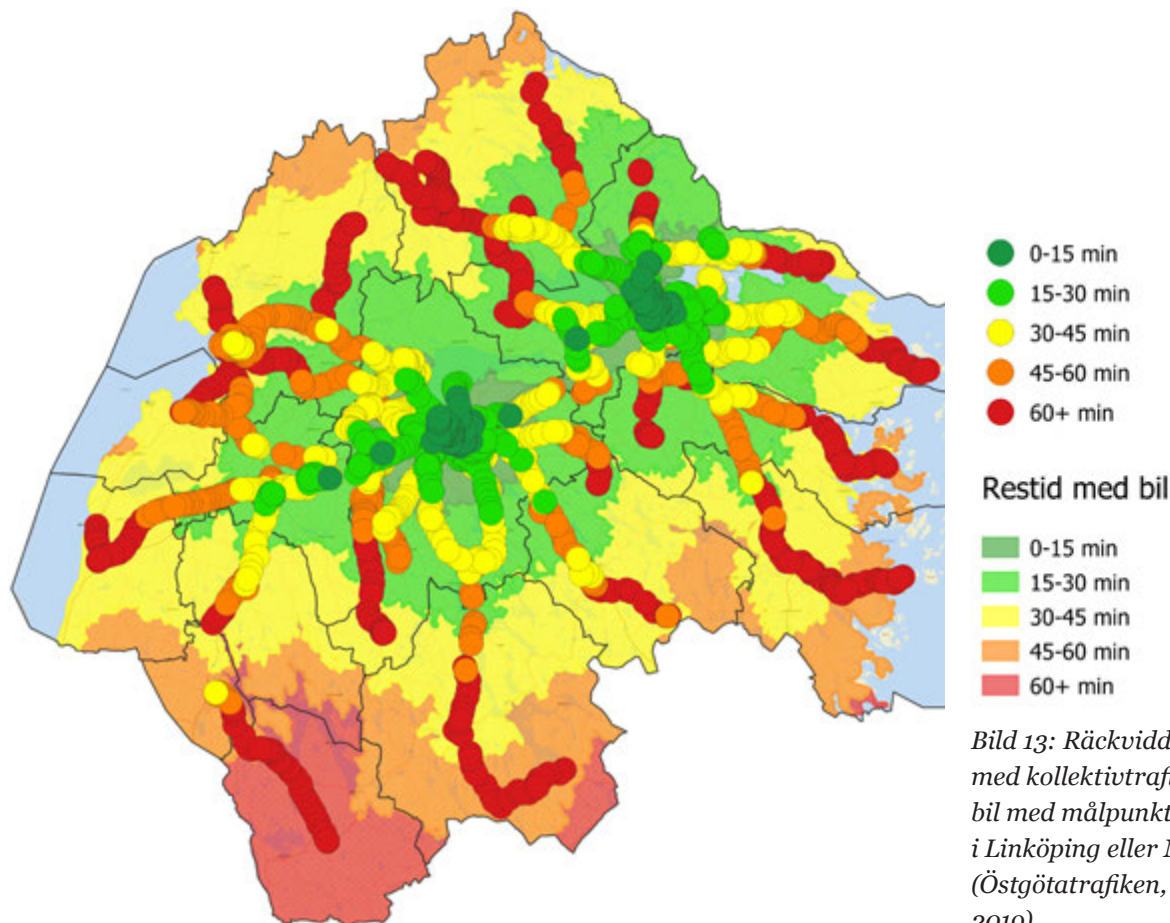


Bild 13: Räckvidden för resor med kollektivtrafik respektive bil med målpunkt resecentra i Linköping eller Norrköping. (Östgötatrafiken, Trafikverket 2019)

är till resecentrum i Linköping eller Norrköping med kollektivtrafik från den aktuella hållplatsen. Som framgår av kartan nås närområdet till respektive stad med en restid upp till en halvtimme. Med Östgötapendeln nås betydligt längre sträckor än med buss.

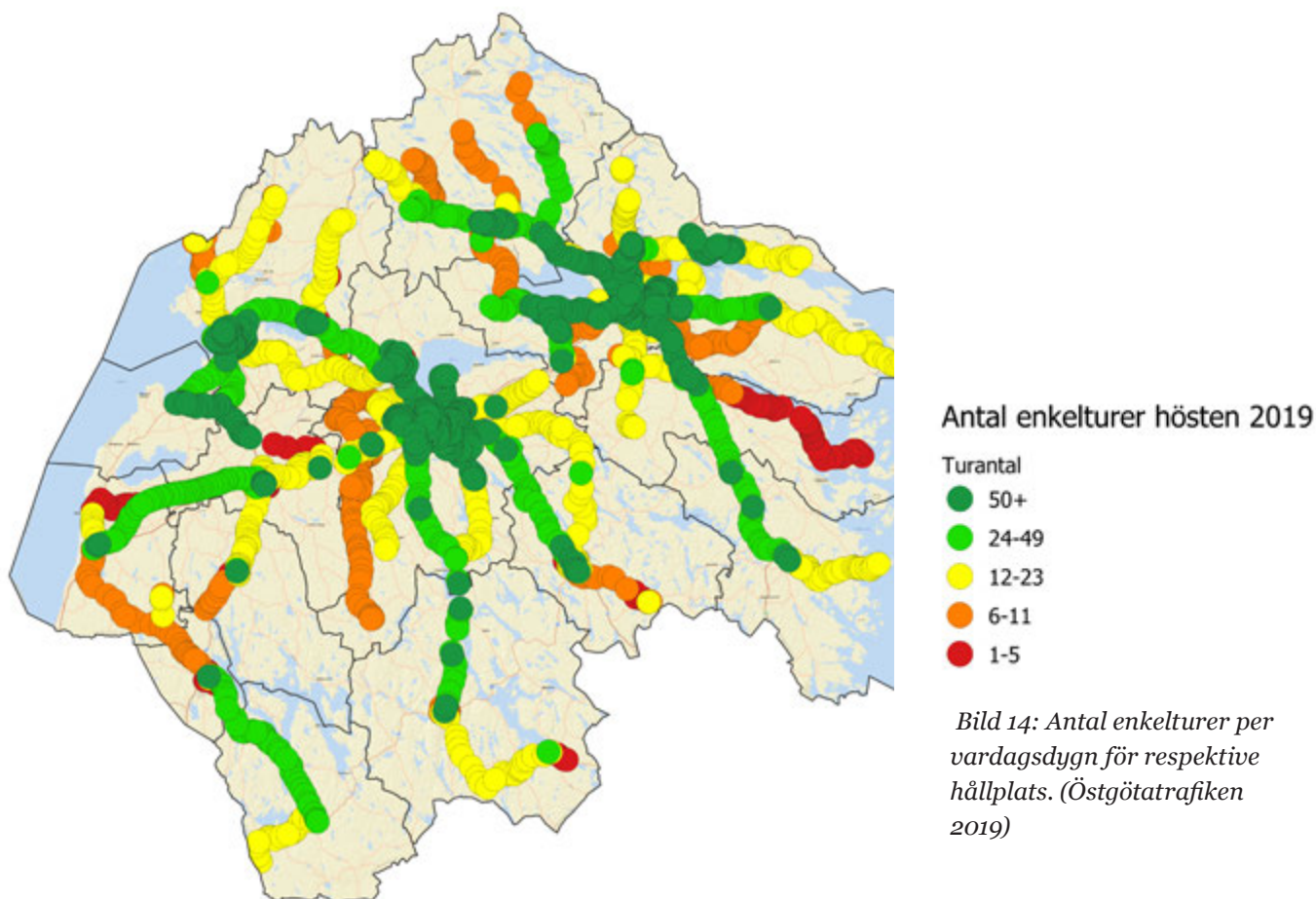
De färgade fälten visar restiden till resecentrum i Linköping eller Norrköping med bil. Som exempel visar de gröna fälten hur långt man kommer med bil på en halvtimmes körning. I kartan syns tydligt att restiden är betydligt kortare med bil än med kollektivtrafik, undantaget är Tranås som trafikeras av Östgötapendeln.

Ett annat mycket använt mått på kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är restidskvot. Med restidskvot avses hur restiden med kollektivtrafik förhåller sig till restiden med bil. En restidskvot som är lika med 1 innebär att resan med kollektivtrafik tar lika lång tid som med bil. Restidskvoter över 1 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 reellt alternativ till en resa med bil.

I Östergötland varierar restidskvoten stort mellan olika reserelationer. I de regionala stråken har rese-relationer som trafikeras av Östgötapendeln den bästa restidskvoten, med en variation mellan 0,5 och 1,2. I de övriga regionala stråken, som trafikeras med buss, varierar restidskvoten mellan 1,0 och 1,9.

Vid i stort sett samtliga undersökningar kommer turtätheten upp som en av de viktigaste faktorerna att förbättra för att locka nya resenärer till kollektivtrafiken. Turtäthet kan också sägas vara en av de viktigaste kvalitetsfaktorerna för hur tillgänglig kollektivtrafiken är. En hög turtäthet minskar väntetiden och därmed den totala restiden, samtidigt som det gör kollektivtrafiken mer flexibel att resa med. En förutsättning för hög turtäthet är ett stort resandunderlag.

På kartbilden nedan har hållplatser med hög turtäthet, där tillgängligheten till kollektivtrafiken och därmed även samhällets olika funktioner bedömts som god, getts en grön färg. Hållplatser med få turer medför en sämre tillgänglighet och markeras med röd färg.



Tillgänglighet till kollektivtrafik 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 resenärsgupper måste trafiken anpassas utifrån de särskilda krav och behov som olika funktionsnedsättningar innebär. 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 nedsatt rörelsefunktion. Under 2020 byts stora delar av fordonsflottan ut vilket möjliggör för förbättringar avseende audiovisuella hållplatsutrop i fordonen som ett led i ökad tillgänglighet.

Arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser sker löpande i tätorterna. På hållplatser längs landsbygdsvägnäten ligger ansvaret oftast på Trafikverket och här sker arbetet i en långsammare takt. Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser i stomlinjenätet eller med 20 påstigande eller fler per dag, uppgick 2018 till knappt 58 procent. Mellan 2018 och 2019 har andelen ökat med 6,5 procentenheter, merparten av de hållplatser som svarar för denna ökning ligger på de kommunala vägnäten.

Arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser kommer även fortsatt att fokusera på hållplatser i tätorter, större bytespunkter samt vid andra strategiskt viktiga punkter såsom sjukhus, vårdinrättningar, äldreboenden och skolor. På landsbygden fokuseras tillgänglighetsanpassningen i första hand på hållplatser med stort resande längs de starka stråken.

I Östergötland finns en etablerad samverkan med funktionshinderrörelsen för att öka kunskapsöverföring och medverkan i utvecklingsarbeten kring en ökad tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken.

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, kommunöver-skridande färdtjänst och riksfärdtjänst. Även den särskilt upphandlade skolskjutstrafiken är en trafikform som bara erbjuds vissa resenärsgupper och som i vissa sammanhang brukar tas med i begreppet särskild kollektivtrafik.

Ansvaret för den särskilda kollektivtrafiken och särskilt upphandlade skolskjutsar ligger enligt lagstiftningen på kommunerna. Kollektivtrafiklagen ger dock kommuner möjlighet att lämna över detta ansvar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

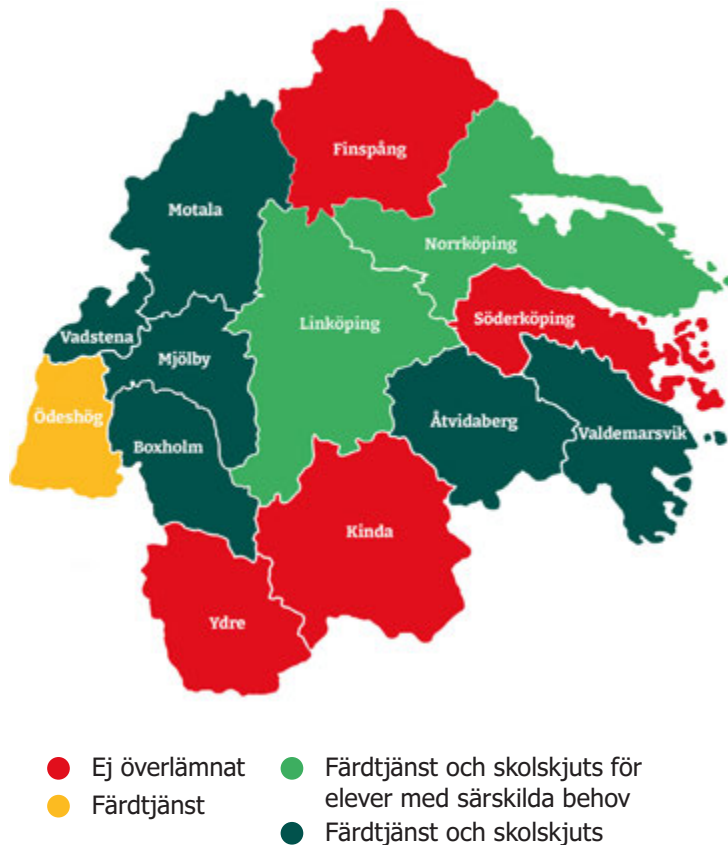


Bild 15: Kommuner som lämnat över ansvaret för särskild kollektivtrafik. (Östgötatrafiken 2020)

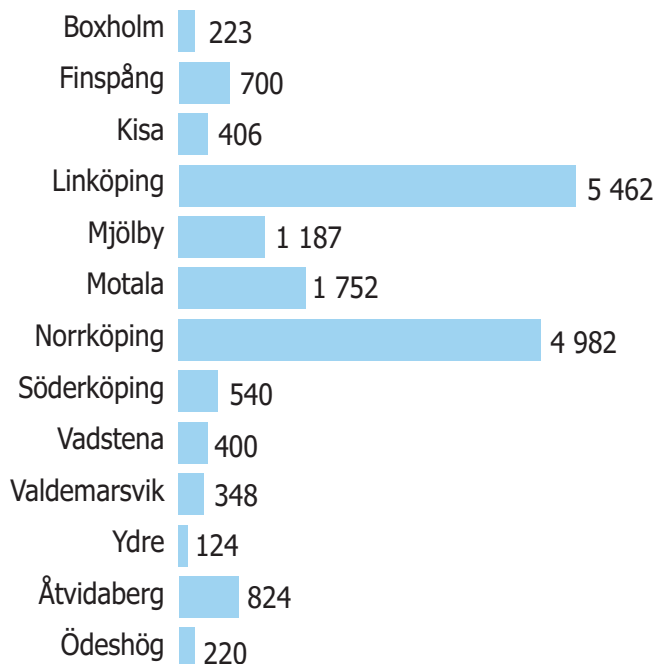


Bild 16: Antalet personer med färdtjänsttillstånd i Östergötlands kommuner 31 januari 2020. (Källa: Östgötatrafiken)

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 grannlänerna, i likhet med vissa busslinjer i den allmänna kollektivtrafiken.

