



Plats och tid: Sammanträdesrum Stora Studion, Funkishuset, 2020-06-10, 08:15-12:00

- Upprop
- Val av protokollsjusterare

Nr	Dnr	Ärende	Föredragande och ca tid
1	Nämnd.2020.7	Öppnande av sammanträdet	
2	Nämnd.2020.8	Godkännande av dagordningen	
3	Nämnd.2020.3	Information KSAU a) Personalfrågor b) Näringslivsfrågor c) Norra kajen d) Tvist projekt Valdemarsviken e) Strategiskt samråd - Fråga f) Övrig information	Carina Magnusson 8:15 Malin Österström 9:00 Martine Christensen Odenhall, Malin Österström, Aline Eriksson 9:15 Thomas Örnberg, Martine Christensen Odenhall, Sven Stengard 9:30
4	KS-SA.2019.64	Vakansprövning 2019 - 2020	Carina Magnusson
5	KS-SA.2020.8	Uppföljning av verksamhet 2020 - Samhällsplanering	Martine Christensen Odenhall
6	KS-TEK.2020.44	Försäljning av del av Fallingeberg 1:32	Martine Christensen Odenhall
7	KS-SA.2020.3	Ekonomisk uppföljning 2020	Martine Christensen Odenhall, Sven Stengard
8	KS-SA.2020.24	Åtgärdsplan för ekonomi i balans	Sven Stengard
9	KS-SA.2020.55	Borgensavgift	Sven Stengard
10	KS-TEK.2020.38	Remiss - Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030	Kristina Hörnqvist 11:30
11	KS-TEK.2020.39	Avtal busstrafik	inga handlingar
12	Nämnd.2020.13	Svar på frågor	
13	Nämnd.2020.10	Frågor	
14	Nämnd.2020.11	Avslutning av sammanträdet	



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....

Skrivelse med beslutsförslag

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Samhällsbyggnad och Kultur KS
Martine Christensen Odenhall
0123-193 49 070-601 35 60
martine.christensen-odenhall

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Försäljning av mark, Fallingeberg

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen godkänner bifogat förslag till överlåtelseavtal med kartbilaga.
2. Kommunstyrelsen uppdrar åt samhällsbyggnadschef Martine Christensen Odenhall att underteckna avtalet och verkställa överlåtelsen.

Ärendebeskrivning

Kommunen har fått en förfrågan från ett par privatpersoner, boende på Stora Fallingeberg i närheten av Yxningen. De är skogsägare och intresserade av att köpa tillbaka del av Fallingeberg 1:32 (ca 13 ha), som idag ägs av kommunen, så att denna mark läggs till stamfastigheten igen. Marken köptes av Jernhusen AB tillsammans med den näraliggande grustäkten när denna togs i bruk och hela området såldes sedan vidare till Valdemarsviks kommun.

På intressenternas nuvarande fastighet Fallingeberg 1:2 har Länsstyrelsen skapat ett naturreservat som ska vara öppet för allmänheten och tillgängligt från de vandringsleder som finns utmärkta. Som kompensation för detta har de fått en inträngsersättning som de rekommenderas använda till att förvärva ersättningsmark för. Den del av Fallingeberg 1:32 som nu är aktuell, ser de och Länsstyrelsen som ett mycket bra alternativ.

Förvaltningen har närmare undersökt möjligheten att sälja den aktuella marken så att det inte ska ge några negativa effekter för kommunen.

Marken är kuperad och oländig skogsmark. Kommunen bedriver inte något aktivt skogsbruk på området och marken ingår inte i kommunens skogsbruksplan med avverkningsbar skog. Avstämning har skett med kommunens VA-chef, som inte har något att invända då marken har avgränsats så att grustäkten och nuvarande vattenskyddsområde inte berörs. Intressenterna är helt införstådda med restriktioner som kan följa av ett eventuellt utökat vattenskyddsområde.

Skrivelse med beslutsförslag

Med försäljningen förloras inte någon mark som anses bruksbar för kommunen, men marken blir ändå omhändertagen och kommunen får en inte oansenlig engångsintäkt. Markvärdering pågår för att fastställa storleken på engångsintäkten och kommer att presenteras i samband med arbetsutskottets sammanträde.

Förvaltningens förslag är med utgångspunkt i ovanstående, att den aktuella marken säljs.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Martine Christensen Odenhall
Samhällsbyggnadschef

KÖPEKONTRAKT

Säljare

Namn	Andel	
Valdemarsviks kommun	1/1	2120000-0431
Adress		
615 80 Valdemarsvik		

Köpare

Namn	Andel	
Tomas Andersson	2/3	1
Anette Svensson	Andel	
	1/3	
Adress		

1. Överlåtelseförklaring och köpeobjekt

Säljaren överlåter till köparen **Valdemarsvik Fallingeberg 1:32**.
Området, som är ca 17 ha, är röd markerat på bifogad karta, bilaga 1.

2. Tillträde

Området tillträds 2020-08-xx (i det följande benämnd Tillträdesdagen).

3. Köpeskillning

Köpeskillingen är xx kronor.

4. Köpeskillingens erläggande

Köpeskillingen skall erläggas senast på Tillträdesdagen.

Insättning ska ske på kommunens BG xxx-xxxx. Ange fastigheten Fallingeberg 1:32, på inbetalningen.

5. Inteckningar, pantbrev m m

Markområdet överlåtes fritt från inteckningar. Inskrivningar och övriga belastningar framgår av fastighetsregisterutdrag, bilaga 2.

6. Vattenskyddsområde

Köparen är informerad om att kommunen har en vattentäkt i anslutning till Området och att stor del av Området belastas av ett vattenskyddsområde. Det finns skyddsföreskrifter som reglerar hur verksamheter eller åtgärder som kan påverka vattnet får utföras inom vattenskyddsområdet. Skyddsområdet är indelat i en primär, sekundär och tertiär skyddszon och reglerna varierar beroende på i vilken av zonerna arbetet eller åtgärden ska ske. Köparna är underrättade om att vattenskyddsområdet kan komma att utökas till att omfatta ett större geografiskt område inom snar framtid.

KÖPEKONTRAKT

7. Avkastning, avgifter, inkomster m m

Avkastning, som fastigheten frambringar före den dag då tillträde skall ske, tillkommer säljaren.

Avgift som utgår för fastigheten och belöper på tiden från och med tillträdesdagen bäres av köparen.

Arrendeavgift, hyra och annan inkomst av fastigheten, som belöper på tiden före tillträdesdagen, tillkommer säljaren.

8. Avverkning

Köparen förbinder sig att inte, innan han fullgjort sina betalningsskyldigheter enligt detta kontrakt, utföra avverkning eller andra åtgärder som minskar Områdets värde.

Säljaren förbinder sig att inte utföra avverkning eller andra åtgärder, som minskar Områdets värde, efter Köparens underskrift av detta kontrakt.

Köparen förbinder sig att inför avverkning efterfölja de restriktioner och fullfölja de åtgärder som krävs för att bedriva skogsbruk inom vattenskyddsområde. Köparen är medveten om att åtgärd eller verksamhet inom vattenskyddsområde är tillstånds- eller anmälningspliktigt.

9. Fastighetens skick

Säljaren och köparen är medvetna om sin upplysnings- respektive undersökningsplikt.

Egendomen överläts i det skick den nu befinner sig och säljaren förbinder sig att före tillträdesdagen inte företa någon åtgärd som kan minska egendomens värde eller underlåta något som kan vara ägnat att behålla egendomen vid dess nuvarande värde.

10. Fastighetsbildning - lantmäteriförrättning

Säljaren ansöker om erforderlig fastighetsbildning. Kostnaden för fastighetsbildningen betalas av . Parterna är skyldiga att tåla smärre justering av areal, gränser och rättigheter som kan komma att ske vid kommande lantmäteriförrättning.

11. Påföljder vid kontraktsbrott

Brister part i fullgörande av åtagande enligt detta avtal, äger motparten rätt till skäligt skadestånd. Är vad som kan läggas den försumlige parten till last ej av ringa betydelse äger motparten dessutom rätt att häva avtalet. Vid betalningsförsummelse från köparens sida äger säljaren alltid rätt att häva köpet.

12. Övrigt

Samtliga överenskommelser, utfästelser och uppgifter av betydelse för parterna rörande denna överlåtelse har intagits i detta avtal. Alla överenskommelser med

KÖPEKONTRAKT

avseende på denna överlåtelse som träffas efter detta avtals undertecknande skall vara skriftliga för att gälla.

KÖPEKONTRAKT

Detta köpekontrakt har upprättats och underskrivits i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Säljarens underskrift

Ort och datum

.....

.....

Valdemarsviks kommun

.....

Köparens underskrift

Ort och datum

.....

.....

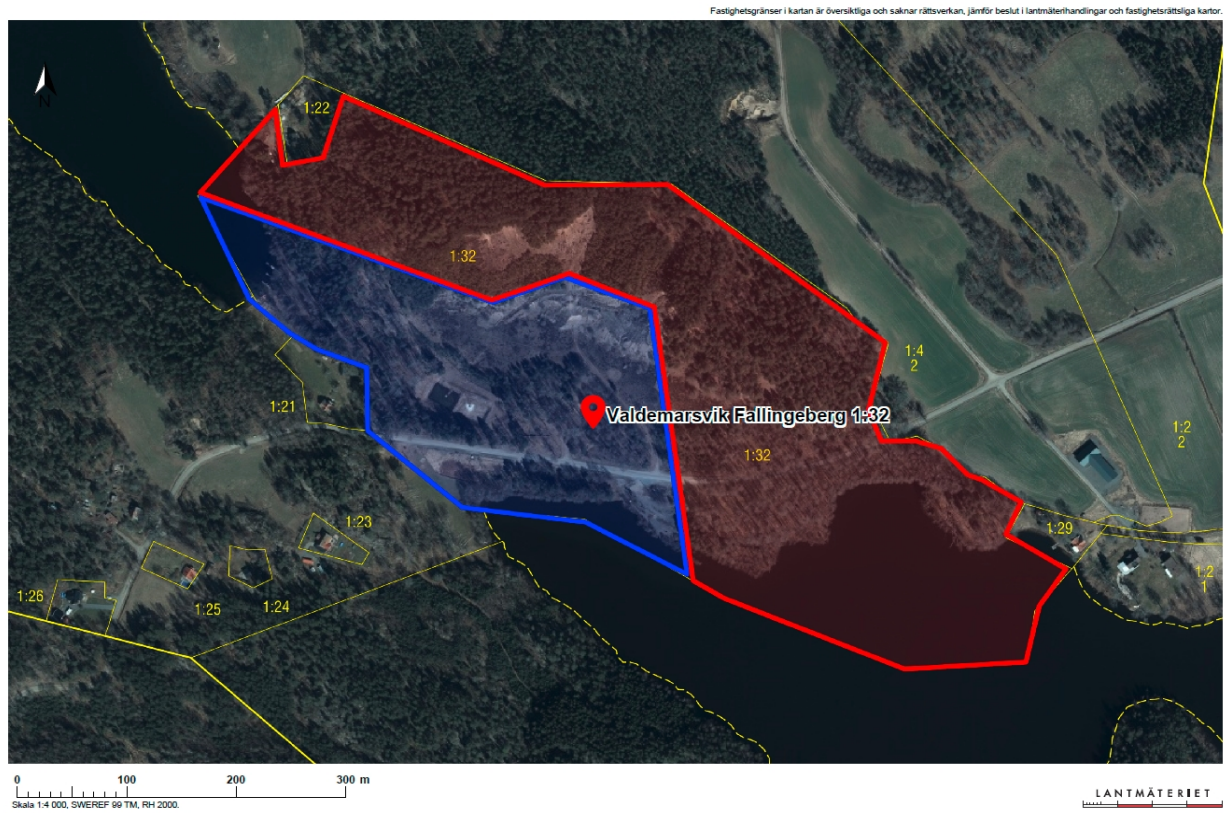
Tomas Andersson

.....

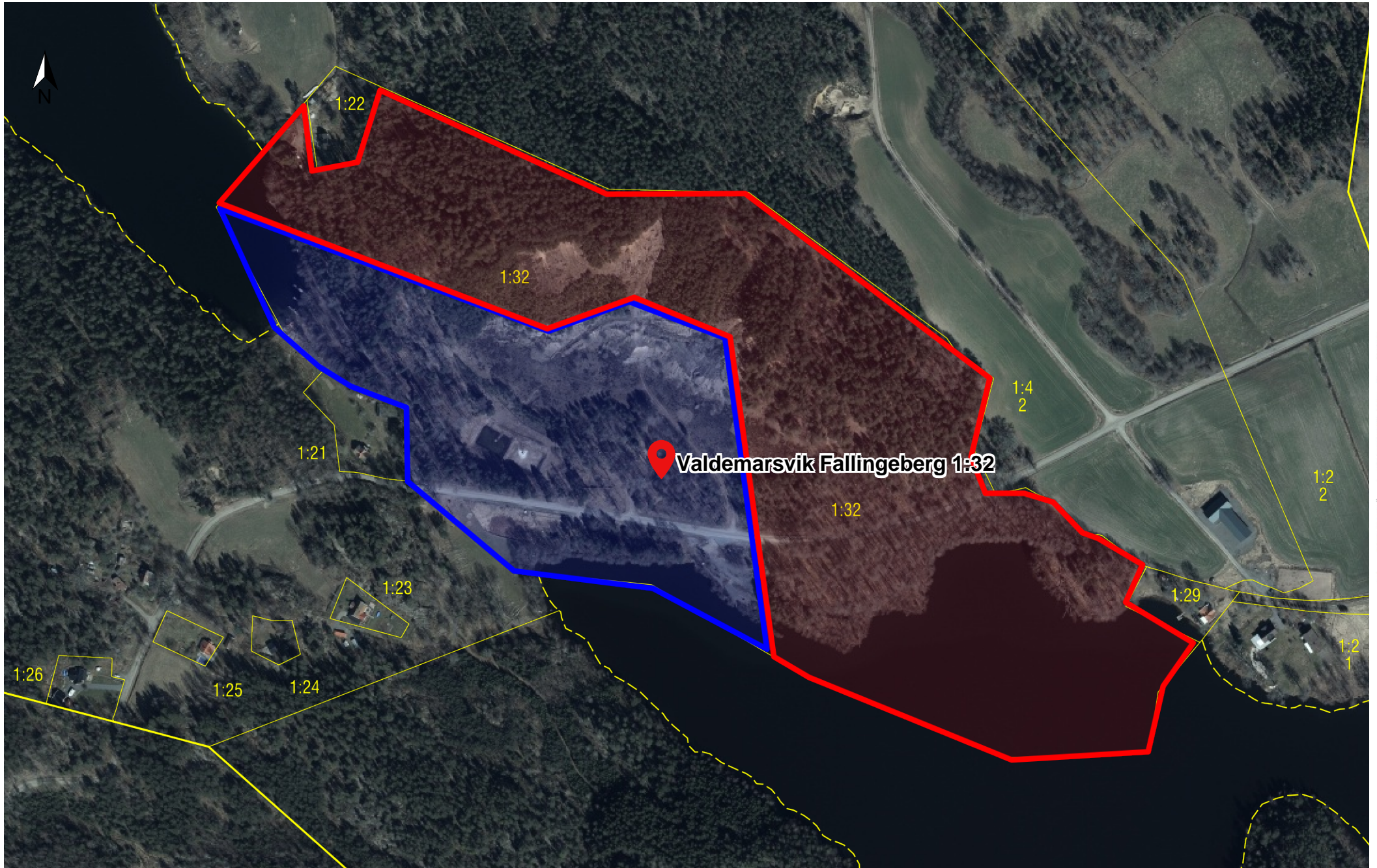
Anette Svensson

KÖPEKONTRAKT

Bilaga 1 Kartskiss



Röd markerat område försäljs.
Blå markerat område, återstoden av Fällingeberg 1:32



0 100 200 300 m
Skala 1:4 000, SWEREF 99 TM, RH 2000.

