

Mjölby kommun, Arbetsutskott 2024-09-23

§ 116

Diarienummer: KS/2024:198

Regionalt trafikförsörjningsprogram Östergötland 2040

Bakgrund

Mjölby kommun har mottagit en remiss avseende regionalt trafikförsörjningsprogram (RTP) för Östergötland till år 2040. Det nu gällande regionala trafikförsörjningsprogram antogs av regionfullmäktige i november 2020. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som beskriver mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling i Östergötland.

Yttrande

Generellt

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Östergötland är ett omfattande dokument som visar på hur Region Östergötland ser framför sig att kollektivtrafiken i länet ska utvecklas. Jämfört med den tidigare versionen har delar vad gäller landsbygden utvecklats och det har även tagits fram nya mål gällande trafikeringen i dessa områden.

Precis som i Mjölby kommuns yttrande gällande den nuvarande RTP:n så finns det ett antal frågor som vi önskar att man hade tagit upp och diskuterat i materialet. Exempelvis hade man kunnat diskutera och problematisera kring dessa

- Vad innebär det att det är arbets- och studieresor som prioriteras (samtidigt som närtrafiken helt fokuserar på andra resändamål)?
- Hur många turer per linje är minsta acceptabla?
- Hur hög subventioneringsgrad får en enskild linje ha?
- Ska det gå kollektivtrafik mellan alla grannkommuners huvudorter?
- Ska kollektivtrafikförsörjningen vara proportionell mot befolkningstätheten?
- Hur ska länet se på kontakterna mot Jönköping, Örebro och andra orter av betydelse utanför länet?

Generellt anser vi också att det i dokumentet råder en stor fokusering regionens två största orter och dess koppling mot framför allt Stockholm, vilket faller sig helt naturligt. Mjölby kommun anser att programmet även bör ha en strategi och beakta vikten av trafik mot framför allt Örebro och Jönköping för att koppla upp Östergötland mot ytterligare två arbetsmarknads- och studieregioner. Mot exempelvis Örebro kommer det inom överblickbar framtid att finnas en infrastruktur som kan hantera ökat resande.

Under sommaren 2024 har ett antal större förändringar som gäller kollektivtrafiken i Mjölby kommun genomförts, vilket påverkar den statistik som tagits fram och de analyser som genomförts i rapporten. Ett flertal linjer har lagts ned, vilket bör hanteras i rapporten. I vissa fall kan man få en bild av att situationen ser ut på ett sätt som inte stämmer överens med verkligheten. Risken är sedan att man drar felaktiga slutsatser av ett material som inte är korrekt.

§ 116 fortsättning

Mjölby kommun vill också understryka vikten av fortsatt hög trafikering av våra tre pendeltågsstationer i form av Mjölby, Mantorp och Skänninge. Det är av stor vikt både för utvecklingen av våra tätorter, men också för exempelvis större företag som är direkt beroende av goda möjligheter att med kollektivtrafiken kunna ta sig till och från arbetsplatser. Upprätthållande av denna trafikering och fortsatt utveckling för ytterligare ökad kapacitet på pendeltågstrafiken är av stor betydelse för Mjölby kommun.

Resandebehov i Östergötland

I avsnittet nämns att "Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i Östergötlands utveckling genom att stärka tillgängligheten och binda samman regionen avseende boende, arbete och utbildning. En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik leder till goda resmöjligheter, såväl inom som till och från Östergötland. Det bidrar till en större och med sammanhängande arbetsmarknad, men ökad sysselsättning som följd.". Detta är en skrivning som i sig är positiv, men utvecklingen i Mjölby kommun vad gäller linjelagd busstrafik är något annat och lever inte upp till detta. Under ett antal år har flera tätorter i kommunen fått den linjelagda busslinjen nedlagd, senast under sommaren 2024 då ytterligare ett antal linjer lades ned i kommunen. Förutsättningarna vad gäller resandeunderlag i regionens mindre kommuner kommer aldrig att vara detsamma som i exempelvis Norrköping eller Linköping. Frågan man kan ställa sig är om det är rimligt att utvärderingarna av så kallad lågeffektiv trafik ska göras på samma sätt i hela länet oaktat platsernas olika förutsättningar, eller om man kan tänka sig att linjer i mindre tätbefolkade områden kan få kosta mer per resenär än inne i de större tätorterna? Dessutom bör åtgärder för att vända utvecklingen för en linje med lägre resande vara förstahandsalternativet istället för nedläggning av linjen, vilket också nämns i regionens dokument men inte praktiseras i verkligheten.

Trygghetsfrågan i kollektivtrafiken är viktig vilket också nämns i programmet. Det hade samtidigt varit av intresse att det lyfts vad för eventuella åtgärder som Region Östergötland avser genomföra för att öka tryggheten i kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik i Östergötland

I programmet nämns att yttäckande trafik i så kallade D-områden, glest befolkade miljöer som saknar tätorter, är viktig ur flera perspektiv så som bland annat möjlighet till grundläggande samhällsservice. I dagsläget är invånare i dessa områden antingen beroende av egen bil, andra färdmedel eller till närtrafik. Närtrafiken skulle dock behöva utvecklas för att locka fler att resa med den. I dagsläget är det exempelvis så att om kollektivtrafikresan startar med närtrafik och man sedan ska resa vidare i den allmänna kollektivtrafiken så behövs det två biljetter, vilket inte är fallet om man exempelvis reser med en linjelagd buss för att sedan resa vidare. I och med att flera linjer nu är nedlagda i Mjölby kommun, både inom och utanför tätorten, så påverkas många av den förändringen vilket också gör kollektivtrafiken mindre attraktiv och mindre tillgänglig. Dessutom behöver trafiken också förbeställas och i och med att turerna i många fall samkörs med andra resenärer så riskerar resan att ta lång tid. Detta alternativ är med andra ord ingen typ av kollektivtrafik som arbetspendlande eller studerande kan använda sig av.

Likaså skulle servicetrafiken behöva utvecklas för att kunna göras mer attraktiv, då det i dagsläget finns begränsningar i både tid och geografisk täckning för denna tjänst. Det är speciellt angeläget då det som tidigare nämnts har skett stora neddragningar av den linjelagda trafiken i Mjölby kommun.

§ 116 fortsättning

Östergötlands framtida behov av kollektivtrafik

I kapitlet nämns vikten av tidig och gemensam planering när det kommer till att lyfta in kollektivtrafiken vid exempelvis detaljplanering och stadsutveckling. Mjölby kommun delar den bilden och att samarbetet kan bli bättre och tätare i dessa frågor. Det nämns också om de framkomlighetsfrämjande åtgärder som Region Östergötland anser behövs för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. En ömsesidig förståelse för varandras behov och förutsättningar är viktigt för att kunna skapa en så bra slutprodukt som möjligt. För en kommun finns förutom önskemålen från kollektivtrafiken även andra områden så som trafiksäkerhet, dagvattenhantering, klimatanpassning, estetik, parkeringsbehov, etc. som behöver hanteras och tillgodoses. I många fall så betjänas även de resenärer som åker med kollektivtrafiken av att exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder genomförs, men en anpassning behöver ske så att man hittar en bra balans mellan olika intressen. Det är i de allra flesta fall svårt att tillgodose en part helt och hållet, utan det landar oftast i en kompromiss mellan olika intressen.

I dagsläget finns det avtal med både Region Jönköping och Region Kalmar gällande länsöverskridande trafik vad gäller Östgötapendeln till Tranås respektive tågtrafik på sträckorna Linköping-Kalmar och Linköping-Västervik. Mjölby kommun ser samtliga dessa sträckor som viktiga för att upprätthålla goda förbindelser för både arbete och studier i nutid och i framtiden. Framför allt på Östgötapendeln sker ett betydande utbyte mellan Mjölby kommun och andra kommuner längs stråket.

Det nämns också att det pågår ett analysarbete för att integrera Mälartågssystemet ytterligare i Östergötland, bland annat genom att förlänga linjer till Mjölby. Mjölby kommun ser detta som positivt för att öka det hållbara resandet och att möjliggöra arbets- och studiependling för ännu fler.

Att anlägga fler bytespunkter kan vara en lösning för att få fler boende på landsbygden att lättare kunna använda sig av kollektivtrafiken. Hittills har enbart Väderstad varit prioriterat av Region Östergötland, men Mjölby kommun har vid flera tillfällen framfört att även Hogstad är intressant gällande detta. Enligt Mjölby kommun översiktsplan bör även bytespunkter utredas i Öjebro och Gottlösa om trafiken på linjen Vadstena-Linköping utvecklas i framtiden.

För att öka resandet i områden med lågt resandeunderlag nämns att lokala lösningar kan vara av betydelse, och att det är viktigt att Region Östergötland är lyhörda för eventuella initiativ för kollektivt resande. Här borde Östgötatrafiken få ett uppdrag att utreda lösningar för att öka detta resande, och inte vara nöjda med den lösning med närtrafik som finns i dagsläget.

Mål

En av målsättningarna i programmet är att "Minst 85 procent av de större orterna ska ha tillgång till trafik och med en restidskvot på högst 1,4 för resor till Linköping eller Norrköping år 2040." Med de större orterna avses orter med minst 900 invånare, vilket för Mjölby kommuns del skulle innebära tätorterna Mjölby, Mantorp och Skänninge. Mjölby kommun anser att detta är en för låg målsättning och bör gälla bredare. I kommunens nyligen antagna översiktsplan sätts istället följande målsättningar för kollektivtrafiken.

- *Det finns kollektivtrafik vars standard möjliggör pendling och fritidsresande mellan Mjölby tätort och kommunens övriga tätorter samt mellan Mjölby och grannkommunernas centralorter.*
 - *Lägsta turtäthet vardagar bör vara timmestrafik 05-23 och halvtimmestrafik morgon och eftermiddag. På de mest betydelsefulla linjerna (Östgötapendeln) bör trafiken istället vara kvartstrafik i högttrafik och halvtimmestrafik övrig tid.*

§ 116 fortsättning

- *Andelen av befolkningen som har god tillgänglighet till kollektivtrafik ska inte minska. (högst 500 m för busshållplats utanför stationsorterna eller högst 1 000 m till pendeltågsstation i Mantorp och Skänninge respektive 1 500 m i Mjölby).*
- *Restiden från kommunens tätorter till Linköpings centrum bör vara högst 40 minuter med kollektivtrafik.*
- *Restiden mellan Mjölby tätort och övriga angränsande kommunhuvudorter bör vara högst 35 minuter.*
- *Restidskvoten mellan tåg och bil bör vara högst 0,8 respektive 1,3 för buss och bil mellan kommunens stationsorter och angränsade kommunhuvudorter.*

Vissa av målsättningarna i RTP:n harmoniserar väl med de egna målsättningar som Mjölby kommun har satt för kollektivtrafiken. Det gäller dock främst för de större orterna, för de mindre orterna saknas fortfarande målsättningar som skulle innebära att kollektivtrafiken blir ett reellt alternativ för daglig pendling. Exempelvis så har andelen av befolkningen som har god tillgänglighet till kollektivtrafik minskat i och med de neddragningar av linjelagd trafik som har genomförts. Dessutom önskar vi också tydligare kvotmål vad gäller restidskvoten.

Det finns även en målsättning om att öka kollektivtrafikens marknadsandel. I programmet nämns att det är svårt att mäta marknadsandelen i varje unik kommun i länet, utan det mäts på total nivå. Förutsättningarna för kollektivtrafik är vitt skilda för Linköping/Norrköping jämfört med de mindre kommunerna i länet, och därför hade det trots allt ändå varit intressant om det gick att ta fram marknadsandel för de olika kommunerna. Det borde rimligen vara stor skillnad i marknadsandelarna mellan länets orter.

Strategier för utveckling av kollektivtrafiken

I avsnittet nämns att påverkansåtgärder genom Mobility Management kan vara ett sätt för att få fler att resa kollektivt. Mjölby kommun anser att det är positivt, men här bör Östgötatrafiken arbeta ännu mer aktivt med frågorna. Vid exempelvis utvärdering av så kallade lågeffektiva linjer bör påverkansåtgärder prövas och utvärderas innan beslut om nedläggning tas.

Under biljettutbud finns skrivningar om att ett mer flexibelt biljettutbud kommer att vara viktigt för att attrahera nya resenärer. Sedan en tid tillbaka finns så kallade lågtrafikbiljetter, vilket innebär att om man reser utanför rusningstid så kan man köpa biljetter till ett lägre pris. Här hade det även varit intressant att undersöka möjligheten för biljetter som innebär att man inte behöver resa varje dag utan enbart ett begränsat antal dagar under månaden. För många som arbetar både på plats och hemifrån kan det vara intressant, så att man om möjligt väljer att kollektivt de gånger man är på plats på arbetet. För dem som inte reser varje dag kan det kännas oekonomiskt att köpa en biljett som ger tillgång till obegränsat resande. Det bör dock vara en väsentlig skillnad i pris mot ordinarie biljett för att en sådan biljett ska vara attraktiv.

Att kunna utnyttja restiden till arbete eller studier är viktigt, speciellt för en kommun som Mjölby med stor in- och utpendling. Det bör finnas goda möjligheter för detta med exempelvis tysta avdelningar, eluttag och trådlösa nätverk. Precis som i tidigare remissvar tar vi också upp frågan gällande kvalitén på de trådlösa nätverken, som i dagsläget är direkt undermålig i stor del av trafiken. Det hjälper tyvärr föga om det finns trådlösa nätverk på tågen om de inte går att använda. Likaså bör även utökad möjlighet till bord på pendeltågen undersökas, eftersom det underlättar för arbete under resan.



§ 116 fortsättning

Att öppna upp skolskjuts för allmänheten nämns som ett sätt att öka tillgängligheten genom att nyttja fordon som redan trafikerar vägarna. Det kan vara en positiv åtgärd, samtidigt så behöver pendlingen till arbete och studier vara förutsägbar. Man behöver i god tid kunna veta att man har tillgång till en plats oavsett dag. Kan man säkerställa det så kan detta vara en intressant lösning.

Kombinerat resande är ett intressant område, där exempelvis bilpool, hyrbil, taxi och lånecykel nämns som områden som kan kopplas ihop med kollektivtrafiken. Speciellt lånecykel vore intressant, där Mjölby kommun anser att Östgötatrafiken borde få ett uppdrag att åtminstone pröva förutsättningarna för cykelpooler vid exempelvis tågstationerna i länet. Detta eftersom det behövs komplement till kollektivtrafikens traditionella lösningar på inpendlingsorterna.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2024-08-16

Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

Trafikplaneraren redogör för ärendet.

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

1. Kommunstyrelsen ställer sig bakom remissvaret och antar det som sitt eget.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Region Östergötland
Akten

Kommunstyrelsens förvaltning

Datum 2024-08-16
Diarienummer KS/2024:198Handläggare
Joel Runn
Telefon 010-234 56 29

Region Östergötland

Yttrande över Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

Bakgrund

Mjölby kommun har mottagit en remiss avseende regionalt trafikförsörjningsprogram (RTP) för Östergötland till år 2040. Det nu gällande regionala trafikförsörjningsprogram antogs av regionfullmäktige i november 2020. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som beskriver mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling i Östergötland.

Yttrande

Generellt

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Östergötland är ett omfattande dokument som visar på hur Region Östergötland ser framför sig att kollektivtrafiken i länet ska utvecklas. Jämfört med den tidigare versionen har delar vad gäller landsbygden utvecklats och det har även tagits fram nya mål gällande trafikeringen i dessa områden.

Precis som i Mjölby kommuns yttrande gällande den nuvarande RTP:n så finns det ett antal frågor som vi önskar att man hade tagit upp och diskuterat i materialet. Exempelvis hade man kunnat diskutera och problematisera kring dessa

- Vad innebär det att det är arbets- och studieresor som prioriteras (samtidigt som närtrafiken helt fokuserar på andra resändamål)?
- Hur många turer per linje är minsta acceptabla?
- Hur hög subventioneringsgrad får en enskild linje ha?
- Ska det gå kollektivtrafik mellan alla grannkommuners huvudorter?
- Ska kollektivtrafikförsörjningen vara proportionell mot befolkningstätheten?
- Hur ska länet se på kontakterna mot Jönköping, Örebro och andra orter av betydelse utanför länet?

Generellt anser vi också att det i dokumentet råder en stor fokusering regionens två största orter och dess koppling mot framför allt Stockholm, vilket faller sig helt naturligt. Mjölby kommun anser att programmet även bör

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-08-16
Diarienummer KS/2024:198

ha en strategi och beakta vikten av trafik mot framför allt Örebro och Jönköping för att koppla upp Östergötland mot ytterligare två arbetsmarknads- och studieregioner. Mot exempelvis Örebro kommer det inom överblickbar framtid att finnas en infrastruktur som kan hantera ökat resande.

Under sommaren 2024 har ett antal större förändringar var gäller kollektivtrafiken i Mjölby kommun genomförts, vilket påverkar den statistik som tagits fram och de analyser som genomförts i rapporten. Ett flertal linjer har lagts ned, vilket bör hanteras i rapporten. I vissa fall kan man få en bild av att situationen ser ut på ett sätt som inte stämmer överens med verkligheten. Risken är sedan att man drar felaktiga slutsatser av ett material som inte är korrekt.

Mjölby kommun vill också understryka vikten av fortsatt hög trafikering av våra tre pendeltågsstationer i form av Mjölby, Mantorp och Skänninge. Det är av stor vikt både för utvecklingen av våra tätorter, men också för exempelvis större företag som är direkt beroende av goda möjligheter att med kollektivtrafiken kunna ta sig till och från arbetsplatser. Upprätthållande av denna trafikering och fortsatt utveckling för ytterligare ökad kapacitet på pendeltågstrafiken är av stor betydelse för Mjölby kommun.

Resandebehov i Östergötland

I avsnittet nämns att "Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i Östergötlands utveckling genom att stärka tillgängligheten och binda samman regionen avseende boende, arbete och utbildning. En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik leder till goda resmöjligheter, såväl inom som till och från Östergötland. Det bidrar till en större och med sammanhängande arbetsmarknad, men ökad sysselsättning som följd.". Detta är en skrivning som i sig är positiv, men utvecklingen i Mjölby kommun vad gäller linjelagd busstrafik är något annat och lever inte upp till detta. Under ett antal år har flera tätorter i kommunen fått den linjelagda busslinjen nedlagd, senast under sommaren 2024 då ytterligare ett antal linjer lades ned i kommunen. Förutsättningarna vad gäller resandeunderlag i regionens mindre kommuner kommer aldrig att vara detsamma som i exempelvis Norrköping eller Linköping. Frågan man kan ställa sig är om det är rimligt att utvärderingarna av så kallad lågeffektiv trafik ska göras på samma sätt i hela länet oaktat platsernas olika förutsättningar, eller om man kan tänka sig att linjer i mindre tätbefolkade områden kan få kosta mer per resenär än inne i de större tätorterna? Dessutom bör åtgärder för att vända utvecklingen för en linje med lägre resande vara förstahandsalternativet istället för nedläggning av linjen, vilket också nämns i regionens dokument men inte praktiseras i verkligheten.

Trygghetsfrågan i kollektivtrafiken är viktig vilket också nämns i programmet. Det hade samtidigt varit av intresse att det lyfts vad för eventuella åtgärder som Region Östergötland avser genomföra för att öka tryggheten i kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik i Östergötland

I programmet nämns att yttäckande trafik i så kallade D-områden, glest befolkade miljöer som saknar tätorter, är viktig ur flera perspektiv så som

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-08-16
Diarienummer KS/2024:198

bland annat möjlighet till grundläggande samhällsservice. I dagsläget är invånare i dessa områden antingen beroende av egen bil, andra färdmedel eller till närtrafik. Närtrafiken skulle dock behöva utvecklas för att locka fler att resa med den. I dagsläget är det exempelvis så att om kollektivtrafikresan startar med närtrafik och man sedan ska resa vidare i den allmänna kollektivtrafiken så behövs det två biljetter, vilket inte är fallet om man exempelvis reser med en linjelagd buss för att sedan resa vidare. I och med att flera linjer nu är nedlagda i Mjölby kommun, både inom och utanför tätorten, så påverkas många av den förändringen vilket också gör kollektivtrafiken mindre attraktiv och mindre tillgänglig. Dessutom behöver trafiken också förbeställas och i och med att turerna i många fall samkörs med andra resenärer så riskerar resan att ta lång tid. Detta alternativ är med andra ord ingen typ av kollektivtrafik som arbetspendlande eller studerande kan använda sig av.