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, Vadstena, Valdemarsvik, Åtvidaberg och Ödeshögs kommuner valt att låta Region Östergötland ta hand om färdtjänsten. Dessutom har Söderköping fattat beslut om överlämning vilket verkställs år 2022. Det ansvar som kommunerna överlämnat avser planering, upphandling, drift och uppföljning medan samtliga kommuner valt att även fortsättningsvis behålla ansvaret för tillståndsgivningen.

Region Östergötland har, med stöd av 3 kap 2 § i 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 Region Östergötland även för motsvarande uppgifter avseende den kommunöverskridande färdtjänsten.

Färdtjänstberättigade personer har möjlighet att resa inom färdtjänstområdet under dag- och kvällstid, alla veckans dagar.

Prissättning för resor med färdtjänst fastställs i särskild ordning enligt regelverket för färdtjänst. De kommuner som har kvar den inomkommunala färdtjänsten i egen regi har sitt eget regelverk avseende till exempel prissättning och tider.

Sjukresor

I Östergötland har den som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning och därmed 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 och Norrköping 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 detta är möjligt, med hänsyn till särskilda villkor i resenärernas legitimering, ska samordnas med andra resor. Sådan samplanering görs genom att färdtjänst både inom och mellan kommunerna samplaneras med andra typer av resor som sjukresor, närtrafik eller skolskjuts. En sådan sam-

planering blir möjlig när utförandet av trafiken upphandlas gemensamt genom Östgötatrafikens försorg och resorna beställs genom Östgötatrafikens beställningscentral. Att verka för samordnade resor är ett sätt att använda samhällets resurser på ett effektivt sätt.

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.

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.

Satsningen har resulterat i att Östergötland ligger i framkant när det gäller att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken. Sedan 2009 har de klimatpåverkande utsläppen minskat med nästan 90 procent per kilometer. Idag körs alla fordon i både den allmänna och särskilda kollektivtrafiken på fossilfria drivmedel.

Östgötapendeln som utgör stommen för kollektivtrafiken i regionen och en trafik som ständigt utvecklas drivs med el från förnyelsebara källor. Även spårvagnarna i Norrköping drivs med el från förnyelsebara källor. Spårbunden trafik är därmed ett av de mest miljövänliga sätten att resa på. I juni 2020 introducerades 20 elbussar i stadstrafiken i Linköping och Norrköping.

Sedan tidigt 1990-tal har Östergötland gjort stora satsningar på biogas och idag kör samtliga fordon som är stationerade i någon av de tre största tätorterna på antingen biogas eller el. Biogas har flera fördelar och tillför fler nyttor för samhället utöver minskad klimatpåverkan. Biogas produceras till stor del av avfall och är därmed en del av den cirkulära ekonomin.

Biogas som drivmedel har stort behov av infrastruktur för tankning av gasfordonen. Utanför de stora tätorterna har därför utvecklingen inriktats på användande av flytande fossilfria drivmedel. Två typer av



sådana drivmedel används idag i Östergötland, RME och HVO. Båda drivmedlen är möjliga att använda i fordon med vanliga dieselmotorer och ställer därför inte krav på nya fordon.

Även elbussar kräver investering i ny infrastruktur för laddning av bussarna. Beroende på val av teknik är investeringarna mer eller mindre omfattande.

Såväl fordon som drivs med biogas, RME, eller HVO samt eldrivna fordon som drivs av grön 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 så har de knappt mätbara utsläpp av de lokala luftföroreningarna. 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 till-

mötesgår 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.

Energieffektiviteten i fordon varierar med olika typer av motorteknik. De biogasdrivna bussarna har generellt sett en högre energiförbrukning än motsvarande dieseldrivna bussar, men bidrar å andra sidan till klimatreducering och 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. Omfattningen 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 av ny teknik som till exempel 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

Kollektivtrafiken är ett verktyg för att uppnå politiskt satta samhällsmål. För att vara ett verktyg mot ett hållbart transportsystem behöver kollektivtrafikens utveckling gå i linje med de regionalt uppsatta målen. Behoven är stora både för att klara en ökad befolkning, ett ökat resande och för att nå mål om ökad marknadsandel. Utvecklingen i samhället innebär förändrade resmönster och resandebehov och då måste även trafiksystemet förändras. Förväntningarna på kollektivtrafiken som en central del i framtidens hållbara transportsystem är höga.

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 städerna för biltrafik medan det idag finns en högre medvetenhet om gång-, cykel- och kollektivtrafikens nyttor. Samtidigt finns motverkande krafter som fortsätter den bilcentrerade planeringen i form av exempelvis externa handelsetableringar och växande förorter.

Kollektivtrafiken ska uppfattas som långsiktig och stabil. Det ska vara möjligt för invånare att planera var man vill bo och arbeta/studera utifrån ett fast trafikutbud. En förutsättning för detta 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 skolor som koncentreras till platser som är tillgängliga med kollektivtrafik främjar en energieffektiv och resursnål utveckling i Östergötland. Med en sammanhållen bebyggelse skapas goda förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik och därmed en högre andel hållbara resor.

Där det är möjligt ska kollektivtrafiken underlätta en samhällsutveckling där bebyggelseplanering och attraktiva livsmiljöer kan ske med kollektivtrafiken i centrum. Detta kräver en tydlighet mellan den regionala och kommunala nivån i den fysiska planeringen.

Hur kommunerna planerar den fysiska miljön har stor betydelse för kollektivtrafikens möjlighet att utvecklas. En tätare bebyggelse innebär ett högre resandeunderlag och ger därmed 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 i bullerproblematiken genom att den resulterar i att färre bilar trafikerar stadens gator. En fortsatt elektrifiering av kollektivtrafiken har stora förutsättningar att ytterligare minska bullernivåerna och bidra till attraktivare stadsmiljöer.

En viktig aspekt när det gäller att ge kollektivtrafiken en strukturbildande roll i samhällsutvecklingen är att säkerställa dess framkomlighet. Även om framkomlighetsproblemen framförallt 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 åtgår 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.

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 säker-

ställa 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 bland annat Trafikverket 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. I Östergötland är Region Östergötland och länets kommuner 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 länsplaneupprättare rådighet över hur medel för investeringar i infrastruktur fördelas. Regionen styr fördelningen men i samverkan med kommunerna.

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 ut-

vecklas till tydligare noder i kollektivtrafiksystemet. En ort där resandet stagnerar till följd av utebliven ortsutveckling, skulle kunna på sikt 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 regionen 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 utspridning över regionens yta, där reseavstånden mellan orterna är relativt korta, ger invånarna stora möjligheter att välja bostadsort och arbetsplats oberoende av varandra. Tillsammans ger detta regionen goda förutsättningar till fortsatt utveckling i riktningen mot en sammanflätad flerkärnig stadsregion.

En regional utveckling som baseras på en förstärkning av flerkärnigheten 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 ökar, både på kvällar och helger, vilket behöver uppmärksammas och bemötas i utvecklingen av Östergötlands kollektivtrafik.

Både ur ett resenärsperspektiv och ur ett samhällsperspektiv har åtgärder som syftar till att stärka integrationen mellan orterna inom regionen högsta prioritet. En målsättning är därför att tätorter ska knytas ihop på ett ännu bättre sätt än idag med en kollektivtrafik som prioriterar restider och turtäthet. I de starka stråken där efterfrågan på kollektivtrafik är störst, ska trafiken byggas ut i takt med ökad 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 flerkärnt Östergötland kommer Linköping och Norrköping att vara starka regionala centrum för arbete, verksamheter, högre utbildning och viktiga knutpunkter för kommunikationssystemen. Mer sammankopplade skulle städerna tillsammans kunna bilda ett kraftfullt ”lok” i regionens framtida utveckling.

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 resbehov. Målsättningen 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 ökad trängsel. Kollektivtrafiken, liksom gång och cykel, är mer yteffektiva färdmedel än personbilstrafik. Detta 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 miljöproblem i form av buller från kollektivtrafiken reduceras betydligt vilket ökar möjligheten att bygga tätare och samtidigt grönnare städer.

Kollektivtrafiken inne i städerna ska utvecklas utifrån ett tydligt stråktänk. Stadens olika delar ska knytas samman med en stomtrafik på tydliga gena kollektivtrafikstråk. Kollektivtrafiken i dessa stråk ska ges hög prioritet i förhållande till övriga trafikslag. Utanför de tunga stomstråken går kollektivtrafiken i en blandad trafikmiljö där de olika trafikslagen samspekar och samsas om gatuutrymmet. Kollektivtrafikstråk med god framkomlighet och tydlig prioritet som garanterar regiontrafikens tillgänglighet till målpunkterna inom staden måste finnas om programmets mål ska uppnås.

Utöver Östgötapendeln, som är den enskilt största linjen, sker idag mest resor i stadstrafiken. Men en betydande del av kollektivtrafikresorna är delresor i en längre reskedja 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 att resandet i ökad omfattning kommer att planeras ur ett hållbarhetsperspektiv. Städernas kollektivtrafiksystem behöver därför i högre grad innehålla utvecklade omstigningspunkter där byte kan ske mellan olika delar av stadstrafiken, mellan regiontrafik och stadstrafik, eller mellan kollektivtrafik och cykel.

Storregionalt sammanhang

Östergötland har med sitt strategiska 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 blir alltmer 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 funktionell arbetsmarknadsregion för stora grupper av invånarna i de båda regionerna.

Vid prioritering av Region Östergötlands engagemang

kring kollektivtrafiksystemets utveckling kommer åtgärder som syftar till integrering inom regionen i första hand. Därefter kommer åtgärder som syftar till att utveckla kommunikationerna mot Storstockholm. Utvecklingen mot Storstockholm är i framförallt inriktad mot Stockholm C som målpunkt.

Region Östergötlands framtida engagemang i tågtrafik har redovisats separat i den tågstrategiska målbilden för 2040 där argument, frågeställningar och lösningar presenteras. På totalen kommer Region Östergötland 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 genom kommersiella aktörers försorg.

Dock har även Region Östergötland framtida anspråk på Ostlänken i form av snabb offentligt organiserad regionaltågtrafik. Denna snabba prioriterade trafiken mot Stockholm får inte äventyras genom att mer långsamgående tågtrafik som idag trafikerar 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. Trafiken ska utföras med fordon anpassade för att fullt ut kunna tillgodogöra sig den restidsförkortning Ostlänkens standard medger.

Som motprestation ska Region Östergötland 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 och en utformning som garanterar korta övergångstider mellan de olika trafikslagen viktiga utgångspunkter. I såväl nuvarande som kommande länstransportplaner ska åtgärder som garanterar kollektivtrafikens tillgänglighet till de nya resecentrumen ges hög prioritet. Detsamma gäller såklart även städernas stomlinje-

trafik, vilka är viktiga för så väl stadens behov som de regionala resorna.

En förstorad 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 ju 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 är dyrt i investeringar och drift men kan också ge de största samhällsekonomiska vinsterna. För att nå mål om regionförstoring krävs så väl utbud och restider som kan attrahera pendlare. Detta ställer höga och svåra krav på Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik.

För mer närliggande och oftast även mindre orter i angränsade regioner kan kollektivtrafiklösningar med busstrafik vara aktuella. På samma sätt som för kollektivtrafiken inom regionen ställs samma 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. En ökad befolkning, ökat resande med kollektivtrafiken, mål om ökad marknadsandel, teknikutveckling och förändrad infrastruktur med mera ställer krav på en kontinuerlig utveckling av kollektivtrafiken för att möta nya och förändrade resbehov.