LANTMÄTERIET



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Avdelning Service och Administration
Sven Stengard

0123-191 24

sv.en.stengard@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Borgensavgift

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

1. Borgensavgiften för kommunens hel- och delägda bolag samt för delägd kooperativ hyresrättsförening fastställs till 0,25 % på utnyttjad borgen för åren 2020 – 2021.

Ärendebeskrivning

Kommunen ska som huvudregel ta ut en avgift avseende en Kommunal borgen till sina hel- eller delägda bolag. Avgiften syftar dels till att kompensera kommunen för det ökade risktagande som en kommunal borgen medför, dels till att kompensera kommunen för ökade administrativa kostnader. Om bolaget som får borgen verkar på en konkurrensutsatt marknad ska borgensavgiften grunda sig på bolagets fördelar gentemot den övriga marknaden.

Valdemarsviks kommun är varken hel- eller delägare i något kommunalt bostadsbolag. Därför finns inte heller några borgensåtaganden till sådant bolag. Det finns heller inte borgensåtaganden till de kommunala bolagen CVAB och VETAB då de lånar direkt av kommunen. De får då för närvarande ett räntepåslag på 0,25% på kommunens upplåningsränta.

Kommunfullmäktige har beslutat om borgen till den Kooperativa Hyresrättsföreningen Ringgården, KF §37, 2019-03-05. Denna borgen omfattas av ovanstående förslag till beslut.

Borgensavgiften föreslås fastställas till 0,25% på utnyttjad borgen. Denna avgift bör omprövas årligen.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Sven Stengard
Ekonomichef



Beslutet skickas till
<Här skrivs till vem beslutet ska skickas>



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Samhällsbyggnad och Kultur KS
Kristina Hörnqvist
0123-191 53 070-6014625
kristina.hornqvist@valdemarsvik.se

Mottagare

Region Östergötland
Sofia Malander
Regionala kollektivtrafikmyndigheten
581 91 Linköping

YTTRANDE över remiss - Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland -2030

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås lämna följande synpunkter på Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland – 2030.

Bakgrund

Region Östergötland har översänt förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland-2030 med möjlighet att lämna synpunkter senast den 18 juni 2020. Valdemarsviks kommun har begärt förlängd tid för inlämnande till den 21 augusti 2020 och beviljats detta.

Sammanställning synpunkter

Länsöverskridande trafik

Det är av vikt att kollektivtrafik kan komma till stånd över länsgränsen mot Kalmar län, även på E22. Det finns ett behov av arbets- och utbildningspendlande mellan Västervik och Valdemarsvik. Vi ser också en liten ökning av förfrågan från äldre, som inte är berättigade till färdtjänst eller riksfärdtjänst, om att resa till Västervik för besök av olika skäl. Det enda alternativet idag, blir en väldigt lång resa via Norrköping-Linköping till Kustpilen.

Det behöver då också samordnas med Region Kalmar om ett biljettsystem som är kompatibelt mellan regionerna. Med det kan turerna samordnas mellan regionernas fordon och ge ett rätt så bra turutbud.



Närtrafiken

För närtrafiken finns önskemål om utökning av trafikeringstiderna, samt att närtrafiken kan utnyttjas sena kvällar, då den ordinarie trafiken slutat trafikera för dagen. För skärgårdens utveckling, behövs en kollektivtrafik senare på kvällen för exempelvis sommarvikarier på våra skärgårdsrestauranger, som inte har körkort. Begränsningen i dagens tider, innebär att flera inte kan ta sommarjobbet eller att restaurangen måste begränsa sina öppettider.

En ytterligare fråga är att närtrafiken får en hållplats vid Mossebo hållplats för långfärdsbussarna. Resenärer reser till/från Valdemarsvik med Flixbus, men kommer inte fram till staden med kollektivtrafik. Hållplatsfrågan har varit uppe för diskussion flera gånger tidigare. En ny hållplats är kostsamt att bygga och restiden blir något längre, med ett stopp till. En enklare och billigare lösning är att kunna nyttja närtrafiken. Ur ett kundperspektiv så uppfyller den lösningen, kollektivtrafikens målsättning att vara enkelt att nyttja. Den närmaste hållplatsen för linjetrafiken är hpl Mossebo, 850 m promenad mot Gusum. Det känns inte som ett alternativ att hänvisa till.

Skärgårdstrafiken

Det behövs ett regelverk som medger resa från fastland till fastland, för skolskjuttrafiken. Det blir tydligt då vi tidigare hade en tilltänkt inflyttning till Getterö, som längst ut tillhör vår kommun. De barnen hade ett behov av skolskjuts och den närmaste och enklaste planeringen för det var med båt till Fyrudden och vidare. Detta var inte möjligt, med hänvisning till att det blev från fastland till fastland. Så bl a på grund av det, valde familjen att inte flytta.

Expressbussar

Arbetet med hållplatsläge ute vid E22 i Ringarum, för expressbuss 46, behöver lyftas upp i prioritering. Valdemarsviks kommun har nu färdigställt gång-och cykelvägen mellan samhället och E22, för säker färd för oskyddade trafikanter, till en framtida kollektivtrafikhållplats.

Drivmedel

I dokumentet lyfts eldrift av fordon fram. Det är viktigt att biogas inte glöms bort i drivmedelsfrågan.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Regionledningskontoret
Eva Skagerström

2020-04-03

TSN 2019-81

Enligt sändlista

Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland ->2030

Regionalt trafikförsörjningsprogram är ett strategiskt dokument som både beskriver behovet av kollektivtrafik i regionen och sätter upp de långsiktiga målen för regionens kollektivtrafikförsörjning. Som ett verktyg i utvecklingen av en framtida hållbar region berör kollektivtrafiken det vardagliga livet för regionens invånare. Samtidigt är kollektivtrafiken en förutsättning för näringslivets och olika samhällsaktörers verksamhet i regionen.

Regionalt trafikförsörjningsprogram ->2030 beslutades av regionfullmäktige 2016. Under 2019 beslutades att en uppdatering skulle ske och att denna ska sändas på remiss.

Under hösten 2019 och våren 2020 har samråd och dialoger hållits med kommuner, trafikföretag, näringsliv, allmänhet med flera. Utifrån genomförda samråd och dialoger har en remissversion av uppdaterat Regionalt trafikförsörjningsprogram ->2030 tagits fram och fastställts av Trafik- och samhällsplaneringsnämnden. Förslaget finns att hämta på Region Östergötlands webbplats: <https://www.regionostergotland.se/Om-regionen/Uppdrag-och-ansvar/Kollektivtrafik/Regionalt-trafikforsorjningsprogram/>

Synpunkter sänds senast den 18 juni 2020 till:
registrator@regionostergotland.se eller till adress Region Östergötland,
Regionala kollektivtrafikmyndigheten, 581 91 Linköping.
Märk synpunkterna med "RTP>2030".

Med vänlig hälsning



Sofia Malander
VD AB Östgötatrafiken

Regionledningskontoret
Eva Skagerström

2020-04-03

TSN 2019-81

Sändlista:

Arriva AB
Bergkvarabuss AB
BIVAB
Blivabuss AB
Blåklintsbuss AB
Boxholms kommun
Boxholms taxi AB
Branschföreningen
tågoperatörerna
Bussbolaget Östergötland
Citysamverkan i
Norrköping
Connect Bus AB
E-Buss i Sverige AB
Finspångs kommun
Flixbus
Flygbussarna
Funktionsrätt
Östergötland
Företagarna Östergötland
Hälleståbuss
Högstad produktion
Keolis Sverige AB
Kinda Busstrafik AB
Kinda kommun
Kättilö båttransporter
Lingmerths buss
Linköping Taxi och
service
Linköpings kommun
LRF Lantbrukarnas
riksförbund
Länsstyrelsen i
Östergötland
Mjölby kommun
Mjölby taxi AB
Motala kommun
Mälardalstrafik AB
Nilsbuss AB
Nobina Sverige AB
Norrköpings kommun
Nykils Trafik AB
Ombergsbuss AB
Politisk referensgrupp
RTP
Ramkvillabuss

Region Östergötlands
Pensionärsråd
Resenärforum
Ringarums Busstrafik AB
RKTM Region
Jönköpings län
RKTM Region Kalmar
län
RKTM Region Sörmland
RKTM Region Örebro län
SamBus
Silverlinjen
SJ AB
Snälltåget
Stångåbuss trafik AB
Svensk kollektivtrafik
Svenska bussbranschens
riksförbund
Svenska bussbranschens
riksförbund
Svenska taxiförbundet
Svenskt näringsliv
Sveriges regioner och
landsting
Söderköpings kommun
Taxi Motala/Vadstena AB
Taxibil i Östergötland AB
Taxiboo
Thomas Kimmehed AB
TK Buss Kisa AB
Trafikverket Region Öst
Transdev i Sverige AB
Transportstyrelsen
Tranås Taxi
Ulf Nilsson
Vadstena kommun
Vadstenabuss AB
Valdemarsviks kommun
Vy Express AB
Väderstad Trafik AB
Ydre kommun
Åkerbergs Trafik
Åtvidabergs kommun
Ödeshögs kommun
Önnebo Buss AB
Östra Ryds Bil- och
busstrafik AB

Östsvenska
handelskammaren
Överenskommelsen
(Civilsamhället RÖ)



Ankom: 2020-04-30, Avreise: KS-TEK, 2020, 38, Handling: 364012

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland -> 2030

Remissversion 2020-03-25

www.regionostergotland.se

Beslutad av regionfullmäktige 2020-xx-xx

Dnr: TSN 2019-81

Region Östergötland, 581 91 Linköping

Telefon: 010-103 00 00

E-post: rktm@regionostergotland.se

www.regionostergotland.se

Foto: Göran Billeson, [Julia Borggren](#), [Nicklas Ebermark](#), [Petra Hellsing](#) och [Karolina Wiborn](#).

Förord

I arbetet med att forma ett attraktivt och hållbart Östergötland, blir 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 ta kollektivtrafiken säger forskning och erfarenhet att det krävs snabb restid, hög turtäthet och regelbundenhet. Resenärerna behöver även uppfatta kollektivtrafiken som enkel, tydlig och pålitlig.

Sverige har som mål att bli klimatneutralt till 2045. Här har transportsektorn en central roll att minska utsläppen. Idag körs all kollektivtrafik i Östergötland fossilfritt men målet är fortsättningsvis att nyttja fler klimatreducerande drivmedel. Det handlar även om att få över 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. Utifrån ett hälsoperspektiv är det här en positiv utveckling framåt.

Det uppdaterade Regionala trafikförsörjningsprogrammet 2030 kommer att innehålla mål inom alla dessa delar och ligger till grund för hur kollektivtrafiken i Östergötland ska utvecklas.

Julie Tran (C)

Ordförande i trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RAMVERK.....	5
NYTT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR ÖSTERGÖTLAND.....	5
ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH KOMMERSIELL TRAFIK.....	7
RESANDEBEHOV I ÖSTERGÖTLAND.....	9
IDAG	9
RESANDE I FRAMTIDEN	16
KOLLEKTIVTRAFIK I ÖSTERGÖTLAND.....	21
ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK.....	21
SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK.....	26
ÖSTERGÖTLANDS FRAMTIDA BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK	30
KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR ÖSTERGÖTLANDS UTVECKLING	30
KOLLEKTIVTRAFIKENS RUMSLIGA FUNKTION OCH STYRNING	31
KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEMET OCH DESS UTVECKLING	34
MÅL.....	41
ÖKA KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL	41
FLER NÖJDA KUNDER	42
GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET	43
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK MED GOD FRAMKOMLIGHET.....	44
KLIMATPOSITIVT RESANDE	45
ÖKAD TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING.....	47
STRATEGIER FÖR UTVECKLING AV KOLLEKTIVTRAFIKEN	48
ÖKA KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL	48
FLER NÖJDA KUNDER	49
GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET	50
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK MED GOD FRAMKOMLIGHET.....	51
KLIMATPOSITIVT RESANDE	52
ÖKA TILLGÄNGLIGHETEN FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING	53
KOLLEKTIVTRAFIKENS EKONOMI	54
TRAFIKEKONOMI	54
SAMHÄLLSNYTTAN.....	55
BEGREPPSFÖRKLARING	56
REFERENSER	58
BILAGA 1, TILLGÄNGLIGHETSANPASSADE HÅLLPLATSER.....	60
BILAGA 2, SAMRÅDSPROCESSENS OMFATTNING.....	65

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 de sex målområdena:

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

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

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 attraktivt 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.

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

Läsanvisning

Svart text är densamma som fanns i tidigare beslutad RTP.

Brun text är omarbetad/utvecklad till nya remissversionen.

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.**

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

Utgångspunkten inför arbetet med uppdatering av trafikförsörjningsprogram har varit att behålla inriktningen för trafikförsörjningsprogrammet och endast uppdatera och revidera underlag där behov funnits. Med syftet att göra programmets mål och inriktning tydligare har strukturella förändringar gjorts. För att underlätta läsning kommer beslutsversionen av detta program att kompletteras med läsanvisningar.

Parallellt med revideringen av detta program pågår arbete med att ta fram en Regional utvecklingsstrategi (RUS) som kommer att ersätta det tidigare beslutade Regionala utvecklingsprogrammet > RUP 2030 (RUP). Inriktningen för detta program utgår därför från tidigare beslutad 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.

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 och 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 fossiloberoende fordonsflotta år 2030 och ett transportsystem utan klimatpåverkan år 2045.

I Östergötlands "Regionala utvecklingsprogram – RUP>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:

1. *Goda livsvillkor för regionens invånare (social hållbarhet)*
2. *Ett starkt näringsliv och hög sysselsättning (ekonomisk hållbarhet)*
3. *Hållbart nyttjande av naturens resurser (miljömässig hållbarhet)*

Utvecklingsstrategierna för Östergötland som de beskrivs i RUP behöver 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.

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*. *Ekonomi* 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 bränslen. 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.

Inom det ekonomiska området bidrar kollektivtrafiken till en långsiktigt hållbar utveckling främst genom att

den ökar tillgängligheten till arbetsplatser, bostäder och arbetskraft i samhället. Kollektivtrafiken ska planeras så samhällsekonomiskt effektivt som möjligt.