Likaså skulle servicetrafiken behöva utvecklas för att kunna göras mer attraktiv, då det i dagsläget finns begränsningar i både tid och geografisk täckning för denna tjänst. Det är speciellt angeläget då det som tidigare nämnts har skett stora neddragningar av den linjelagda trafiken i Mjölby kommun.

Östergötlands framtida behov av kollektivtrafik

I kapitlet nämns vikten av tidig och gemensam planering när det kommer till att lyfta in kollektivtrafiken vid exempelvis detaljplanering och stadsutveckling. Mjölby kommun delar den bilden och att samarbetet kan bli bättre och tätare i dessa frågor. Det nämns också om de framkomlighetsfrämjande åtgärder som Region Östergötland anser behövs för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. En ömsesidig förståelse för varandras behov och förutsättningar är viktigt för att kunna skapa en så bra slutprodukt som möjligt. För en kommun finns förutom önskemålen från kollektivtrafiken även andra områden så som trafiksäkerhet, dagvattenhantering, klimatanpassning, estetik, parkeringsbehov, etc. som behöver hanteras och tillgodoses. I många fall så betjänas även de resenärer som åker med kollektivtrafiken av att exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder genomförs, men en anpassning behöver ske så att man hittar en bra balans mellan olika intressen. Det är i de allra flesta fall svårt att tillgodose en part helt och hållet, utan det landar oftast i en kompromiss mellan olika intressen.

I dagsläget finns det avtal med både Region Jönköping och Region Kalmar gällande länsöverskridande trafik vad gäller Östgötapendeln till Tranås respektive tågtrafik på sträckorna Linköping-Kalmar och Linköping-Västervik. Mjölby kommun ser samtliga dessa sträckor som viktiga för att upprätthålla goda förbindelser för både arbete och studier i nutid och i framtiden. Framför allt på Östgötapendeln sker ett betydande utbyte mellan Mjölby kommun och andra kommuner längs stråket.

Det nämns också att det pågår ett analysarbete för att integrera Mälartågssystemet ytterligare i Östergötland, bland annat genom att förlänga linjer till Mjölby. Mjölby kommun ser detta som positivt för att öka det hållbara resandet och att möjliggöra arbets- och studiependling för ännu fler.

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-08-16
Diarienummer KS/2024:198

Att anlägga fler bytespunkter kan vara en lösning för att få fler boende på landsbygden att lättare kunna använda sig av kollektivtrafiken. Hittills har enbart Väderstad varit prioriterat av Region Östergötland, men Mjölby kommun har vid flera tillfällen framfört att även Hogstad är intressant gällande detta. Enligt Mjölby kommun översiktsplan bör även bytespunkter utredas i Öjebro och Gottlösa om trafiken på linjen Vadstena-Linköping utvecklas i framtiden.

För att öka resandet i områden med lågt resandeunderlag nämns att lokala lösningar kan vara av betydelse, och att det är viktigt att Region Östergötland är lyhörda för eventuella initiativ för kollektivt resande. Här borde Östgötatrafiken få ett uppdrag att utreda lösningar för att öka detta resande, och inte vara nöjda med den lösning med närtrafik som finns i dagsläget.

Mål

En av målsättningarna i programmet är att "Minst 85 procent av de större orterna ska ha tillgång till trafik och med en restidskvot på högst 1,4 för resor till Linköping eller Norrköping år 2040." Med de större orterna avses orter med minst 900 invånare, vilket för Mjölby kommuns del skulle innebära tätorterna Mjölby, Mantorp och Skänninge. Mjölby kommun anser att detta är en för låg målsättning och bör gälla bredare. I kommunens nyligen antagna översiktsplan sätts istället följande målsättningar för kollektivtrafiken.

- *Det finns kollektivtrafik vars standard möjliggör pendling och fritidsresande mellan Mjölby tätort och kommunens övriga tätorter samt mellan Mjölby och grannkommunernas centralorter.*
 - *Lägsta turtäthet vardagar bör vara timmestrafik 05-23 och halvtimmestrafik morgon och eftermiddag. På de mest betydelsefulla linjerna (Östgötapendeln) bör trafiken istället vara kvartstrafik i högtrafik och halvtimmestrafik övrig tid.*
 - *Andelen av befolkningen som har god tillgänglighet till kollektivtrafik ska inte minska. (högst 500 m för busshållplats utanför stationsorterna eller högst 1 000 m till pendeltågsstation i Mantorp och Skänninge respektive 1 500 m i Mjölby).*
 - *Restiden från kommunens tätorter till Linköpings centrum bör vara högst 40 minuter med kollektivtrafik.*
 - *Restiden mellan Mjölby tätort och övriga angränsande kommunhuvudorter bör vara högst 35 minuter.*
 - *Restidskvoten mellan tåg och bil bör vara högst 0,8 respektive 1,3 för buss och bil mellan kommunens stationsorter och angränsade kommunhuvudorter.*

Vissa av målsättningarna i RTP:n harmoniserar väl med de egna målsättningar som Mjölby kommun har satt för kollektivtrafiken. Det gäller dock främst för de större orterna, för de mindre orterna saknas fortfarande målsättningar som skulle innebära att kollektivtrafiken blir ett reellt alternativ för daglig pendling. Exempelvis så har andelen av befolkningen som har god tillgänglighet till kollektivtrafik minskat i och med de neddragningar av

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-08-16
Diarienummer KS/2024:198

linjelagd trafik som har genomförts. Dessutom önskar vi också tydligare kvotmål vad gäller restidskvoten.

Det finns även en målsättning om att öka kollektivtrafikens marknadsandel. I programmet nämns att det är svårt att mäta marknadsandelen i varje unik kommun i länet, utan det mäts på total nivå. Förutsättningarna för kollektivtrafik är vitt skilda för Linköping/Norrköping jämfört med de mindre kommunerna i länet, och därför hade det trots allt ändå varit intressant om det gick att ta fram marknadsandel för de olika kommunerna. Det borde rimligen vara stor skillnad i marknadsandelarna mellan länets orter.

Strategier för utveckling av kollektivtrafiken

I avsnittet nämns att påverkansåtgärder genom Mobility Management kan vara ett sätt för att få fler att resa kollektivt. Mjölby kommun anser att det är positivt, men här bör Östgötatrafiken arbeta ännu mer aktivt med frågorna. Vid exempelvis utvärdering av så kallade lågeffektiva linjer bör påverkansåtgärder prövas och utvärderas innan beslut om nedläggning tas.

Under biljettutbud finns skrivningar om att ett mer flexibelt biljettutbud kommer att vara viktigt för att attrahera nya resenärer. Sedan en tid tillbaka finns så kallade lågtrafikbiljetter, vilket innebär att om man reser utanför rusningstid så kan man köpa biljetter till ett lägre pris. Här hade det även varit intressant att undersöka möjligheten för biljetter som innebär att man inte behöver resa varje dag utan enbart ett begränsat antal dagar under månaden. För många som arbetar både på plats och hemifrån kan det vara intressant, så att man om möjligt väljer att kollektivt de gånger man är på plats på arbetet. För dem som inte reser varje dag kan det kännas oekonomiskt att köpa en biljett som ger tillgång till obegränsat resande. Det bör dock vara en väsentlig skillnad i pris mot ordinarie biljett för att en sådan biljett ska vara attraktiv.

Att kunna utnyttja restiden till arbete eller studier är viktigt, speciellt för en kommun som Mjölby med stor in- och utpendling. Det bör finnas goda möjligheter för detta med exempelvis tysta avdelningar, eluttag och trådlösa nätverk. Precis som i tidigare remissvar tar vi också upp frågan gällande kvalitén på de trådlösa nätverken, som i dagsläget är direkt undermålig i stor del av trafiken. Det hjälper tyvärr föga om det finns trådlösa nätverk på tågen om de inte går att använda. Likaså bör även utökad möjlighet till bord på pendeltågen undersökas, eftersom det underlättar för arbete under resan.

Att öppna upp skolskjuts för allmänheten nämns som ett sätt att öka tillgängligheten genom att nyttja fordon som redan trafikerar vägarna. Det kan vara en positiv åtgärd, samtidigt så behöver pendlingen till arbete och studier vara förutsägbar. Man behöver i god tid kunna veta att man har tillgång till en plats oavsett dag. Kan man säkerställa det så kan detta vara en intressant lösning.

Kombinerat resande är ett intressant område, där exempelvis bilpool, hyrbil, taxi och lånecykel nämns som områden som kan kopplas ihop med kollektivtrafiken. Speciellt lånecykel vore intressant, där Mjölby kommun anser att Östgötatrafiken borde få ett uppdrag att åtminstone pröva

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-08-16
Diarienummer KS/2024:198

förutsättningarna för cykelpooler vid exempelvis tågstationerna i länet. Detta eftersom det behövs komplement till kollektivtrafikens traditionella lösningar på inpendlingsorterna.

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-08-16
Diarienummer KS/2024:198

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2024-08-16

Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

Kommunstyrelsens förvaltnings förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen ställer sig bakom remissvaret och antar det som sitt eget.

—

Beslutet skickas till
Akten
Region Östergötland

Kommunstyrelsens förvaltning

Andreas Capilla
Kommundirektör

Enligt sändlista

Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

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.

Det nu gällande regionala trafikförsörjningsprogrammet beslutades av regionfullmäktige i november 2020. Våren 2023 beslutade trafik- och samhällsplaneringsnämnden att trafikförsörjningsprogrammet skulle revideras med nytt målår 2040.

Processen för att ta fram den strategiska inriktningen i trafikförsörjningsprogrammet bygger på delaktighet. Trafik- och samhällsplaneringsnämndens beredning för kollektivtrafik har arbetat med att ta fram det förslag som nu skickas ut på remiss. En politisk referensgrupp med representanter från samtliga kommuner i Östergötland har deltagit i arbetet. Samråd och dialog har även hållits med kunder, näringsliv och olika intresseorganisationer under hösten 2023 och våren 2024.

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden har mottagit information om remissförslaget avseende nytt trafikförsörjningsprogram och har därefter fattat beslut att det ska skickas ut på remiss. Remissen skickas till bl.a. länets kommuner, offentliga myndigheter och andra berörda organisationer. Efter remissperioden kommer förslaget behandlas vidare av Trafik- och samhällsplaneringsnämnden för att därefter tas upp för beslut i regionstyrelsen och regionfullmäktige.

Förslaget, samrådsredogörelse m.m. finns att [hämta på Region Östergötlands webbplats](#) (länk)

Regionledningskontoret
Therese Furhoff

2024-05-31

RÖ 2024-4950

Synpunkter sänds **senast den 15 oktober 2024** till
registrator@regionostergotland.se. Sänd remissvaret i PDF och Word format.
Märk mejlet med RÖ 2024-4950.

Med vänlig hälsning



Johan Kindén
Trafikdirektör

Regionledningskontoret
Therese Furhoff

2024-05-31

RÖ 2024-4950

Sändlista

Bliva Buss AB
Blåklintsbuss AB
Boxholms kommun
Branschföreningen tågoperatörerna
Citysamverkan i Linköping
Citysamverkan i Norrköping
Connect bus
Finspångs kommun
Flixbus
Funktionsrätt Östergötland
Företagarna Östergötland
Hällesta buss AB
Högstad
Kinda kommun
Linköpings kommun
Linköpings universitet
LRF Lantbrukarnas riksförbund
Länsstyrelsen i Östergötland
Mjärdevi science park
Mjölby kommun
Mjölby Taxi AB
Mohlins bussar
Motala kommun
Motorcentralen Tomas Pettersson
Mälardalstrafik AB
Nilsbuss
Nobina
Norrköping science park
Norrköpings kommun
Politisk referensgrupp RTP
PRO Östergötland
Region Östergötland Civilsamhället
Region Östergötlands Pensionärsråd
Resenärsforum
RKM Region Jönköpings län
RKM Region Kalmar län
RKM Region Stockholm
RKM Region Sörmland
RKM Region Örebro län
SJ AB
Statens väg- och
transportforskningsinstitut, VTI
Stångåbuss Trafik AB
Svensk kollektivtrafik

Svenska bussbranschens riksförbund
Svenska taxiförbundet
Svenska turistföreningen
Svenskt näringsliv
Sveriges regioner och landsting
Söderköpings kommun
Taxi Finans AB
Taxi Motala/Vadstena AB
Tillväxt Motala
Trafikverket Region Öst
Transdev AB
Transportstyrelsen
Vadstena kommun
Valdemarsviks kommun
Vikbolands Taxi 160000 AB/Högstad
produktion
VR Sverige
VY
Ydre kommun
Åtvidabergs kommun
Ödeshögs kommun
Östgöta Taxi AB
Östsvenska handelskammaren



Mjölby kommun

Inkommande mail

Kommunstyrelsens förvaltning

Datum 2024-08-13
Diarienummer KS/2024:198

Region Östergötland

Mailtexten från regionen

Från: Rktm <Rktm@regionostergotland.se>

Skickat: den 31 maj 2024 13:26

Till: Kommun Offentliga Mail-lista <KommunOffentligaMail-lista@dl.regionostergotland.se>; Kommunchefer-lista <Kommunchefer-lista@dl.regionostergotland.se>

Ämne: Remiss: Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland RTP 2040, dnr RÖ 2024-4950

Bifogat översändes remissen över Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040. Remissen och mer information finns att läsa på Region Östergötlands webbplats [via följande länk](#)>>

Har du frågor om remissen ber vi dig sända det till dialog@ostgotatrafiken.se

Synpunkter på remissen kan lämnas via mejl till: registrator@regionostergotland.se **senast den 15 oktober 2024**. Sänd remissvaret i PDF och Word format. Märk mejlet med RÖ 2024-4950.

Med vänlig hälsning

Johan Kindén
Trafikdirektör



Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland -> 2040

Remissversion

www.regionostergotland.se

Region Östergötland, 581 91 Linköping

Telefon: 010-103 00 00

E-post: rktm@regionostergotland.se

www.regionostergotland.se

Förord

Innehåll

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

Sammanfattning

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

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

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

Kollektivtrafiken ska utvecklas utifrån sex målområden:

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

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

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

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

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

Förutsättningar och ramverk

Nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland

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

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

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

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

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

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

Kollektivtrafiklagen

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

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

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

Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av:

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

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

Regionala styrdokument

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kollektivtrafikens bidrag till hållbara samhällen

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

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

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

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

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

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

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



Allmän trafikplikt och kommersiell trafik

Öppet marknadstillträde

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

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

Tillträde till terminaler och hållplatser

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

Allmän trafikplikt

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

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

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

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

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

Resandebehov i Östergötland

Nuläge

Befolkningen

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

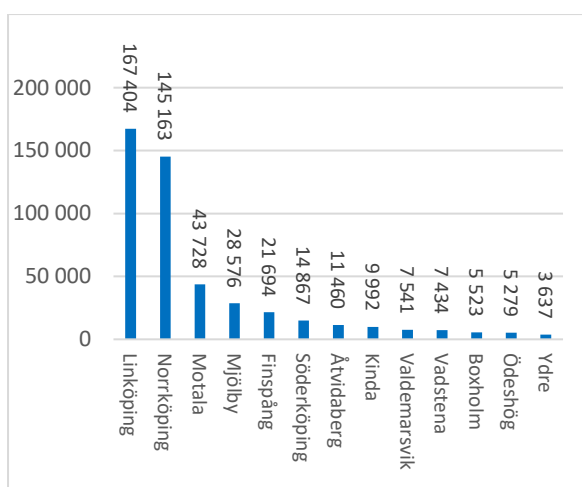


Bild 1: Östergötlands befolkning fördelat per kommun, 2023. (SCB)

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

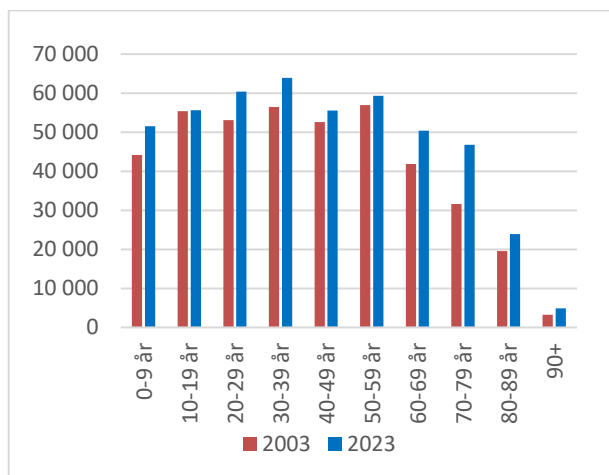


Bild 2: Östergötlands befolkning fördelat efter ålder. (SCB)

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

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

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

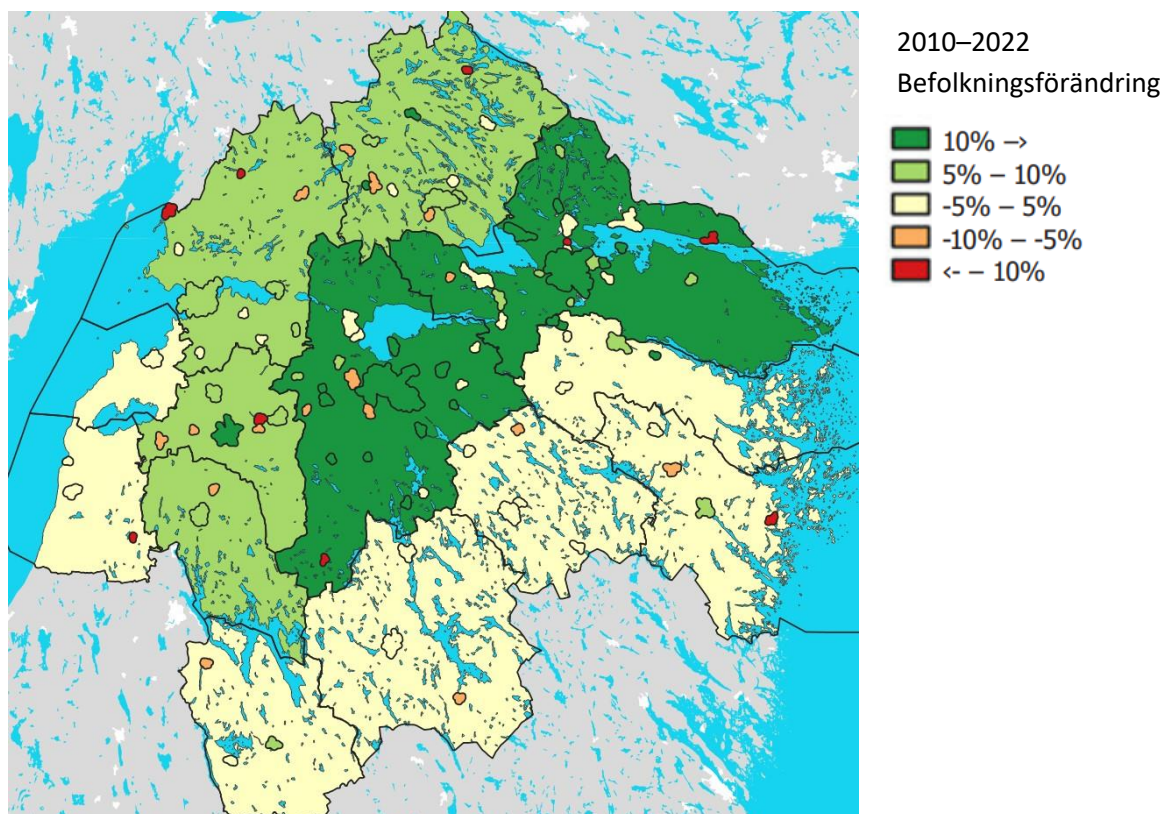


Bild 3: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygder mellan år 2010 och 2022. (SCB)

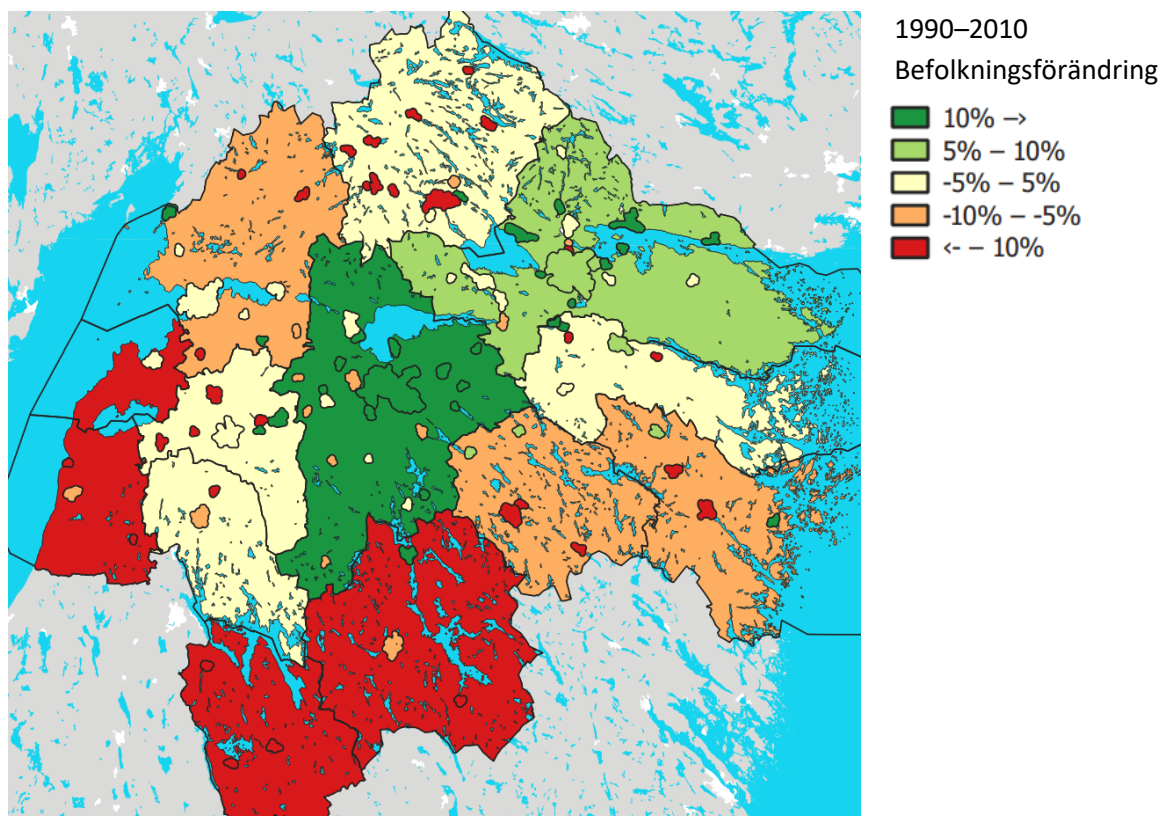


Bild 4: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygder mellan år 1990–2010. (SCB)

Arbetsmarknaden

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

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

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

Så reser östgötarna

Resmönster i regionen

År 2023 genomförde Region Östergötland en resvaneundersökning för Östergötland.