Både ett samhälle i förändring men också det faktum att kollektivtrafiken i dagsläget endast har 19 procents marknadsandel, innebär att kollektivtrafiksystemet måste attrahera en stor mängd som inte idag reser i systemet för måluppfyllelse. Kollektivtrafiken befinner sig i en omvärld där det finns andra alternativ för resande. För att möta resenärernas förväntningar måste kollektivtrafiken utvecklas i takt med att förväntningarna ändras. Kollektivtrafiken behöver bli mer attraktiv för fler.

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 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. Medan trafikperspektivet istället mer behandlar Östgötatrafikens inre processer för att hålla en effektivitet i trafiken, en hög effektivitet ökar resenärnyttan och därmed samhällsnyttan.

Som beskrivet i kapitlet om nuläget finns olika trafik-koncept, med olika funktion, fördelat över olika geografier. Trafiken måste i sina olika delar och funktioner anpassas olika utifrån sitt syfte och uppdrag, mot olika målnivåer, målgeografier och målgrupper.

Storregional och interregional trafik

För de storregionala och interregionala resorna finns en stor del kommersiell trafik som bidrar med res-möjligheter med kollektivtrafik, både med buss och med tåg. Utöver att lösa efterfrågade resbehov så kan Region Östergötland fokusera på den av samhället

bedömt behöva trafiken, men som inte är affärs-mässigt hållbar. Detta är på en samhällsnivå ett bra sätt att hantera skattekollektivets resurser.

Ostlänken

Första etappen, Ostlänken, i en ny generation stambanor ska byggas. Projektet omfattar en helt ny dubbelspårig stambana på den 15 mil långa sträckan mellan Järna och Linköping. Den nya järnvägen planeras för persontåg med hastigheter upp mot 250 km/h och beräknas vara klar år 2035. Ostlänken byggs ut i flera etapper, den första etappen omfattar sträckan mellan Järna och Norrköping. Nästa etapp fortsätter söderut från Norrköping till Linköping.

För resterande delar av de nya stambanorna, sträckorna från Linköping via Jönköping mot Göteborg och Malmö/Köpenhamn, pågår arbeten för att utreda vilka sträckningar som är lämpligast. Någon tidplan för det arbetet är inte officiellt fastslagen men färdigställandet kommer ske efter detta programs mållår.

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.



Bild 17: Sverigeförhandlingens förslag till ny stambana.

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 kommer att innebära en kraftig ökning av antalet resenärer som kommer till eller reser från Linköping och Norrköping med tåg. Som en del av Ostlänkenprojektet ingår därför byggandet av nya resecentrum i båda städerna. Jämfört med idag kommer dessa nya resecentrum att få en något förändrad placering. Centralt placerade stationslägen bidrar till en attraktivare kollektivtrafik.

Att länets två största städer får resecentrum i nya geografiska lägen kommer att medföra behov av förändringar av städernas trafiknät, inklusive kollektivtrafiknäten. Anpassningar kan komma att behövas av såväl linjesträckningar som frekvensen som kollektivtrafiken trafikerar de nya resecentrumen. För att sådana anpassningar ska vara möjliga krävs 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 resecentrumen. Framförallt är det primärt den strukturerande stomlinjetrafiken som måste beredas tillräcklig med plats och tillgänglighet i denna planering.

Under programperioden kommer byggandet av Ostlänken och dess delprojekt inledas. Detta kommer påverka framkomligheten för kollektivtrafiken. Tillsammans med Trafikverket och kommunerna kommer tillfälliga och resenärsvänliga trafiklösningar behöva skapas. Detta samtidigt som den långsiktiga

trafikplanering pågår för när väl Ostlänken och nya resecentrumen är på plats.

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

Som delägare i Mälardalstrafik AB (Mälartåg) deltar Region Östergötland i att ha etablerat ett nytt gemensamt regionaltågssystem för Stockholm-Mälardalsregionen. Genomförandet av den första etappen av Mälartåg skedde efter Citybanans öppnande. Det nya tågssystemet innebär strukturerad trafik med nya tågfordon, samt ett nytt prissystem för trafiken. Det nya pris- och produktsystemet, Movingo, är på plats och underlättar det interregionala resandet.

Tågtrafiken kommer etappvis kontinuerligt att utvecklas i enlighet med det arbete som sker inom både det storregionala transportpolitiska samarbetet, ”En Bättre Sits”, 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. Region Östergötlands avtal med Region Kalmar län innebär att Östergötland fram till och med år 2033 svarar för medfinansiering av den tågtrafik som Kalmar Läns trafik 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 detta programs period kan det bli aktuellt med fler och förändrade avtal med olika parter för att tillgängliggöra och utveckla kollektivtrafiken som finns inom regionen.



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 anses allmännyttig.

Den offentligt finansierade kollektivtrafiken spänner över hela regionen men gör detta 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 stomlinjer, kring vilka olika samhällsfunktioner kan planeras. Med dessa stomlinjer kan alla typer av resor ske. Det är på dessa stomlinjer som majoriteten av resorna sker och den största samhällsnyttan genereras. Utvecklingen av dessa relativt få men viktiga linjer är centralt för att nå målen.

Det finns i dagsläget fortfarande trafik som i tillräcklig omfattning inte leder mot måluppfyllelse, så kallad lågeffektiv trafik, enligt "Riktlinjerna för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken", som Region Östergötland beslutat om. Omdaning av denna trafik är också viktigt för att systemet som helhet ska lyftas. Ökad effektivisering av kollektivtrafiksystemet är viktigt för att kunna frigöra resurser genom ett bättre system, det vill säga en effektivisering för ökad samhällsnytta.

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

Stommen i kollektivtrafiken

Det framtida kollektivtrafiksystemet måste i ännu högre grad än dagens system utformas så att trafiken uppfattas som långsiktigt hållbar och vara 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 där den utpekade stomtrafiken är överordnad och strukturerande.

Med utgångspunkt i stråktänket skapas starka stomlinjer som binder samman regionens stora orter. Stomlinjerna trafikeras med snabb och frekvent

kollektivtrafik som ger ett ökat attraktionsvärde och en ökad konkurrenskraft. I strategiska omstigningspunkter ansluts en samordnad och mer yttäckande inomkommunal trafik, linjelagd eller anropstyrd. Omstigningspunkterna utmed pendlingsstråken kan genom vidareutveckling av möjligheten till kombinationsresor stimulera fler pendlare att resa kollektivt. Vid utformning av dessa punkter ska säkerställas att resenärer kan ta sig dit med bil, cykel eller till fots och parkera på ett tryggt och säkert sätt innan resan fortsätter med kollektivtrafiken.

Stomtrafiken kommer vara den strukturbärande kollektivtrafikens främsta inspel i den regionala och kommunala fysiska planeringen. Både mellan och inom kommuner, i städerna och inom regioner. En stomlinje är en stomme i så väl samhällsplaneringen som i trafiksystemet. De är få till antalet men står för en stor del av resandet i trafiksystemet och dess samhällsnytta.

Östgötapendeln

Pendeltågets roll som stommen 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 kan komma att förbättra kapacitetssituationen på delar av Östgötapendeln trafikeringsområde.

En fortsatt satsning på högkvalitativ kollektivtrafik med tåg förutsätter att modellen för Trafikverkets kapacitetsilldelning 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 Östergötlands sida är att Östgötapendeln även i framtiden körs med ett utbud likt dagens upplägg, fastän med förstärkt kapacitet och delvis ändrat uppdrag, vilket beskrivits i den tågstrategiska målbilden för år 2040.

Starka busstråk

Snabb busstrafik kompletterar Östgötapendeln och körs i första hand som stomtrafik på sådana starka relationer mellan större regionala orter och regionens centrala del som inte trafikeras av Östgötapendeln eller annan regional tågtrafik. Den snabba buss-trafiken kan också finnas som komplement till tåg-

trafiken på relationer med stora generella resandeunderlag eller där det finns stora resandeunderlag mellan specifika målpunkter. Flera av dessa stråk trafikeras av stomlinjer.

Den snabba busstrafiken har få hållplatsstopp mellan ändpunkterna 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. Denna typ av trafik ska dock med utgångspunkt köras regelbundet på alla veckans dagar och över året.

Förutom de starka regionala stråken finns många starka stråk, geografiskt belägna inom en enskild kommun, som behöver trafikförsörjas med väl utbyggd kollektivtrafik. Trafiken i de här stråken kan på samma sätt som för de regionala stråken utgöras av en kombination av såväl snabb som mer långsamtgående busstrafik. Vissa stadsnära stråk kan även ha en kollektivtrafik av mer förortskaraktär där kravet på kort restid sätts något lägre till förmån för ett högre utbud.

Städernas stomlinjer

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 med hjälp av stomlinjer. Även stomlinjerna körs med en frekvens som styrs av resandeunderlaget likt all annan trafik. Senast vid slutet av detta programs målår, 2030, bedöms frekvensen i Linköping och Norrköping behöva vara så hög att resor på stomlinjerna kan ske tidtabellslöst. Detta uppnås vid att avgångarna sker med tiominutersintervall eller oftare.

På relationer inom staden med ett lägre resandeunderlag körs lokallinjer eller servicetrafik som även den är strategiskt viktig och väl utbyggd, som ansluter till stomlinjerna. Dessa behöver pekats ut gemensamt med kommunerna.

Kompletterande trafik – olika trafiklösningar för olika uppdrag

Samtidigt som stomlinjerna ska utvecklas och bli än mer strukturbärande, så måste den kompletterande trafiken utvecklas i sitt uppdrag. Den kompletterande trafiken kan alltså vara både väldigt stark med högt resande, men inte alltid utgöra regional stomtrafik.

Kompletterande trafik i starka stråk

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

Kompletterande trafik i städerna och tätorternas stråk

I större kommunhuvudorter där resandeunderlaget motiverar en trafikering, men inte motiverar omfattande stadstrafik, kan en mer begränsad form av lokal kollektivtrafik, tätortstrafik, köras. Trafiken syftar i första hand till att erbjuda möjlighet till serviceresor. Om resandeunderlaget i orten, eller i kombination med inresandet till orten så motiverar, kan trafiken även omfatta vissa möjligheter till arbets- och studieresor. Denna trafik kan ofta komma att vara anropsstyrd.

Trafik på landsbygden och skärgården

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

Ny teknik och nya lösningar inom exempelvis kombinerad mobilitet kan bidra till bättre förutsättningar att möta resandebehovet där resandeunderlaget är litet. Genom att följa utvecklingen inom området och ha god kunskap om resbehovet kan kollektivtrafiken utvecklas för att möta behovet av resor och samtidigt utvecklas mot uppsatta mål. Där kollektivtrafik endast kan ha en begränsad funktion för ett område, kan Region Östergötland använda andra verktyg inom sitt ansvarsområde för det aktuella områdets utveckling.

På de delar av landsbygden, utanför stråken, där resandeunderlaget är svagare ska en mer anpassad

trafik erbjudas. Trafiken är oftast linjelagd men kan i vissa fall kräva förbeställning. I första hand utformas trafiken för att tillfredsställa behovet av resor till arbete och studier samt servicebehov under dagtid på vardagar. Under kvällar och helger är resmöjligheterna begränsade. Den här typen av trafik kan även fungera som matningstrafik till den snabba trafiken i stråken.

De boende på landsbygden kan också tänkas ta sig till knutpunkter, noder, på landsbygden där linjetrafiken finns kvar och är väl utbyggd. Vid dessa platser knyts olika delresor och trafikslag ihop, och det finns ofta pendlarparkeringar. På detta sätt kan landsbygden få tillgång till bättre linjetrafik på vissa strategiskt utvalda platser.

Skärgårdstrafiken är idag, och bedöms under över-skådlig 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. En kraftigt ökad satsning på besöksnäringen ute i skärgården skulle kunna förändra situationen och eventuellt motivera viss utveckling av trafiken.

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 hållbara 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.

Kvaliteter ur ett resenärsperspektiv

Kollektivtrafiksystemet ska utformas utifrån målsättningen att det ska upplevas enkelt att nyttja, både av befintliga och av presumtiva resenärer. Ur ett resenärsperspektiv måste kollektivtrafikens produktvärde öka, för både att befintliga resenärer ska vara nöjda och resa mer. Men också för att få fler och nya resenärer, det vill säga öka marknadsandelen.

Ur ett resenärsperspektiv är prisvärdheten central. Det finns en ”respriskvot”, eller generaliserad

reskostnad, som säger hur prisvärd och attraktiv kollektivtrafiken är relativt andra resalternativ. Trafiksystemets utformning och kvalitet samt erbjudna priser och produkter, är därför två sidor av samma värdering för någon att börja resa kollektivt.

Ur ett resenärsperspektiv finns en generaliserad restidskostnad. Hela resan måste vara attraktiv och generellt värderas byten i kollektivtrafiken som extra ”dyra”. Man värderar olika trafikslag olika, och olika delar av resan olika. Insikt om detta innebär att arbetet med att utveckla kollektivtrafiken måste ske i samverkan med andra aktörer som har påverkan på olika delar av resan. Trafiken måste utvecklas ur ett hela resan-perspektiv. Även bytestiden är en del av restiden och framtida resenärer ställer högre krav på utformning på bytespunkter. Investeringar i infrastrukturen är därför ett viktigt område. För att minska den upplevda restiden bör även bytestiden erbjuda kvaliteter för resenären, såsom tillgång till mobil kommunikation men också upplevelser som uppfattas positiva för resenären ur ett hälsoperspektiv.