För att säkra en hållbar utveckling har FN:s medlemsstater förbundit sig till 17 globala mål som ska uppnås till år 2030. Kollektivtrafikens roll 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 därför ses *Mål 11 Hållbara städer och samhällen*, som det övergripande målet utifrån kollektivtrafikens roll.



Bild 1: Kollektivtrafikens koppling till de globala målen

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, hållplatser etc.

Intentionerna i kollektivtrafiklagstiftningen innebär att tillträde till offentligt ägd infrastruktur som terminaler, bytespunkter och hållplatser ska ske på konkurrensneutrala och icke diskriminerande villkor. Region Östergötland har i dokumentet "Riktlinjer för tillträde till 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.

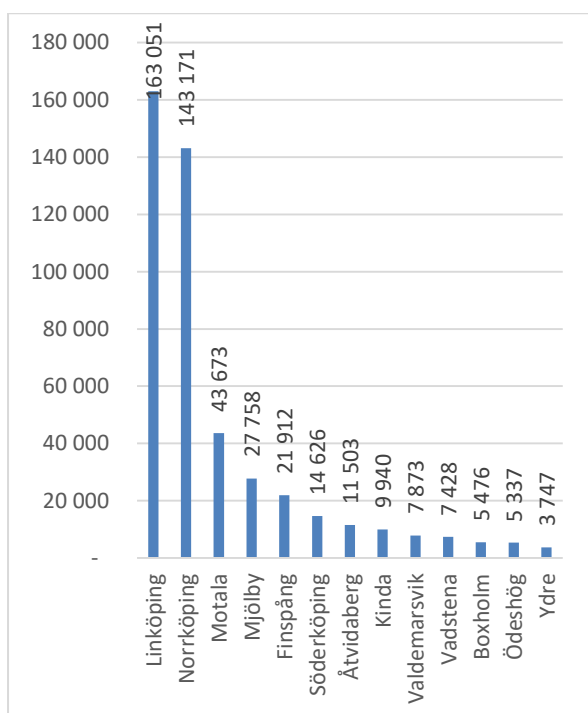
I bedömningen av möjligheten att avstå trafikplikt väger Region Östergötland in de sammantagna effekterna av avtalad och kommersiell trafik. Hur uppfyllandet av trafikförsörjningsprogrammets mål påverkas kommer att vara ett viktigt inslag i en sådan bedömning. Fokus i en sådan bedömning kommer att ligga 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 kundernas kostnad för nyttjandet av den kommersiella trafiken.

Resandebehov i Östergötland

Idag

Befolkningen

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.



Befolkningen i Östergötland växer men ökningen varierar mellan olika åldersgrupper. Befolkningen har mellan åren 2000 och 2019 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.

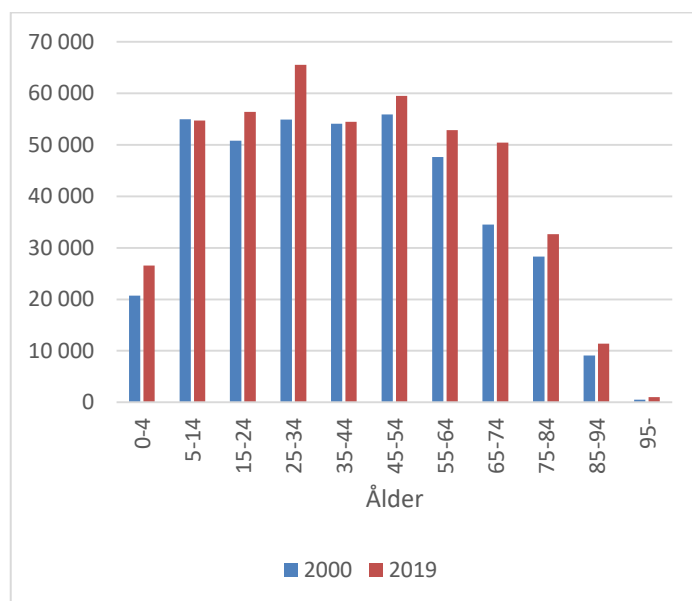


Bild 3: Östergötlands befolkning fördelat efter ålder. (SCB)

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

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.

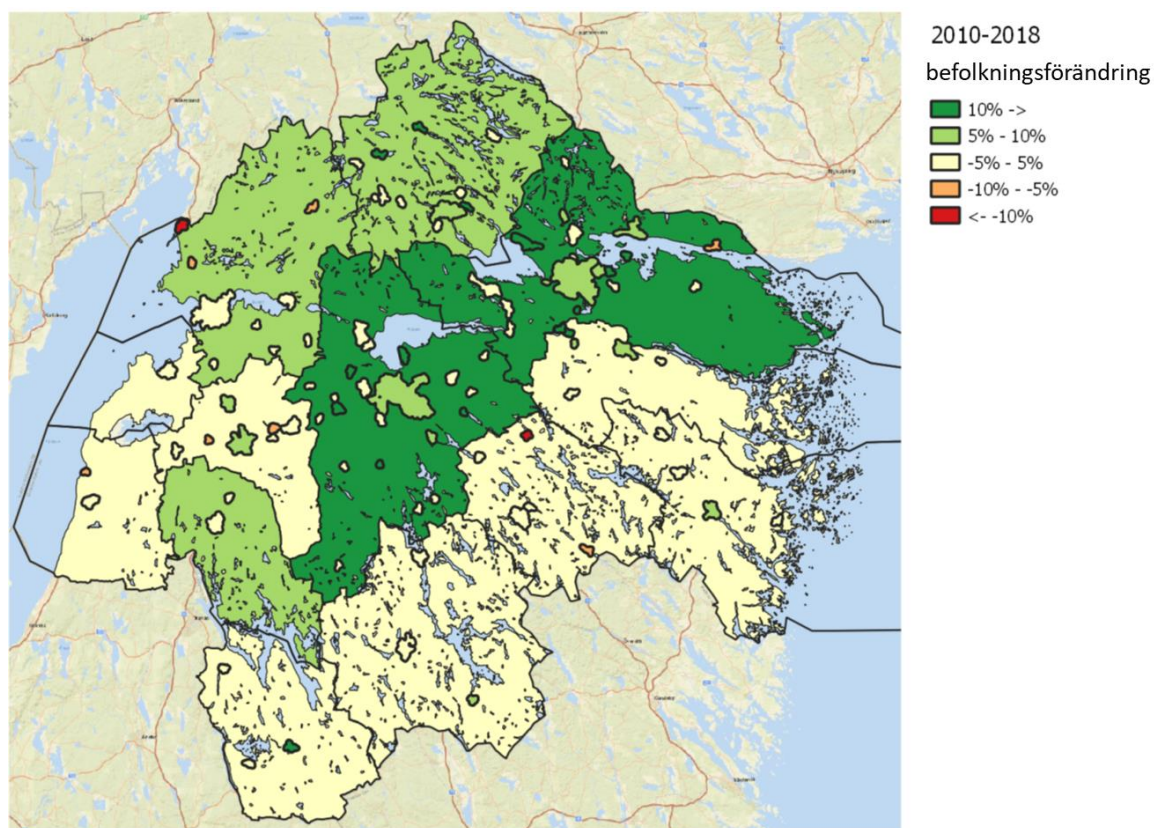


Bild 4: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygd mellan år 2010 och 2018. (SCB)

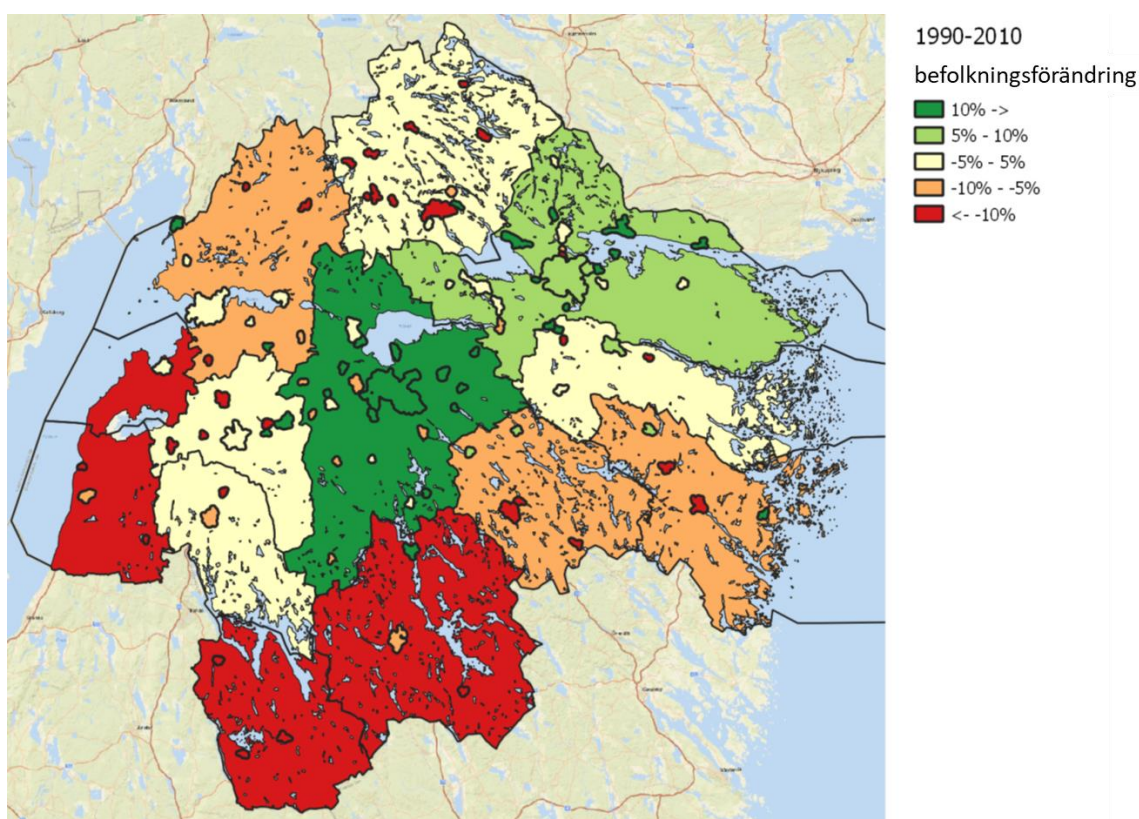


Bild 5: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygd mellan år 1990 och 2010. (SCB)

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 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. Svarefrekvensen 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 resvaneundersökningar och har därmed aktuell kunskap om resande bland sina invånare.

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.

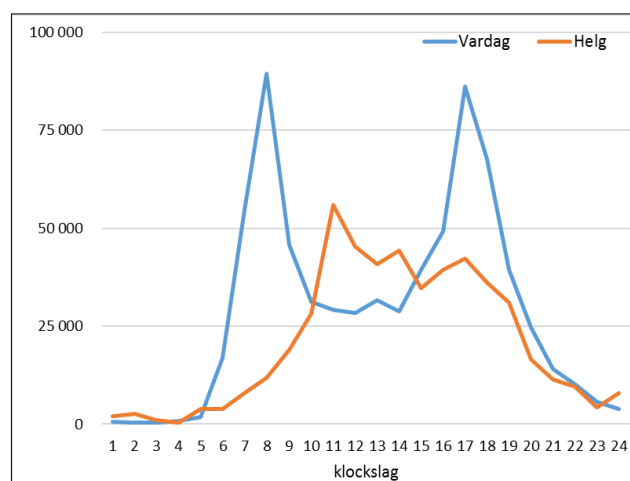


Bild 6: Antal resor fördelat över dygnet på vardagar respektive helger. (RVU Östergötland 2014)

Bilen är det vanligaste färdmedlet med en marknadsandel på 57 procent av vardagsresorna och 64 procent av helgersorna. 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.

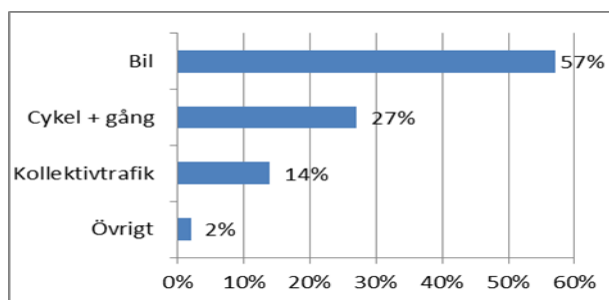


Bild 7: Fördelning mellan färdssätten på vardagar (RVU Östergötland 2014).

Sedan 2017 deltar Östgötatraffiken 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 kollektivtraffiken och de som inte gör det. Varje år intervjuas nästan 5 000 östgötar.

Mätmetod och frågeställningar påverkar resultatet därför är marknadsandelen mellan de två undersökningarna inte helt jämförbara. Enligt kollektivtrafikbarometern så var marknadsandelen 2019 cirka 19 procent vilket är 4 procentenheter lägre än för 2017. Kollektivtraffiken har sin högsta marknadsandel för resor till skola följt av resor till arbete, medan marknadsandelen är lägre för övrigt resande.

Båda 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 kollektivtraffiken ligger i huvudsak på arbets- och studiependling vilket är ett krav enligt kollektivtrafiklagen, men också för att kollektivtraffiken 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 kunderna. Resvaneundersökningar visar dock att fritidsresandet ökar, det vill säga resandet som inte är relaterat till arbete eller studier. Fritidsresandet kan dessutom förväntas öka då andelen äldre blir allt fler. Fler personer som är äldre än 65 år och som i hög utsträckning lever ett aktivt liv genererar ett större resbehov utanför högtrafiktiden på morgonen och sen eftermiddag. Detta innebär ett mer jämnt resbehov under dagen. Resa för fritidsaktivitet som ärende är vanligt även vid ungdomars resor.

Även när det gäller var i länet de flesta resor sker finns det stora skillnader. Det mesta resandet sker 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.