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

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

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

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

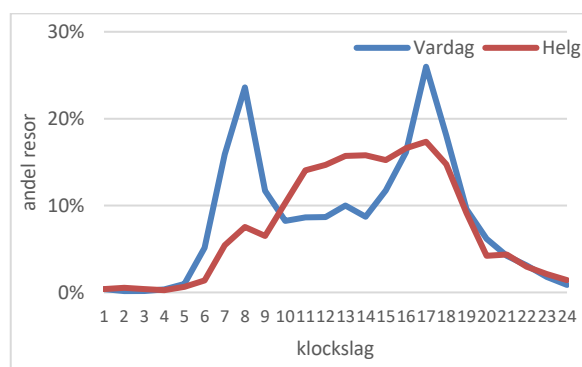


Bild 5: Andel resor per timme fördelat över dygnet under vardag och helg. (Kollektivtrafikbarometern, 2023)

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

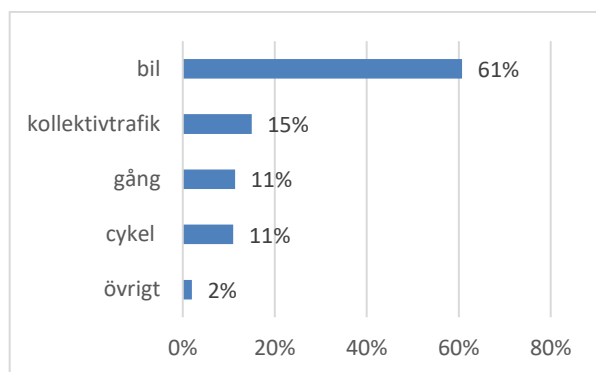


Bild 6: Fördelning mellan färdssätten på vardagar.
(Kollektivtrafikbarometern, 2023)

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

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

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

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

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

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

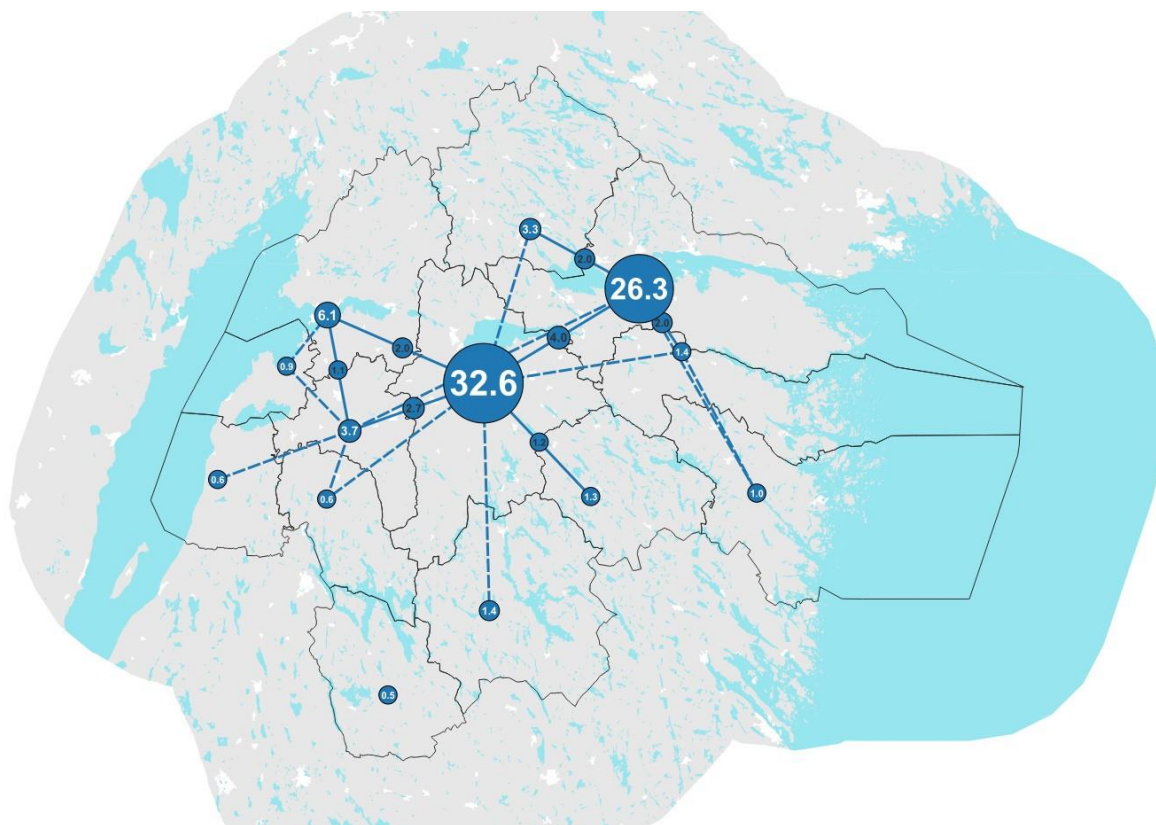


Bild 7: Fördelning av det totala resandet på kommunnivå. Vita siffror visar inomkommunalt resande och svarta siffror resande över kommungräns. Heldragna linjer är inomkommunala resor och streckade linjer är resor över kommungräns. (RVU Östergötland 2023)

Bilanvändning och körkort

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

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

Arbets- och studiependling

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

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

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

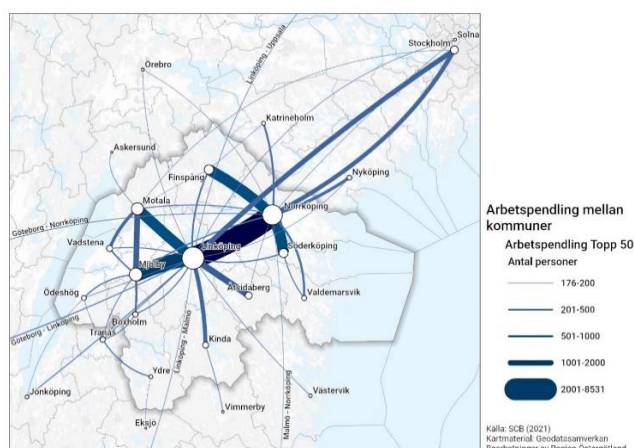


Bild 8: Arbetspendning mellan kommuner. (SCB, 2021)

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

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

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

Noder i Östergötland

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

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

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

Regional nod

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

Delregional nod

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

Nod utanför Östergötland

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

Skärgårdsnod

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

Resandet med kollektivtrafik

Antal resor

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

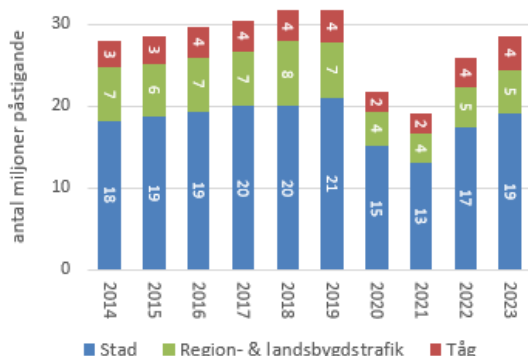


Bild 9: Antal miljoner påstigande i kollektivtrafiken, år 2014–2023. (Östgötatrafiken)

Kundens upplevelse

Sedan 2017 deltar Östgötatrafiken i den nationella årliga undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

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

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

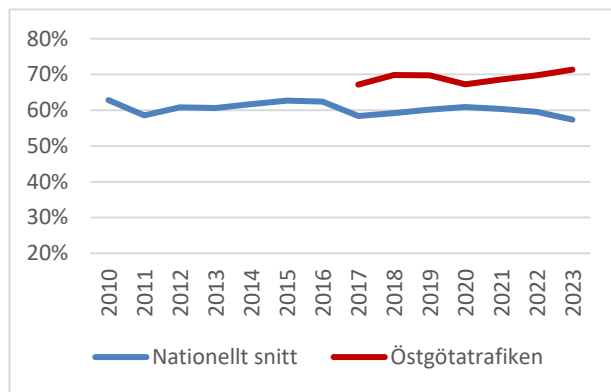


Bild 10: Östgötatrafikens NKI (Nöjd Kund Index) i jämförelse med det nationella genomsnittet. (Kollektivtrafikbarometern)

Trygghet

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

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

Resande i framtiden

Trender i samhället

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

Förändrat klimat

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

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

Globalisering

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

Urbanisering

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

Digitalisering

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

Ökad individualisering

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

Geopolitik och säkerhet

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

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

Möjligheter och utmaningar ur ett kollektivtrafikperspektiv

Klimat och miljö

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

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

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

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

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

Befolkningstillväxt och urbanisering

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Trender i resandet

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

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

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

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

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

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



Förändring av bilresandet

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

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

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

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

Bilägande

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

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

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

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

Körkort

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

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

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



Innovation och drivmedel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kollektivtrafik i Östergötland

Allmän kollektivtrafik

Ett system för Östergötlands utveckling

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

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

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

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

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

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

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

Kommersiell trafik

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

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

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

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

Taxi

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

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

Den samhällsfinansierade interregionala trafiken

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

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

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

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

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

Trafiken inom Östergötland

Östgötatrafikens system

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

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

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

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

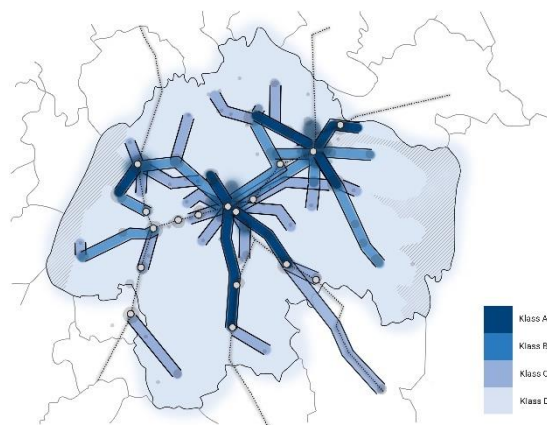


Bild 11: Reserelationer från klass A till D, exklusive Östgötapendeln. (Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik)

Klass A-stråk

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

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

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

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

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

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

Primär stadstrafik

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

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

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

Östgötapendeln

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

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

Klass B-stråk

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

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

Sekundär stadstrafik

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

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

Klass C-stråk

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

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

Klass D-stråk

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

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

Närtrafik och anropsstyrd linjelagd kollektivtrafik

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

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

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

Skärgårdstrafik

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

Geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik

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

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

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

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

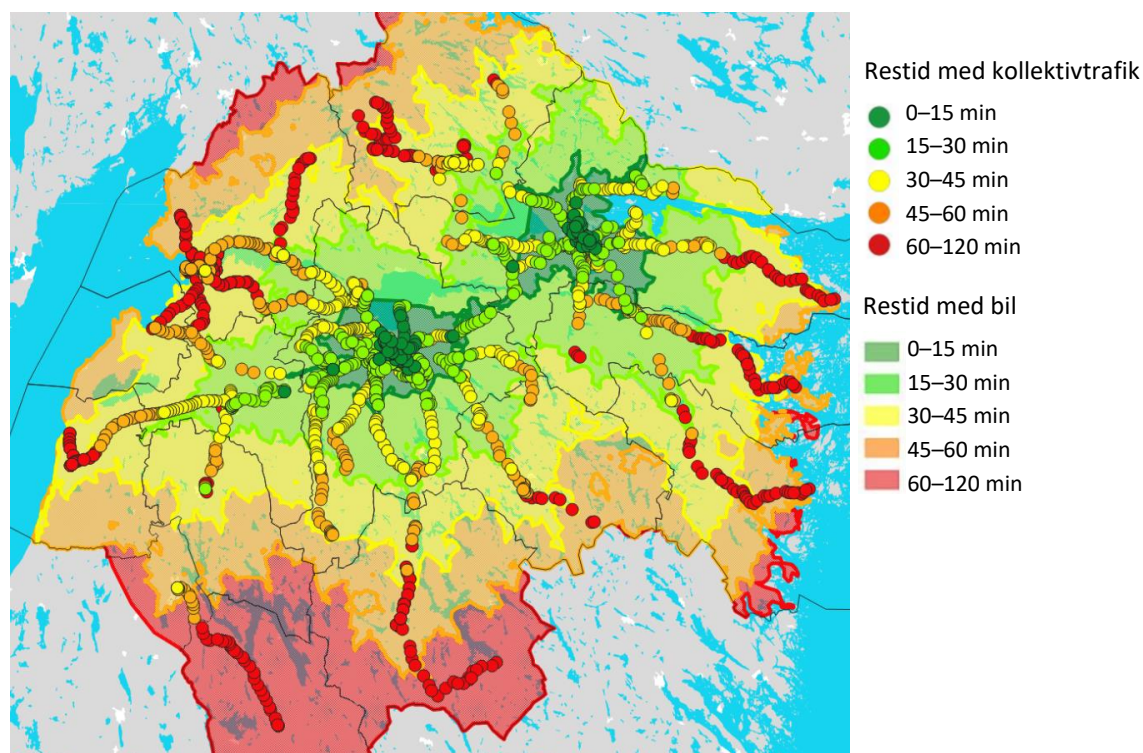


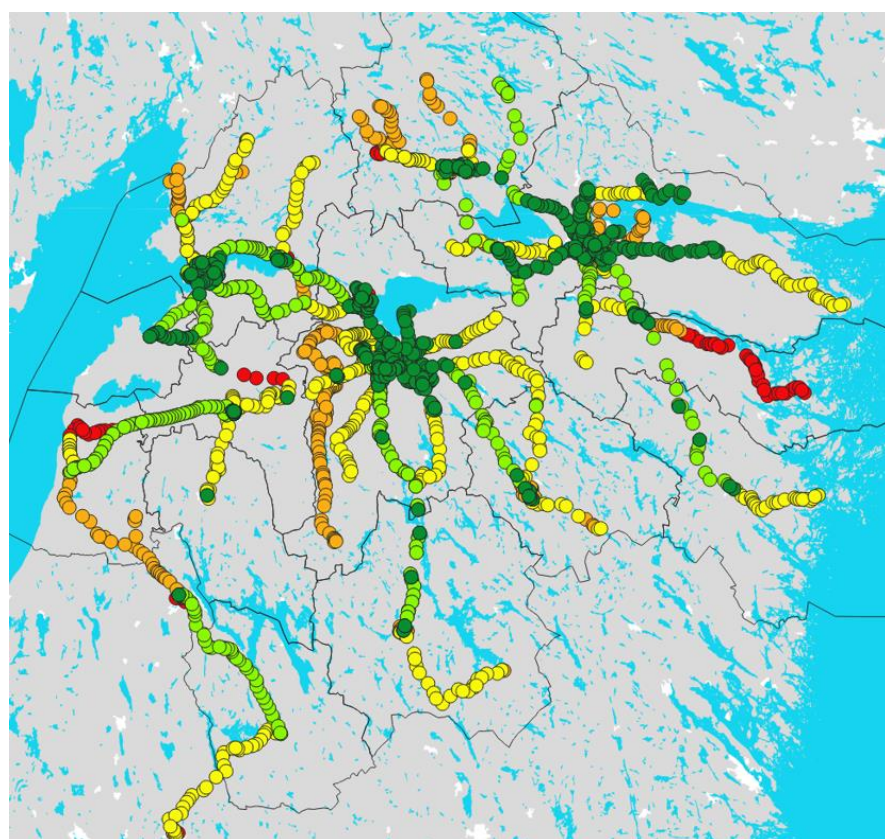
Bild 12: Räckvidden för resor med kollektivtrafik respektive bil med målpunkt resecentra i Linköping eller Norrköping under en vardagsmorgon med ankomst mellan 07:15-08:15. (Östgötatrafiken april 2024, Trafikverket april 2024)

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

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

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

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



Antal enkelturer våren 2024

Turantal

- 50+
- 24–49
- 12–23
- 6–11
- 1–5

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

Tillgänglighet till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

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

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

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

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

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

Särskild kollektivtrafik

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

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

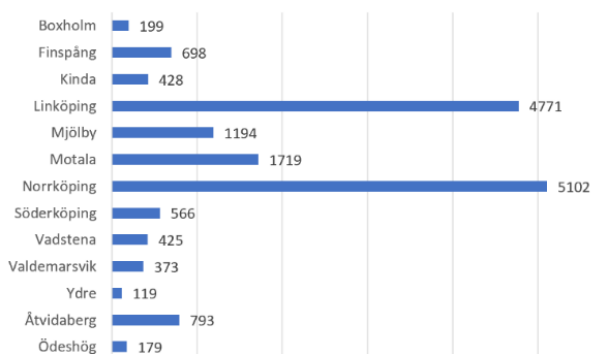


Bild 14: Antalet personer med färdtjänsttillstånd i Östergötlands kommuner mars 2024. (Källa: Östgötatrafiken)

Färdtjänst och skolskjuts

Gäller från 1 juli 2025

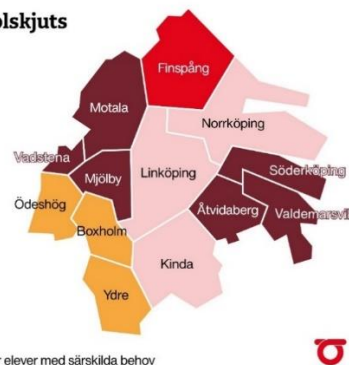


Bild 15: Kommuner som lämnat över ansvaret för särskild kollektivtrafik. (Östgötatrafiken 2024)

Färdtjänst

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

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

Kommunerna är enligt lag skyldiga att tillhandahålla inomkommunal färdtjänst och riks-färdtjänst för sina invånare medan det är valfritt att erbjuda kommun-överskridande färdtjänst.