En utveckling är att tid blir en mer begränsad resurs och att bristen på tid överskuggar bristen på pengar. Kollektivtrafiken kan möta detta genom att erbjuda kvalitativ restid med hög komfort som kan upplevas som nyttig ur resenärens perspektiv och användas för arbete, vila, socialt umgänge eller för att ”lösa livspusslet”, det vill säga planera och lösa praktiska uppgifter.

Infrastrukturens roll, inte minst som attraktiva, trygga och säkra hållplatsmiljöer är en kvalitet i trafiksystemet som måste öka. Framförallt för stomlinjerna och de mest frekvent nyttjade hållplatserna. Där flera linjer kanaliseras i viktiga stomstråk krävs bästa möjliga framkomlighet.

För kollektivtrafik i stadsmiljöerna spelar kommunerna den viktigaste rollen som huvudman för infrastrukturen och dess utveckling. Att resa med kollektivtrafiken måste även upplevas som tryggt och säkert, inte bara ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det handlar

även om att ingen ska välja bort kollektivtrafiken på grund av rädsla för att utsättas för hot och våld. Ett gemensamt arbete för hela resan är vad som krävs för att göra resor med kollektivtrafiken trygga.

Resan med kollektivtrafik är ofta endast en del av hela resan. För resenären är det centralt att möjligheten att kombinera kollektivtrafik med andra färdmedel förbättras. Den tekniska utvecklingen innebär betydligt bättre möjligheter för tillgång till digital information från olika källor. Samordningen förbättras också genom innovativa lösningar som siktar mot resekort som upplevs som en tillgång till rörlighet och inte begränsas till kollektivtrafik.

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. Vid val av kanaler för, och utformningen av dessa tjänster ska en utifrån resandeunderlaget, tillfredsställande täckning i länet eftersträvas. Digitala kanaler ska vara den huvudsakliga källan vid planering och köp av resa.

Kollektivtrafikens kvalitet är av stor betydelse för att båda locka nya resenärer och behålla de som redan reser. Om kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ för dagliga resor måste resenärerna vara trygga med att trafiken fungerar varje dag. En hög kvalitetsnivå på trafiken handlar om att trafiken utförs som planerat, det vill säga att resenären upplever en trygghet att trafiken ”alltid rullar på” och att resenären kommer fram i tid. Vid störningar av trafiken är det viktigt med tidig och relevant information så att resenärerna ges möjlighet att planera om sitt resande.

För att få en positiv reseupplevelse måste fokus vara på ett hela resan-perspektiv. Alltifrån en god samverkan med kommuner för att säkerställa en god framkomlighet och attraktiv infrastruktur till ett bra samarbete med de trafikföretag som utför trafiken och därmed är de som faktiskt möter resenärerna i trafiken.



Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Regionens generella inställning är att så många som möjligt, oavsett funktionsförmåga, ska kunna använda kollektivtrafiken i Östergötland. Ambitionen ska vara att nå en hög tillgänglighetsanpassning, 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 kollektivtrafiksystemets utveckling även då det gäller tillgänglighetsanpassning. 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 rörelse-, syn-, hörsel- samt kognitiv förmåga. Anpassningsåtgärder som är nödvändiga för personer med någon form av funktionsnedsättning kan vara till glädje även för andra resenärer.

Utformningen av fordonen, den fysiska miljön samt andra kringtjänster ska utformas utifrån begreppet "funktionell design" som har sin grund i att skapa god funktionalitet för alla oaktat den enskilda individens förmågor.

Det saknas idag en nationell standard eller gemensamma riktlinjer för tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning. En framtida nationell standard skulle underlätta en över hela landet likvärdig nivå på tillgänglighetsanpassningen.

Tillsammans med kommunerna i Östergötland fortsätter Region Östergötland arbetet med tillgänglighetsanpassning av i första hand hållplatser i tätorterna. Särskild vikt läggs vid hållplatser på stomlinjerna samt hållplatser vid strategiskt viktiga punkter som sjukhus, äldreboenden, skolor, kulturmiljöer, större handelsområden och resecentrum. Ökad fokus ska även läggas på övriga hållplatser som har 20 eller fler påstigande resenärer per dygn.

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

Bussfordonen i det östgötska kollektivtrafiksystemet ska även fortsättningsvis vara av lågentré- eller låggolvs-utförande. Inne i fordonet ska information kunna ges såväl visuellt som audiellt. Möjlighet ska även finnas att från fordonen i samband med fordons ankomst till hållplats ge adekvat utvändigt information till på hållplatsen väntande resenärer.

Vid utformning av kollektivtrafikens kringtjänster, som olika former av informationstjänster, system för planering och betalning av resan samt kundservice, ska krav och behov från personer med funktionsnedsättning ges ökat fokus.



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 2030. Målområdena är övergripande och inom respektive område finns ett antal mål. Målen är mätbara och följs 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
- Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Öka kollektivtrafikens marknadsandel

MÅL

Kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till 32 procent år 2030.

Indikator

Nuläge

Målvärde 2030

Kollektivtrafikens andel av motorburna resor

19 %

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 trafik-säkerhet 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 genom att öka kollektivtrafikens marknadsandel, och på så sätt minska resandet med bil, så minskar de klimatpåverkande utsläppen från resor.

Idag ligger kollektivtrafikens andel av de motorburna resorna i Östergötland på 19 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. För att mäta marknadsandel exempelvis längs stråk krävs att nya metoder utvecklas.

Målvärdet för år 2030 på 32 procent är ambitiöst och måluppfyllelse påverkas av åtgärder såväl inom som utanför kollektivtrafiksystemet. 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.

Trots att antalet resor med kollektivtrafik ökar så minskar marknadsandelen. Forskningen är samstämmig om att en attraktiv kollektivtrafik innebär kollektivtrafik som kan erbjuda hög turtäthet och restid som är relativt snabb i förhållande till bil. De årliga mätningarna i Kollektivtrafikbarometern visar på samma resultat, snabb restid 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 en stor del av regionens invånare och för måluppfyllelse. Även längs stråk med stort resandeunderlag har kollektivtrafiken förutsättningar att ersätta resande med bil i relativt hög grad och i och med det bidra till ökad marknadsandel.

Om det ska finnas linjelagd kollektivtrafik, så behöver så väl landsbygd som tätbebyggda områden försörjas med just 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 2030.

Andelen nöjda kunder i den särskilda kollektivtrafiken ska vara 93 procent år 2030.

Nöjda resenärer är en förutsättning för att behålla resenärer, men också för att locka fler att resa kollektivt. Nöjd Kund Index (NKI) som mäts för den allmänna kollektivtrafiken via Kollektivtrafikbarometern 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.

2019 års undersökning resulterade i ett NKI på 70 för Östergötlands allmänna kollektivtrafik. NKI påverkas av faktorer som såväl har med upplevelse av resan som med faktiskt utbud 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.

Närhet till hållplats kan definieras som tillgång till även andra lösningar där kollektivtrafiken kopplas ihop med andra resesätt som exempelvis bilpool, hyrbil, taxi, lånecykel för att täcka resenärernas samlade efterfrågan på resor.

Det kan gå relativt enkelt att nå upp till en viss nivå på NKI, för att därefter bli svårare och mer kostnadskrävande. Med hänsyn till de ekonomiska ramarna som gäller måste åtgärder i syfte att öka NKI till högre nivåer, vägas mot andra åtgärder som har fokus att öka marknadsandelen. Kollektivtrafikens kvalitet måste alltid klara resenärernas krav på hygienfaktorer, så som gällande regularitet och punktlighet. För att nå

Indikator	Nuläge	Målvärde 2030
Nöjd Kund Index, NKI	70 %	78 %
NK-särskild koll	91 %	93 %

högre nivåer krävs dock 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 (NK-särskild koll) 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. NK-särskild koll redovisas som separata värden för respektive område, men kan även ses för länet som helhet. Målet är att andelen nöjda kunder i samtliga områden 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 som 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 2030.

Minst 90 procent av befolkningen ska ha tillgång till effektiv linjetrafik år 2030.

Målen inom området geografisk tillgänglighet syftar till att skapa en grundläggande nivå av tillgänglighet för befolkningen som ett komplement till målet om ökad marknadsandel där satsningar prioriteras i stråk med stort resandeunderlag. Kollektivtrafiken som ett erbjudande ska finnas på något sätt till 100 procent av regionens befolkning och över dess geografi.

Kollektivtrafiken bidrar till flera och varierande nyttor för samhället. För att möta behov av resande för olika syften och i olika 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 hållbarheten. Satsningar på transportsystemet har länge utgått från ekonomiska och ekologiska aspekter, men det börjar bli allt vanligare att också diskutera dem som en social investering som kan motverka fysiska och sociala barriärer. 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 alla bättre tillträde till fler samhällsfunktioner och arbetsmarknader.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2030
Andel av befolkningen som har tillgång till kollektivtrafik som drivs av RKM eller kommersiell aktör.	100 %	100 %
Andel av befolkningen som har tillgång till effektiv linjelagd kollektivtrafik.	86 %	90 %

Där resandeunderlaget är tillräckligt stort för att motivera linjelagd kollektivtrafik erbjuds kollektivtrafik med ett utbud utifrån resandebehovet inriktad mot främst arbets- och studiependling. I den glesa geografien erbjuds närtrafik. En anropsstyrd trafik som gör det möjligt med kollektivt resande för service- och fritidsresor. Genom närtrafiken erbjuds kollektivtrafik i hela länet och gör det möjligt att resa till närmsta ort för service eller bytespunkt till den linjelagda kollektivtrafiken. Närtrafiken är inte primärt inriktad för att möjliggöra arbets- eller studiependling.

Målet är att till år 2030 ska 90 procent av medborgarna ha tillgång till linjelagd allmän kollektivtrafik som bedöms vara effektiv enligt kollektivtrafikmyndighetens riktlinjer, ”Process för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken”. Effektiv trafik har ett relativt högt resande, tillräcklig kostnadstäckningsgrad samt bidrar till samhällsnytta.

Detta mål hänger ihop med att linjetrafiken måste hålla en viss kvalitet för att kunna locka nya resenärer. Linjetrafik som inte bedöms som effektiv enligt riktlinjerna, kommer inte bidra till måluppfyllelse och programmets intentioner. När för få reser med en linje är det vare sig försvarbart utifrån miljö- eller ekonomiska skäl. Då bör trafiklösningen ses över och resurserna omfördelas för att göra mer samhällsnytta.

Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

MÅL

Minst 70 procent av de större orterna¹ ska ha tillgång till stomtrafik och med en restidskvot på högst 1,4 för resor till Linköping eller Norrköping år 2030.

Den lokala stomtrafikens medelhastighet i städernas centrala delar ska uppgå till minst 15 km/h år 2030.

Den lokala stomtrafikens medelhastighet i städernas yttre områden ska uppgå till minst 23 km/h år 2030.

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 inte överstiger 1,4 har kollektivtrafiken möjligheter att bidra till en ökad marknadsandel. Även kollektivtrafikens utbud påverkar möjligheten att arbets- och studiependla med kollektivtrafik. För pendlingstrafik är det främst turtätheten under morgonen och eftermiddag/tidig kväll som är intressant.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2030
Andel större orter med tillgång till stomtrafik med en restidskvot på högst 1,4 för resor till Linköping eller Norrköping.	47 %	70 %
Den lokala stomtrafikens medelhastighet i städernas centrala delar.	13 km/h	15 km/h
Den lokala stomtrafikens medelhastighet i städernas yttre områden.	22 km/h	23 km/h

Det bästa erbjudandet i linjetrafiken är stomlinjerna, vilka bäst ska matcha behov och efterfrågan för att kunna bidra till hög måluppfyllelse. Därför måste dessa utformas på ett sätt som gör att de håller hög kvalitet och kan konkurrera med biltrafiken. Resmöjligheter för resor med stomtrafiken 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 blir ofta kollektivtrafikens medelhastighet lidande 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 stomtrafikens medelhastighet som ett mål för attraktiv kollektivtrafik.

Att öka medelhastigheten genom bättre framkomlighet gör dessutom att kollektivtrafikens resurser kan användas mer effektivt, man kan få ut mer trafik till resenärerna inom samma ekonomiska ram. Detta är en början på en positiv spiral som leder till både bättre kollektivtrafik och bättre stadsmiljöer. Eftersom många regionala linjer kanaliseras i samma stråk som stadens stomtrafik kommer framkomlighetsåtgärder bidra även till förbättrade restider för den regionala trafiken.



Klimatneutralt resande

MÅL

De klimatpåverkande utsläppen från kollektivtrafiken ska minska med 50 procent till år 2030.

Energiförbrukningen för bussar i stadstrafiken ska vara högst 1,2 kWh/km år 2030.

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. Kollektivtrafiken är därför positiv ur ett klimatperspektiv – så kallad klimatpositiv.

Klimatpåverkan från kollektivtrafikens fordon beror på vilket drivmedel som används. Påverkan på klimatet är också proportionell mot mängden drivmedel som nyttjas. I Östergötland är klimatpåverkan från den allmänna kollektivtrafiken relativt liten. Satsningen på fossilfria drivmedel och el från förnybara källor innebär att utsläppen från en resa med kollektivtrafik har minskat i stor omfattning.