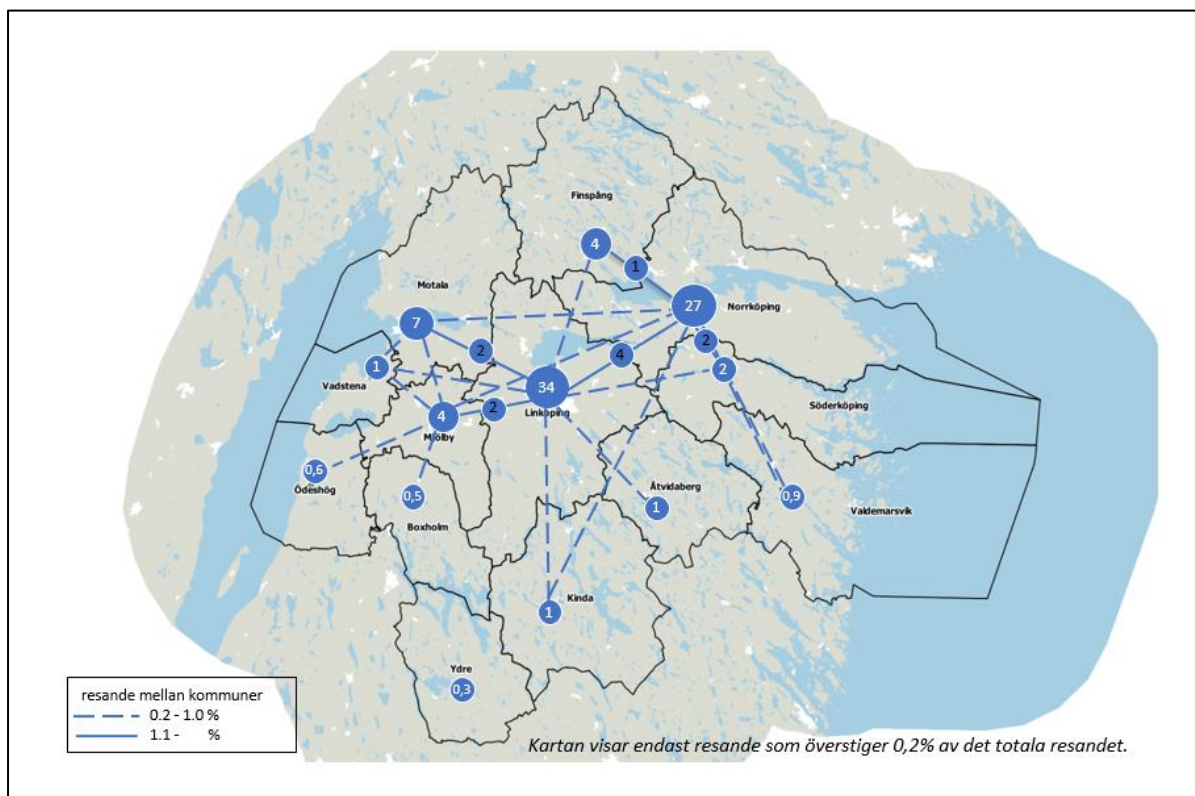


Bild 8: Fördelning av det totala resandet på kommunnivå. Vita siffror visar inomkommunalt resande och svarta siffror resande över kommungräns. (RVU Östergötland 2014)

Bilanvändning och körkort

Den totala körsträckan för personbilar ökar stadigt i Sverige men däremot så minskar den genomsnittliga körsträckan per personbil, det vill säga att utvecklingen går mot en större bilflotta men med lägre användning per bil. (TRAFKA-körsträckor 2018)

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 är mellan Norrköping och Finspång i båda riktningarna 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

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR ÖSTERGÖTLAND ▷ 2030

RESANDEBEHOV I ÖSTERGÖTLAND

Linköping och Norrköping är även pendlingen till Stockholm relativt stor.

Pendling för gymnasiestudier varierar, inte minst med storleken på antalet som läser på gymnasiet. Antalet ungdomar i gymnasieålder, 16–18 år, nådde en topp år 2008. Därefter har åldersgruppen minskat med en fjärdedel. Från år 2015 ökar antalet ungdomar igen men i långsammare takt. 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 resbehov bland barn och ungdomar.

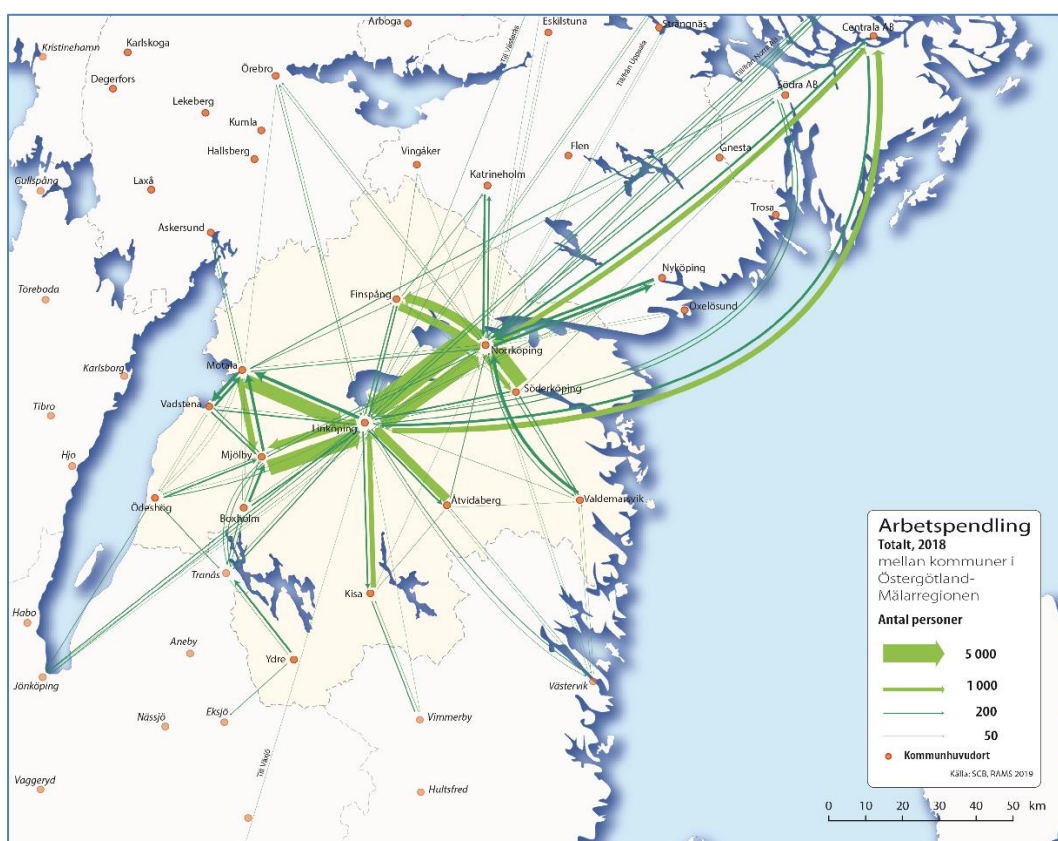


Bild 9: Arbetspendling, totalt för Östergötland 2018. (SCB, Mälardalsrådet)

Regionala målpunkter

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

sågas 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.

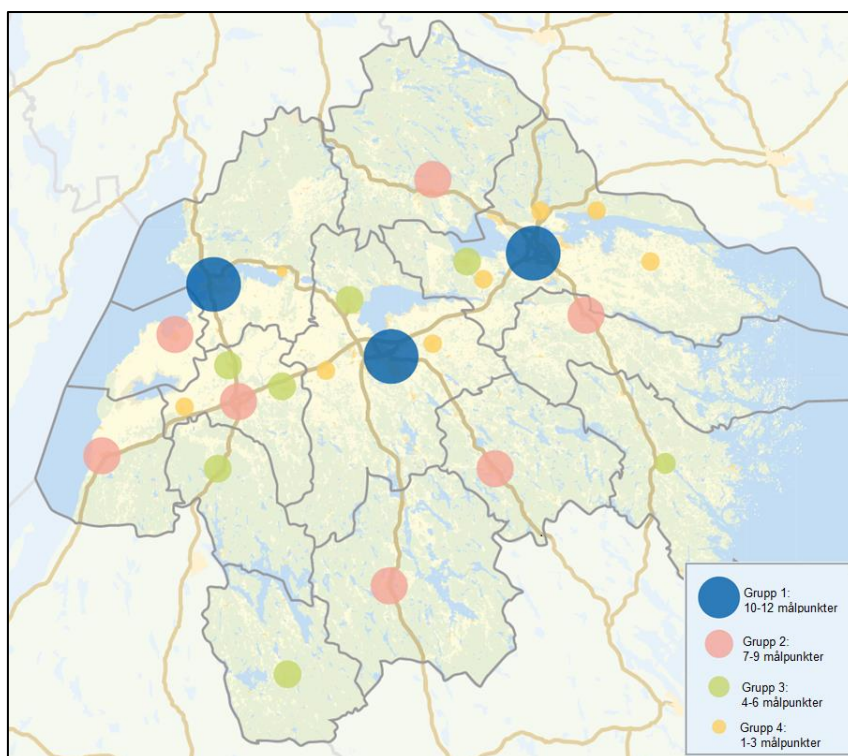


Bild 10: Tätorter i Östergötland med minst en regional målpunkt, kategorisering av målpunkter är gjord inom arbetet med Strukturbild Östergötland (Region Östergötland).

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, Vadstena och Åtvidaberg, står för två tredjedelar av resorna. Nästan var fjärde resa görs i de regionala stråken.

Det är framförallt resor med Östgötapendeln och stadstrafiken i Linköping och Norrköping som ökar

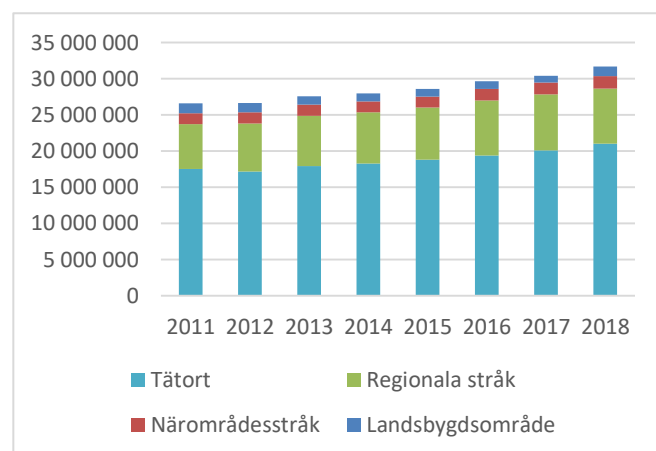


Bild 11: Utveckling av antalet påstigande resenärer. (Östgötatrafiken)

Kundens upplevelse

Sedan 2017 deltar Östgötatrafiken i den nationella årliga undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

Östgötatrafiken ett Nöjd Kund Index (NKI) på 70. 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 kundgrupper. Resande i stadstrafiken är i högre grad nöjda med Östgötatrafiken än resande i regionaltrafiken.

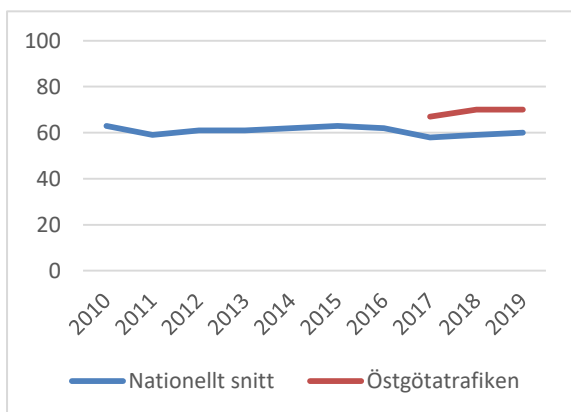


Bild 12: Östgötatrafikens NKI (Nöjd Kund Index) i jämförelse med det nationella genomsnittet

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 infinder 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. Kvinnor upplever i högre utsträckning än män, att det känns tryggt att resa kollektivt. Högst trygghetsbedömning ger resenärer som reser med landsbygdstrafik, 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 de kommande åren. I Boverkets vision för Sverige år 2025 beskrivs fyra megatrender.

Också trenden mot en ökad individualisering har stor påverkan på kraven på kollektivtrafiken. Denna beskrivs i Region Stockholms trendanalys från 2019, "Trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen".

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, extremväder, 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 transportererna 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 som i sin tur stärker en urbanisering.

I Sverige blir befolkningen äldre, fler barn föds och invandringen är hög. Ålders- och könsfördelningen varierar över landet. Yrkesverksamma bor främst i storstadsregionerna, medan andelen äldre är högre på landsbygden.

Digitalisering

Digitaliseringen innebär stora möjligheter i samhällsutvecklingen och innebär nya mönster för såväl inkoop 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. Varje person är unik och kraven på kollektivtrafiken och kringliggande tjänster ökar. Det finns ett ökat behov för branschen att förstå individens och befolkningens behov och förväntningar.

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.

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 **10,2** miljoner invånare år 2018 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. Processen kallas urbanisering och förekommer över hela världen. 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.

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.



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. 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 attityderna 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 körkortsinnehavet, 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.



Ny fordonsteknik

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

Sverige har varit tidigt ute med olika satsningar för att öka andelen fordon som kan drivas med fossilfria drivmedel. Trots det väljer hushållen fortfarande i hög utsträckning bränslesnåla bilar framför bilar som drivs med alternativa bränslen. Idag kan endast nio procent av den privatägda bilparken drivas med ett alternativt bränsle. Ett högre inköpspris samt en osäkerhet kring andrahandsvärdet och den framtida utvecklingen för biobränslen är faktorer som verkar göra hushållen tveksamma till bilar med alternativa drivmedel.

Försäljningen av elbilar, laddhybrider eller rena elbilar, har däremot under de senaste tre åren ökat stort från cirka 30 000 elbilar till 111 000 elbilar i Sverige i början av 2020.

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

Såväl i Sverige som runt om i världen pågår även stora satsningar på utveckling av trafiksystem som körs med eldrivna bussar. De senaste åren har teknikutvecklingen

av elbussar 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 städerna inom en inte alltför avlägsen framtid med största sannolikhet kommer att utföras med eldrivna fordon. Orsaken är bland annat att biodrivmedlen i framtiden inte beräknas finnas i tillräcklig omfattning i förhållande till transportbranschens totala behov. Tillsammans med de fördelar eldriften kan ge i form av helt utsläppsfria och tysta fordon med lägre vibrationer, bedöms kollektivtrafik i städerna som särskilt lämpligt 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. Bränslecellen omvandlar vätet och luftens syre till lagringsbar elektricitet och ur avgasröret kommer endast vatten. De vätgasdrivna testbussarna är mellan 10 och 40 procent mer energieffektiva än motsvarande bussar med dieseldrift. Utveckling av bränslecellsbusar 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 några 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 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 målgrupper 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. Nedan beskrivs trafiken detaljerad i linje- och infrastrukturbeskrivningar. De återfinns 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. I kommande kapitel redovisas trafiksystemets utveckling och framtida roll i regionen.

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 busstrafik som har andra målpunkter, direktbusstrafik till Skavsta och Arlanda är ett exempel.

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

Det offentliga interregionala trafiken

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

På tågsidan finns interregional trafik på sträckan Mjölby – Örebro – Borlänge – Gävle. Huvudman för trafiken är Tåg i Bergslagen som genom upphandlad operatör trafikerar sträckan inom Östergötland med ett lågt utbud av turer i vardera riktningen på vardagar. På helgerna är omfattningen på trafiken något lägre.

Trafiken är upphandlad av de regionala kollektivtrafikmyndigheter som gemensamt äger Tåg i Bergslagen. Trafiken erhåller statligt stöd som syftar till att knyta Bergslagen i huvudsak till att i Mjölby erbjuda goda bytesmöjligheter med fjärrtågtrafiken till/från södra Sverige.

På Tjustbanan (Linköping – Västervik) och Stångådalsbanan (Linköping – Kalmar) bedriver Kalmar Länstrafik, genom upphandlad operatör, tågtrafik. Trafiken 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 (Landstinget i Kalmar) om biljettgiltighet för Östgötatrafikens biljetter på sträckorna inom Östergötland.

Som delägare av Mälardalstrafik AB och genom särskilda avtal tillsammans med Länstrafiken Sörmland 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 säkra resmöjligheterna mellan Östergötland och **Storstockholm samt Katrineholm/Nyköping** och vidare.