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

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

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

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

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

Sjukresor

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

Skolskjuts

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

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

Samhällsnytta

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

Kollektivtrafikens miljöpåverkan

Utsläpp

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

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

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

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

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

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

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

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

Energieffektivitet

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

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

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

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

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

Buller

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

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

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

Östergötlands framtida behov av kollektivtrafik

Kollektivtrafikens roll för Östergötlands utveckling

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

Strukturbildande i samhällsplanering

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Samverkan för måluppfyllelse

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

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

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

möjlighet att medfinansiera kommunal kollektivtrafikinfrastruktur.

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

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

Kollektivtrafikens rumsliga funktion och styrning

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

Flerkärnig region

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

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

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

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

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

Regionens stora städer

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

I takt med att befolkningen i regionens stora städer växer ökar även kraven på att kollektivtrafiksystemet utvecklas så att det klarar av att tillfredsställa den växande befolkningens resandebehov. Målsättningen 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. Det betyder att fler människor får plats att förflytta sig och vistas i en stad om fler väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken. För att använda städernas ytor på bästa sätt behöver prioriteringar av trafikslagen göras – alla trafikslag får inte plats överallt. Att prioritera kollektivtrafiken högre än bilen i städerna är en förutsättning för att minska trängseln och skapa en trivsam stadsmiljö. Med ny fordonsteknik kan miljöproblem i form av buller från kollektivtrafiken reduceras betydligt, vilket ökar möjligheten att bygga tätare och samtidigt grönare städer.

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

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

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

Storregionalt sammanhang

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

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

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

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

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

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

En förstorad region

Även om samarbetet kring åtgärder som förbättrar kommunikationerna mot Storstockholm ges högre prioritet finns också ett behov av samarbete med andra till Östergötland angränsande regioner.

Regionförstoring innebär inte bara att pendlingen ökar generellt, utan också att pendlingen sker över ökade avstånd, i varje fall om detta kan ske utan alltför stor uppoffring i restid. Pendlingstiderna kan därför sägas ha en avgörande förutsättning för en fungerande regionförstoring.

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

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

ställs krav på sådan trafik avseende såväl kostnadstäckning som samhällsnytta.

Kollektivtrafiksystemet och dess utveckling

Ett system under utveckling

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

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

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

Storregional trafik

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

Ostlänken

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

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

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

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

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

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

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

Storregional tågtrafik

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

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

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

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

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

Kollektivtrafiken i Östgötatrafikens system

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

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

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

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

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

Östergötlands framtida kollektivtrafik

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

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

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

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

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

Östgötapendeln

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

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

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

Starka busstråk

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

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

Primär stadstrafik

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

Sekundär stadstrafik

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

Kompletterande trafik i starka stråk

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

Kompletterande servicetrafik

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

Trafik på landsbygder och skärgården

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

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

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

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

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

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

Närtrafik

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

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

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



Skärgårdstrafik

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

Kvaliteter ur ett resenärsperspektiv

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

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

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

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

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

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

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

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

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Mål

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

Med utgångspunkt i de tre hållbarhetsperspektiven formuleras verksamhetsidén:

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

Med ledorden

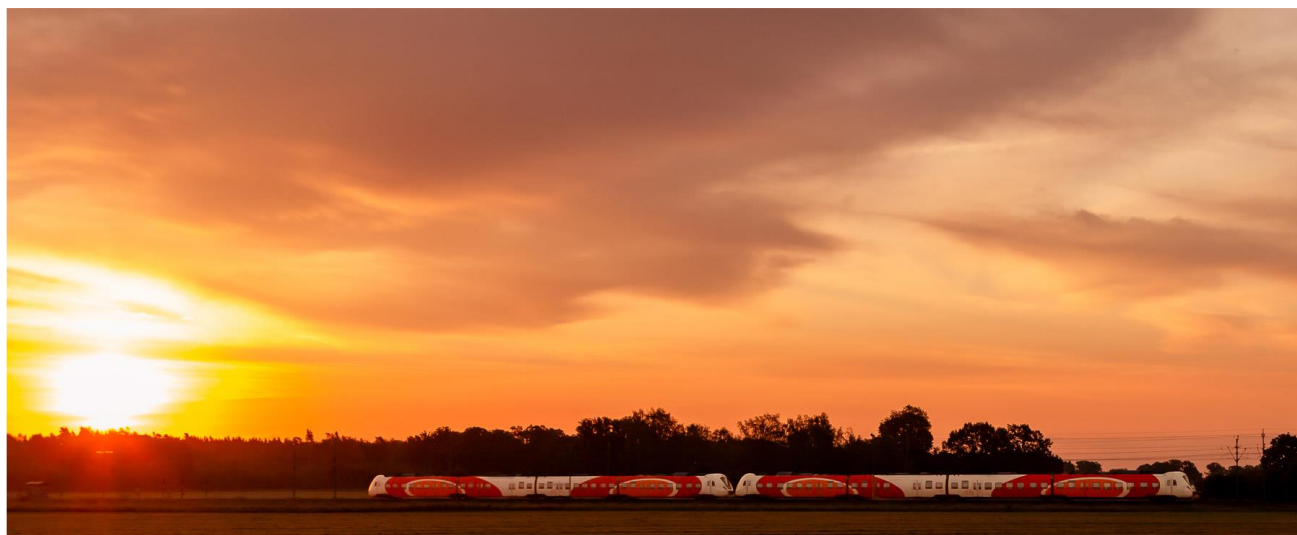
- attraktivt och enkelt
- ett verktyg för en hållbar regional utveckling
- klimatpositivt resande

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

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

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

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



Öka kollektivtrafikens marknadsandel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fler nöjda resenärer

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

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

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

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

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

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

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

kollektivtrafikresor per resenär och påverkar även NKI positivt.

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

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

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

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

God geografisk tillgänglighet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MÅL

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

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

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

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

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

Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

Mål: Minst 85 procent av de större orterna¹⁾ ska ha tillgång till trafik och med en restidskvot på högst 1,4 för resor till Linköping eller Norrköping år 2040.

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

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

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

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

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

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

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

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

Klimatneutralt resande

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

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

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

Not: pkm = personkilometer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Mål: Andelen

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

Mål: Andelen

tillgänglighetsanpassade fordon ska uppgå till 100 procent år 2040.

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

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

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

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

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

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

Strategier för utveckling av kollektivtrafiken

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

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

Öka kollektivtrafikens marknadsandel

Öka integreringen mellan kollektivtrafik och samhällsplanering

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

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

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

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

Fokusera på målstyrd trafikutveckling i samverkan

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

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

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

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

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

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

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

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

Förbättra östgötarnas kunskap om kollektivtrafiken

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

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

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

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

Fler nöjda resenärer

Erbjuda prisvärda produkter

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

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

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

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

Tydlig och relevant information

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

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

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

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

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

Minska den upplevda restiden

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

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

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

God geografisk tillgänglighet

Öka möjligheten till kombinerade färd sätt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Merutnyttjande av linjelagd skolskjuts

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

Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

Minska den faktiska restiden

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

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

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

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

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

Utveckla kollektivtrafikens infrastruktur

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

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

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

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

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

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



Utgjör 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 utsträckningen bidrar till ett högt resande under morgonen. Genom samverkan med kommuner och andra aktörer kan skolstarten förskjutas vilket skapar stora möjligheter att få till ett mer jämt resande över dygnet. En konsekvens av förskjutning av skolstart innebär att kapacitetsbristen motverkas. Det skapar ledig kapacitet, möjlighet till omfördelning av fordonsflottan till andra delar i trafiknätet.

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

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

Klimatneutralt resande

God kunskap och omvärldsbevakning

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

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

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

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

Förbättra energieffektiviteten i kollektivtrafiken

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

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

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

Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Samverkan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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

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

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

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

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

Kollektivtrafikens ekonomi

Trafikekonomi

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

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

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

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

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

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

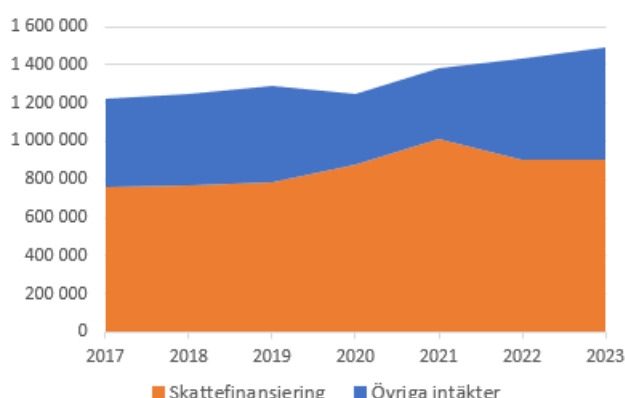


Bild 16: Utveckling av kollektivtrafikens skattefinansiering och intäkter år 2017–2023, mätt i tusentals kronor. (Östgötatrafiken)

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

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

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

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

Samhällsnyttan

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

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

transportsystem, med bättre levnadsvillkor, integration och ökad trygghet.

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

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

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

Begreppsförklaring

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

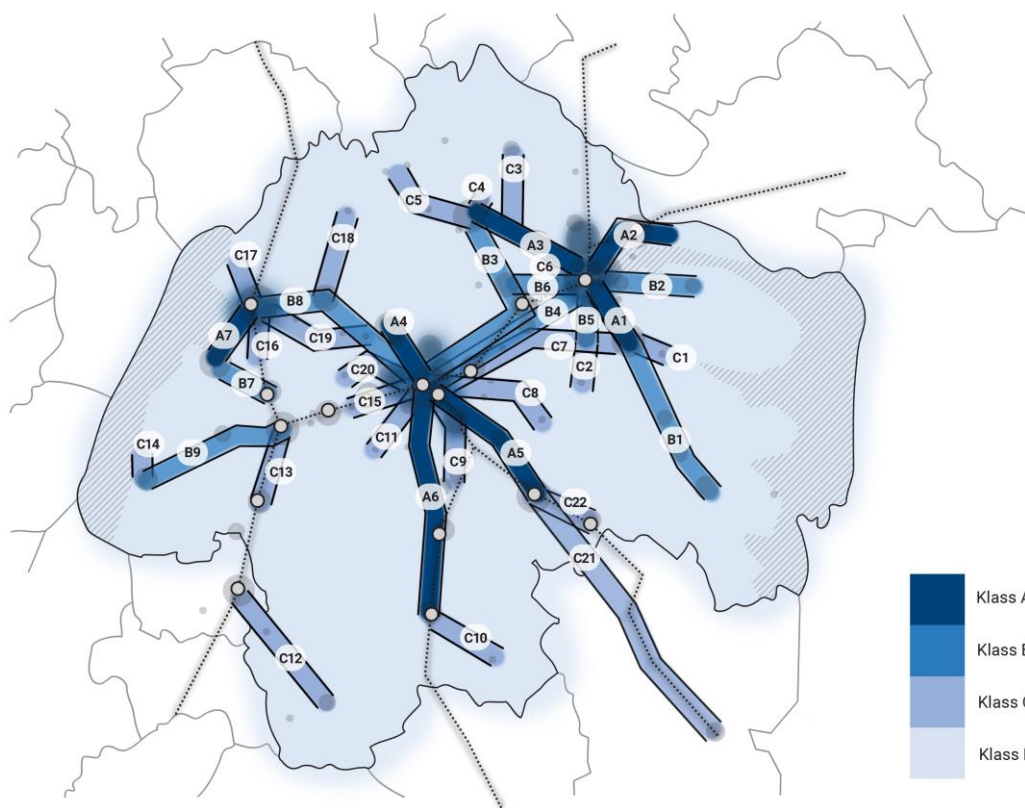
Visuell: Markering som uppfattas med synen.

Referenser

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

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

Bilaga 1 – Stråkindelning



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

Bilaga 2, Samrådsprocessens omfattning

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

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

Samrådsprocessen

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

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

2024-04-18

Sändlista

Bliva Buss AB
Blåklintsbuss AB
Boxholms kommun
Branschföreningen tågoperatörerna
Citysamverkan i Linköping
Citysamverkan i Norrköping
Connect bus
eBuss
Finspångs kommun
Flixbus
Funktionsrätt Östergötland
Företagarna Östergötland
Hällesta buss AB
Högestad
Kinda kommun
Linköpings kommun
Linköpings universitet
LRF Lantbrukarnas riksförbund
Länsstyrelsen i Östergötland
Mjärdevi science park
Mjölby kommun
Mjölby Taxi AB
Mohlins bussar
Motala kommun
Motorcentralen Tomas Pettersson
Mälardalstrafik AB
Nilsbuss
Nobina
Norrköping science park
Norrköpings kommun
Politisk referensgrupp RTP
PRO Östergötland
Region Östergötland Civilsamhället
Region Östergötlands Pensionärsråd
Resenärsforum
RKM Region Jönköpings län
RKM Region Kalmar län
RKM Region Stockholm
RKM Region Sörmland
RKM Region Örebro län
SJ AB
Statens väg- och
transportforskningsinstitut, VTI
Stångåbuss Trafik AB
Svensk kollektivtrafik
Svenska bussbranschens riksförbund
Svenska taxiförbundet
Svenska turistföreningen
Svenskt näringsliv
Sveriges regioner och landsting
Söderköpings kommun
Taxi Finans AB
Taxi Motala/Vadstena AB
Tillväxt Motala
Trafikverket Region Öst
Transdev
Transportstyrelsen
Vadstena kommun
Valdemarsviks kommun
Vikbolands Taxi 160000 AB/Högestad
produktion
VR Sverige
VY
Ydre kommun
Åtvidabergs kommun
Ödeshögs kommun
Östgöta Taxi AB
Östsvenska handelskammaren

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Remissversion av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

Bakgrund

Region Östergötland är regional kollektivtrafikmyndighet med huvudansvar för utvecklingen av Östergötlands regionala kollektivtrafik. I myndighetens ansvar ligger bland annat att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram som ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga all kollektivtrafik inom länet och kollektivtrafik till angränsande län som till övervägande del består av vardagsresande.

Nuvarande trafikförsörjningsprogram för Östergötland fastställdes av regionfullmäktige i november 2020 (RF §129/2020). Enligt kollektivtrafiklagen ska det regionala trafikförsörjningsprogrammet uppdateras vid behov eller minst en gång per mandatperiod.

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden beslutade den 4 maj 2023 (§ 49/2023) om direktiv för revidering av regionalt trafikförsörjningsprogram 2040 för Östergötland. Av beslutat direktiv framgår att fokus vid uppdatering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska ligga på samråd och dialog kring redan beslutade mål och strategier. Vidare framgår att utgångspunkten för revideringen ska vara att, så långt det är möjligt, utgå från nu gällande trafikförsörjningsprogram. Särskilt fokus ska vara på målvärden och medborgarnytta, i synnerhet när det gäller landsbygdernas trafikförsörjning, i enlighet med uppdraget i treårsbudgeten 2023-2025. Tidsperspektivet i trafikförsörjningsprogrammet ska enligt direktivet följa utvecklingsstrategi för Östergötland.

Trafik- och samhällsplaneringsnämndens beredning för kollektivtrafikfrågor har vid sina möten under 2023 och 2024 fördjupat sig i målområden och mätetal, diskuterat återkoppling från genomförda samråd och dialoger samt haft fördjupade måldiskussioner. Beredningen har också haft uppdraget att revidera trafikförsörjningsprogrammet.

Samråd och dialoger

Ett stort antal samråd och dialoger har ägt rum med företrädare för bland annat kommuner, angränsande län, olika resenärsgupper, näringsliv, arbetsmarknad samt kollektivtrafikföretag.

Regionledningskontoret
Therese Furhoff

2024-04-29

RÖ 2023/3079

Inkomna synpunkter har sammanställts i en samrådsredogörelse vilken bifogas ärendet.

Bakgrund

Ett förslag till uppdatering av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040 är nu utarbetat och föreslås sändas på remiss. Remisstiden pågår från 31 maj fram till och med 15 oktober 2024.

Den formella beslutsprocessen beräknas sedan kunna ske under perioden december 2024 – februari 2025. Programmet fastställs av regionfullmäktige.

Läsanvisning

Till detta ärende finns bifogat fyra dokument. Det huvudsakliga dokumentet är remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet. I ärendet finns även en sammanfattande beskrivning av vilka revideringar som föreslås utifrån nuvarande trafikförsörjningsprogram samt förslag på sändlista. Omformuleringar eller uppdateringar av tidigare text, där sakinnehållet är oförändrat har inte tagits upp i revideringsbeskrivningen. Även samrådsredogörelsen biläggs ärendet.

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden föreslås besluta:

1. att godkänna remissversion Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland med målår 2040 enligt föreliggande förslag,
2. att remisstiden pågår från 31 maj fram till och med 15 oktober 2024.

Mikael Borin
Regiondirektör

Johan Kindén
Trafikdirektör

Ärendehandlingar:

- Remissversion RTP 2040
- Sammanfattning av revideringen
- Sändlista
- Samrådsredogörelse

Rubrik	Ändring i texten
Förord	
Sammanfattning	Lagt till skrivelse om geografisk yttäckning till förmån för landsbygder
Förutsättningar och ramverk	Aktualiserad text med tillhörande nya styrdokument
Nytt trafikförsörjningsprogram för Östergötland	Regionala utvecklingsprogrammet (inaktuellt) har blivit ersatt av Regional utvecklingsstrategi för Östergötland med målsår 2040. Regional utvecklingsstrategin för Östergötland innefattar flera delar bland annat den Rumsliga strategin (RUM). Texten är uppdaterad utifrån det.
Allmän trafikplikt och kommersiell trafik	Text aktualiserad.
Resandebehov i Östergötland	
Resande idag Så reser östgötarna Resandet med avtalad kollektivtrafik Resande i framtiden	Uppdaterat med aktuell statistik och rapporter. Nytt underlag i form av ny regional resvaneundersökning från 2023. Uppdaterat utifrån ny nationell politik samt tagit bort ej aktuella projekt. Text aktualiserad.
Kollektivtrafik i Östergötland	
Allmän kollektivtrafik	Begreppet stomlinjer ersatt med trafikstrukturen som är beslutad i Målbild 2030 för Regions Östergötlands engagemang i regional busstrafik. Text aktualiserad.
Särskild kollektivtrafik	Text aktualiserad
Kollektivtrafikens miljöpåverkan	Text aktualiserad

Sammanfattning av revidering Regionalt trafikförsörjningsprogram 2040

2 (4)

Rubrik	Ändring i texten
Östergötlands framtida behov av kollektivtrafik	
Kollektivtrafikens roll för Östergötlands utveckling	Text aktualiserad
Kollektivtrafikens rumsliga funktion och styrning	Text aktualiserad
Kollektivtrafiksystemet och dess utveckling	Texten aktualiserad utifrån Målbild 2030 för Regions Östergötlands engagemang i regional busstrafik samt utifrån aktuell information gällande Ostlänken och storregional tågtrafik.
Mål	
Öka kollektivtrafikens marknadsandel	Text aktualiserad, nytt målår 2040
Fler nöjda resenärer	Text aktualiserad, nytt målår 2040
God geografisk tillgänglighet	Nytt målområde. 35 procent av befolkningen bosatta i D-områden ska år 2040 ha tillgång till en attraktiv bytespunkt inom 5 kilometer. I övrigt text aktualiserad, nytt målår 2040
Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet	Text aktualiserad och stomtrafik har ersattas av trafik. Uppdaterat målvärde för målet gällande andel större orter med restidskvot om 1,4 eller lägre. I övrigt text aktualiserad, nytt målår 2040
Klimatneutralt resande	Uppdaterat mål med ny mätmetod baserat på gram per personkilometer i stället för gram per fordonskilometer. I övrigt text aktualiserad, nytt målår 2040
Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	Ny mätmetod för målet om tillgänglighetsanpassade hållplatser vilken baseras på hållplatser om 20 påstigande eller fler per vardag. Målet om digital tillgänglighet borttaget och flyttat till strategidelen. I övrigt text aktualiserad, nytt målår 2040

Sammanfattning av revidering Regionalt trafikförsörjningsprogram 2040

3 (4)