För att ytterligare öka klimatnyttan krävs en fortsatt användning av fossilfria drivmedel med minsta möjliga klimatpåverkan. Östergötland ska fortsätta ligga i täten när det gäller fossilfria drivmedel och Region Östergötland kommer därför att följa utvecklingen av fordon och drivmedel. Tack vare att den skattefinansierade kollektivtrafiken är fossilfri ges det goda förutsättningar och möjligheter att även den kommersiella trafiken kan drivas fossilfritt.

Klimatpåverkan från transporter kan mätas med olika metoder och baseras på 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

Indikator	Nuläge	Målvärde 2030
Klimatpåverkande utsläpp	194 g/km	100 g/km
Energiförbrukning för bussar i stadstrafiken	6,6 kWh/km	1,2 kWh/km

på Energimyndighetens årliga sammanställning av drivmedel som sålts i Sverige. Målvärdet för de klimatpåverkande utsläppen baseras på att hälften av de fossilfria drivmedlen i regiontrafiken utgörs av biogas och resterande av flytande fossilfria drivmedel. I målvärdet förutsätts också lägre drivmedelsförbrukning jämfört med idag.

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 hög klimatnytta 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. Målvärdet för energiförbrukning pekar på högre andel elfordon i stadstrafiken. Övergång till eldrivna bussar innebär betydligt högre energieffektivitet i stadstrafiken.

I Östergötland har stora investeringar och framgångar gjorts inom biogasdrift, och Region Östergötland ligger i framkant när det gäller transporter som körs på biogas. Såväl biogas som eldrivna bussar som ersätter fossildrivna sådana tillför fler nyttor för samhället utöver minskad klimatpåverkan. Biogas produceras till stor del av avfall och är därmed en del av den cirkulära ekonomin. Eldrivna fordon minimerar utsläppen av lokala luftföroreningar och har betydligt lägre bullerpåverkan vilket har positiv påverkan på framförallt stadsmiljön.

För en kollektivtrafik med fortsatt låg klimatpåverkan kommer det att krävas en variation av drivmedel som kompletterar varandra för olika typer av trafik. Biogas bedöms även fortsättningsvis ha en betydande roll som drivmedel. Speciellt gäller det i den regionala trafiken där utvecklingen av flytande biogas skapar bättre förutsättningar för biogas i regiontrafik.

Övergång till eldrivna bussar innebär betydligt högre energieffektivitet i stadstrafiken. För regiontrafiken bedöms energiförbrukningen öka om användningen av biogasdrivna bussar ökar. Trots detta bedöms biogas vara ett viktigt alternativ som förutom låg klimatpåverkan bidrar till flera andra nyttor för samhället.

Såväl globalt som inom Europa är utvecklingen av bussar till stor del inriktad på elektrifiering. Inriktningen har hittills främst varit inriktad på bussar för stadstrafik. Bussar i linjetrafik är ett område som är särskilt lämpliga att elektrifiera. Bussarna kör varje dag, under en stor del av dygnet samt med förutsägbar körsträcka. Det skapar förutsättning för att optimera batterikapaciteten och därmed en hög nyttjandegrad av batteriet.

Resurs- och energihushållning gällande batterier är därför betydligt bättre för bussar i linjetrafik jämfört med elbilar där batterikapaciteten ofta styrs av behovet av tillräcklig räckvidd.



Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

MÅL

Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser i stomtrafiken eller som har 20 påstigande eller fler per dag ska uppgå till 100 procent år 2030.

Andelen tillgänglighetsanpassade fordon ska uppgå till 100 procent år 2030.

Andel personer som upplever att digitala tjänster inom kollektivtrafiken håller en hög kvalitet vad gäller tillgänglighet ska uppgå till 80 procent år 2030.

En viktig målsättning är att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper. Fordon och 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.

När det gäller tillgänglighetsanpassning och utformning av kollektivtrafikens infrastruktur anläggningar som hållplatser, terminaler och stationer har Trafikverket, Jernhusen och kommunerna, som ägare av infrastruktur, ett stort ansvar. Tillgänglighetsanpassning av hållplatser som trafikeras av stomlinjetrafik eller som har 20 eller fler resenärer per dygn ska prioriteras. Längs dessa hållplatser sker en stor del av det totala resandet. I bilaga 2 listas hållplatser som uppfyller målet respektive inte uppfyller det utifrån Region Östergötlands definition av tillgänglig hållplats.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2030
Anpassningsgrad av hållplatser i stomtrafiken och hållplatser med 20 påstigande eller fler per dag	58 %	100 %
Anpassningsgrad av fordon	100 %	100 %
Andel personer som upplever att digitala tjänster inom kollektivtrafiken håller en hög kvalitet vad gäller tillgänglighet	68 %	80 %

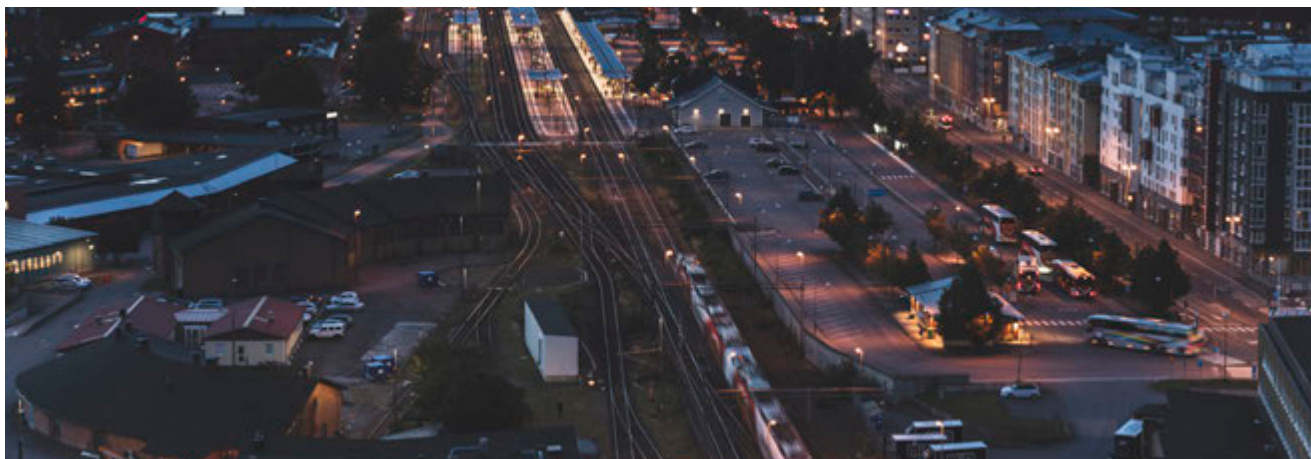
Av de hållplatser som trafikeras av stomlinjetrafiken eller som har 20 eller fler resenärer per dygn var 58 procent tillgänglighetsanpassade 2019. För att nå målet om tillgänglighet vid samtliga utpekade hållplatser krävs ett nära samarbete mellan regionen, kommuner och Trafikverket.

Anpassningsgraden i fordon är 100-procentig avseende låggolv, ramp och rullstolsplats.

Den ökade digitaliseringen innebär att god tillgänglighet för de olika digitala kanalerna blir allt viktigare. Nya lagkrav gällande tillgänglighetsanpassning av digitala kanaler har införts. Kraven gäller tillgänglighet för webbplatser från hösten 2020 och tillgängliga appar från sommaren 2021. Grundläggande tillgänglighetskrav avseende biljettsystemet är att alla resenärer ska komma åt, kunna se, klara av och kunna förstå de olika typerna av försäljningskanaler.

För att information ska vara tillgänglig ska den vara lätt att läsa, höra och förstå. Målet syftar till att så många personer som möjligt ska kunna tillgodogöra sig innehållet, inklusive personer med funktionsnedsättning och personer med svenska som andraspråk. Det kräver ibland att nya sätt att kommunicera och förmedla information behöver utvecklas.

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 2030. Utöver de här upptagna strategierna kan det finnas ytterligare verkningsfulla 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, framförallt 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 lanseras 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 färdssätt. 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 grundläggande för att stärka kollektivtrafikens roll i samhället, vilket motiverar en utveckling av samarbetsformerna.

För att uppnå bästa möjliga samhällsnytta med kollektivtrafiken är samverkan kring kollektivtrafiken och dess förutsättningar av stor betydelse både för områden med stora resandeunderlag men också för mer glesa geografier. För att kollektivtrafikens fulla potential ska kunna utnyttjas krävs samverkan på olika nivåer, på såväl politisk som på tjänstemannanivå.

Med ett hela resan-perspektiv där administrativa gränser inte styr utformningen, och en samverkan mellan offentlig och kommersiell trafik, kan östgötarnas möjlighet till hållbara resor ökas.

Fokusera på målstyrd trafikutveckling i samverkan

Kollektivtrafikens stomlinjer 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 dessa stråk som de långsiktigt bästa förutsättningarna finns för en samhällsutveckling där kollektivtrafikens roll är central. Det är därför helt centralt att fokus finns på målstyrd trafikutveckling i samverkan med berörda aktörer för att kunna nå ökade marknadsandelar. Trafiken behöver utvecklas i takt med samhällsutvecklingen, och påverka densamma.

För att utveckla kollektivtrafiken till ett mer attraktivt resalternativ behöver prioriteringar göras så att kollektivtrafiken byggs ut där det finns stort resandunderlag, 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 starkt hopbyggt system som lockar resenärer till kollektivtrafiken. Genom att planera trafiken för att köras rakt, snabbt och ofta ökar chansen till höjd marknadsandel. En ökad tydlighet och enkelhet i kollektivtrafiksystemet, med starka stomlinjer, är en välkänd framgångsrik strategi. Att våga genomföra förändringar i denna riktning är en nyckel till goda resultat. Som en del av detta behöver även den trafik som idag inte leder mot måluppfyllelse omprövas.

Påverka för ändrade resebeteenden och positiva attityder

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. Beteendepåverkande åtgärder, även kallat Mobility Management, behövs för att öka de hållbara resorna.

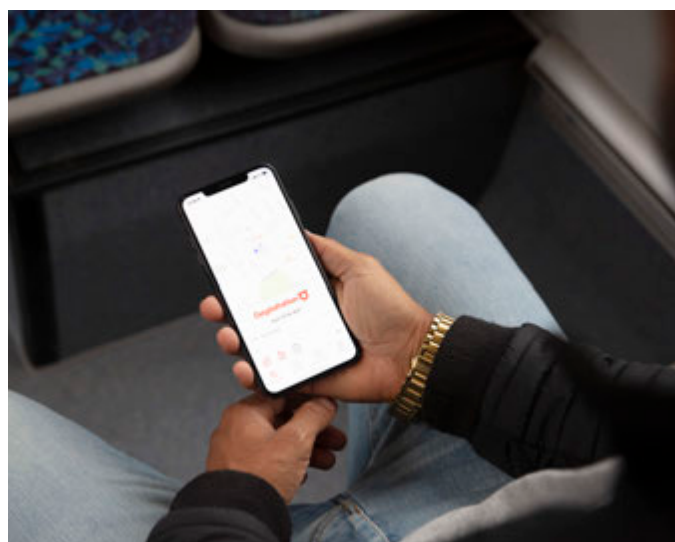
Arbetet inom Mobility Management har fram tills nu främst skett genom mjuka åtgärder inom kommunikation och information, primärt genom samarbeten med Region Östergötland och aktuell kommun. Ibland även genom direkt samarbete mellan Östgötatrafiken och arbetsgivare eller fastighetsägare.

För att lyckas med påverkansarbetet är det viktigt att följa utvecklingen och anpassa organisation och arbetssätt utifrån det. Det är viktigt att se Mobility Management som ett naturligt verktyg i det dagliga arbetet och inte som en enskild aktivitet. Påverkansarbetet ska genomsyra hela verksamheten och omfatta åtgärder både på kort och lång sikt och vara ett självklart verktyg för att locka fler och nya resenärsgupper. Det måste vara enkelt och självklart att välja kollektivtrafiken. För att kunna påverka hur vi reser är det viktigt att förstå hur beteende och attitydförändring sker, både på individ- och samhällsnivå. Det är även viktigt att ta vara på den forskning och utveckling som skett, främst inom områden som beteendekonomi och digitalisering.

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. Man behöver förstå hur kollektivtrafiken fungerar, vilket utbudet är och vilka fördelar det ger att välja kollektivtrafik framför den egna bilen, både på det individuella planet och för 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 marknadsföring och informationsinsatser, både mer allmänna men framförallt riktade till vissa målgrupper. Det handlar om att informera befintliga resenärer om förbättringar



som görs inom kollektivtrafiken, men också om att informera potentiella resenärer om kollektivtrafikens möjligheter. Digitala kanaler för att nå östgötarna och Östgotatrafikens resenärer ökar i relevans och kommer att spela en än större roll i framtiden.