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 Östgötapendeln – 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 handlar om exempelvis stadstrafik, regional stråktrafik eller landsbygdstrafik. När det gäller funktion kan man tala om systemets stomlinjer eller servicetrafik. Nedan sker en övergripande beskrivning av trafiken uppdelat i funktion och geografiska plats.

Stommen i kollektivtrafiken

Grunden i kollektivtrafiksystemet är de så kallade stomlinjerna. 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 pendeltågtrafiken, 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 beskriver inriktningen för hur regionen ska möta östgötarnas framtida resandebehov med tågtrafik. Fokus i målbilden ligger på Östgötapendelns framtida roll och utveckling.

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 viktigt 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 en 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 kollektivtrafiknät men även med regiontrafikens linjer.

Kompletterande trafik – olika trafiklösningar för olika uppdrag

För att nå uppsatta mål, behövs trafik utöver stomlinjer, 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 resrelationer och ändamål.

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, Vadstena 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.

Trafik på landsbygden och skärgården

Landsbygdstrafiken består till största delen av busstrafik 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 regionens 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.

I den glesa geografien erbjuds Närtrafik. Denna typ av trafik är anropsstyrd och möjliggör kollektivt resande för serviceresor. Genom Närtrafiken erbjuds kollektivtrafik i hela länet, om än genom olika produkter och villkor. Stomlinjerna finns där största målstyrning är möjlig, och underlaget är som störst, medan Närtrafik är ett finmaskigt komplement i regionen. Närtrafik är därför att betrakta som servicetrafik och inte inriktad för att möjliggöra arbets- eller studiependling.

Geografisk tillgänglighet

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, restidskvot och turtäthet.

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 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. Även restiden mellan Norrköping och Finspång understiger en halvtimme med kollektivtrafik. 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.

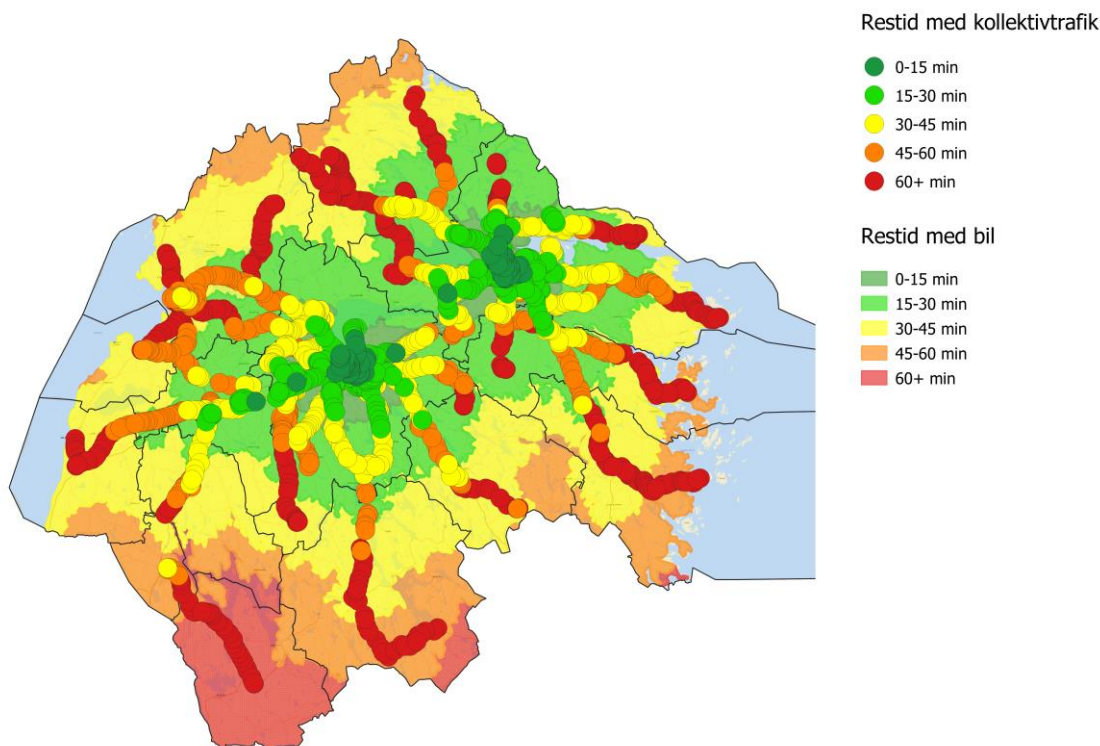


Bild 13: Räckvidden för resor med kollektivtrafik respektive bil med målpunkt resecentra i Linköping eller Norrköping (Östgötatrafiken, Trafikverket 2019).

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.

I Östergötland varierar restidskvoten stort mellan olika reserelationer. I de regionala stråken har reserelationer 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 kunder 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 resandeunderlag.

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

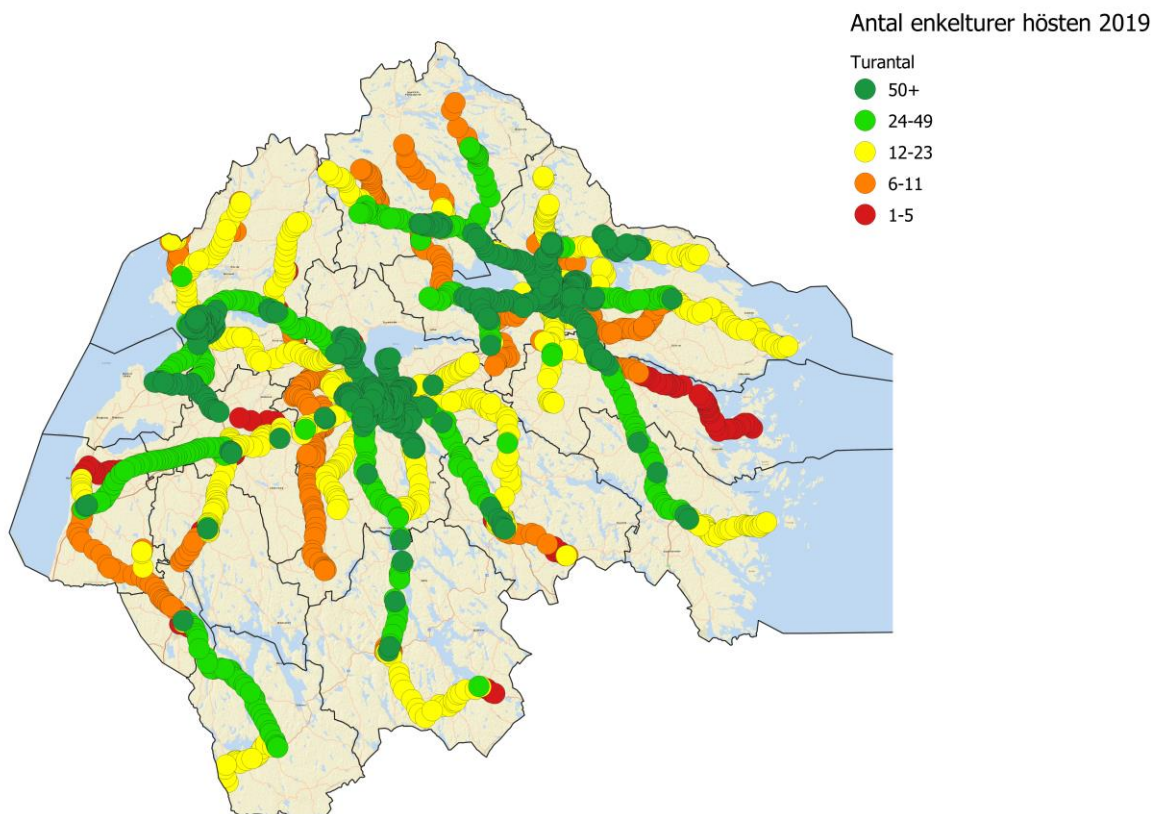


Bild 14: Antal enkelturer per vardagsdygn för respektive hållplats (Östgötatraffiken 2019).

Tillgänglighet 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 kundgrupper måste trafiken anpassas utifrån de funktionsnedsattas särskilda krav och behov. Inom Region Östergötland **fokuseras tillgänglighetsarbetet på åtgärder som anpassar kollektivtrafiken för funktionshindergrupper som avser syn-, hörsel-, rörelse- samt kognitiva nedsättningar.**

Fordonsflottan i den allmänna kollektivtrafiken i Östergötland håller hög nivå avseende anpassning för personer med nedsatt rörelsefunktion. **Från och med 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 hållplatslägen i det prioriterade nätet eller hållplatser 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 i 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 resenärgrupper, är särskild kollektivtrafik en trafikform som endast erbjuds till den, som på grund av funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att nyttja den allmänna kollektivtrafiken. Den särskilda kollektivtrafiken består av färdtjänst, kommunöverskridande färdtjänst och riksfärdtjänst. Även den särskilt upphandlade skolskjutstrafiken är en trafikform som bara erbjuds vissa kundgrupper och som i vissa sammanhang brukar tas med i begreppet särskild kollektivtrafik.

Ansvar för den särskilda kollektivtrafiken och särskilt upphandlade skolskjutsar ligger enligt lagstiftningen på kommunerna. Kollektivtrafiklagen ger dock kommun som så önskar möjlighet att lämna över detta ansvar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Östergötland har nio av länets kommuner (från och med

sommaren 2020) valt att på detta sätt lämna över ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst. Sex av dessa kommuner har även lämnat över ansvaret för skolskjutstrafiken. I samtliga fall är det ansvaret för planering, upphandling och drift som lämnats över, medan myndighetsansvaret för tillståndsgivningen behållits inom kommunen.

Förutom den från kommunerna överlämnade trafiken ansvarar Region Östergötland även för den särskilda form av färdtjänst över kommungräns, kommunöverskridande färdtjänst, som sedan 1990-talet finns i Östergötland.

Färdtjänst

Färdtjänst beviljas efter individuell prövning enligt lag om färdtjänst och riksfärdtjänst med anledning av en funktionsnedsättning som är mer varaktigt än tre månader. Beslut om färdtjänst fattas av den kommun man är folkbokförd i.

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

Kollektivtrafiklagstiftningen ger kommunerna möjlighet att lämna över ansvaret för färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Östergötland har Boxholm, Linköping, Mjölby, Motala, Norrköping, Vadstena, Valdemarsvik, Åtvidaberg och Ödeshögs kommuner valt att låta Region Östergötland ta hand om färdtjänsten. Det ansvar som kommunerna överlämnat avser planering, upphandling, drift och uppföljning av färdtjänsten medan samtliga kommuner valt att även fortsättningsvis behålla ansvaret för tillståndsgivningen.

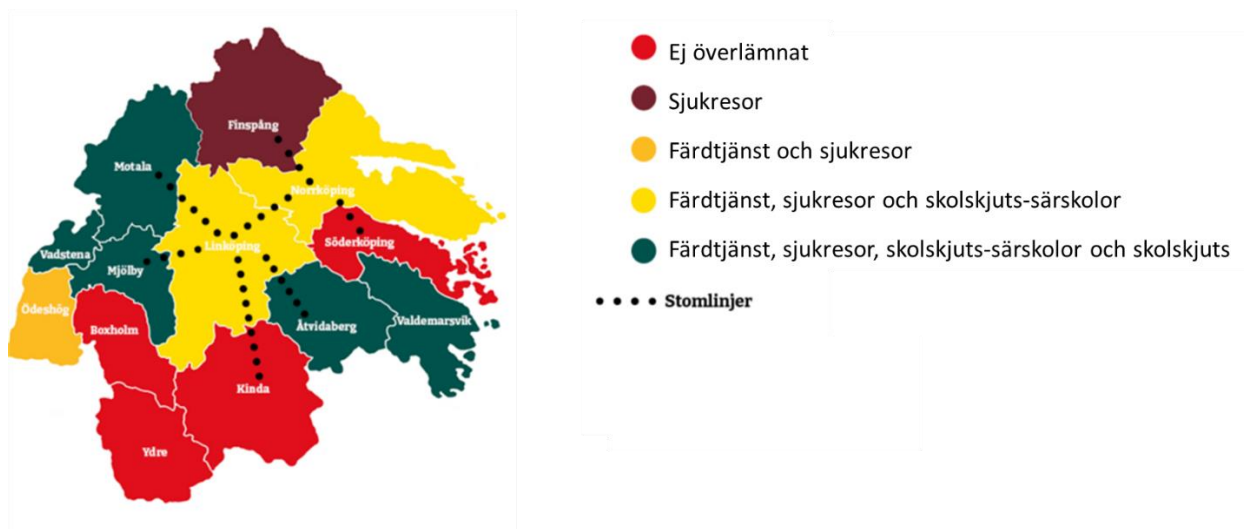


Bild 15: Kommuner som lämnat över ansvaret för särskild kollektivtrafik (Östgötatrafiken 2019).

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 Regionen även för motsvarande uppgifter avseende den kommunöverskridande färdtjänsten.

Prissättning för resor med färdtjänst fastställs i särskild

ordning av Region Östergötland, kopplat till regelverket för färdtjänst och sjukresor.

Färdtjänstberättigade personer har möjlighet att resa inom färdtjänstområdet under dag- och kvällstid, alla veckans dagar. De kommuner som har kvar den inomkommunala färdtjänsten i egen regi har sitt eget regelverk avseende till exempel prissättning och tider.

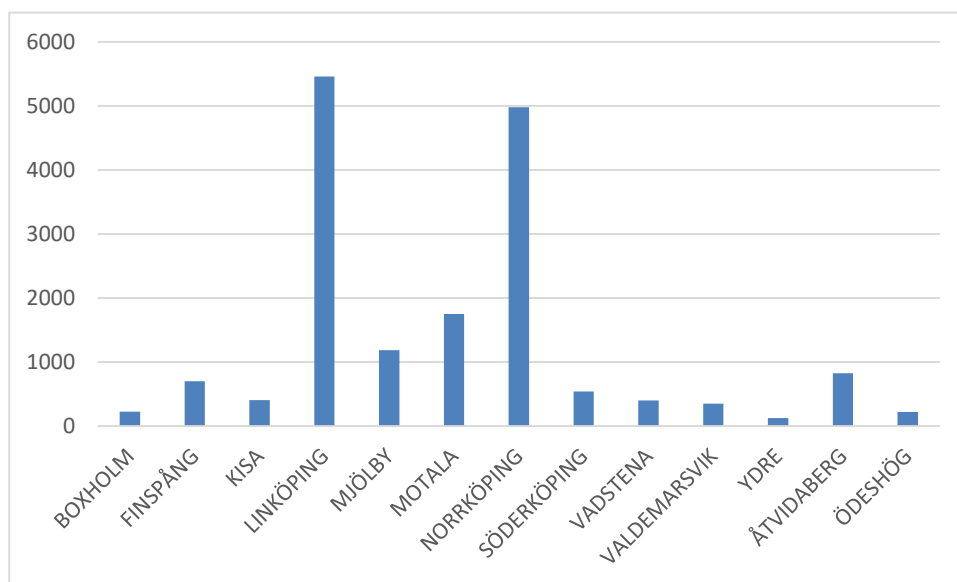


Bild 16: Antalet personer med färdtjänstillstånd i Östergötlands kommuner 31 januari 2020. (Källa: Östgötatrafiken)

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. Linköping och Norrköping har till exempel enbart valt att lämna över skolskjuts för särskoleelever.