Rubrik	Ändring i texten
Strategier för utveckling av kollektivtrafiken	
Öka kollektivtrafikens marknadsandel	Strategi Fokusera på målstyrd trafikutveckling i samverkan har kompletterats med uppföljning av marknadsandelar i stråk.
Fler nöjda resenärer	Strategi Tydlig och relevant information har kompletterats med digital tillgänglighet för den äldre befolkningen.
God geografisk tillgänglighet	Strategi Öka möjligheten att kombinera färd sätt har kompletterats med skrivningar kopplat till målet om bytespunkter. En ytterligare strategi har tillkommit gällande linjelagd skolskjuts.
Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet	Text aktualiserad
Klimatneutralt resande	Text aktualiserad
Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning	Lagt till text om lagkrav för digitala tjänster, anpassat och omformulerat text som lyfts i målformuleringen.
Kollektivtrafikens ekonomi	
Trafikekonomi	Text aktualiserad
Samhällsnyttan	Text aktualiserad

Sammanfattning av revidering Regionalt trafikförsörjningsprogram 2040

4 (4)

Rubrik	Ändring i texten
Begreppsförklaring	Nyttillkomna ord: • Bytespunkter • Omstigningspunkter • Högtrafik • Lågtrafik • Mobility management • Generaliserad reskostnad Borttagna begrepp: • Stomtrafik
Referenser	
Bilagor	
Bilaga 1 – Stomlinjer	Bilaga ersatt av regionala stråk hämtad från Målbild 2030 för Regions Östergötlands engagemang i regional busstrafik.
Bilaga 2 – Tillgänglighetsanpassade hållplatser	Bilaga borttagen, se infrastrukturbokslut
Bilaga 3 – Samrådsprocessens omfattning	Text aktualiserad



Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

Sammanfattning av samråds- och dialogmöten inför
uppdatering av RTP

Handläggare: Therese Furhoff
Verksamhet: Regionledningskontoret
Datum: 2024-04-19
Diarienummer: RÖ 2023-3079

Dokumenthistorik

Version	Datum	Kommentar	Handläggare
1,0	2024-02-05	Inlagda anteckningar	Carina Åsvärd
2,0	2024-02-20	Komplettering med WS för TSN	
	2024-04-09	Komplettering kundsynpunkter	
	2024-04-09	Komplettering Norrköpings kommun	
3,0	2024-04-19	Slutversion, komplettering efter möte 3 med politiska referensgruppen	

Innehåll

1 Bakgrund och syfte samt förutsättningar	5
1.1 Uppdatering av RTP	5
2 Inriktning för arbetet.....	5
3 Samrådsredogörelsen	6
4 Tidplan.....	6
5 Samråd och dialoger	7
5.1 Syfte.....	7
6 Genomförda samrådsmöten	8
6.1 Funktionsrätt i Östergötland.....	8
6.2 Kunder, allmänhet, civilsamhället samt Resenärsforum	9
6.3 Lantbrukarnas riksförbund, LRF.....	22
6.4 Politisk referensgrupp.....	23
6.5 Regioner i angränsande län	30
6.5.1 Region Jönköpings län	30
6.5.2 Region Kalmar län.....	31
6.5.3 Region Sörmlands län	31
6.5.4 Region Örebro län.....	33
6.5.5 Region Stockholms län	34
6.6 Region Östergötlands pensionärsråd RPR.....	35
6.7 Region Östergötlands råd i frågor om funktionsnedsättning RRFF	37
6.8 Svenska turistföreningen, STF.....	39
6.9 Trafikföretag allmän och särskild kollektivtrafik samt kommersiella aktörer.....	40
6.10 Näringsliv	44
6.10.1 Östsvenska handelskammaren, Mjärdevi science park, Norrköping science park och Företagarna Östergötland	44
6.10.2 Citysamverkan Linköping, Fastighetsägarna, Lundbergs fastigheter och Länsförsäkringar	45
6.11 Övrigt, samrådsmöten som inte hållits	45
7 Genomförda dialogmöten	46
7.1 Kommunerna i Östergötland	46
7.1.1 Boxholm, Mjölby, Ydre och Ödeshögs kommuner	46
7.1.2 Finspång, Söderköping och Valdemarsviks kommuner	46
7.1.3 Kinda och Åtvidabergs kommuner	47
7.1.4 Linköpings kommun	48

7.1.5	Motala och Vadstena kommuner	48
7.1.6	Norrköpings kommun	49
7.2	Pensionärernas riksorganisation, PRO	51
7.3	Region Östergötlands avdelning regional utveckling	55
7.4	Samverkansdagen om hållbarhet med näringsliv och andra organisationer	56
7.5	Trafik- och samhällsplaneringsnämnden.....	56
7.6	Övriga dialogmöten.....	59

1 Bakgrund och syfte samt förutsättningar

Nuvarande regionala trafikförsörjningsprogram för Östergötland fastställdes i november 2020 enligt RF § 129/2020. Enligt kollektivtrafiklagen ska det regionala trafikförsörjningsprogrammet uppdateras vid behov, i lagens förarbeten nämns att en bredare översyn bör ske minst en gång per mandatperiod.

Region Östergötland är sedan den 1 januari 2012 regional kollektivtrafikmyndighet med huvudansvar för utvecklingen av Östergötlands regionala kollektivtrafik. I myndighetens ansvar ligger bland annat att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram som ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga all kollektivtrafik inom länet och den kollektivtrafik till angränsande län som till övervägande del består av vardagsresande.

Arbetet med revideringen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet startas upp i början av 2023 och beräknas att ta ungefär två år att fullfölja, med ambition att ha ett nytt trafikförsörjningsprogram framme för beslut under början av 2025. Under 2023 kommer fokus att vara på dialog med kommuner, näringsliv, närliggande län, medborgare och andra intressenter kring målvärden för kollektivtrafiken, medborgarnytta samt trafikförsörjningen både på stad och landsbygd.

1.1 Uppdatering av RTP

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden beslutade den 3 maj 2023 (§ 49) om direktiv för att uppdatera regionalt trafikförsörjningsprogram 2040 för Östergötland.

Kollektivtrafikberedningen har som uppgift att öka kunskapen om och bereda frågor kopplade till kollektivtrafik. Beredningen ska fungera som en referensgrupp kopplat till större strategier och planer inom kollektivtrafikområdet. I beredningens uppdrag ingår att bereda arbetet med framtagande av nytt regionalt trafikförsörjningsprogram.

En workshop kommer att hållas med trafik- och samhällsplaneringsnämnden för att diskutera målen utifrån uppdraget i treårsbudgeten.

2 Inriktning för arbetet

I Region Östergötlands treårsbudget för 2023 - 2025 med fokusområden framgår att trafik- och samhällsplaneringsnämnden (TSN) har i uppdrag att aktualisera och revidera regionalt trafikförsörjningsprogram bland annat med avseende på målvärden och medborgarnytta, i synnerhet när det gäller landsbygdernas trafikförsörjning. Det nu gällande trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram genom ett omfattande arbete och en bred politiskt dialogprocess. Mål och strategier är ambitiösa och möter väl de nationella transportpolitiska målen samt övriga nationella och regionala mål som berör området. För att säkerställa en långsiktighet i arbetet med att utveckla Östergötland och kollektivtrafiken i Östergötland är utgångspunkten för uppdateringen av trafikförsörjningsprogrammet att så långt det är möjligt utgå från nu gällande trafikförsörjningsprogram men med särskilt fokus på målvärden och medborgarnytta i enlighet med uppdraget i treårsbudgeten.

Utvecklingsstrategi för Östergötland är en gemensam målbild för hur livet i Östergötland ska vara år 2040. Tidsperspektivet i det trafikförsörjningsprogram som nu ska tas fram bör följa utvecklingsstrategin. 2040 som målar möjliggör ett visst mått av vision samtidigt som det ligger tillräckligt nära för att kännas relevant och aktuellt. Vid denna tidpunkt är bedömningen även att

Ostlänken kommer att vara på plats, vilket påverkar Östergötland generellt och kollektivtrafiken specifikt.

Fokus vid uppdatering av trafikförsörjningsprogrammet ska ligga på samråd och dialog kring mål och strategier, för att i dessa samråd och dialoger kunna fånga upp eventuella behov av justeringar eller kompletteringar.

En uppdatering behöver göras av bakgrundsinformation samt prognoser vilket främst berör kapitlet Östergötland idag. Även vissa delar av kapitlet framtidsspaning behöver ses över. Generellt gäller att dokumentet kan behöva uppdateras vad gäller nulägesbeskrivningar och prognoser, samt att vissa redaktionella ändringar kan behöva göras för att bättre stämma överens med formuleringar i andra styrande dokument. Dessa uppdateringar kommer i första hand att göras på tjänstemannanivå.

3 Samrådsredogörelsen

Denna samrådsredogörelse innehåller frågeställningar som har diskuterats vid möten, synpunkter som lämnats in m.m.

Vissa synpunkter som har framkommit vid möten har tagits bort ur denna redogörelse, då de inte berör uppdateringen av regionalt trafikförsörjningsprogram, utan hanteras i ett annat spår.

4 Tidplan

Regionalt trafikförsörjningsprogram	Planerad			Försenad			Genomförd																		
	2023	2023									2024										2025				
Aktivitet	Ansva	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Jan	Feb
Övergripande planering																									
Revidering underlag och prognoser																									
Tidig dialog																									
Samråd/Dialog																									
Samrådsredogörelse																									
Beslut om remissversion i TSN																									
Remisstid																									
Justeringar utifrån remissynpunkter																									
Beslut i TSN-RS-RF																									

5 Samråd och dialoger

En intressentanalys genomfördes inför planeringen av samråd och dialoger för att fånga in alla intressenter som berörs av arbetet med revideringen. Under hösten 2023 fram till februari 2024 hölls sedan samråd och dialoger med kommuner, trafikföretag, näringsliv, allmänhet med flera.

En politisk referensgrupp, vald av kommunerna i Östergötland, är tillsatt och finns till för att säkra att kommunernas inspel kommer med i arbetet med uppdateringen av regionalt trafikförsörjningsprogram.

Information har lämnats till Region Östergötlands samråd för strategiska frågor.

5.1 Syfte

Samråd – utdrag ur kollektivtrafiklagen, regionalt trafikförsörjningsprogram, 2 kap. Regional kollektivtrafik 9 §: Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsade län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

Dialog – vid diskussioner inför uppdatering av regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland beslutades att även företag bjuds in till dialog.

Frågor som ställs vid samråd och dialoger är markerade med ”fetstil” nedan.

6 Genomförda samrådsmöten

Samrådsmöten har hållits med följande:

6.1 Funktionsrätt i Östergötland

Samrådet har genomförts vid två tillfällen, den 8 september och 27 november.

Vad är viktigast för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken?

- RBU – barnfokus
- Tillgänglighet ombord på fordonen, det blir konkurrens mellan olika grupper/personer på samma utrymme: barnvagnar, rullstolar, rollatorer, trångt rent fysiskt. Kan man ha fler flexplatser ombord på bussarna? Information ges om fordonens beskaffenhet, även ombord på pendeln. Branschstandard avvägning med platser, allmän kollektivtrafik – i mån av plats. Östgotatrafiken känner igen frågeställningen.
- Synpunkt från rummet på ”i mån av plats” Målgruppen drabbas hårdare, är bussen nästan full får det alltid plats en stående till, men inte en rullstol. (40 sittande 100 stående är bussarna registrerade för så det är sällan att det är fullt, men inte komfortabelt)
- Kan man anpassa sitt åkande – i appen kan man se belägningsgrad kan man få en indikation kring när det är mycket folk ombord. Passagerarräkning ombord på våra bussar - dock ej liveuppdatering.
- Bytestiden från en hållplats till en annan, den är snäv, har man svårt att gå är det svårt att hinna. Gäller även förhållandet att byta mellan pendeln – buss.
- Anpassningar gällande utrop, text och utrop ibland så är det problem att förare skruvar ner ljudet så det inte hörs.
- Ledsagning vid stora knutpunkter, för att hjälpa att det ska gå snabbare att hitta rätt,
- Reseträning (få grupper att öva på att åka buss) – kan man göra något tillsammans?
- För att klara digital ledsagning måste man vara duktig på appar. Är det problem i trafiken hjälper inte appen.

Hur underlätta för de med kognitiv funktionsnedsättning att åka med den allmänna kollektivtrafiken?

- Svårt att betala om man inte har en telefon, eller ett barn som inte kan betala färdtjänst, hur kan man göra där.
- Hur man hittar från en hållplats till en annan, gångväg? Man kan söka adress och inte bara hållplats.
- Kan man bara resa på kreditkort, för det har inte barn eller ens alla vuxna. Svar: det går lika bra med debetkort.

Är det någon grupp av funktionsnedsättning som borde få ett ökat fokus och varför?

- Gruppen med intellektuella funktionsnedsättningar för att våga åka till daglig verksamhet. Ansökningar om färdtjänsten beviljas inte i lika stor utsträckning som tidigare är upplevelsen. Någon form av projekt kring den här gruppen.
- Svårt för den målgruppen intellektuell funktionsnedsättning när det blir en ny tidtabell, för då funkar inte turen som den varit och då är det svårt att börja igen.
- Här hörde jag inte personen på länk ordentligt men jag tror temat var att det ibland blev bråkigt på bussarna och då blir man rätt att åka så det ska kännas tryggt.

Allmänna dialoger/inspel

Aktualisera och revidera RTP bland annat med avseende på målvärden och medborgarnytta, i synnerhet när det gäller landsbygdersnas trafikförsörjning”

De mål som togs upp var: Öka kollektivtrafikens marknadsandel och Öka tillgängligheten för funktionsnedsatta.

Fråga: hållplatserna 2022 – 67% vad en tillgänglig hållplats är, är ändrat från tre kriterier till ett högra antal nu är det andra kriterier, går det att mäta på samma sätt nu?

6.2 Kunder, allmänhet, civilsamhället samt Resenärsforum

Events hålls den 29 januari i Linköping och 30 januari i Norrköping.

Sammanfattning

Behov av ett mer flexibelt resande, där ex cykeln är en del av resan men även förstärkt anropsstyrd trafik. Kombinerat resande generellt i fokus, delvis för att minimera korta resor i kollektivtrafiken.

- Fokus på det länsöverskridande resandet och en biljettflora anpassade till ett mer flexibelt pendlande.
- Arbeta för att öka resandet med tåg.
- Att värna om: landsbygden och möjligheten att leva och bo utanför städerna.
- Att fokusera på: samverkan för att möjliggöra exempelvis prio i städerna, ex framkomlighet genom bussfiler.
- Ta hänsyn till de aktiva seniorerna som fler piggare och fler till antalet.
- Uppmuntra arbetsgivare att erbjuda kollektivtrafik som förmån.
- Förbättrad hantering av störningar och ersättningstrafik (genom ny teknik och samverkan).
- Se över närtrafiken, gör den mer tillgänglig.
- I fokus, social hållbarhet.

Framtidens resa

- Att kunna ta med cykeln på spårvagn och buss – cykelhållare bak på bussen. Vår, sommar, höst busshållplatser längs Strandvägen till Sandviken t.ex. Vildmarkshotellet
- Går det att använda sig av tekniken med självkörande bussar i vissa områden? Som komplement till ordinarie kollektivtrafik.
- Flexibelt resande främst för landsbygden.
- Goda kommunikationer med framtida stationen för Krösatågen om inte den placeras vid nya Resecentrum.
- Satsa på bussfiler, så restiden minskar.
- Mindre fordon, on-demandlösningar.
- Eldrivna enheter.
- Möjlighet att själv lägga in resebehov utifrån mitt eget resmönster (ifrån resandebehoven skapas en dynamisk turlista (med hjälp av AI). Men ad-hoc beställningar ska kunna göras.
- Arbete för ett ökad införande av tåg.

Biljetter och tjänster

- Differentierade priser beroende på efterfrågan.
- För liten skillnad i pris på lågtrafikbiljetten. Det räcker med att man göra några oplanerade resor i högtrafik för att det inte ska löna sig. Det kanske räcker att uppdatera i efterhand och få pengarna tillbaka för högtrafikresor alltså att biljetten (för län) gäller kvällar och helger.
- Statistikkarta för egen planering. Nuvarande verkar optimera på tid men det kan t.ex. vara bättre att planera för kortaste promenad.
- Rutinen för inköp av biljetter till korta borde förtydligas. Varken jag eller några av mina bekanta lyckades trots att vi har en stor datorvana. Jag ringde till slut och fick bra information. Jag har själv skrivit instruktioner där en väsentlig del har varit att det ska provas av oberoende.
- Spärr för aktivering av flera biljetter köpta till resekort
- Pensionärer/seniorer i Göteborg åker gratis och i Kalmar för drygt 200 sek/månad i lågtrafik. För seniorer är priset extra viktigt, ju färre äldre i annan trafik, ju lägre samhällskostnad i bland annat vårdkostnader. Seniorer som har fler sociala möten och kultur, upplever ett bättre mående och belastar samhället i mindre utsträckning.
- Samordna biljetter mot närliggande regioner och i förlängningen hela landet. Det ska vara enkelt att fortsätta från Tranås och söderut och från Norrköping och norrut. En biljett Linköping – Västervik som kan köpas både i Linköping och Västervik även utan app.
- Gissar att de flesta jobbresor sker i högtrafik och fritidsresor i lågtrafik. I lågtrafik borde man få åka med landsbygdslinjer även i stan.
- Gratis kollektivtrafik självklart för framtiden.
- Tydligare hållplatsskyltning vid stora knutpunkter. Södertull – använd klockstapeln för skyltar med A-B-C-D-E.
- Resecentrum hållplats ABC tydliga, resten otydliga. Alla vet inte att bussar går där spåren finns.
- Kommun och region behöver samverka kring en bättre läsning gällande "kulturkortet" som fanns för kommunens skolor och förskolor före pandemin. Jag arbetar som fritidspedagog på en skola/fritidshem och kan berätta att vi har skrivit ner vårt resande med de barn vi tar hand om i mycket hög grad. Vi tar oss inte till badstrand/muséer/parker eller andra städer för att det bör dyrt för skolan. 500 sek per grupp är billigt när man åker med 30 personer till Linköping. Men ska man åka i Norrköping med en mindre grupp blir det för dyrt. De elever jag ska arbeta med kommer från socioekonomiska utsatta familjer.
- Gratis kollektivtrafik!
- Bussbiljett/spårvagnsbiljett gälla längre, t.ex. två timmar.
- När vi nu måste betala vore det fördel att kunna pausa periodbiljetten speciellt när en måste ha dubbla biljetter typ lokalt 30 dagarskort och köper ett regionkort under perioden.
- Gratis kollektivtrafik för pensionärer mellan 9:00-15:00.
- Gratis månadskort för elever.
- Qr koden i appen är för högupplöst och för liten så läsarna på fordon kan knappt läsa den. Petar man på den för att öppna bara qr koden är den fortfarande lika liten och svårsläst. Varför fyller den inte hela bredden på skärmen på telefonen? Mindre data så det blir större detaljer och låt den fylla hela skärmens bredd så kommer det gå många gånger fortare att scanna den.
- Jag pendlar Vadstena – Linköping varje vardag. Förslag! Statistik i realtid på resa tre månader tillbaka i tiden.
- Flera bussar som trafikerar Skeda udde oftare.
- Det är för dyrt och för inflexibelt.
- Inför fritid vuxen igen.
- Möjlighet att ha inaktiverade biljetter av olika typ på resekostnader.
- Ambitionen är för lågt ställd när framtidsvisionen inte klarar rita bort bilen för i vart fall de som bor inne i storstäderna. Var är t.ex. det kollektiva bagageutrymmet som ger mig som bilfri möjlighet att åka till Ikea och shoppa på helgen?

- Varandes en av de som köpt fel biljett och vägrats återköp undrar jag också vari värdegrunden inhumant paragrafrytteri rymts?
- På lite högre höjd behövs ju något slags reglering så att "roamingavgifterna" mellan regionerna försvinner. Har jag redan betalat fullpris i Östergötland en dag borde jag banne mig kunna åka fritt runt både Kalmar och Stockholm tills dygnet tar slut.
- Därtill måste ju prismodeller som bestraffar dålig planering avvecklas. Varför ska jag betala tre enkelresor bara för att jag inte på förhand visste att jag skulle resa alla tre? Går det sätta tak på kreditkortsblippen borde väl det samma gälla appen?
- En annan storpolitiksfråga är varför inte det finns ett bidrag från arbetsgivaren likt friskvårdsbidraget? Får min arbetsgivare göra lite skatteavdrag köper denna säkert gärna mig ett årskort.
- Här använder jag samma QR kod för alla.
- Om jag köper tio biljetter. Vill jag inte ha tio kvitton på mailen utan ett.
- Kommentrar kring dålig tillgänglighet för äldre. Att behöva många olika reskort. Att hållplatser tas bort vilket gör det svårt att gå för rörelsehindrade
- Jag tycker man ska styra hur långt man åker med kollektivtrafiken med priset för att ta bort onödigt korta resor. Det kan t.ex. vara dyrt att åka korta sträckor som 400 meter, sen blir det billigare för att sen bli dyrare när det blir långt.
- Erbjud rabatterad biljett även för landsortspendlare som inte åker varje dag, månadsbiljett blir för dyrt om man både måste åka bil och bara kan nyttja rabatt om man åker en hel månad. Distansarbete har ändrat förutsättningar.