Informationsinsatserna behöver kompletteras med ett mer kommunikativt förhållningssätt. Dialoger, samråd och förankring bidrar både på kort och lång sikt. På kort sikt genom att ren information och fakta sprids. På lång sikt bidrar ökad kunskap hos östgötarna till att marknadsandelen kan öka. Detta genom att kännedomen ökar om vilket bra kollektivtrafiksystem som faktiskt finns på plats redan idag. Men också att kollektivtrafikens förutsättningar och roll, och därmed förväntningar på densamma, kan diskuteras. I slutändan kan det leda till nya, bättre trafiklösningar som ger fler och nöjdare resenärer.

Fler nöjda resenärer

Erbjuda prisvärda produkter

För att säkerställa att kollektivtrafiken har en stark position i framtidens Östergötland måste resenärerna uppleva de fördelar som kollektivtrafikresandet innebär. Ett trafikutbud som erbjuder valmöjligheter, res-tider som ligger i närheten med bilens, fordon med hög komfort och säkerhet är några viktiga faktorer som kan bidra till valet av kollektivtrafik. Andra väsentliga påverkansfaktorer är tillgången till god information, enkla biljettköp, att resan upplevs prisvärd och ett bra alternativ ur miljösynpunkt. Sammantaget utgör dessa faktorer grundläggande delar i resenärens ”hela resa” sett ur ett perspektiv där alla moment och förflyttningar under en resa beaktas.



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 resenärernas resbehov som kan ligga till grund i kollektivtrafikens utvecklingsarbete. Utvecklingsarbetet ska också leda till att ge ett ökat mervärde för resenärerna, med utgångspunkt i kollektivtrafikens fördelar. Omvärldsbevakning, för att fånga upp idéer och trender utifrån, bidrar med en framåtanda i utvecklingsarbetet. Ökad resenärskännedom och nya produkter kommer vara viktiga faktorer för att attrahera nya resenärer. Företagsförsäljning, brutto- eller nettolöneavdrag och 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

Kollektivtrafiken ska vara pålitlig för att attrahera resenärer, därför måste informationsinsatser vid störningar i trafiken vara både snabb, tydlig och relevant. Behovet är också stort av att i möjligaste mån planera trafiken och behovet av information inför avbrott eller störningar, så resenärerna hinner agera på informationen.

Om resenären känner sig osäker på var och hur hen betalar för sin resa och vilken biljett som ska köpas kan resenären uppleva kollektivtrafiken som otillgänglig och krånglig. För att kollektivtrafiken ska bli ett mer naturligt val vid resor, behövs en enkelhet och tydlighet när det gäller zonindelning samt linje- och biljettutbud. Om detta upplevs som lättbegripligt och tillgängligt blir den inledande delen i en kollektivtrafikresa positiv vilket ger bättre förutsättningar för en positiv helhetsupplevelse.

Teknikutveckling inom, till exempel AI (Artificiell Intelligens) eller Machine-learning, innebär utökade möjligheter att analysera stora datamängder som skapas utifrån kollektivtrafiken. Detta kan bidra till en positiv utveckling inom information i olika former för kollektivtrafiken. Öppna data kommer spela en allt större roll i det nationella samarbetet att kunna till exempel söka kollektivtrafikresor över hela riket. Denna kommer också möjliggöra att fler tredjeparts-

leverantörer och forskarvärlden kan driva utvecklingen av fler nya digitala lösningar för trafikinformation.

Genom att arbeta för ökad samverkan med andra kollektivtrafikmyndigheter och samarbetsorgan samt noga följa den digitala utvecklingen gällande reseplanering och biljettköp kan gemensamma lösningar utvecklas som bidrar till ökade resmöjligheter för resor där flera aktörer tillhandahåller trafiken.

Minska den upplevda restiden

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

En fördel med att resa kollektivt istället för med egen bil är att det går att utnyttja restiden till något annat än att köra. Till exempel är möjligheten att arbeta, planera sin vardag och för 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. Med en ökad generell komfort i fordonen ökar möjligheten att nyttja restiden på ett meningsfullt sätt. Även turtätheten påverkar den upplevda restiden. En hög turtäthet innebär kortare väntetid vid hållplats, vilket minskar den upplevda restiden.

Ur ett resenärsperspektiv ingår även kollektivtrafikens kvalitet i den upplevda restiden. För att kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ för dagliga resor måste resenärerna uppleva trygghet i att trafiken fungerar varje dag. En hög kvalitetsnivå på trafiken genom att både arbeta proaktivt och vid oplanerade störningar säkerställer att trafiken utförs som planerat eller att resenären får kännedom om störningen i god tid. Så att resenärerna upplever en trygghet att trafiken "alltid rullar på" och att man kommer fram i tid.

God geografisk tillgänglighet

Öka möjligheten till kombinerade färdvägar

Alla resor med kollektivtrafik är en form av kombinerad mobilitet, i sin enklaste form en kombination av gång till och 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 färdvägar.

Östgötarnas resbehov är stora, varierande och många till sitt syfte. Kollektivtrafikens roll är inte att lösa samtliga resandebehov ur ett individperspektiv. Kollektivtrafikens roll är att vara en del i ett hållbart transportsystem. 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 resande. Med ökad tydlighet i vad, var och hur kollektivtrafiksystemet fungerar kan det fungera som ett löfte från samhället att bidra till att lösa vissa resor. Kommunikationsinsatser måste ske parallellt med kollektivtrafikens utveckling. Rätt förväntningar på kollektivtrafiken ger förutsättning att använda den när man har möjlighet, så att en större del av sina motoriserade resor sker med kollektivtrafiken.

Ny teknik kommer att bidra till nya lösningar för att skapa bättre förutsättningar för fler kollektiva resor. Systemet av mobilitetstjänster är sannolikt en av framtidslösningarna för en hållbar transportsektor där kollektivtrafiken med sin höga kapacitet kopplas ihop med andra resesätt som exempelvis bilpool, hyrbil, taxi, låncykel för att täcka resenärernas samlade efterfrågan på resor. Samlad information om alla trafikslag och enkel betalning är viktiga förutsättningar.

Konceptet kombinerad mobilitet (Mobility as a Service, MaaS) omfattar en förändring i hur vi producerar och konsumerar persontransporter. Genom att köpa tjänster istället för produkter kan enskilda resenärer fylla sina transportbehov genom att välja mer miljövänliga och hälsosamma transportsätt som att åka kollektivt, cykla och promenera. För att lyckas inom området MaaS är det viktigt att öka kunskapen och att

delta aktivt i olika projekt inom området för att förstå mer om de trender som driver utvecklingen, men även hur ekosystemet och dess delar fungerar. Regionens ambition är att ligga i framkant när det gäller MaaS och att utforska nya modeller inom området.

För att öka möjligheten till kombinerade färd sätt finns en stor potential i samverkan med kommersiella aktörer när det gäller både planering av trafiken, öppna data och samarbeten kring betalstandarder. Resplussarbetet är ett exempel på ett samarbete som finns på plats idag och kan tänkas utvecklas i både fler och nya former. Att samordna trafiken vid vissa platser, hållplatser, omstigningspunkter eller ”mobilitetshubbar” förenklar samarbetet.

Under 2020 lanseras projektet ”Linköping MaaS”. Ett antal olika mobilitetsaktörer, där Östgötatrafiken är en viktig part, ska tillsammans bygga en användarvänlig digital plattform för ett ökat hållbart resande. Den här typen av projekt är viktigt, både ur ett lärande och, för kollektivtrafiken ur ett varumärkesperspektiv. Projektet är ett brett samverkansprojekt där Linköpings kommun, VTI, Linköpings universitet, privata bolag inom branschen, samt kommunala parkerings- och bostadsbolag medverkar.

Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

Minska den faktiska restiden

Restiden är en viktig faktor vid val av färdmedel. För att bli ett reellt alternativ för fler människor, måste kollektivtrafikens restid kortas. Kollektivtrafiken behöver konkurrera med bilen på flera plan, där den faktiska restiden är ett.

För att kunna nå hög kvalitet i kollektivtrafiken för såväl resenärs- som samhällsnytta, är ökad framkomlighet en nyckel. I de starka pendlingsstråken där biltrafikflödet är högt kan kollektivtrafiken ges en hög konkurrensfördel genom att köra i egna körfält och på så sätt komma förbi bilarna vid köbildning. En sådan synlig fördel för de som reser kollektivt kan locka fler att ställa bilen och åka kollektivt istället. Kollektivtrafikens stomtrafik behöver ges utrymme i gatumiljön och prioriteras högre än biltrafik samt ha en snabb linjedragning för att minska den faktiska restiden.

Varje minuts försening eller relativt långsammare restid kostar inte bara enorma summor i trafiken, utan minskar kraftigt attraktiviteten för att resa kollektivt. Här måste utvecklingen vändas, ju snabbare kollektivtrafik, desto effektivare resursutnyttjande vilket möjliggör för ett större utbud av trafik. Idag går dock trafiken oftast allt långsammare vilket minskar kollektivtrafikens attraktivitet. Här spelar kommunerna och staten nyckelroller för att skapa förutsättningar för fler att resa kollektivt genom att öka framkomligheten. Att minska den faktiska restiden innebär i praktiken att öka kollektivtrafikens hastighet.

Utöver förbättrad framkomlighet kan det också uppnås genom strategiskt placerade hållplatser. Färre antal hållplatser med högre kvalitet är en väg mot att minska restiden och därmed öka hastigheten. Resenärer är också generellt sett benägna att ta sig längre till en hållplats, om trafiken vid denna håller högre kvalitet.

Bytespunkter längs stomtrafik eller annan trafik av hög kvalitet och med goda möjligheter till byte mellan transportslag innebär att fler invånare får tillgång till attraktiv kollektivtrafik. För boende på landsbygd är det ett sätt att få tillgång till kollektivtrafik som är ett reellt alternativ för arbets- och studiependling.



Utveckla kollektivtrafikens infrastruktur

Varje resa med kollektivtrafiken inkluderar besök på någon av de ungefär 2 000 hållplatserna i regionen. Trafikering och infrastruktur hänger tätt samman och utveckling av den ena kräver förbättringar av den andra. För en utvecklad infrastruktur krävs ett nära samarbete med länets kommuner. Regionen i sin roll som länsplaneupprättare med rådgivning över finansiering till investering i infrastruktur och kommunerna med ansvar för infrastruktur. Ur så väl attraktivitetsperspektiv, som ur ett trygghets- och säkerhetsperspektiv behöver kollektivtrafiksystemets hållplatser fortsätta att utvecklas. Prioriteringen ligger på hållplatser i stomtrafiken och för hållplatser med stort resande.

Hållplatsöversyner sker lämpligast i samband med att trafiken utreds. Översynen innebär en samlad bedömning av hållplatserna både utifrån ett nuläge och dess potential. Hållplatsen bedöms utifrån flera olika aspekter till exempel påstigande, restidspåverkan, upptagningsområde, trafik- och vägtyp, trafik-säkerhet och avstånd till nästa hållplats.

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

Pendlarparkeringar och omstigningspunkter är exempel på utvecklad kollektivtrafikinfrastruktur. De stora städernas resecentrum behöver också en tydlig utveckling för att klara ett ökat resande liksom ett ökat antal fordon.

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 peakresande under morgonen. Genom att i samverkan med kommuner och andra aktörer med ansvar för skolor, arbeta för att förskjuta skolstarten så att den inte sammanfaller med arbetsresor finns stora möjligheter att få till ett mer jämt resande över dygnet. Även att arbeta för en större spridning av starttider för arbetsplatser kan ha positiva effekter. Särskilt intressanta är de offentliga arbetsplatserna och Region Östergötland som är en stor arbetsgivare som har en viktig roll att spela.

Att utnyttja fordon för olika trafikuppdrag under dygnet är ett sätt att mildra effekterna av peakproblematiken. Utformningen av närtrafiken i Östergötland bygger på det konceptet.

Trängsel ombord på fordonen är en effekt som sänker attraktiviteten hos kollektivtrafiken, nyttjande av ny teknik som till exempel realtidsinformation som visar fyllnadsgraden i fordonen kan bidra till att resenären känner en större valmöjlighet och därmed en positivare upplevelse.

Klimatneutralt resande

God kunskap och omvärldsbevakning

För att minska klimatpåverkan från transporter behöver förändringar ske inom flera områden, till exempel genom fortsatt användning av de klimatbästa drivmedlen och utveckling av ny teknik. Det kommer också att behövas ett förändrat resbeteende och ett minskat resande i omställningen till ett hållbart transportsystem. Genom ökad andel arbete hemifrån kan klimatpåverkan minska och dessutom minskar resandet i peaktid. Kollektivtrafiken är ett av verktygen i omställningen mot ett hållbart transportsystem. Intentionen är att kombinera attraktiva och enkla resor med inbyggd hållbarhet.

För att nå målen inom miljöområdet är den offentliga sektorn en viktig part i omställningen och behöver ta ett stort ansvar för att visa på möjligheterna, 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 upphand-

ling 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 bästa möjliga klimatnytta krävs god kunskap om teknik- och drivmedelsutvecklingen. Fortlöpande bevakning och omvärldsanalys samt kunskapsutbyte med akademi, branschaktörer och kollegor i kollektivtrafikbranschen skapar en god kännedom om förutsättningar för fortsatt stor klimatnytta. Ett aktivt deltagande i forsknings- och innovationsarbete är viktigt för att öka kollektivtrafikens klimatnytta likväl som att utveckla vetenskapligt baserade hållbarhetsmål med flera nyttor.