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 de kundernas legitimering, ska samordnas med andra resor. Sådan samplanering görs genom att färdtjänst både inom och mellan kommunerna samplaneras med sjukresor. En sådan samplanering 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.

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**. Från och med juni 2019 kör **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 spår-vagnarna i Norrköping drivs med el från förnyelsebara källor. Spårbunden trafik är därmed ett av de mest miljövänliga sätten att resa på.

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 biogas. **Från juni 2019 kommer 20 elbussar att introduceras i stadstrafiken i Linköping och Norrköping.**

En begränsning med biogas som drivmedel är behovet 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. Såväl biogas, RME som HVO har mycket god klimatnytta och minskar utsläppen av klimatpåverkande gaser med mellan 60-90 procent.

Utsläppen av de lokala luftföroeningarna 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 luftföroeningarna. Genom att ställa ålders- och utsläppskrav på fordonen i samband med upphandling minimeras utsläppen. **Introduktion av elbussar innebär att de lokala utsläppen från kollektivtrafiken i princip helt kan elimineras.**

Energieffektivitet

Kollektivt resande är generellt sett mer energieffektivt än om motsvarande resor genomförs med egen bil. Med en snabb och attraktiv kollektivtrafik som tillmötesgår kundernas 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 eftersom motortekniken skiljer sig åt. Även om det under senare år finns gasdrivna bussar på marknaden med lägre drivmedelsförbrukning, har de gasdrivna bussarna fortfarande en relativt sett hög energiförbrukning. 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 fordonet 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 i princip helt kan elimineras. 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 är en högre prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik, åtminstone i städernas centrala delar. Samtidigt finns motverkande krafter i form av externa handels-etableringar, växande förorter och geografiskt vidgade arbets- och bostadsmarknader.

En utbyggnad av bostäder, arbetsplatser och skolor som koncentreras till platser som är tillgängliga med kollektivtrafik främjar en energieffektiv och resurssnål utveckling i Östergötland. Med en sammanhållen bebyggelse skapas goda förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. 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. 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 denna regionala och kommunala nivån i den fysiska planeringen.

Hur kommunerna planerar den fysiska miljön har stor betydelse för kollektivtrafikens möjlighet att utvecklas. Med bostäder och verksamheter i lägen som ligger nära stationer och hållplatser kan kollektivtrafiken i högre grad konkurrera med bilen. 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 tidtabelltid ligger 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 även 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 säkerställa en gemensamt önskad samhällsutveckling krävs en djupgående samverkan.

I Östergötland är länets alla tretton kommuner tillsammans med bland annat Trafikverket viktiga samverkanspartners 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 Mälardalen, Jönköpings och 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 samverkanspartner, 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.

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 bereds insyn och medverkan i processen kring utveckling av kollektivtrafiken.**

Ett område som kräver samverkan från flera aktörer rör Östgötapendelns stationsorter som behöver utvecklas till tydligare noder i kollektivtrafiksystemet. Till exempel kan det för en ort där resandet stagnerar till följd av utebliven ortsutveckling, 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.

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 kundperspektiv 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 resmöjligheterna byggas ut i takt med ökad efterfrågan.

Kollektivtrafiken ska ges en fast struktur så att kunderna 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. Med ett fördjupat samarbete skulle städerna tillsammans kunna bilda ett kraftfullt "lok" i regionens framtida utveckling. Hur ett sådant samarbete lyckas kan vara avgörande för hur väl Östergötland i framtiden lyckas bibehålla sin plats som en av Sveriges attraktivaste regioner att bo och verka i.

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 en ökad trängsel. Kollektivtrafiken, liksom gång och cykel, är mer yteffektiva färdssätt 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 i

princip elimineras vilket ökar möjligheten att bygga tätare 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 samselas och samsas om gatuutrymmet. Kollektivtrafikstråk med god framkomlighet och tydlig prioritet som garanterar regiontrafikens tillgänglighet till målpunkterna inom staden ska finnas.

Utöver Östgötapendeln som är den enskilt största linjen, sker idag mest resor i stadstrafiken. Resor som i sin helhet sker inom en linje inom staden. 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 Mälardalen 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.

För att möta det ökande behovet av resmöjligheter behöver Region Östergötland aktivt engagera sig i arbetet med att säkerställa möjligheterna till snabba, säkra resor med hög frekvens. I första hand bör säkerställandet av sådana resmöjligheter kunna ske genom kommersiella aktörers försorg.

I ett sådant arbete kan den framtida höghastighetsjärnvägen, Ostlänken, spela en avgörande roll. Den kapacitetsförstärkning av spårtrafiken mellan Östergötland och Stockholm som Ostlänken ger möjlighet till får inte äventyras genom att den mer långsamgående tågtrafik som idag trafikeras andra sträckningar på samma relation, eller delar av relationen, flyttas över till Ostlänken. Region Östergötland menar att inriktningen för trafikering av Ostlänken måste vara att kommersiella aktörer snarast efter färdigställandet börjar trafikera den nya järnvägssträckningen. Trafiken ska utföras med fordon anpassade för att fullt ut kunna tillgodogöra sig den restidsförkortning höghastighetsjärnvägens 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 stomlinjetrafik, vilka är viktiga för så väl stadens behov som de regionala resorna.**

En utökad 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 utökad region 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, 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 procent marknadsandel, innebär att kollektivtrafiksystemet måste attrahera en stor mängd som inte idag reser i systemet för målpuppfyllelse. Kollektivtrafiken befinner sig i en omvärld där det finns andra alternativ för resande. För att möta kundernas förväntningar måste kollektivtrafiken utvecklas i takt med att förväntningarna ändras.

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 målet att öka kollektivtrafikens samhällsnytta, eftersom dess legitimitet bygger på att den till stor del är samhällsfinansierad. Kundperspektivet fokuserar på att öka kvaliteten. Grunden är att själva trafikprodukten måste hålla hög kvalitet, men många olika faktorer bidrar till kollektivtrafikens hela kvalitet och attraktivitet. Medan trafikperspektivet mer behandlar Östgötatrafikens inre processer för att hålla en effektivitet i trafiken, en hög effektivitet ökar kundnyttan och därmed samhällsnyttan.

Som beskrivet i kapitlet om Nuläget finns olika trafikkoncept, 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 resmöjligheter 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 affärsmässigt hållbar. Detta är på en samhällsnivå ett bra sätt att hantera skattekollektivets resurser.



Bild 17: Sverigeförhandlingens förslag till ny höghastighetsjärnväg

Ostlänken

Första etappen, Ostlänken, i en ny svensk höghastighetsjärnväg ska byggas. Projektet omfattar en helt ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg på den 15 mil långa sträckan mellan Järna och Linköping. Den nya järnvägen planeras för persontåg med hastigheter upp mot 320 km/tim och beräknas vara klar att börja trafikeras senast år 2035.

För resterande delar av höghastighetsjärnvägen, sträckorna från Linköping via Jönköping mot såväl Göteborg som Malmö/Köpenhamn, pågår arbeten för att utreda vilka sträckningar som är lämpligast. Även om någon tidplan för det arbetet inte är officiellt fastslagen så kommer färdigställandet ske efter detta programs målår.

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

Tillkomsten av Ostlänken 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. Även om nuvarande planeringsarbete tyder på att stationslägena flyttas ut något från dagens stadskärnor bedöms stationerna fortfarande ligga kvar inne i städerna.

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 dock att infrastrukturen, i form av vägar, gator, tillfarter och anläggningar för kollektivtrafikens behov med mera, utformas på ett sätt som säkerställer att kollektivtrafiken får god tillgänglighet till de nya 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 kundvänliga trafiklösningar behöva skapas. Detta samtidigt om 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. Som delägare i Mälardalstrafik AB (Mälartåg) deltar Region Östergötland i att ha etablerat ett nytt gemensamt regionaltågssystem för Mälardalen. 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 utvecklas i enlighet med det arbete som sker inom det transportpolitiska samarbetet, "En Bättre Sits" som inom Region Östergötlands tågstrategiska arbete.

Med Region Jönköpings län finns ett avtal som löper till och med år 2025 som innebär att Östgötapendeln även trafikerar Tranås i Jönköpings län. Avsikten med avtalet är att Tranås ska fungera som bytestpunkt där resenärer som vill resa vidare bortom Tranås ska kunna byta mellan Östgötapendeln och Jönköpings eget tågtrafiksystem, Krösatågen.

Region Östergötlands avtal med Region Kalmar län (Landstinget i Kalmar) innebär att Östergötland fram till och med år 2021 svarar för medfinansiering av den tågtrafik som Kalmar Länstrafik bedriver på sträckorna Linköping – Kalmar respektive Linköping – Västervik. Östergötlands medverkan i trafiken kan ses som en variant på ett så kallat "Köp av platser" avtal.

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. Region Östergötland kan erbjuda en attraktiv trafik, men det är i slutändan upp till den enskilda individen att faktiska välja det erbjudandet.

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 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 för att kunna göra ett bättre system, det vill säga att effektivisera för ökad samhällsnytta.

Trafiken 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 anropstyd. 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 samt inom regioner. En stomlinje är alltså en stomme i så väl samhällsplaneringen som i trafiksystemet. Stomlinjerna är få till antalet men står för en stor del av resandet i trafiksystemet och dess samhällsnytta.

Östgotapendeln

Pendeltågets roll som stommen i regionens kollektivtrafiksystem ska behållas. Kapacitetsbristen på Södra stambanan medför att det är **stora svårigheter** att utvidga Östgotapendeln trafikeringssområde eller att trafikera fler stationer inom nuvarande trafikeringssområde. Tillkomsten av Ostlänken kan komma att förbättra kapacitetssituationen på delar av Östgotapendeln trafikeringssområde, vilket kan medföra att möjligheterna till att trafikera ytterligare stationer förbättras.

En fortsatt satsning på högkvalitativ kollektivtrafik med tåg förutsätter att modellen för Trafikverkets kapacitetstilldelning på järnvägen utvecklas. En situation där det är naturligt att tågtrafik planeras enligt konceptet med taktfast tidtabell med jämna tidsintervall måste skapas. Inriktningen från Region Östergötlands sida är att Östgotapendeln även i framtiden körs med ett utbud som **likt dagens upplägg, om än att både trafikerade sträckor och kapacitet kan behöva ändras.**

Starka busstråk

Snabb busstrafik kompletterar Östgotapendeln och körs i första hand som stomtrafik på sådana starka relationer mellan **större regionala orter** och regionens centrala del som inte trafikeras av Östgotapendeln. Den snabba busstrafiken kan också finnas som komplement till tågtrafiken på relationer med stora generella resandeunderlag eller där det finns stora resandeunderlag mellan specifika målpunkter som inte trafikeras av Östgotapendeln. 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 långsamgående 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 alla annan trafik.** Senast vid slutet av detta programs mållår, 2030, bedöms frekvensen i Linköping och Norrköping behöva vara så hög att resor på stomlinjerna kan ske tidtabellslöst.

På relationer inom staden med ett lägre resandeunderlag körs lokallinjer som är strategiska och väl utbyggda ansluter till stomlinjerna. **Dessa behöver pekas 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.** Detta både på ställen där det finns stomtrafik, och andra linjer i stråken bidrar med andra kvaliteter, och på de ställen där stomlinjer inte finns. Den kompletterande trafiken kan alltså vara både väldigt stark med högt resande, och "stomme i sitt stråk" men inte här pekas ut som en regional stomtrafik.

Kompletterande trafik i starka stråk

Som komplement till den snabba trafiken körs i de regionala stråken även en mer långsamgående busstrafik med tätare uppehållsbild. Restiden har i denna typ av trafik en lägre prioritet och syftet är i stället att bidra till ökad yttäckning i stråken. 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 tätorterna 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

På de delar av landsbygden, utanför stråken, där resandeunderlaget är svagare ska en mer anpassad trafik erbjudas. Trafiken är oftast linjelagd och 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. Under kvällar och helger är resmöjligheterna begränsade. Den här typen av trafik kan även fungera som matningstrafik till den snabba trafiken i stråken.

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.

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.**

Skärgårdstrafiken är idag, och bedöms under **överskådlig tid** förbli begränsad i sin omfattning.

Resandeunderlaget som de bofasta på öarna utgör bedöms inte öka i någon nämnvärd omfattning och förblir därmed på en nivå som dagens trafikomfattning klarar av att hantera. En kraftigt ökad satsning på besöksnäringen ute i skärgården skulle kunna förändra situationen och eventuellt motivera viss utveckling av trafiken.



Kvaliteter ur ett kundperspektiv

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

Ur ett kundperspektiv är prisvärdheten central, det finns en "respriskvot" som bestämmer hur prisvärd kollektivtrafiken är relativt andra resalternativ. Trafiksystemets utformning och kvalitet, och erbjudna priser och produkter, är därför två sidor av samma värdering för någon att börja resa kollektivt. 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.

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

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 att 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.

Ur ett kundperspektiv 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 kunden ur ett hälsoperspektiv.

En tydlig utveckling är att tid blir en mer begränsad resurs för en växande medelklass och att bristen på tid överskuggar bristen på pengar. Kollektivtrafiken kan möta detta genom att erbjuda kvalitativ restid 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.

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.**

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



Tillgänglighet för funktionsnedsatta

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 kollektivtrafik-

systemets 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 rörelseförmåga, syn-, hörsel- samt kognitiva funktionshinder. 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 det 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, vårdinrättningar, äldreboenden, skolor, terminaler och resecentrum. Ökad fokus ska även läggas på hållplatser som trafikeras av kollektivtrafikens stomlinjer samt 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, 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 låggolvsutförande. 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 ökad 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

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

Öka kollektivtrafikens marknadsandel

Mål: Kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till 32 procent år 2030.

En ökning av kollektivtrafikens marknadsandel bidrar till en **attraktivare region med mindre miljöpåverkan, mindre trängsel, förbättrad trafiksäkerhet och 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.

Idag ligger kollektivtrafikens andel av de motorburna resorna på **19 procent** enligt den nationella undersökningen **Kollektivtrafikbarometern**.

MARKNADSANDEL	Nuläge	Målvärde 2030
Kollektivtrafikens andel av motorburna resor	19 %	32 %

Målvärdet för år 2030 på 32 procent avser den totala andelen av de motorburna resorna. I stadstrafiken förutsätts kollektivtrafiken även fortsättningsvis ha en högre marknadsandel än i landsbygdstrafiken.

Trots att antalet resor med kollektivtrafik ökar så minskar marknadsandelen. För en ökad marknadsandel krävs att kollektivtrafiken är ett attraktivt alternativ till resande med bil. 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 viktigaste för att öka resandet med kollektivtrafiken.

Fler nöjda kunder

Mål: Andelen nöjda kunder i den allmänna kollektivtrafiken ska vara 78 procent år 2030.