Kundservice och kommunikation

- Utveckla en bättre kommunikation när bussarna är försenade. Har varit bristfällig i år.
- Dålig eller ingen information vid störningar. Hänt många gånger. Gör att man inte kan eller vågar välja kollektivtrafik.
- I höstas la ni ut på Facebook att det skulle bli nu tidtabell i Kisa m.m. JA, tänkte jag äntligen men så besviken jag blev. Det gäller ju bara tätortsbussarna. Vad är det att satsa på. Är ju bara pensionärerna som kan åka dessa. Ni satsar ju inget på oss pendlare.
- Sedan var jag ute för en sak till när jag skulle beställa ny månadsbiljett till mitt resekort för några veckor sedan. Kom så långt att jag kunde godkänna mitt köp med BankId men sedan kommer det upp något fel meddelande och jag fick ingen biljett. Pengar drogs ändå på mitt kontokort. Ringde er och så usel service finns inte. Ni hänvisad bara till min bank. Jag försökte beställa biljett 3 gånger men samma problem hela tiden, men jag använde olika kort. Det är leverantören av tjänsten som ska se till att jag får tillbaka pengar direkt. Det ska inte behöva ta över en vecka och otal samtal till er.
- Kundtjänst vid Resecentrum mer generösa öppettider.

Trafik och linjer

- Vill ha mer direktbussar likt buss 70 över US mot Rimforsa-Kisa.
- Sedan man tog bort 38 så har vår restid ökat med 20 minuter.
- US borde vara en prioriterad busshållplats att passera för att få fler resenärer mellan US och Kinda, både anställda och patienter. Men då ingen mjölkpallsbuss som stannar vid alla hållplatser.
- Se till att bussarna kan komma iväg i rätt tid från resecentrum.
- Återuppta nedlagd busstrafik till Kvarsebo. Klokare tider morgon och eftermiddag som gynnar arbetare, barn och ungdomar att pendla. Byn dör ut för barnfamiljer orkar inte bo här. Då får vi ännu en semesterby där permanentboende blir sommarstuga.
- Vi ska ju värna om en levande landsbygd där även landsbygden räknas.
- Man kan sätta in mindre billigare bussar på smarta tider vilket kommer göra mycket för oss.

- Anpassa tidtabellen till företag och skolor.
- Buss 11 blir fullsatt ute ifrån Lindö. Resenären går på längre in mot Norrköping och ser bussen passera som fullsatt. Har hänt flera gånger. Vill ha information om det i appen.
- Tycker att närtrafiken fungerar jättebra när man väl fått tag på informationen men om man ska jobbpendlar är tiderna snålt tilltaget. Den skulle behöva börja klockan 06.00 och börja lite tidigare på eftermiddagen för att skolungdomarna ska kunna ta sig hem i rimlig tid.
- Jag pendlar dagligen mellan Kisa och Linköping, arbetar på US. Jämför med kollegor som bor i både Motala och Norrköping och de har betydligt fler bussar att välja på. Det går ju direktbussar för dom gånger flera per dag åt varje håll. Vi har ingen direktbuss längre. Hemresan har blivit minst 20 minuter längre nu och då har jag inte tagit i. Vissa dagar åker vi 16:17 från US och är i Kisa station 17:45. Förstår verkligen inte vitsen med att ta bort 38 och ersätta med 546, när både 543 och 540 går den vägen. Man skulle ju kunna ha även minst en 38 gärna fler avgångar från och till US så skulle ni få ännu fler nöjda resenärer. Vi betalar också skatt och ganska dyra biljetter även om vi inte bor i storstäderna.
- När jag frågade om detta igår fick jag svaret: Åh denna klassiska fråga om 38 så jag är uppenbarligen inte den enda som undrar om detta.
- För att öka möjligheten att åka till och från jobbet så vore det önskvärt att 38 sätts in igen! Jag pendlar från Kisa dagligen och hemresan med 546 tar nu förtiden 1,5 timme hem. Det går 1 buss US-Kinda på eftermiddagen. Det är riktigt dåligt!
- Jag bor långt ute på Vikbolandet och åker buss 440 dagligen klockan 06.39 men det som gör mig väldigt undrande är varför det är 3 st bussar som går igenom Ljunga varje morgon. Helt onödigt. Varför kan inte bussen som utgår från Arkösund bara gå förbi? Räcker gott och väl med 2 bussar genom Ljunga. Arkösund byggs det mycket nytt i och undrar om turerna kommer att öka? Som det är nu har vi inte många bussar att välja på in till stan eller hem. Och visst är det inte så många som åker just nu men tror att fler skulle välja buss om linjen läggs om lite. Tycker också det är dåligt att man måste betala länskort dit jag bor men ändå bara har så få möjligheter att ta buss till och från stan. Missar jag 18.20 bussen hem så måste jag vänta ända till 22.26 samt beställa resa från Östra Husby och hem innan 20.00!
- Helt galet att det inte är billigare att åka då och galet att fler alternativ efter 18 inte finns.
- Järnvägen till Kisa, Åtvidaberg, Kalmar och Västervik bör samordnas med busstrafik så att de inte går samtidigt och konkurrerar tidsmässigt.
- Sena kvällar är det otryggt att vänta på resecentrum eller enskild hållplats. Exempelvis linje går Vasavägen upp precis som linje 521 och 522. Landsbygdslinjerna är bättre timade med övriga linjer inklusive pendeln. 4 olika linjer går Bergsvägen mot Vreta kloster, men bara en av dem stannar på hållplatser mellan lilla Ullevi och Vreta kloster. I högtrafik är det helt okej, men i lågtrafik är det bara en buss per timme. Att se de andra fara förbi är bara att retas och det blir bilen istället.
- Svårt att åka buss inom Ljungsbro/Berg, det verkar som om alla ska åka till Linköping men området är stort. 521 till Björkö borde förlängas och gå vidare mot Björkö skola och sedan till Ljungsbro –Berg och sen till stan eller som ringlinjen Vreta kyrka – Blåsväddet Ljungsbro. Det är inte så många som åker 526 från Berg så den är i farozonen. Förslag: bussen går som 522 till Ljungsbro och byter till 526 vid Ljungsbro centrum. Alla turer Linköping – Ljungsbro behöver inte gå in till Härnegatan tidigt på morgonen.
- Mer samverkan med Billerud så fler kan utnyttja kollektivtrafiken (t.ex. natt jobbar, morgon och kvällstur).
- Fler linjer så det täcker dagsbehovet, exempelvis en linje till/från Slagget mitt på dagen, så fler kan nyttja bussen och inte behöver vänta till sen eftermiddag för att komma hem från ex skola eller företag till stan.
- Att bli av med busslinjer är förödande för landsbygden och skola samt tätort. Hoppas ni även ser och respekterar resandet ur ett barnperspektiv/barnkonventionen.

- Vi i Vånga (tur 482 går tre turer på morgonen och lika måna på eftermiddagen). Äldre som vill nyttja bussen till Norrköping och åter med sista morgonturen måste vara i stan i sju timmar in man kan vända hemåt igen. Vi efterfrågar alltså en middagstur till Norrköping från Vånga och dessutom en middagstur från Norrköping till Vånga.
- Vi utmed linje 482 önskar få en kvällstur hem från Norrköping sista turen från Norrköping går mot Vånga (482) klockan 17.10 ifrån stan. Vi som vill nyttja kollektivtrafiken kan inte delta i kvällsaktiviteter i Norrköping för vi kommer inte hem. Detta är inte demokratiskt i jämförelse med centralt boende. Önskan finns alltså om en kvällstur för 482 hem från Norrköping till Vånga.
- Direktbussar från Kinda till Garnisonen och US.
- Tätare trafik från Linköping till Ödeshög.
- Utökad trafik i Slycke.
- Varför lägga ner direktlinjen till Ödeshög? Tar dubbelt så lång tid med byte i Mjölby.
- Det behöver vara mer snabblagat vid förändringar i närområdet, t.ex. nedläggning av högstadieskolor och behov av kollektivtrafik.
- Gör det 1 enklare för en familj att resa kollektivt, gör det möjligt att ha separata månadskort för vardera familjemedlem 2. Uppmuntra punkt 1 genom att rabattera priset i enlighet med detta. 3. Större och snabbare flexibilitet vid trafikstörningar. Om pendeln slutar gå, sätt in ersättningsbuss omgående.
- Det behövs direktbussar från förorter till stora arbetsplatser och skolor.
- Östgötatrafiken har för litet fokus på att underlätta resande som börjar eller slutar utanför länet. Här uppfattar jag att många andra län samordnar sin trafik med angränsande län betydligt bättre än Östergötland.
- Ska kollektivtrafik vara attraktiv ska det gå att resa mellan de större städerna utan byten eller i alla fall med väl samordnade byten. Det går visserligen att resa enkelt med tåg från Linköping till Norrköping och Motala, men sedan är det stopp. Man hade förväntat sig att man skulle kunna resa från Linköping direkt med tåg till de intilliggande residensstäderna Nyköping, Jönköping, Karlstad och Örebro (och helst även Växjö och Göteborg), men sådana alternativ saknas. Och även om man kan tänka sig att göra dessa resor med byten så är inte tidtabellerna så samordnade.
Även att förlänga vissa turer med Östgötapendeln från Motala till Hallsberg och från Tranås till Nässjö hade förenklat resandet till andra län betydligt.
- Vi fick ju höra att vi landsbygdsbor inte ska ha tillgång till kollektivtrafik (annat än närtrafik, som inte hjälper oss ett dugg i vardagen eftersom vi inte kommer till och från jobb/skola de tider den går). Men det finns enkla lösningar som åtminstone skulle hjälpa oss något att kunna nyttja den trafik som finns längs de stora stråken, t.ex. väg 34. Om vi kunde få parkeringsmöjligheter nära våra hållplatser vid någotsånär stora vägar, t.ex. vid Törneviks väggors, så skulle det betyda mycket för möjligheterna att kunna ta bussen vidare. Kan vägen breddas så att ett fåtal bilar får plats? Det kan anges att platsen får användas av busspendlare, det skulle även öka trafiksäkerheten då de som ska hämta resenärer vid hållplatsen har någonstans att vänta. De stora parkeringarna (t.ex. Skeda Udde och Brokind) är inte aktuella för oss som bor långt ifrån.
- Se över var linjerna bör ligga utifrån förändrat boende/demografi. Där det fanns för få boende för 10 år sedan kan läget ha förändrats markant.
- Närtrafiken funkar ej för jobbpendlarna/gymnasieelever.
- Erbjud parkering i närheten av hållplatsen, det saknas idag på många ställen på landsbygden. Kräver samordning med kommunen.
- Erbjud park and ride i utkanten av staden. Finns idag relativt få och små pendlingsparkeringar men inget söderifrån via 23/34.

- Närtrafik är bra i teorin men funkar inte om man skulle behöva åka varje dag då det krävs både månadskort för stadstrafik plus utgift för närtrafik. För krångligt och oekonomiskt idag. Funkar inte för jobbspendlare och studerande.
- Skapa flexibla modeller mha modern teknik. När behöver flest åka och på vilka sträckor – anpassa trafiken till det verkliga behovet.
- Uppmuntra hybridmodeller så att de som bor längre bort kan samåka till en busshållplats med parkering. Erbjud digitala lösningar/appar som underlättar samåkning.
- Lär de unga att det är lätt att åka buss/kollektivt så inte EPA och bil blir förstahandsvalet i framtiden.
- Hur ser man till att arbetsplatserna blir bemannade även i kristid om det t.ex. införs ransonering av drivmedel? Vilken roll behöver kollektivtrafiken i det sammanhanget?
- Hultabygdens kretsloppsförening önskar ett besök för regionen för att diskutera de utmaningar vi har idag efter att busslinjen lagts ner år 2016 trots stor inflyttning sen dess.
- Jag bor i Hulta 3 mil söder om Linköping. Närmsta busshållplats är Törneviks vägkors 8 km från oss. Linköping växer utåt och alla hus som byggs o blir till salu köps upp av mestadels unga eller barnfamiljer. Runt oss bor ett 50 tal barn som jag har koll på. Eftersom vi inte har någon busstrafik här blir det ett väldigt farande för att skjutsa högstadiungdomar och gymnasieelever till en buss. Vi önskar en busslinje! Den behöver inte gå mer än ett par turer per dag. Vi bjuder gärna in till samtal i vårt byalag "Hulta kretsloppsförening"
- Jag kan börja med att jag är tacksam för alla mina resor via er, är en mycket nöjd resenär. Östgötatrafiken har en stor chans att öka sina marknadsandelar genom att: konkurrera med bilen, det ska vara billigare att åka kollektivtrafik än att åka privat bil. Inte många skulle tveka att åka kollektivt, då om man inte måste åka bil. Det ska även vara lättare att använda månadsbiljetten för fler än en person.
- Jag tycker man ska satsa på express/snabbussar till tätorter utanför Linköpings stadskärna. Det är de som behöver ett alternativ till bilen mest. Tar resan med kollektivtrafiken för lång tid (som vissa turer gör idag) kommer man aldrig välja bort bilen framför bussen. Tiden är mer värdefull. Att man som idag måste åka runt och stanna på massor av hållplatser när man pendlar från till exempel Rimforsa till US är jättedåligt. Där behövs snabba direktbussar. Tänk så många nya resenärer ni skulle kunna få om ni försökte anpassa turerna efter personal på US! Där finns det ganska många anställda! Som det ser ut idag är det riktigt illa. Vem vill köpa ett resekort för ganska mycket pengar när busstider inte stämmer med arbetstider och när det dessutom tar mer än dubbelt så lång tid att resa?
- Efter kvällens möte blir det definitivt bil framöver. Nonchalant personal från Östgötatrafiken. Nu orkar jag inte hoppas på någon bättring längre.
- Jag brukar åka buss 39 från Kisa klockan 06.21, byte i Teknikringen och sedan buss 4 klockan 07.11. Förr åkte vi buss 38, men när den blev 546 så går inte detta längre. Funkar ju inte med våra tider. Har ju blivit en skolbuss istället och det tar för lång tid. Vi får nästa alltid sitta på helspänn, så vi ska hinna med, för 39:an är alltid sen. Många gånger så kör 4:an över i korset Lambohovsleden/Universitetsvägen och vi får vänta 11 minuter till nästa. Vi är många som åker från Kinda kommun och jobbar runt garnisonen och på vid US. Varför kan inte få några vettiga förbindelser? Vi är många som börja runt 07.30. Om bussen höll tiden så skulle det inte vara några problem. Sätt in buss 38 igen och låt den gå klockan 06.30 från Kisa så hinner alla fram i god tid till sina jobb.
- Alla övriga kommuner i Östergötland har expressbussar via Garnisonen/US men inte Kinda kommun, det tycker vi är väldigt konstigt. Varför ska vi särskiljas? Ni vill att flera ska åka kollektivt men det går snart inte eftersom det inte fungerar med tider mm. Många av oss har ganska långt gående tankar på att börja åka bil, var säger det till miljön? Det är också för dyrt att åka kollektivt. Gör så det är ett enhetligt pris för att åka kollektivt som det är i Norge och Tyskland. Sedan är det värsta när man ska ta sig hem. Min restid per dag ligger nu på 3 timmar, det är inte acceptabelt. Tar nästan 2 timmar att ta sig hem. URUSELT!

- Ska man åka buss 546 från US klockan 16.18 så är man aldrig hemma 17.27 som tidtabellen säger. Oftast är vi hemma 17.45, varför ska det behöva vara så? Jo återigen skolbuss för alla som ska stanna i Slaka och Skeda med omnejd. Det är ju inte så att dom inte har några bussar på vägen via Slaka och Skeda. Det finns 540, 555 m.fl. Annars gör som ni gjort till Sturefors och sätt in en stadslinje. Allt ska ju inte hägra kring Slaka o Skedaborna, vi som pendlar långt ska ju också få ha en dräglig restid. Verkar som om alla chaufförer som får denna sträcka på sig inte är så pigga på detta. Kör skitsakta, vet inte vart dom ska m.m.
- Andra alternativ för att ta sig hem är att ta 2, 4 eller dylikt ner till resecentrum och hoppa på någon buss där men det tar ju ändå cirka 10 minuter dit. Annars måste man ta 4 ut till Teknikringen och hoppa på 39:an där, med risken att man inte får plats på bussen. Oftast fullt och folk får stå till Skeda Udde. Är det acceptabelt?
- På landsbygden är det många som vill åka mellan olika mindre orter. Nu är all trafik inriktad på att ta sig in till stan vilket gör att kollektivtrafiken inte blir ett alternativ. Det finns många företag på landsbygden som inte kan anställa personal för att de inte kan ta sig till jobbet. Barn och ungdomar på landsbygden har ingen möjlighet till fritidsaktiviteter eller att åka hem till kompisar eftersom det inte finns några bussar att välja på.
- Dra spårväg från resecentrum till Vrinnevisjukhuset. Inför hållplats utrop och linje utrop i kollektivtrafiken.

Övrigt

- Vänd på perspektivet och se landsbygdsbor som potentiella kunder som regionen går miste om, inte som ett problem. Vilka lösningar krävs för att kollektivtrafiken ska bli förstahandsval före bilen. En viktig nöt att knäcka när det gäller social hållbarhet också. Var på information om framtidens kollektivtrafik och jag måste säga att jag blev grymt besviken. Det finns personer som inte bor i centrala Linköping eller Norrköping som också pendlar med Östgötatrafiken, men oss verkar ni ha glömt bort. Trodde faktiskt att man ville att hela Östergötland ska få ta del av detta, vi betalar också skatt i Östergötland.
- Busskurser och anslutning till busskurserns tillgänglighet. Denna snörika vinter får man välja att stå ute på vägen (på landet) eller pulsa över en hög snövall som snöplogen sprutat upp. I busskuren är det oftast skottat med problemet är att komma dit. Jag ser dagligen med linje 482 och kliver av och på vid Gistad korset.
- Tättare kontroller av resenärernas biljetter. Buss i närheten av flygplatsen som koordineras med flygtider.
- Bättre möjlighet att ta med cykel på bussen.
- Fungerade Wi-Fi på ALLA landsortsbussar (inte bara en skylt att finns).
- Jag vet att fler och fler använder mobil-app för biljetter. Även jag, men under vinterkyla försvinner batteri fort o då känns det tryggt med resekort.
- Kunna ladda olika resor på resekort vore önskvärt.
- Titta gärna över sökning av buss till Motala/Linköping från Borensberg. Exempelvis om jag söker Borensbergs C till Motala cirka klockan 09.00, så går nästa buss 9.54. Om jag söker Borensbergs Bussterminal så går nästa buss 9.04. Jag har lärt mig det, men hur svårt är det att lägga in "Gå till Borensbergs Bussterminal 300 m", om man av misstag eller okunnighet söker från C.
- Vill ha mer direktbussar likt buss 70 över US mot Rimforsa-Kisa.
- Sedan man tog bort 38 så har vår restid ökat med 20 minuter.
- US borde vara en prioriterad busshållplats att passera för att få fler resenärer mellan US och Kinda, både anställda och patienter. Men då ingen mjölkpallsbuss som stannar vid alla hållplatser.
- Se till att bussarna kan komma iväg i rätt tid från resecentrum.