Förbättra energieffektiviteten i kollektivtrafiken

Resandet i länet och i stora delar av omvärlden fortsätter att öka med en allt större efterfrågan på fossilfria drivmedel som följd. Om inte energieffektivisering sker kommer denna ökning leda till en ohållbar situation och brist på fossilfria drivmedel. På en samhällsnivå kan detta motverkas genom ökat resande med gång, cykel och i kollektivtrafiken. Även inom kollektivtrafiken behöver energieffektiviteten öka för att minska det totala behovet av energi. Genom att utveckla en energieffektiv kollektivtrafik så kan fossilfria drivmedel frigöras för användning inom andra sektorer.

Framförallt den eldrivna kollektivtrafiken, inte minst den spårbundna så som regionaltågstrafik har särskilt goda förutsättningar att vara ett mycket energieffektivt sätt att resa då energisnål teknik kombineras med hög resandekapacitet. Elektrifiering av bussfordonsflottan är ett exempel på energieffektiviseringar på så väl samhällsnivå som inom kollektiv-

trafiksektorn. För fortsatt elektrifiering av bussar krävs tidig och fördjupad samverkan med flera aktörer, inte minst kring infrastrukturutbyggnad.

Energieffektiviteten hos kollektivtrafiken påverkas förutom av fordonsteknik 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 ytterligare en strategi för att öka energieffektiviteten. Det är också av betydelse för kollektivtrafikens energieffektivisering att det ställs krav på energieffektiva fordon i samband med upphandling av kollektivtrafiken.

Ur ett trafik- och resenärsperspektiv är det också viktigt med attraktiv kollektivtrafik kopplat till denna fråga. Kollektivtrafikens styrka i miljöområdet ligger i att många reser tillsammans, för att sänka energiåtgången per resa.

Ökad tillgänglighet 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. Sedan några år har ett ökat fokus på tillgänglighetsfrågorna skett. Digitaliseringen i samhället har inneburit både ökade möjligheter, större behov och ökade utmaningar inom området. 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 mot mer målstyrd utformning.

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.

Kollektivtrafikens ekonomi

Trafikekonomi

Den avtalade kollektivtrafiken finansieras med en blandning av skattemedel och intäkter som kommer från resenärernas köp av biljetter för sina resor. Kollektivtrafiken ska planeras så samhällsekonomiskt effektivt som möjligt. Det innebär att varje skattekrona som satsas på kollektivtrafiken ska satsas där den ger störst effekt. Och skapa en kollektivtrafik som är attraktiv och relevant samt kan konkurrera med bilen som färdmedel.

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.

I Östergötland har, liksom nationellt, kostnaderna för den avtalade kollektivtrafiken under en längre tid ökat i en takt som inte motsvaras av ett ökat resande och intäkter i samma omfattning. Den uppkomna förskjutningen av balansen mellan å ena sidan samhällets och å andra sidan resenärernas bidrag till finansieringen av kollektivtrafiken behöver återställas. Inriktningen är att biljettintäkterna ska stå för hälften av kostnaderna för den höga samhällsservice ett kollektivtrafiksystem enligt trafikförsörjningsprogrammets mål och intentioner innebär.

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 lyckas 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 istället kan ske med kollektivtrafik. Samtidigt ökar en utbyggd kollektivtrafik av hög kvalitet även prisvärdheten relativt bilen. Detta 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 uppnå detta 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”.

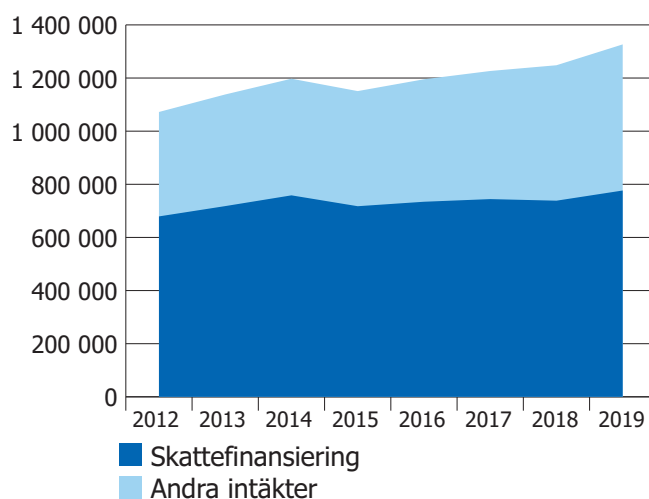


Bild 18: Utveckling av kollektivtrafikens skattefinansiering och intäkter år 2012–2019. (Östgötatrafik)



För den avtalade kollektivtrafiken har andelen finansiering genom skattemedel minskat de senaste åren. Från att 2014 ha varit över 60 procent är den 2019 nere i cirka 56 procent. Detta tack vare effektiviseringar av lågeffektiv trafik och satsningar i starka stråk. Arbetet med att effektivisera kollektivtrafiksystemet behöver fortsätta. Förutom att säkerställa att de skattemedel som sätts in i kollektivtrafiken används på ett effektivt sätt syftar arbetet även till att minska den andel av den avtalade kollektivtrafikens kostnader som finansieras genom skattemedel.

För viss trafik, exempelvis skärgårdstrafiken och närtrafiken, kan Region Östergötland fatta beslut om att trafiken ska bedrivas utifrån skäl som inte kan motiveras utifrån stora efterfrågemässiga behov men där exempelvis nyttan för landsbygdsutveckling och besöksnäringen bedöms stor. Vid beräkning av subventionsgraden i den avtalade kollektivtrafiken medtas därför inte kostnader och intäkter för trafik som bedrivs utifrån denna typ av politiska beslut.

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 visar negativa siffror. För Östergötland är det främst bland linjerna i den så kallade lågeffektiva trafiken som sådana effekter fås.

Samhällsnyttan

Kollektivtrafiken tillför nyttor i relation till om motsvarande resor hade gjorts med bil. Kollektivtrafiken tillför även nytta för samhällets utveckling genom

att den bidrar till en ökad tillgänglighet till en större arbetsmarknad och därmed ett större arbetskraftsutbud och möjlighet till sysselsättning. Insatser i form av skattemedel till finansiering av regionens kollektivtrafik är den politiska vägen att skapa dessa nyttor för samhället.

Med nuvarande modell visar samhällsnyttoberäkningarna att kollektivtrafiken i Östergötland varje år bidrar med cirka 340 miljoner kronor i samhällsnytta. Förutom beräkningsbara nyttor bidrar kollektivtrafiken med långt fler nyttor som är svårare 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. Kollektivtrafiken bidrar också till andra nyttor som ökade resmöjligheter vilket bidrar till ett mer jämlikt transportsystem, med bättre levnadsvillkor, integration och ökad trygghet som följd.

Vikten av att de skattemedel som sätts in i kollektivtrafiken ska vara till nytta för samhället innebär att beräkningar av samhällsnyttan ska ingå som en del i underlaget för trafikpliktsbeslut och även användas som ett underlag vid utformning av kollektivtrafiksystemet.

Samhällsnyttan med särskild kollektivtrafik fastställs på andra grunder, där särskild hänsyn ska tas till alternativkostnaden. 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.

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

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.

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

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 tillgodose 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 färd sätt.

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.

Stomtrafik: Utgör basen i linjenätet, är kapacitetsstark, trafikerar de starka stråken mellan områden med högt resandeunderlag.

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

Särskild kollektivtrafik: Trafik som erbjuds en särskild grupp människor, till exempel färdtjänst och riksfärdtjänst.

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 (enligt SCB:s definition).

Visuell: Markering som uppfattas med synen.

Referenser

ANBARO årsrapport 2019.

Avtal om kollektivtrafik i Östergötlands län, Landstinget i Östergötland 2011.

Bekvämt och effektivt – om de unga får välja, Trafikanalys, 2012.

Bostadsmarknadsenkäten 2019, Boverket.

Branschgemensamt miljöprogram. Partnersamverkan 2018.

Bus Nordic, ver 1.1 2019 branschgemensamma funktionskrav på bussar.

Elbilsstatistik.se.

Östgotatrafikens företagspresentation 2019.

Fakta om Östergötland, Regional utveckling 2019, Region Östergötland.

Fordon 2019, Trafikanalys.

Hållbart resande i praktiken: Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus, SKL och Trafikverket, 2015.

Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket, 2012.

Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2019, Svensk Kollektivtrafik.

Kollektivtrafikens utveckling – en analys av den nationella statistiken, rapport 2015:15, Trafikanalys, 2015.

Kundundersökning, Östgotatrafiken, maj 2016.

Kunskapsammanställning-EURO VI stadsbussar, Rapport nr 157079 Ecotraffic, 2015.

Körsträckor 2019, Trafikanalys.

Länsplan för regional transportinfrastruktur (LTP) 2018-2029, Region Östergötland, 2018.

Medborgardialog med gymnasieungdomar, hösten 2014, Rapport från trafik- och samhällsplaneringsnämnden, Dnr TN 2014-73.

Medborgardialog med landsbygdsboende, våren 2015, Rapport från trafik- och samhällsplaneringsnämnden, Dnr TSN 2015-212.

Mål för framtidens resor och transporter, Regeringens proposition 2008/09:93.

Trender i transportsystemet, Trafikverkets omvärldsanalys 2018.

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, juni 2020, Tryggare Sverige.

Prognos för persontrafiken 2040, Rapport 2016:059, Trafikverket.

Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling av kollektivtrafiken, En vägledning och ett verktyg, Sveriges Kommuner och Landsting med fl ra, 2015.

Regional bostadsmarknadsanalys för Östergötland 2019, Länsstyrelsen i Östergötland.

Regionalt utvecklingsprogram >2013 för Östergötland, Regionförbundet Östsam, 2012.

Resvaneundersökning 2014, Region Östergötland, december 2014.

Resvanor i Sverige 2019, Statistik 2020:17, Trafikanalys.

Riktlinjer för en tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland, Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, 2014.

Statistikdatabasen, Statistiska Centralbyrån, www.scb.se.

Sverigeförhandlingen.se.

Statistik om bussbranschen, Sveriges bussföretag, augusti 2019.

Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik, Region Östergötland, 2020-05-19. Dnr TSN 2018-48.

Trafikering med nya höghastighetsbanor Stockholm–Göteborg/Malmö, Trafikverket, 2015.

Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST) Utgåva 3, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket, 2015.

Trafik- och mobilitetsplan, Malmö stad, 2016.

Trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen, Region Stockholm, 2019.

Vision för Sverige 2025, Boverket, november 2012.

Vägledning för webbutveckling, Post- och telestyrelsen (PTS), www.webbriktlinjer.se.

Välfärd, SCB:s tidskrift, 1/2016 och 4/2015.

Bilagor

Bilaga 1 – Stomlinjer

Beskrivningen i denna bilaga gäller hur stomlinjerna bör fungera i sitt syfte, principer och till sin utformning. Stomlinjerna ska vara långsiktigt utformade och endast ändras i undantagsfall. De ska vara tydliga och genomtänkta så att de kan ingå som planeringsförutsättningar i den nationella, regionala och kommunala samhällsplaneringen. Andra trafikslag ska ta stor hänsyn till stomlinjerna och de är kollektivtrafiksystemets prioriterade funktion i en hållbar samhällsplanering. Stomlinjerna har prioritet inom Östgötatrafikens linjesystem och andra linjer ska anpassas mot dem.

Stomlinjer finns på olika platser och kontexter i regionen och i två tydliga geografiska dimensioner: inom tätbebyggda områden eller i regionala stråk. Stomlinjernas utveckling sker därför relativt sin geografiska kontext även om det finns ett gemensamt övergripande syfte och trafikala kvaliteter som ska uppfyllas.

Stomlinjerna kan i delar skilja sig åt i den detaljerade utformningen eftersom förutsättningarna kan vara olika. Stomlinjen ska dock vara kollektivtrafikens strukturerande linje i den kontexten. Det finns därför ingen ”topp” för hur bra trafiken kan vara – exempelvis i utbud – men det finns däremot en ”bas” för trafiken, en nedre gräns. Men det får då inte heller finnas en för stor differens bland de utpekade stomlinjerna eftersom det kan göra konceptet allt för vagt. Stomlinjen ska vara sin bästa linje i sitt område och det ska inte finnas mer än en stomlinje per stråk eftersom de inte ska konkurrera med varandra. Det kan däremot finnas mer än en stomlinje från en stadsdel eller tätort, som sammanstrålar i delsträckor, men inte längs hela stråket.

Stomlinjerna kan kännetecknas av intentionerna i BRT-konceptet. Gäller det busstrafik beskriver devisen ”tänk tåg, kör buss” stomlinjerna. Likaså devisen att trafiken angör ”stationer inte endast hållplatser” gäller, där resenärer kan tänka sig ta sig längre till en glesare hållplatsbild eftersom trafiken håller hög kvalitet. Stomlinjerna ska angöra attraktiva bytespunkter och hållplatser som är tillgänglighetsanpassade. De kan

bedrivas av olika fordonstyper, eftersom det är linjens funktionalitet som är det viktigaste.