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

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

Nöjda kunder 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 kunden är med sin samlade erfarenhet av att resa med Östgötatrafiken. Nöjda kunder definieras som kunder 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.

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.

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.

Upplevd trygghet i kollektivtrafiken är en angelägen fråga för kunderna. Det är därför viktigt att följa hur tryggheten upplevs inom både den allmänna som den särskilda kollektivtrafiken.

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.

God geografisk tillgänglighet

Mål: Minst 65 procent av befolkningen ska **erbjudas** minst 12 dagliga (vardagar) resmöjligheter i vardera riktningen till centrala Linköping eller Norrköping med en restid på maximalt 35 minuter år 2030.

GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET	Nuläge	Målvärde 2030
Andel av befolkningen som med kollektivtrafik når centrala Linköping eller Norrköping inom 35 minuter, med minst 12 resmöjligheter i vardera riktningen per vardag.	59 %*	65 %

Not:* Nuläget kommer att uppdateras.

Kollektivtrafikens funktion att koppla samman regionens olika delar samt städers stadsdelar med varandra, bidrar till en ökad integration och en balans mellan olika befolkningsgrupper oavsett ålder och ekonomiska förutsättningar.

Restiden och turtätheten spelar en avgörande roll för hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i jämförelse med bilen. De stora pendlingsströmmarna i Östergötland har regioncentrumen i Linköping eller Norrköping som målpunkt. Kollektivtrafiken kan bidra till en hållbar utveckling av en integrerad region, genom att möjliggöra arbets- och studiependling, men också med förbindelser till kringliggande regioner.

Indikatorn "Geografisk tillgänglighet" avser andel av befolkningen som har en restid med kollektivtrafik på max 35 minuter till centrala Linköping eller centrala Norrköping, inklusive eventuella byten. Med ytterligare 10 minuters förflyttning nås en stor del av städernas målpunkter. Enligt den medborgarenkät som gjordes under september 2015, går det en gräns för acceptabel restid vid omkring 45 minuter vid pendling med den regionala kollektivtrafiken.

Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

Mål: Minst 75 procent av de regionalt viktiga orterna ska ha tillgång till minst 12 dagliga (vardagar) resmöjligheter i vardera riktningen med en restidskvot på högst 1,5 för resor till Linköping eller Norrköping år 2030.

Mål: Stadstrafikens medelhastighet i städernas centrala delar ska uppgå till minst 20 km/h år 2030.

Mål: Stadstrafikens medelhastighet i städernas yttre områden ska uppgå till minst 28 km/h år 2030.

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 1,5 har kollektivtrafiken goda möjligheter till en hög marknadsandel. Även hur ofta kollektivtrafiken trafikerar påverkar möjligheten att arbets- och studiependla med kollektivtrafik. För pendlingstrafik är det främst turtätheten under morgonen och eftermiddag/tidig kväll som är intressant.

Regionala målpunkter definieras enligt arbetet inom Strukturbild Östergötland som en plats eller funktion som spelar roll i ett regionalt sammanhang. I Östergötland pekas 25 tätorter ut som regionala målpunkter (bild 9). Regionala målpunkter samt tätorter med en befolkning på minst 1 500 invånare är områden

GOD KOLLEKTIVTRAFIK	Nuläge	Målvärde 2030
Andel av de regionalt viktiga orterna med en restidskvot på högst 1,5 för resor till Linköping eller Norrköping, med minst 12 resmöjligheter i vardera riktningen per vardag.	59 %*	75 %
Stadstrafikens medelhastighet i städernas centrala delar**.	17.5 km/h	20 km/h
Stadstrafikens medelhastighet i städernas yttre områden**.	25-27 km/h	28 km/h

Not: *Nuläget kommer att uppdateras.

** Målvärden för medelhastigheten kan komma att ändras när ny teknisk utrustning införs i kollektivtrafiken.

där kollektivtrafiken har bäst möjlighet att bidra ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. I dessa strategiskt viktiga orter bor 78 procent av regionens befolkning. **Om Region Östergötland gör nya bedömningar av vilka orter som klassas som regionala målpunkter kommer formuleringen av detta mål att förhålla sig till det.**

Resmöjligheter för resor mellan de aktuella 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 stadstrafikens medelhastighet som indikator för "God kollektivtrafik".

Klimatpositivt resande

Mål: De klimatpåverkande utsläppen från kollektivtrafiken ska vara högst 175 g/km år 2030*.

Mål: Energiförbrukningen för bussar i stadstrafiken ska vara högst 1,5 kWh/km år 2030*.

Mål: Energiförbrukningen för bussar i regiontrafiken ska vara högst 4,0 kWh/km år 2030*.

**Not: Målvärdena för energiförbrukningen utgår ifrån dagens trafik, de kan komma att justeras utifrån ny kunskap om energiförbrukning i framtida fordon. Målvärdena för klimatpåverkande utsläpp kan komma att justeras inför beslutsversionen utifrån uppdaterade beräkningsunderlag.*

För att minska klimatpåverkan från transporter behöver förändringar ske inom flera områden, till exempel genom övergång till fossilfria drivmedel, ett förändrat resande och utveckling av ny teknik. Kollektivtrafiken är ett av verktygen i omställningen mot ett hållbart transportsystem. Intentionen är att kombinera attraktiva och enkla resor med inbyggd hållbarhet.

Storleken på klimatpåverkan 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 allmänna kollektivtrafiken är fossilfri ges det goda förutsättningar och möjligheter att även den kommersiella trafiken kan drivas fossilfritt. Det är också nödvändigt att arbeta för att minska energiförbrukningen från fordonen.

MINSKAD KLIMATPÅVERKAN	Nuläge	Målvärde 2030
Klimatpåverkande utsläpp	194 g/km	175 g/km
Energiförbrukning för bussar i stadstrafiken	6,6 kWh/km	1,5 kWh/km
Energiförbrukning för bussar i regiontrafiken	3,3 kWh/km	4,0 kWh/km

I målvärdet förutsätts en lägre drivmedelsförbrukning samt energieffektivare fordon jämfört med idag. Som mått på klimatnyttan används utsläppen av klimatpåverkande gaser från kollektivtrafiken.

Övergången till en helt fossilfri kollektivtrafik har minskat kollektivtrafikens klimatpåverkan i hög grad. Men 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.

Övergång till eldrivna bussar innebär betydligt högre energieffektivitet i kollektivtrafiken. Elektriska fordon är generellt betydligt mer energieffektiva än fordon med förbränningsmotorer. Utvecklingen av bussar, både globalt och inom Europa, är till stor del inriktad på elektrifiering. Elektrifiering av bussar har hittills varit inriktad på främst bussar för stadstrafik.

Eldrivna fordon är speciellt lämpliga för kollektivtrafik. Bussar i kollektivtrafik kör under en stor del av dygnet och med förutsägbar körsträcka. Det skapar förutsättningar för en hög nyttjandegrad av

MÅL

batterikapaciteten. Användning av eldrivna fordon i kollektivtrafiken skapar förutsättningar för ett optimalt utnyttjande av batteritekniken.

I Östergötland har stora investeringar och framgångar gjorts inom biogasdrift, och regionen ligger i framkant när det gäller transporter som körs på biogas. Biogas kommer även fortsättningsvis spela en betydande roll som drivmedel speciellt gäller det i den regionala trafiken där tillgång på flytande biogas skapar förutsättningar för biogas i ny typ av trafik.

I målvärdet förutsätts att hälften av trafiken utförs med eldrivna fordon och resten med biogas eller flytande

fossilfritt drivmedel. Som mått på energieffektivitet används energiförbrukningen per kilometer för busstrafik.

Kollektivtrafiken i Östergötland har redan idag mycket bra klimatstatus tack vare satsning på fossilfria drivmedel. Genom att jämföra klimatpåverkan från resor med kollektivtrafik med klimatpåverkan från motsvarande resor om ingen kollektivtrafik finns, får man fram kollektivtrafikens positiva påverkan på klimatet. Kollektivtrafiken bidrar till att utsläppen av klimatpåverkande gaser blir lägre än vad den varit utan kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är därför positiv ur ett klimatperspektiv – klimatpositiv.

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.

Mål: Andelen tillgänglighetsanpassade fordon ska uppgå till 100 procent år 2030.

Mål: Andel intresseorganisationer som upplever att digitala tjänster inom kollektivtrafiken håller en hög kvalitet vad gäller tillgänglighet ska uppgå till 100 procent år 2030.

En viktig målsättning är att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla kundgrupper. 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 funktionsnedsatta personers 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 infrastrukturanläggningar som hållplatser, terminaler och stationer har staten (Trafikverket), Jernhusen och kommunerna ett stort ansvar.

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser som trafikeras av stomlinjetrafik eller som har 20 eller fler resenärer per dygn ska prioriteras. I bilaga 1 listas hållplatser som uppfyller målet respektive inte uppfyller det utifrån Region Östergötlands definition av tillgänglig hållplats.

TILLGÄNGLIGHETSANPASSNING FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING	Nuläge	Målvärde 2030
Anpassningsgrad av hållplatser i stomtrafiken och hållplatser med fler än 20 påstigande eller fler per dygn	58 %	100 %
Anpassningsgrad, fordon	100 %	100 %
Andel intresseorganisationer som upplever att digitala tjänster inom kollektivtrafiken håller en hög kvalitet vad gäller tillgänglighet*	-	100 %

*Not: Beslutsversionen kommer att uppdateras med ett värde för nuläge.

Av de hållplatser som trafikeras av stomlinjetrafiken eller som har 20 eller fler resenärer per dygn var 58 procent tillgänglighetsanpassade 2019.

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. 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 verkningfulla arbetsområden att lägga kraft på för att så småningom nå målvärdena.

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 färdstätt. 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.

Kollektivtrafikens stomlinjer ska fungera som strukturbärare i samhällsutvecklingen och är en tydlig referenspunkt för kommunernas planer och program.

För att kollektivtrafikens fulla potential ska kunna utnyttjas krävs samverkan på olika nivåer, på såväl politisk som på tjänstemannanivå. 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.

Fokusera på målstyrd trafikutveckling i samverkan

För att utveckla kollektivtrafiken till ett mer attraktivt resalternativ behöver prioriteringar göras så att kollektivtrafiken byggs ut där det finns stort resandeunderlag 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 kunder 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.

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.

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 kollektivtrafikresandet.

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 bolaget och arbetsgivare och fastighetsägare.

För att lyckas med påverkansarbetet är det viktigt att följa utvecklingen inom exempelvis Mobility Management 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 på lång sikt och vara ett självklart verktyg för att locka fler och nya kundgrupper. 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. 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 kunder om förbättringar som görs inom kollektivtrafiken, men också om att informera potentiella kunder om kollektivtrafikens möjligheter. **Digitala kanaler för att nå östgötarna och Östgötatrafikens kunder ökar i relevans och kommer att spela en 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 kännedom 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 kunder.



Fler nöjda kunder

Erbjuda prisvärda produkter

För att säkerställa att kollektivtrafiken har en stark position i framtidens Östergötland måste kunderna uppleva de fördelar som kollektivtrafikresandet innebär. Ett trafikutbud som erbjuder valmöjligheter, restider 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 och att resan upplevs prisvärd. Sammantaget utgör dessa faktorer grundläggande delar i kundens "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 kundgrupper tydliggörs en bild av kundernas resbehov som kan ligga till grund i kollektivtrafikens utvecklingsarbete. Utvecklingsarbetet ska också leda till att ge ett ökat mervärde för kunderna, med utgångspunkt i kollektivtrafikens fördelar. Omvärldsbevakning, för att fånga upp idéer och trender utifrån, bidrar med en framåtanda i utvecklingsarbetet. **Ökad kundkännedom och nya produkter kommer vara viktiga faktorer för att attrahera nya kunder.** Företagsförsäljning, brutto- eller nettolöneavdrag eller kundportaler är exempel på insatser som kan bidra till fler och nöjdare kunder.

Kollektivtrafikens kvalitet avgör betalningsviljan. Därför har de priser och produkter som erbjuds en stark koppling till själva trafiken. Utvecklingen av de båda måste gå hand i hand.

Tydlig och relevant information

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

Om man känner sig osäker på var och hur man betalar för sin resa och vilken biljett man ska köpa kan man 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 eller Machine-learning, innebär utökade möjligheter att analysera stora datamängder som skapas utifrån kollektivtrafiken, vilket 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 tredjepartsleverantörer och forskarvärlden kan driva utvecklingen av fler nya digitala lösningar för trafikinformation.

Minska den upplevda restiden

Varje resa består av ett antal delmoment, vilka värderas olika av olika kunder. Kundernas värdering av olika resmoment påverkar vilka insatser som kommer ha störst effekt för att nå fler och nöjdare kunder. 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 kundperspektiv ingår även kollektivtrafikens kvalitet i den upplevda restiden. För att kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ för dagliga resor måste kunderna 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 kunden får kännedom om störningen i god tid. Så att kunderna upplever en trygghet att trafiken "alltid rullar på" och att man kommer fram i tid.

God geografisk tillgänglighet

Öka möjligheten till kombinerade färdvägar

Östgötarnas resbehov är stora, varierande och många till sitt syfte. Kollektivtrafikens roll är inte att lösa samtliga resandebehov ur ett individperspektiv. Den har dock stora och goda förutsättningar att vara ett starkt, tydligt och säkert komplement.

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.

En resa består oftast av flera delresor. Möjligheterna att kombinera olika färdmedel måste därför bli bättre, sett ur kundens hela resas perspektiv. För att tillgodose resenärers olika behov är det av stor vikt att möjliggöra olika typer av kombinationsresor, där kollektivtrafiken är en naturlig del. Systemet av mobilitetstjänster är sannolikt en av framtidslösningarna för en hållbar transportsektor där kollektivtrafiken med sin höga kapacitet kopplas ihop med andra resätt 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.

För att öka möjligheten till kombinerade färdstätt finns en stor potential i samverkan med kommersiella aktörer när det gäller både planering av trafiken, öppna data och samarbeten kring betalstandarder. ResPlus-samarbetet är ett exempel på ett samarbete som finns på plats idag som 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 ökat hållbart resande. Den här typen av projekt är viktig, både ur ett lärande men även, 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 både kundnytta och samhällnytta, 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 egen 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.

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. Kunder är också generellt sett benägna att ta sig längre till en hållplats, om trafiken vid denna håller högre kvalitet.



Utveckla kollektivtrafikens infrastruktur

Varje resa med kollektivtrafiken inkluderar besök på någon av de ungefär 2 000 hållplatserna i regionen. Trafikering och infrastruktur är hänger tätt samman och utveckling av den ena kräver förbättringar av den andra. Ur så väl attraktivitetsperspektiv, som ur ett trygghets- och säkerhetsperspektiv behöver kollektivtrafiksystemets hållplatser fortsätta att utvecklas. Prioriteringen bör ligga på hållplatser i stomtrafiken och för hållplatser med stort resande.

Samtidigt är det 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. Färre men bättre hållplatser, som visserligen kan innebära längre gångavstånd till hållplatser men med bättre trafik är en framgångsrik strategi.

Pendelparkeringar 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.