- Det är viktigt att kommunen skapar goda förutsättningar för alla trafikanter. Idag kan rödljusens prio för busstrafik skapa irritation i stället för en positiv inställning till kollektivtrafik. Att visa rött för alla, även fotgängare förfaller ologiskt. Rödljus när korsande trafik är skyldig att lämna företräde är också störande, i synnerhet när rödljuset är kvar långt efter att bussen har kört förbi.
- Samverkan med angränsande regioner angeläget.
- Biljettkontroll! civilklädda!
- Ej ingång bak! Skyltar-barnvagnsavgift-väskor och skor på sätet! Förare öppna och stänga dörrarna!
- Framtid: fler äldre-mindre färdtjänst!
- Snabblinjer – jobb/skola.
- Servicelinjer - zik-zack från A-B.
- Dåliga kodläsare!
- Dålig väghållning 50 cm iskana för bussen från trottoaren till bussdörren.
- Jag tycker att det är en fantastisk möjlighet att kunna ta med cykeln på pendeln, så att jag kan transportera mig mellan de två skolorna jag jobbar på. Detta rimmar mycket bra med ert hållbarhetstänk. Dock händer det att jag blir avvisad på grund av att maxantalet cyklar är uppnått. Jag hoppas att ni planerar för fler platser för cyklar. För ni har väl koll på hur många cyklar som följer med era tåg? Annars är mitt förslag att ni borde undersöka det. Min förhoppning är att jag ska våga rekommendera mina kollegor att ta med cykeln på tåget, vilket jag inte vill göra nu, då det kan innebära att min cykel inte får plats om fler nyttjar möjligheten.
- Jag önskar tydligare information vid förseningar av pendeln. Dels vid platsen för ersättningsbussarna, där informationstavla saknas. Dels vid stationerna längs pendelns sträckning. Jag hade uppskattat om man kunde få någon typ av information om när ersättningsbussar kan dyka upp, så att man kan ta beslut om det är läge att vänta eller om man bör hitta någon plats att värma dig på, gå och skaffa sig något att äta eller försöka få lift hem. Likaså skulle jag uppskatta att få information om att arbete pågår, så att man förstår att kommunikationen fungerar.
- I er vision lyfter ni tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, men det nämns inget om tillgänglighet för personer med hörselnedsättning. Många högtalare på pendeltågen och i vänthallar är i dåligt skick. Detta borde kontrolleras regelbundet och då under rusningstid med den ganska intensiva ljudmiljö som då råder.
- Det måste bli enklare att resa till städer utanför länet. Många andra län samarbetar med sin järnvägstrafik för att den inte ska sluta vid länsgränsen, men det ser man inte så mycket av i Östergötland. Vill man resa enkelt utan krångliga byten från Linköping så kan man ta sig till Gävle, Malmö, Sala och ibland även Kalmar och Västervik när tågen går som de ska. Det måste bli enklare att resa till bland annat Jönköping, Örebro och Karlstad.
- Flexibla lösningar till förmån för företag och de som bor långt ute på landet.
- Sänka tiden för när man behöver boka anropsstyrd trafik. Även utöka tiderna, framförallt på helgerna.
- Samma prissättning för alla olika trafikslag (inte högre för färdtjänst).
- Bli bättre på att passa tider (kolla med Schweiz). Bättre samarbete mellan närliggande län.
- Cykel önskas på spårvagnar.
- Framtiden är att göra kollektivtrafiken mer flexibel och individuell.
- På landsbygden en kombi av närtrafiken och kollektiva linjer - tillräcklig kapacitet är en nödvändighet. Förkortning av restid är avgörande för attraktivitet.
- Önskemål om tidtabellstyrd "vanlig" kollektivtrafik på sommaren i kustnära områden med stor andel fritidsboende, där man nu enbart har närtrafiken.

- Mycket mer marknadsföring och information om närtrafiken, för att göra den mer känd. I dagsläget finns det många bofasta som inte känner till att den finns. Och fritidsboende har inte en aning.
- Utöka/ordna pendlarparkeringsplatser längs med väg 209.
- Jag har en muskelsjukdom som gör att jag ibland blir svag i olika muskler och då är det väldigt svårt att åka buss när det är stora snövallar runt hållplatser och precis där bussen stannar och man ska gå av och på bussen. Det är också svårt när bussen stannar för långt ifrån hållplatsen. Det är jättejobbigt när bussen drar iväg med ett ryck eller stannar med en hård inbromsning. Sitter man inte ned då så ramlar man när inte musklerna är stadiga. Varje gång jag måste åka till jobbet och är dålig i mina ben och armmuskler är jag rädd att jag inte ska kunna komma på och av bussen på de hållplatser jag måste använda för att ta mig till jobbet. Så jag väddar att tänka mer på oss handikappade som har väldiga problem trots att både buss och hållplatser ska vara handikappanpassade.
- Cykel önskas på spårvagnar.
- Öka tiden för giltighet mellan bussar 1,5-2 timmar.
- Tydligt när lågtrafikbiljetten gäller info o appen. Info i buss när det är lågtrafik.
- Billigare biljetter så fler åker.
- Önskar: åk buss en månad gratis - Skärblacka/Vånga som man tidigare provat i Ljungsbro/Berg.
- Utveckla/utvärdera anropsstyrda trafiken. Ska det verkligen vara så att den startar efter skolbarnen kommit till skolan eller hem från skolan? Ska de längst ut på landsbygden verkligen betala extra för anropsstyrd trafik och sen även bussen, rättvisefråga?
- Räkna på ett annat sätt när man mäter/räknar resenärer för statistik, idag är det olika räknasätt i staden och från landsbygden in till stad/tätort.
- Tyckte ni bara fokuserade på stadskärnan i mötet. Har önskat mer debatt inne i salen från oss åhörare.
- Knappa/ej tillräckliga bytestider vid resecentrum.
- Prishöjningarna kommer samtidigt som trafiken på bussar och spårvagnar blir mindre tillgänglig. Indragna hållplatser innebär någon minut kortare för de som sitter ombord, men avsevärt längre restid för de som får ökat avstånd till hållplatserna.
- Att inte trafikera Kungsgatan (i Norrköping) lördagar och helger är dåligt. Bland annat för att Ögonkliniken vid Skvallertorget ofta har extra mottagning på lördagar, men främst för boende och turister. Skvallertorget är ju punkt som förenar Visualiseringscenter, Cinema, Stadsmuseet och Arbetets museum.
- Ledbussarna är idag ok för resenärer med rörelsehinder med bra med utrymme för barnvagnar och rollatorer. Men de så kallade boogiebussarna är en katastrof. Det finns bara 4 platser för folk som har svårt med trappor. Alla övriga sittplatser är upphöjda och därför svåra att sätta sig på för "svaga ben" och "slitna knän". Sittstolarna vid barnvagnsplatserna är lågt placerade och kräver stor muskelkraft för att fälla fram. Reseplaneraren borde visa vilken bussmodell som går en viss tur så boogie kan undvikas.
- Toalett på expressbussar önskas.
- Ersätt bänkarna som är i metall med riktiga bänkar, förskräckligt kallt om rumpan på vintern på de hållplatser där de är enda saken att sitta på.
- Fler biljettkontroller på expressbussar.
- Generellt fler biljettkontroller på buss och spårvagn, pendeln funkar bra.
- Tänk över kommungränser, missa inte områden som finns däremellan.
- Utbilda busschaufförerna. Senast idag 31/1 åkte 412 klockan 17:00 förbi hållplatsen efter Eneby Centrum i riktning mot Finspång, så att personen som skulle med fick springa efter och be att få bli insläppt vid rödljuset. Jag åkte precis bakom.
- Ta tillbaka buss till Kvarsebo.

- Ni måste se till att trafikera landsbygden bättre, som det är nu är det katastrof. Som förälder ska man inte behöva köra och hämta till/från skola och fritidsaktiviteter.
- Det är ett måste med bussar till glesbygden. Vi bor i Kvarsebo och våra barn kan inte ta sig till/från kompisar, fritidsaktiviteter, senare också skolan. Fler beställningsbussar behövs på tider som passar barnens skolgång! Gärna beställning måndagar-fredagar!
- Boende i Kvarsebo med barn. Ett mycket stort problem framförallt när barnen vartefter ska ta sig till gymnasiet. Även till fritidsaktiviteter och kompisar. Även de äldre blir drabbade, som inte kan ta sig på grund av att bussen är borttagen.
- Idag finns ingen buss från Kvarsebo in till Kolmården/Krokek. Hur ska våra barn som går i gymnasiet i Norrköping ta sig dit? Man kan väl åtminstone ha 2 bussar på morgonen, 2 bussar olika tider på eftermiddagen ut till Kvarsebo. Finns säkert många tider ni kan spara in på andra ställen har bussförbindelser 1 gång i timmen, dessutom med dubbeldäckare som inte ens fylls till hälften. Hur tänker man där? Till exempel buss som går ut till Kolmårdens djurpark vintertid. Dubbelbuss som är nästan tomma och går hela tiden. Nej gör om och gör rätt och rättvist. Vi på landet betalar också skatt men har inte samma rättigheter. Ett alternativt är faktiskt att bara ha en liten minibuss från Kvarsebo till Kolmårdens djurpark. Så kan man byta där och ta den andra bussen som då går in till Norrköping. Hur ska vi få barnfamiljer att flytta ut till Kvarsebo om man inte finns buss tillgängligt. Hoppas att vi kan få tillbaka vår buss till landsbygden.
- Sätt tillbaka bussarna ut till Kvarsebo. Räcker med små bussar. Landsbygden behöver leva, skolorna, företagen behöver överleva. Och för att de ska funka behövs kollektivtrafik för alla.
- Att vi fattigpensionärer kan få åka gratis på lågtrafik när vi ska handla eller ska till US m.m.
- Trafikera Kvarsebo regelbundet. Satsa på landsbygden, tänk långsiktigt.
- Det bör definitivt finnas en busslinje till Kvarsebo. Vår dotter börjar gymnasiet till hösten och vi tvingas flytta om det inte går en busslinje så att hon kan komma till skolan i Norrköping på morgonen.
- Jag måste köra min son till och från skolan varje dag då han har valt att gå i skolan i Sandbyhov och har ingen skolskjuts utan endast tillgång till ett busskort men det hjälper ju inte oss som bor i Kvarsebo, för bussen går ju inte här längre. Jag tycker det borde finnas möjlighet att åka buss tidig morgon och sen eftermiddag åtminstone för oss som bor i Kvarsebo.
- Att lägga ner bussförbindelsen Kvarsebovägen/Norrköping var inte bara djupt orättvist mot icke bilburna personer på landsbygden, det var ett beslut i strid mot krav på hållbart resande. Den här typen av beslut cementerar bilism. Som pendlare från Krokek kan jag välja och vraka vilken av de många halvfulla bussarna jag ska åka med. Andra åker inte alls. Kollektivtrafiken bör vara både hållbar o rättvis!
- Jag undrar hur ni ska kunna ta hand om alla dessa "lösa" synpunkter från oss som var med på träffen i måndags. Hoppas att ni klarar att strukturera dem och dra nytta av dem.
- Tar ni reda på vart människor förflyttar sig? Jag vet att ni undersöker om vi går, cyklar, åker bil eller kollektivt, men jag hittar inga undersökningar om till och från vilka platser som förflyttningen sker, eller när. Med dagens möjligheter till databehandling borde det vara möjligt att närma sig optimala kollektivtrafikrutter. Jag skulle gärna vilja se en enkät som skickas till alla hushåll i regionen. Den skulle (tyvärr) bara kunna besvaras digitalt, men vara så kortfattad att en stor del av invånarna förhoppningsvis skulle besvara den. I enkäten skulle man redovisa alla återkommande resor som någon i hushållet gör minst en gång i veckan. På en karta skulle man pricka in start- och slutpunkt för respektive resa. Man skulle också ange tid(er) och veckodag(ar) för resan. Utifrån kunskapen kan ni sedan ta fram linjedragningar som passar de flestas behov. (Det skulle också vara relevant att för varje resa ange om man kan tänka sig att åka sträckan med kollektivtrafik. Om man t.ex. normalt sett cyklar sträckan finns det ingen anledning att öka busstrafiken just där.) Gör helst undersökningen till en stor glad händelse och informera om den i media i förväg, tala om varför ni gör den och se till att ingen data går att härleda till person.

- Samarbeta med "stora" arbetsgivare. Exempel: När SAAB meddelar att de måste bygga ut sina parkeringar för anställda hoppas jag att ni omedelbart kontaktar ledningen och frågar om ökad och anpassad kollektivtrafik kan vara ett alternativ. (Helst skulle förstås frågan ha kommit innan de tänker bygga ut parkeringen, men bättre sent än aldrig.)
- Samarbeta med andra regioner. Se till att det är lätt att resa över regiongränserna.
- Arbeta för mer tåg! Snabbt, energieffektivt, trevligt, ingen åksjuka, möjlighet att arbeta på ett annat sätt än på buss och dessutom i framtiden förhoppningsvis förutsägbart. Jag har svårt att tänka mig att flytta till en plats som man inte kan resa med tåg till/från. Hjälp hela regionen att leva genom att se till att tågen stannar även på mindre orter. Vad skulle Mantorp, Lingham och Vikingstad vara utan Östgötapendeln? Ge samhällen norr- och söderut samma möjligheter att växa.
- Möjlighet att ta med cykel är ett stort plus.
- Varför är rabatterna gjorda för att man ska resa fem dagar i veckan? För mig som endast reser kollektivt två dagar i veckan (i övrigt cyklar och går) är det precis på gränsen att det lönar sig att köpa ett 30-dagarskort jämför att köpa endagsbiljetter. Om jag sedan blir sjuk eller oplanerat får skjuts av någon blir det en förlustaffär. På mötet nämndes en blipp-tjänst där man blipper sitt kontokort varje resa och när man betalt som för en 30-dagarsbiljett (?) dras inte mer pengar den perioden. Så önskar jag att det kunde vara även för länsresor. Alternativt skulle jag vilja kunna köpa ett "klippkort", som på gymmet, med exempelvis 10 rabatterade resor.
- Gränsen för lågtrafik är strikt. Jag reser 80-100 minuter per dag varav 10 minuter är under högrafiktid (tåget går klockan 08.20). Därför kan jag inte köpa lågtrafikbiljett. I framtiden kanske en större flexibilitet kan vara möjlig?
- Att som jag, reser regionalt två dagar i veckan, där 10 minuter av resan är i högrafiktid är verkligen inte optimalt ur kostnadssynpunkt. Dessutom stannar inte tåget längre i Opphem, dit jag ska, så min resa tar 1,5 h inklusive cykelturer i båda ändar jämfört med 45 minuter för bilresa. Kollektivtrafiklösningen är dessutom dyrare än bensinen skulle ha varit. Jag förstår att ni inte kan ta ansvar för mitt val att ändå åka cykel och tåg, men jag hoppas att det visar hur viktig kollektivtrafiken är. Och att om fler ska välja den lösningen behövs en förändring.)
- Skapa en god spiral. Lägre priser => fler resenärer => lägre priser. När kommersiella aktörer vill öka sin kundkrets sänker de priserna.
- Samarbeta med andra regioner. Se till att det går att ha bevakning på gränsöverskridande resor i appen (själv skulle jag t.ex. vilja kunna få en notis om när vissa av Krösatågets avgångar är inställda/försenade).
- Bättre skyltning/information vid ersättningstrafik. Det är väldigt svårt för en ovan resenär att veta var ersättningsbussar går ifrån på Linköpings station.
- Mer tåg!
- Fler små bussar med tätare turer?
- Det ska vara billigare att resa kollektivt än att åka bil!
- Som nämndes på mötet, möjlighet att "cykelhyra" ingår i kollektivtrafikbiljett så att man på ett enkelt sätt kan ta sig hela vägen.
- Det ska vara billigare att resa kollektivt än att åka bil!
- Jag vill väldigt gärna se en nationell kollektivtrafikbiljett som den som infördes i Tyskland förra våren. Fantastiskt!! Att kunna åka buss, spårvagn, lokal- och regionaltåg i hela landet för motsvarande 550 kronor i månaden. I stället för att sänka bensinpriser, sänk kollektivtrafikpriser! (För dem som inte har kollektivtrafik i någorlunda närhet får man ha en annan lösning, men de allra flesta har trots allt möjligheten att resa kollektivt.)
- Idag skulle jag också vilja lägga till ett tips om att marknadsföra Stångådalsbanan som en turistattraktion. Tågresan Linköping-Rimforsa som jag brukar åka är fantastiskt vacker! Även Tjustbanan är säkert värd att åka bara för utsiktens skull.

- Har bott i Kvarsebo sedan 30 år tillbaka. När vi flyttade ut hade vi en bil och det gick att pussla ihop livspusslet med hjälp av kollektivtrafiken. Vart efter åren gick så blev det svårare då ni minskade på turerna hit ut. Två bilar blev ett måste. Nu om man har ungdomar får föräldrar skjutsa i det oändliga, ohållbart framför allt för miljön och även den personliga familjesituationen.
- Kvarsebo som bostadsort behöver buss på tider som anpassar behovet. Skolungdomar kan inte bo här ute utan buss och det betyder att landsbygden utarmas. Gamla behöver buss för att ta sig till affär och övriga sociala behov.
- Det behövs en bussförbindelse till Kvarsebo på vettiga tider och med rimlig restid in till Norrköping.
- Tycker det är konstigt att vi som bor i Krokek ska behöva åka till Norrköping för att åka till Åby och tvärtom. Utveckla pendeltåg mellan Norrköping-Åby-Kolmården Nyköping för framtida koppling till Ostlänken. Säkerställ trafik på Strandvägen/Kvarsebo och det nya området vid gamla anstalten. Det som skett med nedläggningar är inte analyserat och skapat mycket elände för boende – ha miljötank och ha kollektivtrafik som gör att man inte behöver ta bilen.
- Jag bor i Krokek. Skär ner på antalet bussturer till Norrköping via E4. Är väldigt glest med resenärer dagtid. Räcker med 1 tur/halvtimme eller timme. Sätt in fler från Kvarsebo och via Strandvägen där många blir låsta hemma eller beroende av skjuts eller egen bil just nu. Det byggs ju även mycket vid Torsvägen, före detta anstalten just nu.
- Jag tycker att ni inte tänker på dom människor som bor i Falerum som påverkas om det inte går några tåg dit för det är ju egentligen det enda sättet att åka kollektivt eftersom bussen går så sällan. Varför medverkar ni till att införa direkt tåg Västervik - Stockholm för dom flesta byter i Linköping? Som en sista sak så hoppas jag verkligen att linje 5 får vara kvar i Linköping.
- Lägg 1 av busslinjerna som går via Åby/Ättetorp som ringlinge att även passera Krokek/Strandvägen dagtid.
- Jag uppskattar verkligen er satsning på busslinjerna ut mot Västra Husby från Norrköping centrum och tillbaka.
- Det vore bra om linje 11 inte var fullsatt flera gånger i veckan på klockslagen 7.40 och 7.50, de åker helt sonika förbi hållplatsen vid Hemköp. Det har slutat med att jag nu skjutsar mina barn varje morgon till Söder tull, det är inte rimligt.
- Det är viktigt att på ett smidigt sätt kunna ta sig till Kvarsebo.
- Spårvagnar i Linköping, finns många bra korridorer att dra dem i.
- Satsning på Tjust- och Stångådalsbanan med elektrifiering och återöppning av stationer i Sturefors, Bestorp, Brokind, m.m.
- Man ska "tjäna" på att köpa 24 timmars biljett eller andra större biljetter också. Just nu är 24 h lika med två enkelbiljetter. Det finns alltså ingen fördel med att köpa den egentligen. Landsbygden är alldeles för lågt prioriterad, självklart åker färre kollektivt när avgångarna är för få och dumma tider. Det begränsar även ungdomar, alla har inte epa eller moppe och man ska heller inte behöva det. Med den hastigheten som priserna stiger ökar också klyftorna för folks möjlighet att ta sig runt i staden eller länet. Alla har inte eller ha råd att äga bil, alla kan inte ta sig till jobb, skola eller dylikt med cykel och nu har de som är minst ekonomiskt benägna till bil ännu svårare att förflytta sig till olika platser på grund av höga priser. I längden borde ni tjäna på längre priser då fler väljer att åka och inte väljer bort likaså med fler avgångar på landsbygden. I städerna kan man gå många sträckor där avgångarna går flera gånger i timmen.
- Jag önskar ett månadskort eller liknande anpassat för oss som jobbar hemma ibland. Kanske ett 30 resorskort, som gäller två månader? Eller något liknande. Jag åker gärna buss, men det blir dyrt att köpa månadskort, om jag inte åker varje dag.
- Saknar bussen 412 som gick genom övre Svärtinge. Vissa som bor här ute nu har 3-4 km att gå.
- Gör om Krösatåg linjen, Västervik-Linköping till Östgötapendeln.