Intention i programmet är att utveckla stomlinjerna så de kännetecknas av hög kvalitet utifrån nedanstående ej rangordnade kriterier, med hänsyn till var det är relevant och optimalt för måluppfyllelse och trafikering:

- Minst 30-minuterstrafik i högtrafik
- Öppettider över hela dygnet, veckan och året
- Taktfasthet i tidtabellen
- Hög komfort i fordonen
- Hög kapacitet (resenärer per timme)
- Stabilitet i sin utformning över tid
- Färre men bättre hållplatser
- Korta restider och uppnå låga restidskvoter
- Infrastruktur som håller hög framkomlighet
- Utvecklingspotential (fler resenärer, kortare restider, med mera)
- Enkel, enhetlig och tydlig trafikering
- Hög punktlighet och regularitet
- Prestera långt över de satta basnivåerna i riktlinjerna ”Process för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken”

Nedan listas stomlinjerna i Östgötatrafikens system från sommaren 2020. Redovisning av stomlinjer samt ajourhållning av dessa sker årligen via Östgötatrafikens uppdrag och ordinarie processer.

Lokala stomlinjer

Linköping

Linje 1	Skäggetorp–Vidingsjö
Linje 2	Lambohov–US-Resecentrum
Linje 3	Ryd–Resecentrum
Linje 4	Lambohov–US-Resecentrum
Linje 5	Skäggetorp–Ekholmen
Linje 6	Malmslätt–Resecentrum

Norrköping

Linje 2	Fridvalla–Kvarnberget
Linje 3	Vidablick–Klockaretorget
Linje 11	Åby–Norrköping–Lindö
Linje 12/13	Ingelsta–Centrum–Vrinnevi

Motala

Linje 301	Väster–Västra Lund
Linje 303	Bråstorp–Charlottenborg
Linje 305	Bråstorp–Ekenäs

Regionala stomlinjer

Linje 81	Östgötapendeln
Linje 30	Åtvidaberg–Linköping
Linje 39	Kisa–Linköping
Linje 40	Finspång–Norrköping
Linje 45	Söderköping–Norrköping
Linje 46	Valdemarsvik–Norrköping
Linje 433	Kolmården–Krokek–Norrköping
Linje 521	Linköping–Ljungsbro



Bilaga 2 – Tillgänglighetsanpassade hållplatser

Prioritetsordning för tillgänglighetsanpassning

Enligt målsättningen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafikens infrastruktur i första hand ske av hållplatser i tätorter och bytespunkter. Men även vid andra strategiskt viktiga punkter såsom sjukhus, vårdinrättningar, äldreboenden och skolor. Hållplatser utmed linjer i stomlinjenätet för den östgötska kollektivtrafiken samt hållplatser med 20 påstigande eller fler per dag prioriteras.

Nuläget avseende hållplatser anpassade för personer med funktionsnedsättning

Tabellen visar hållplatser på stomlinjenätet samt hållplatser med 20 påstigande eller fler per dag där samtliga hållplatslägen är anpassade för personer med funktionsnedsättning

Samtliga hållplatslägen är tillgänglighetsanpassade		
Abborreberg	Isberget	Råberga bro
Abisko	Jakobsdal	Rågången
Alléskolan	Johannelunds centrum	Räknestickan
Alsättersgatan	Järdalavägen 50	Rättaregatan
Anders Ljungstedts gy.	Kaptensgatan	Saab Norra porten
Askgatan	Kardusen	Samuelsbergshemmet
Aspnäset	Karlsro	Sandbyhov
Aspnäsvägen	Kimstad station	Siemens kontor
Banérgatan	Kiselgatan	Sjövik
Bankekind affären	Klampenborg	Skarphagens centrum
Barnhemsgatan	Klockaretorpet	Skattegården
Berg Hagvägen	Klostergatan	Skeda udde riksväg 34
Berga Söderleden	Kolmårdens djurpark	Skolgatan
Bergdalsgatan	Koppargatan 30	Skolgårda skola
Bergska skolan	Korpbergsgatan	Skrivaregatan
Bergsrondellen	Kristinagatan	Skäggetorp centrum
Björkö	Kråkrivsvägen	Skänninge station
Björnkärsskolan	Kulbanegatan	Skänningevägen Vadstena
Blomgatan	Kullborg	Slestadsskolan
Blommelundsgatan	Kungsgatan	Solhaga
Blå kiosken	Kungshögaskolan	Sparvstigen
Bollhusgatan	Kungsladugatan	Sporthallen
Borensbergs centrum	Kvarnberget	Spångerum
Borenhult	Kärna skola	Staby bro
Borggården	Kärnabrunnsgatan	Stationsgatan
Borgmästaretorget	Köpmansgränd	Stensättersvägen
Boställgatan	Landbogatan	Stiglötsgatan
Braskens bro	Landsborgsgatan	Stora Torget
Breda vägen	Lasarettsvägen	Stortorget Norrköping
Brigadgatan	Ledungsplan	Strandvägen
Brokinds gård	Lernia Motala	Strågatan
Broocmans plan	Lidaleden	Strömsborg

Bruksgatan	Lilla Nygatan	Strömsbron
Brunnsvik	Lilla Ullevi	Strömsfors vägkors
Bråstorp centrum	Linghems station	Södra allén
Bråstorp västra	Linköping Arena	Södra Ullstämman
Bygdegatan	Linköpings resecentrum	Tallboda centrum
Bygärdesgatan	Linköpingsvägen	Tallkullegatan
Bävervägen	Ljunghagsvägen	Tannefors center
Charlottenborg Strandv.	Ljungsbro busstation	Tegelbruket
Charlottenborgsskolan	Ljura centrum	Tegelbruksgatan
Djurgården centrum	Ljura spårvägsbro	Teknikringen
Djurgårdsvägen	Ljuraskolan	Tenngatan
Drabantgatan	Lokegatan	Tinnerbäcksbadet
Drottningplan	Lundby industriområde	Tinnerbäcksgård
Edberga	Lyckorna centrum	Tokarps skola
Ekhaga	Majelden	Tornet
Ekholmen Brokindsleden	Mandelblomsvägen	Tornhagen
Ektorps centrum	Mantorps station	Torpavägens vändplats
Ekängen Bryggvägen	Margaretagatan	Torsten Fogelqvists g.
Eköns centrum	Mellangrind	Trädgårdstorget
Esplanaden	Mellangården	Tullhusgatan
Fagottgatan	Middagsgatan	Ullevi
Falkgatan	Mineralvägen	Universitetet Golfbanan
Finspång station	Missionskyrkan	Urbergsgatan
Fogdegatan	Mjärdevi	US Norra entrén
Folkets Park, Motala	Mjärdevi Center	US Södra entrén
Forskningsbyn	Mjölby resecentrum	Vadstena brandstation
Fröstorpsgatan	Morgongatan	Valdemarsviks busstation
Fågelsångsvägen	Motala Central	Valhallavägen
Fårhagsvägen	Myntgatan, Linköping	Vallaplan
Fårsaxvägen	Myntgatan, Motala	Vallastadens skola
Fårullsvägen	Mårdtorpsgatan	Vattenverksvägen
Fönvindsvägen västra	Mårsängsvägen	Verkstadstorget
Fönvindsvägen östra	Mässhallen	Vetegatan
Gamla lasarettet	Mäster Mattias väg	Vidablick
Gamla Linköping	Nedre Johannelund	Vigfastgatan
Grebovallen	Nobelstorget	Vinkännaren
Grindgatan	Norrbergavägen	Vistinge
Grosvadsskolan	Norsholms centrum	Vretagymnasiet
Gröna vägen	Nya Strömsbron	Vrinnevisjukhuset
Gusums centrum	Nya torget	Vårdcentralen Brinken
Gärdesgatan Linköping	Nygård Linköping	Vårdcentralen Kisa
Hackefors	Nytorp	Vårdcentralen Marieberg
Hagaskolan	Nämndemansgården	Vårdsbergsvägen
Hageby centrum	Odalgatan, Motala	Vårgård
Hageby vårdcentral	Odalgatan Linköping	Vänortsvägen

BILAGOR

Hagtornsvägen	Oxhagsgatan	Väster 71:an
Hallonvägen	Parkgatan	Zederslundsskolan
Harvestad	Resedan	Åbylund
Hemmansgatan	Ridhusgatan	Ålerydsvägen västra
Hjulsbro skola	Rimforsa riksväg 34	Ånestadsgatan
Hovstullen	Ringarums centrum	Änggårdsskolan
Hultet	Rotegatan	Ättetorpsvägen
Hässlegatan	Roxtorpsgatan	Ödegårdsgatan 11
Högalidsgatan	Rusthållaregården	Ödegårdsgatan 24
Höghultsvägen	Ryd centrum	Östernäs
Idrottsgatan	Rydsvägen 236	Östra Husby centrum
Ingelsta Handelscentrum	Rydsvägens ändhållplats	Östra Rydsvägen

Följande tabell visar hållplatser på stomlinjenätet samt hållplatser med 20 påstigande eller fler per dag där ett eller flera hållplatslägen inte är anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Ett eller flera hållplatslägen är INTE tillgänglighetsanpassade

Agneshögs gård	Hyddmarken	Seglaregatan
1:a Sjögränd	Hyvlaregatan	Sidvindsvägen
Aktergatan	Hårstorpsvägen	Skarphagsgatan
Albrektsvägen	Härnegatans vändplats	Skarsätter
Aspeliden	Hörsalsparken	Skogstorp Ljungsbro
Atriumhusen	IKEA	Skvallertorget
Bastuban	Kanalparken	Skälvs gård
Berga centrum	Karlshovsskolan	Skärblacka centrum
Bergsbadvägen	Karlslunds skola	Slåttergatan
Bestorp	Kisa station	Smedgrundsvägen
Biltema	Knäppingsborgsgatan	SMHI
Björkbacken	Kohagsvägen	Solberga
Björkö Friskola	Kollbergsgatan	Spiran
Björkäters kyrka	Kolmårdens station	Sprängstensgatan
Blockstengatan	Konsert & kongress	Stjärnorpsgatan
Blåklockan	Kopparbovägen	Stora Torget Linköping
Blåsväddret	Kvinnebyvägen 95	Stormarknaden
Borensbergs bussterminal	Kärna kors	Strömbacken
Boxholms station	Kättsättersgatan	Sturefors centrum
Brunnby Gård	Lasarettet entrén	Styrmansgatan
Bråstorp Östra	Lillsjövägen	Ståthögavägen
Brännorp	Lingvallen	Syréngatan
Bäcktorp	Loftgatan	Sågarebacken
Cedersborgsvägen	Luxorgatan södra	Såpkullen
Centralbadet	Länsstyrelsen	Säckgatan
Charlottenborg C	Marielund	Söder Tull
Charlottenborg Övre	Marielundsskolan	Söderledskyrkan

Cloetta	Marmorbruksvägen	Södra skolan
Dalviksgatan	Masugnen	Sörgårdsgatan
De Geersgatan	Matteusskolan	Tegskiftesgatan
Djurparksvägen	Minkgatan Borensberg	Tenndosan
Djäkneparksskolan	Mjölby centrum	Topasen
Ekdalsvägen	Morängatan	Torvmossen
Ekholmens centrum	Mässvägen	Trumpetaregatan
Ekholmskolan	Nelinsgatan	Vammarskolan
Ektorpsgatan	Norr Tull	Vargstigen
Ekvägen	Norra Lundsgatan	Vikingstads station
Electroluxinfarten	Norra Malforsvägen	Vildmarkshotellet
Eneby centrum	Norra Tornby	Vist skola
Erikslundsplan	Norrgatan	Vreta klosterns kyrka
Eskadern	Norrköpings resecentrum	Vägträffen
Fanjunkaregatan	Norrledens vändplats	Vänsterkroken
Folkets Park, Norrköping	Nygatan	Väster Briggen
Fredriksdalsgatan	Oxåker	Väster centrum
Fridvalla	Pinnmogatan	Väster Klyvaregatan
Generalsgatan	Pionjärgatan	Väster Nejlikan
Grebo affär	Poleraregatan	Väster Tull
Gruvstugan	Rambodal	Vätterliden
Gråbergsgatan	Rambogatan	Åby centrum
Gunnarsdal	Regementsgatan	Åbygård
Gymnastikgatan	Rimforsa station	Åtvidabergs resecentrum
Harstenagatan	Ringdansens centrum	Ättetorp
Hasselvägen	Risbrinksgatan	Ättetorps kyrka
Heimdalsvägen	Rådhuset	Ödeshög Torget
Heleneborgsgatan	Saab Civila	Östantorp
Herstabergsvägen	Sandbyhovsviadukten	Österbymo busstation
Herstadberg	Sandgårdsgatan	Övre Johannelund
Hospitalsgatan	Sandviken	
Humlegatan	Sandåsvägen	

Bilaga 3 – Samrådsprocessens omfattning

Samrådsprocessen

Under hösten 2019 fram till våren 2020 har samråd och dialoger hållts med kommuner, trafikföretag, näringsliv, allmänhet med flera. En politisk referensgrupp, vald av kommunerna, tillsattes för att säkra att kommunernas inspel kom med i arbetet med uppdateringen av regionalt trafikförsörjningsprogram.

Inbjudan till dialoger och samråd har sänts till kommunerna i Östergötland, närliggande län, näringsliv, allmänhet med flera. Varje möte inleddes med en presentation av innehållet i regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland och processen kring revideringen. Vid de flesta mötena har ett antal frågeställningar diskuterats.





Region
Östergötland