Utjämna 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 peak-resande 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 kunden känner en större valmöjlighet och därmed en positivare upplevelse.

Klimatpositivt resande

God kunskap och omvärldsbevakning

För att minska klimatpåverkan från transporter behöver förändringar ske inom flera områden, till exempel genom fortsatt användning av fossilfria drivmedel, ett förändrat resande och utveckling av ny teknik. 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 upphandling av kollektivtrafik är ett viktigt verktyg för att åstadkomma kollektivtrafik med minsta möjliga klimatpåverkan.

För kollektivtrafik med bästa möjliga klimatnytta krävs god kunskap om teknik- och drivmedelsutvecklingen. Fortlöpande bevakning och omvärldsanalys samt kunskapsutbyte med kollegor i kollektivtrafikbranschen skapar en god kännedom om förutsättningar för fortsatt stor klimatnytta. Ett aktivt deltagande i forskning och innovationsarbete är inte bara viktigt för att öka kollektivtrafikens klimatnytta. Men drivkraften i detta gör att ett engagemang i dessa frågor är relevant inom samtliga verksamhetsområden.

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 ett fortsatt alltid ökat behov av 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 verkligen 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 kollektivtrafiksektorn. För fortsatt elektrifieringen 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 kundperspektiv 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.

Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Samverkan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Arbetet för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning inom kollektivtrafiken har pågått under många år. 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 funktionsnedsatta. 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 kundernas 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, 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 kundernas 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 kundernas bidrag till finansieringen av kollektivtrafiken behöver återställas. Krav måste kunna ställas på att kunderna betalar 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 kunder och justerade priser som målet kan nås.

För att lyckas öka kundernas 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 optimerar intäkterna.

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".

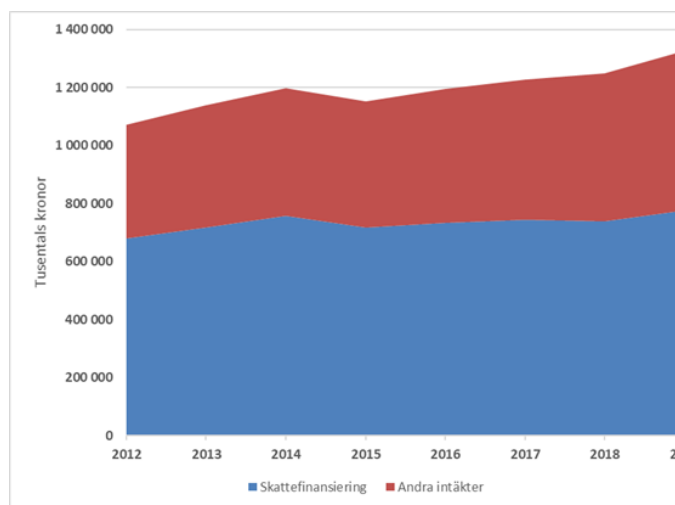


Bild 18: Utveckling av kollektivtrafikens skattefinansiering och intäkter år 2012-2019. (Östgötatrafiken).

För den avtalade kollektivtrafiken har finansieringen 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 kan Region Östergötland fatta beslut om att trafiken ska bedrivas utifrån skäl som inte kan motiveras utifrån regional utveckling eller stora efterfrågemässiga behov. Vid beräkning av subventionsgraden i den avtalade kollektivtrafiken medtas därför inte kostnader och intäkter för trafik som bedrivs utifrån denna typ av politiska beslut. Även Närtrafiken som till sin roll är tänkt att erbjudas i områden där det inte är motiverat med linjelagd kollektivtrafik, ska undantas vid beräkningar av subventionsgraden.

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 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.

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.

HVO: (Hydrerad Vegetabilisk Olja) dieselliknande drivmedel som tillverkas av växtfetter och olika avfallsprodukter som till exempel slaktavfall. HVO kan användas i dieseldrivna fordon.

Kollektivtrafik: Definieras i EU:s kollektivtrafik-förordning 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.

MaaS: Mobility as a Service

Peaktid: den tid på dygnet då flest resor görs.

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

Resa: en förflyttning mellan två punkter som sker av en viss anledning. En resa kan innefatta byten mellan linjer och/eller trafikslag.

Resbehov: behov av att resa, avser både det resandet som verkligen sker och det potentiella resbehovet, det vill säga det resande som skulle kunna ske.

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

Resvaneundersökning: undersökning för att kartlägga det nuvarande resandet, genomförs vanligtvis i form av intervju- eller enkätundersökning.

RME: (RapsMetylEster) drivmedel tillverkat av rapsolja. Kan användas i vissa dieseldrivna fordon. Kräver att fordonet anpassas för RME.

Samhällsnytta: en beräkning av den nytta som samhället har av kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken bidrar till många olika nyttor för samhället. Modellen begränsas till ett fåtal nyttor. Exempel på beräkningsbara nyttor är ökad trafiksäkerhet samt minskade utsläpp och buller.

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

Stråk: sträcka som flera linjer trafikerar.

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 riksferdtjänst.

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.

Turutbud: antal turer på en linje, hållplats eller i ett område.

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
- 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, 2010.
- 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.
- Kunskapssammanställning-EURO VI stadsbussar, Rapport nr 157079 Ecotrafic, 2015.
- 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.
- 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 flera, 2015.
- Regional bostadsmarknadsanalys för Östergötland 2019, Länsstyrelsen i Östergötland
- Regionalt utvecklingsprogram >2013 för Östergötland, Regionförbundet Östsam, 2012.
- Resvaneundersökning 2014, Region Östergötland, december 2014.
- Riktlinjer för en tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland, Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, 2014.
- RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2014–2015, Statistik 2016:15, Trafikanalys.
- Statistikdatabasen, Statistiska Centralbyrån, www.scb.se.
- Statistik om bussbranschen, Sveriges bussföretag, augusti 2019

- [Strategisk inriktning för Östergötlands engagemang i tågtrafik, beslutsunderlag, Region Östergötland, 2015-09-10. Dnr TSN 2015-226.](#)
- Trafikering med nya höghastighetsbanor Stockholm-Göteborg/Malmö, Trafikverket, 2015.
- Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST) Utgåva 2, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket, 2007.
- 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
- Valfärd, SCB:s tidskrift, 1/2016 och 4/2015.

Bilaga 1, 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.

Stomlinjer

Nedan listas de utpekade regionala stomlinjerna i Östgötatrafikens system för sommaren 2020. För stadslinjerna i Linköping och Norrköping har linjerna redovisats för sin kommande linjenumrering som börjar att gälla i juni 2020. Redovisning av stomlinjer samt ajourhållning av vilka dessa är 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-Klockaretorpet
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

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	Kardusen	Rågängen
Abisko	Karlsro	Räknesticken
Alléskolan	Kimstad station	Rättaregatan
Alsättersgatan	Kiselgatan	Saab Norra porten
Anders Ljungstedts gy.	Klampenborg	Sandbyhov
Aspnäset	Klockaretorget	Siemens kontor
Aspnäsvägen	Klostergatan	Sjövik
Banérgatan	Koppargatan 30	Skarphagens centrum
Bankekind affären	Kristinagatan	Skeda udde riksväg 34
Barnhemsgatan	Kråkrivsvägen	Skolgatan
Berg Hagvägen	Kullborg	Skolgårda skola
Berga Söderleden	Kungsgatan	Skäggetorp centrum
Bergdalsgatan	Kungshögaskolan	Skänninge station
Bergska skolan	Kungsladugatan	Skänningevägen Vadstena
Björnkärsskolan	Kvarnberget	Slestadsskolan
Blomgatan	Kärna skola	Solhaga
Blommelundsgatan	Kärnbrunnsgatan	Sparvstigen
Blå kiosken	Köpmansgränd	Sporthallen
Borggården	Landbogatan	Spångerum
Boställsgatan	Lasarettsvägen	Staby bro
Braskens bro	Ledungsplan	Stationsgatan
Breda vägen	Lernia Motala	Stensättersvägen
Brigadgatan	Lidaleden	Stora Torget
Broocmans plan	Lilla Ullevi	Stortorget Norrköping
Bruksgatan	Linghems station	Strågatan
Bråstorp centrum	Linköping Arena	Strömsfors vägkors
Bygdegatan	Linköpings resecentrum	Södra allén
Bygärdesgatan	Ljunghagsvägen	Södra Ullstämman
Bävervägen	Ljungsbro busstation	Tallboda centrum
Charlottenborg Strandv.	Ljura centrum	Tannefors center
Djurgården centrum	Ljura spårvägsbro	Tegelbruket
Drabantgatan	Ljuraskolan	Tegelbruksgatan
Drottningplan	Lokegatan	Teknikringen
Edberga	Lundby industriområde	Tenngatan
Ekhaga	Lyckornas centrum	Tinnerbäcksbadet
Ekholmen Brokindsleden	Majelden	Tinnerbäcksgård
Ektorps centrum	Mandelblomsvägen	Tokarps skola
Ekängen Bryggvägen	Mantorps station	Tornet
Eköns centrum	Margaretagatan	Tornhagen

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR ÖSTERGÖTLAND ▷ 2030

Eneby centrum	Mellangrind	Torpavägens vändplats
Fagottgatan	Mellangården	Torsten Fogelqvists g.
Falkgatan	Middagsgatan	Trädgårdstorget
Finspång station	Missionskyrkan	Tullhusgatan
Forskningsbyn	Mjärdevi	Ullevi
Fröstorpsgatan	Mjärdevi Center	Universitetet Golfbanan
Fågelsångsvägen	Mjölby resecentrum	Urbergsgatan
Fårhagsvägen	Morgongatan	US Norra entrén
Fårsaxvägen	Motala Central	US Södra entrén
Fårullsvägen	Myntgatan	Vadstena brandstation
Fönvindsvägen västra	Myntgatan	Valdemarsviks busstation
Fönvindsvägen östra	Mårdtorpsgatan	Valhallavägen
Gamla lasarettet	Mårsängsvägen	Vallaplan
Gamla Linköping	Mässhallen	Vallastadens skola
Grebovallen	Mäster Mattias väg	Vattenverksvägen
Grindgatan	Nedre Johannelund	Verkstadstorget
Grosvadsskolan	Nobelstorget	Vetegatan
Gröna vägen	Norrbergavägen	Vidablick
Gusums centrum	Norsholms centrum	Vigfastgatan
Gärdesgatan Linköping	Nya torget	Vinkännaren
Hackefors	Nygård Linköping	Vistinge
Hagaskolan	Nytorp	Vretagymnasiet
Hageby centrum	Nämndemansgården	Vårdcentralen Kisa
Hageby vårdcentral	Odalgatan	Vårdsbergsvägen
Hallonvägen	Odalgatan Linköping	Vårgård
Harvestad	Oxhagsgatan	Väster 71:an
Hemmansgatan	Parkgatan	Åbylund
Hjulsbro skola	Resedan	Ålerydsvägen västra
Hovstullen	Ridhusgatan	Ånestadsgatan
Hultet	Rimforsa riksväg 34	Änggårdsskolan
Hässlegatan	Ringarums centrum	Ättetorpsvägen
Höghultsvägen	Rotegatan	Ödegårdsgatan 11
Idrottsgatan	Roxtorpsgatan	Ödegårdsgatan 24
Ingelsta Handelscentrum	Rusthållaregården	Östernäs
Isberget	Ryd centrum	Östra Husby centrum
Jakobsdal	Rydsvägen 236	Östra Rydsvägen
Järdalavägen 50	Rydsvägens ändhållplats	
Kaptensgatan	Råberga bro	

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	Hårstorp svägen	Skarphagsgatan
Aktergatan	Härnegatans vändplats	Skarsätter
Albrektsvägen	Hörsalsparken	Skattegården
Aspeliden	IKEA	Skogstorp Ljungsbro
Atriumhusen	Johannelunds centrum	Skrivaregatan
Bastuban	Karlshovsskolan	Skvallertorget
Berga centrum	Kisa station	Skälvs gård
Bergsbadvägen	Knäppingsborgsgatan	Skärblacka centrum
Bestorp	Kohagsvägen	Slättergatan
Biltema	Kollbergsgatan	SMHI
Björkbacken	Kolmårdens station	Solberga
Bjösätters kyrka	Kvinnebyvägen 95	Spiran
Blockstensgatan	Kärna kors	Sprängstensgatan
Blåsvädret	Kättsättersgatan	Stiglötsgatan
Borensbergs bussterminal	Lasarettet entrén	Stora Torget Linköping
Borensbergs centrum	Lillsjövägen	Stormarknaden
Boxholms station	Lingvallen	Strömbacken
Brokinds gård	Loftgatan	Sturefors centrum
Bråstorp Västra	Luxorgatan södra	Styrmansgatan
Cedersborgsvägen	Länsmuseet	Ståthögavägen
Centralbadet	Länsstyrelsen	Sågarebacken
Charlottenborg Övre	Marielund	Såpkullen
Charlottenborgs C	Marielundsskolan	Säckgatan
Dalviksgatan	Masugnen	Söder Tull
De Geersgatan	Matteusskolan	Söderledskyrkan
Djäkneparksskolan	Minkgatan Borensberg	Södra skolan
Ekdalsvägen	Mjölby centrum	Sörgårdsgatan
Ekholmens centrum	Morängatan	Tegskiftesgatan
Ekholmsskolan	Mässvägen	Tenndosan
Ektorpsgatan	Nelinsgatan	Topasen
Ekvägen	Norr Tull	Trumpetaregatan
Erikslundspan	Norra Tornby	Vammarskolan
Eskadern	Norrköpings resecentrum	Vikingstads station
Fanjunkaregatan	Norrledens vändplats	Vist skola
Fogdegatan	Pinnmogatan	Vreta klosters kyrka
Folkets Park	Pionjärgatan	Vrinnevisjukhuset
Fredriksdalsgatan	Poleraregatan	Vägträffen
Fridvalla	Rambodal	Vänsterkroken
Generalsgatan	Rambogatan	Väster Briggen
Grebo affär	Regementsgatan	Väster centrum

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR ÖSTERGÖTLAND ▷ 2030

Gråbergsgatan	Rimforsa station	Väster Klyvaregatan
Gymnastikgatan	Ringdansens centrum	Väster Tull
Harstenagatan	Risbrinksgatan	Åby centrum
Hasselvägen	Rådhuset	Åbygård
Heimdalsvägen	Rökglasat	Åtvidabergs resecentrum
Heleneborgsgatan	Saab Civila	Ättetorp
Herstabergsvägen	Sandbyhovsviadukten	Ättetorps kyrka
Herstadberg	Sandgårdsgatan	Ödeshög Torget
Hospitalsgatan	Sandviken	Östantorp
Humlegatan	Sandåsvägen	Österbymo busstation
Hyddmarken	Seglaregatan	Östra Eneby kyrka
Hylvaregatan	Sidvindsvägen	Övre Johannelund

Bilaga 2, 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.





NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



KSAU § 94

Nämnd.2020.10

Frågor

Hans Andersson (M) lyfter följande frågor:

- Önskar information gällande avtal om Gryts skola.
- Önskar information om kommunen ska återbetala handpenning i samband med försäljning av Sjöhuset.

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....