- Hade varit bra om Östgötatrafiken behandlade Boxholm och Tranås som delar av Östergötland också i stället för att styvmorsbehandla all trafik som går söder ut från Mjölby. Resonemang som "få resenärer" osv är felaktiga och dessutom inte demokratiska. Fortsätter ni på det spår som ni hållit de senaste 5-6 åren med att prioritera Motala trafik som dessutom har en stor mängd bussar så kommer det troligtvis bli högljutt för det är väldigt irriterat redan idag på diverse forum inom dessa samhällen med hur ni sköter det uppdrag ni har.
- Gällande tågtrafiken så behöver den bli mycket mera robust, som jag ser det finns ingen förändring eller förbättring som kommer i närheten av att vara lika viktig. I år har det inte gått en vecka utan mycket allvarliga störning av pendeltågstrafiken. Förseningar med missade arbets- och skoltider men också överfulla tåg när väl något tåg går med panikartade situationer ombord. På min arbetsplats, som är Östergötlands största privata, väljer man bort pendeltåg trots möjliga ekonomiska och miljömässiga vinster jämfört med bilåkandet. Skälet är enkelt; man kan inte lita på att tågen går, eller går i närheten av angivna tider.
- Ta bort alla onödiga glesbygdslinjer som ingen åker med, det kostar bara massa pengar.
- Vid träffen den 29/1-24 på Konsert och kongress framförde jag bl.a. en idé om inköpsresor som togs emot väldigt positivt av Östgötatrafikens medarbetare. För att förslaget inte skall stanna vid detta vill jag här lämna mitt förslag skriftligt: Kollektivtrafiken jämförs ofta med bilen och det är då viktigt att man kan visa att kollektivtrafiken är både bättre och billigare än bilen. Det är ju inte alltid så lätt. En av bilens stora fördelar är att vid inköp kan man köra fram varorna till bilen lasta in dem och bekvämt åka hem. t.ex. med matvaror. Hur tar man idag hem t.ex. ett större paket eller tunga matvaror via kollektivtrafiken? En inköpsresa består av en buss som avgår vid en viss tidpunkt från ett varuhus, centrum, större affär eller liknande och kör alla hem med varorna till deras respektive adresser. Bussen parkerar 30 min före avgång vid angiven plats utanför affären. Vill man utnyttja bussen måste man boka dagen innan och ange namn och hemadress. Chauffören har alltså namn och adresser i förväg och kan lägga upp en rutt. Resenärerna åker alltså kollektivt för att handla i varuhuset och i god tid innan bussen kommer. Hem får man skjuts med alla sina varor. Till exempel en inköpsresa går på onsdagen klockan 14.00 från ICA Maxi. Senast på tisdagen måste man ha bokat. Troligen behövs en mindre buss men med bra utrymmen för gods kanske max 20 personer/tur. Från 13.30 parkerar bussen och passagerarna kan börja lasta på och sedan gå och sätta sig. Den bör parkera så att man med en kundvagn lätt kan köra fram till bussen. Chauffören prickar av passagerarna efterhand. Eftersom alla får vänta en stund och sedan skall åka runt till allas adresser kommer troligen en glad och munter stämning att uppstå i bussen. I Linköping kan man tänka sig ett stort antal lämpliga utgångspunkter som centrum, ICA Maxi, Stora COOP, IKANO m.fl. varuhus. Jag tror också det lätt går att få bidrag till turen från det aktuella företaget. Det finns ingen företagare som inte vill att bussen skall gå från hans företag. Eventuellt kan resorna bli populära och med rätt prissättning konkurrera med bilen. För äldre t.om. en möjlighet att bo kvar i huset.
- Förbi Lundby på väg 846 gick en buss för några år sedan, sen lades den linjen ned. Nu har det byggts mycket nya hus och en buss önskas där. Åtminstone morgontur och eftermiddags/kvällstur till/från city till att börja med! Samarbeta också med skolbussen för att få en vettig lösning för alla arbetande och skolungdomar som inte har någon skolbuss.
- Idag saknas tidtabeller anslagna på hållplatser i förorter (ex. Skärblacka, Kimstad, Norsholm, Svärtinge, Sturefors, Lotorp, Borensberg, Skänninge) och helt i vissa kommuner (ex. Valdemarsvik, Ödeshög, Boxholm, Ydre). Det bör krävas att de finns minst i närheten av affärer och andra besöksmål (ex Göta kanal).
- Idag får man ta med cykel på landsbygdslinjer. Av omloppsskäl trafikeras vissa turer på dessa med dubbeldäckare (t.ex. 410). Flixbus har dubbeldäckare där cyklar placeras stående baktill.
- Idag är ersättningstrafiken för pendeltåg väldigt svår att förstå. Det är långa avstånd i Norrköping, Linköping och Mjölby mellan station och ersättningsbussar. Vid busshållplatsen finns ingen informationstavla om tågtrafik så man kan se eventuell uppdatering om tåg.

- Östgötatrafiken har slutat lägga in PDF-tidtabeller för ersättningstrafik även för planerade avbrott på grund av tidtabeller "kan behöva justeras under arbetets gång". Det borde väl räcka med att tydligt skriva på dem att justering kan ske. PDF-tidtabell är bra om man vill se hur ofta vagnen går olika dagar och tider. Det är jobbigt att bläddra fram detta vid sökningar i förväg.
- Östgötatrafiken har sedan många år slutat använda monitorerna i pendeltågen. Visserligen klickar de flesta resenärer nu på sina telefoner. Förr kunde man se vilken hastighet man färdades i och strax före station glimtade till anslutande bussavgångar med hållplatslägen. Just hastigheten bör vara något man skryta med arbetskamrater om hur fort man kommer fram med tåg.

6.3 Lantbrukarnas riksförbund, LRF

En utbyggd kollektivtrafik möjliggör för personer att bosätta sig på landsbygden. Friluftsliv och allemansrätten har blivit mer aktuellt sedan covid.

Ett av de viktigaste medskicken, är frågan exploatering och byggnationen av åkermark. Mål för livsmedelsförsörjning etc. tillgänglighet, trafikmöjligheter. I en radie runt våra pendeltågsstationer måste man släppa till åkermark. Inte vid skogsmark eller sämre mark, våra större och äldre orter har byggts upp där. Sämre orter där är kommunikationen dålig. Kommunikationerna kan inte komma upp förrän det att det finns hus. Vill inte ställa skogsmark mot åkermark.

I andra län, t.ex. Skåne måste det vara ok att bygga cirka 500 meter från där man har en befintlig infrastruktur. Blir trafik som man kan bygga ut ifrån osv. påverkansarbete mot kommunerna (planmonopol). Exploatering kan ske mot Kisa, Finspång eller någon annan stans (Mantorp), den här bebyggelsen behöver inte ligga i Linköping.

Pendlarparkeringar du åker en liten bit med bilen, sedan åker du kollektivt. Eventuellt kan lantbrukare låna ut sin energiproduktion. LRF ser på ladd platser på landsbygden. Kan lantbrukaren låna ut sin mark? Vi skulle vilja ha en pendlarparkering på det här området – vi har en affärsmöjlighet till detta.

Att visa att något inte läggs ner är ett positivt inslag.

Om man frågar LRFs medlemmar eller regionstyrelse – måste alla förstå att det kostar att köra en buss till en viss plats. Stomme och hållplatser, pendlarparkeringar är bra. Barn och ungdomars möjlighet att resa är viktigt, skolskjutsar kommunal angelägenhet. För äldre människor – att färdtjänst eller närtrafiken finns.

Dagens mål i RTPn

Klimatneutralt resande. Man kanske ska ha ladd infrastruktur på landsbygden också. Det händer mycket på lantbruk nu att t.ex. traktorer på el. Svenska kraftnät är intresserade av att hyra lantbrukarnas kapacitet. Lantbrukaren använder sin el mest under augusti och september då de torkar spannmål som mest.

Sker det något samspel med skolskjuts? Vi tittar på om vi kan ge skolelever chansen att åka kollektivt.

Organiserade lokalt och kommunalt – måste se det över ett regionalt perspektiv. Närtrafik fantastiskt bra, att det finns möjligheten att resa. Bra att man satsar. vill sätta in detta i ett större exploateringsperspektiv.

För deras del (de som ska svara måste se målens konsekvens). Lina målkonflikter som uppstår. Vad är hönan och var är ägget?

Lämnar ett medskick till dialogen med Transportstyrelsen: länstransportplanen diken, vägtransportunderhåll. Många upplever bland deras medlemmar att det är svårt att komma fram på vissa vägar. Tunga transporter i skogsnäringen försämrat. Går det att skärpa tonen mot Transportstyrelsen? Allmänt medskick. Att det uppfyller det kravet för de som kör.

6.4 Politisk referensgrupp

Möte 1

Gruppdiskussioner genomfördes i tre grupper. Frågeställning som diskuterades: Utifrån kollektivtrafikens roll i samhället, vilka transporter ska samhället erbjuda?

Prioritet är studie- och arbetspendling samt den särskilda kollektivtrafiken vi ska erbjuda.

Närtrafiken är ett bra erbjudande, men ganska okänd. Den är begränsad, men möjliggör inkludering/minskat utanförskap.

Andra målgrupper som lyftes upp var turister och andra former av säsongsbehov. Linköping behöver mer trafik på vintern när färre cyklar och Valdemarsvik behöver mer trafik på sommaren. Går det att säsongsanpassa trafiken?

Även behov av resor över länsgräns t.ex. Kisa Vimmerby togs upp.

Utmaningar som togs upp i diskussionerna:

- Framkomligheten i städerna.
- Pålitligheten/täckningsgraden. Hållplatser plockas bort på landsbygden. Medborgare kanske har bosatt sig på en plats för att det fanns kollektivtrafik där. Innan man lägger ner en busslinje borde man försöka marknadsföra linjen.
- Nyttjandegraden – tomma bussar, kan vi ha mindre bussar?
- Möjligheter som togs upp i diskussionerna: Kombinera skolskjuts med kollektivtrafik? Utnyttja de transporter som finns.
- Ge mer än själva resan, lägga till saker som lockar och som löser mer av resenärernas vardag ex pendlarparkeringar
- Gemensam finansiering av kollektivtrafiken? Kräver nära samverkan mellan kommunerna för gemensamma prioriteringar av resurserna.
- Påverka människors beteenden för att få fler resenärer.
- Dialog med arbetsgivare som kanske kan ändra sina arbetstider för att gynna det kollektiva resandet.

Avslut med sammanfattning av diskussionerna

Förslag att det fortsatta arbetet i referensgruppen ska fokusera på målkonflikten mellan marknadsandel och yttäckning. Inför nästa möte i december kommer diskussionsfrågor att skickas ut innan.

Möte 2

Östgötatrafiken ligger högt vad gäller andel nöjda kunder.

Det är positivt med målstyrda organisationer, men undrar om målet är kopplat till samhällsservice. Det kan inte bara handla om att det är fler som åker, det ska även uppfylla en samhällsservice, inte minst på landsbygden.

Användning av bälte i buss bör bli bättre. Det är många som inte använder det.

Restidskvoten är viktig, tänk på att kombinera god restidskvot med turtäthet.

Ur Linköpings perspektiv är det viktigt att prioritera turtäthet på de linjer som har hög beläggning. Det gör större skada att dra ner i starka stråk till förmån för de svagare, det är inget vi ser som möjlig lösning.

Subventionsgrad och kostnader i kollektivtrafiken

Målbilden, ska det handla om ekonomi eller ska det handla om mer samhällsservice? Hade varit bra med två mål, en för tätort och en för landsbygd.

Mjölby; som samhällsnyttan beräknas idag är den inte relevant. Det är vitt skilda saker att köra tätortstrafik kontra landsbygdstrafik. Det är inte jämförbart. Bör delas upp, viktas på olika sätt.

Tittar man på nyckeltal, bör man nog fokusera mera på vissa landsbygdsfrågor. Man använder gärna en hel stadsbild där städerna är i fokus och landsbygden glöms bort.

Exempel hur vi arbetar med trafikutveckling idag utifrån målen. Processen för trafikutredningar och information hur dialogen sker med kommunerna som berörs av utredningens geografiska område presenteras.

Den politiska förankringen behöver vara bättre. I trafikutredningen gällande Ödeshög har dialogerna på tjänstemannanivå fungerat, men den politiska dialogen kom för sent. Frågan tas med till TSNs presidie om hur vi kan förbättra den politiska dialogen vid trafikutredningar.

Exempel på hur arbetet med trafikutredningar utgår från målen för att förbättra trafiken, samt beskriver vad lågeffektiv och effektiv kollektivtrafik innebär. Det upplevs som provocerande med modellen när det handlar om samhällsnyttan för landsbygden. Att "jaga" minuter i stadstrafiken, om förbättringen av minuter inte gäller hela resan och målpunkter missas, upplevs som felriktade insatser. Norrköping känner inte att man når fram med dessa frågor. Gäller särskilt målpunkter som gymnasieskolor.

Beräknas linjer utifrån olika tider, när linjen går bättre över dygnet dvs att titta på trafiken i "block"? Hänsyn tas till att ett högt resande i peak också innebär att det är fler turer utanför peak.

Även på landsbygden kan minuter ha en liten betydelse för resandet. Kan man exempelvis plocka upp fler på landsbygden för att få in fler i staden och i stället minska stadstrafiken? Exempelvis linje 460, varför svänger den bussen in vid Navestad i stället för att gå direkt till resecentrum? Borde inte de resande som ska stiga av på vägen in genom staden kunna kliva av och byta till stadstrafiken i stället?

Kollektivtrafik på landsbygden

Om man inte har en buss på landsbygden så kan man inte räkna antalet påstigande. Allt bygger på resandeunderlag som finns idag. Information ges om att det finns trafikbokslut och infrastrukturbokslut, som innehåller mer detaljerad information om resandet per linje att ta del av på regionens hemsida.

Information ges om att närtrafikresor i Norrköping, men även Vadstena och Mjölby, har ökat. Ökningen beror sannolikt på att mer information om närtrafiken har spridits i Östgötatrafikens kanaler samt de trafikomläggningar som gjorts.

Kan andra målpunkter för närtrafiken tas fram? För att exempelvis kunna arbetspendla med närtrafiken om arbetstider kan anpassas till närtrafikens öppettider.

Vilken är vår ambitionsnivå för kollektivtrafiken till 2040?

Fordonsanpassning till landsbygdstrafik borde kunna göras så att inte så stora bussar används. Fordonsflottan i stort, dvs kapaciteten bygger på att klara peaken.

Statistiken av resandet, hur fungerar det? Skolbarnen är medräknade. Vid utredningar tittar vi på vilka som reser och separerar skolelever och övrig pendling. Det har varit oklart i dialogen med kommunerna tidigare när det gäller linjelagd trafik och skolskjuts. Det är positivt att vi nu pratar mer om studiependling för att underlätta för gymnasieelevernas resor. Har inte varit så historiskt.

Förslag, för att underlätta för mindre trafikföretag hade det varit bra om bussarna inte behöver vara målade. Det hade räckt med en skylt. Just för att det inte ska bli för dyrt.

Gymnasieungdomar och arbetsgivare kan eventuellt börja arbete och skola något senare. Just för att skapa möjligheter att kunna pendla med närtrafiken. Vrider man arbetsscheman och skoltider kan studie- och arbetspendling ske via närtrafiken.

Infrastruktur är oerhört viktig inte minst nu när fler sitter på distans och avstånden till arbete då kan bli längre.

Närtrafiken fyller endast ett visst syfte och fungerar inte för alla. De frågor vi fokuserar på är arbetspendling och det är inte möjligt överallt, exempelvis Hävla – Finspång.

En lösning önskas mot Kalmar län, E22 är en viktig väg men finns ingen direktförbindelse till Västervik. Barn i Valdemarsvik har svårt att välja gymnasier i Västervik pga dåliga förbindelser. Det är positivt att höra att Regionen nämner gymnasiependling.

Hållplatser där skolbarn reser har plockats bort på E22, vilket skapar problematik. Skärgårdstrafiken bör vi vara bättre på att marknadsföra.

Regionens dokument måste hänga ihop. Den Regionala utvecklingsstrategin, RUS är tydlig med att man ska kunna bo på landsbygden och att vi ska ha en levande landsbygd, vilket innebär samhällsservice. Dokumenten behöver hänga ihop. Kollektivtrafiken behöver spegla hur vi vill utveckla regionen.

68% av bilåkande kopplas enbart till landsbygden. En andra bil skulle vara möjlig att undvika om kollektivtrafiken fungerade bättre.

De förändringar som gjorts i trafiken har varit målstyrda och uppföljning visar att det på totalen lett till ett ökat resande.

Vad har kollektivtrafiken för roll för en levande landsbygd?

Det ska vara en samhällsservice, men också en samhällsekonomisk nytta. Man ska kunna bo var man vill och ändå jobba med mycket olika.

Ska man lämna över ansvaret till kommunerna igen då de upplever att de inte får vara med och påverka/bestämma var kollektivtrafiken ska gå?

Kan man värdera en resa på landsbygden högre än en resa i staden för att se värdet av levande landsbygd eller på annat sätt omvärdera samhällsnytta.

Kan man bli ense om att det är en samhällsservice och inte ha fokus på fler resor, exempelvis gynna landsbygden. Kommunerna ser på samhällsnyttan på ett annat sätt än den beräkningsmodell som gäller nu. Ta exempelvis skärgårdstrafiken, där ser politiken ett annat värde. På samma sätt skulle man kunna göra med landsbygden. Vad kan kommunen få om de ser till att skolorna börjar senare? Hur mycket landsbygdstrafik kan de få?

Är serviceutbudet i form av närtrafik en tillräckligt bra lösning för att utgöra lägsta utbud att erbjuda samtliga invånare? Nej närtrafiken är inte tillräckligt utbud på landsbygden.

Lägsta utbud är att gymnasieeleverna ska kunna ta sig till och från skolan. Varje elev ska kunna ta sig till och från gymnasiet oavsett var man än bor i länet.

Vad vill vi förändra på landsbygden? Vilken effekt vill vi uppnå med kollektivtrafiken som medel?

Kommunerna vill kunna vara positiva när folk vill bo på landet, men regionens mål står i vägen.

Kommunerna vill bygga på attraktiva platser och regionen ska underlätta för det, regionen vill att de ska bygga där bussen går.

Vad är landsbygd, när man ska diskutera den här frågan? Linköping ser inget värde i att det ska gå en buss till Ulrika på bekostnad av andra linjer. Är dessa två miljonerna rätt investerade i Ulrika? Det är något som man måste resonera om.

Pendlarparkeringar exempelvis Blåsväddret. Anslutning med snabba direktförbindelser börjar ge effektivitet i beteende. Pålitliga linjer med hög turtäthet. Behöver arbeta mera kring bytespunkter/pendlarparkeringar.

Små förarlösa bussar, det är inte helt otroligt att de skulle fungera i vissa situationer även på landsbygden som ansluter till pendlarparkeringar år 2040.

Kommer samåkning vara lika populärt framåt? Svårt att svara på. Koppling Mjölby – Väderstad. Samåkning bör vara större.

Viktigt att vi är med i forskningen. En levande landsbygd innebär att ungdomarna kan leva där, ta sig till skola, kompisar och fritidsaktiviteter.

Är serviceutbudet i form av närtrafik en tillräckligt bra lösning för att utgöra lägsta utbud att erbjuda samtliga invånare?

Hela Åtvidabergs kommun är landsbygd, yttäckning är viktig. Men det behöver inte vara en linje. Närtrafiken är ett bra komplement men behöver utvecklas för att fylla ett bredare syfte.

Mer fokus på besöksnäring och kultur.

Riksvägarna har blivit tät trafikerade och det går inte cykla på dessa vägar.

Exempelvis Ljungsbro och Berg, där har vi Björkö friskola. Det är inga problem egentligen. Tidpunkterna när bussen passerar fungerar ändå inte. Det första etappen är redan byggd och den andra etappen är på gång. Det blir eventuellt ett glapp. Sträckan till Björkö plockas bort, men det är ingen större förlust med tanke på att den gör liten nytta.

El-cyklar är bra komplement.

Vad vill vi förändra på landsbygden? Vilken effekt vill vi uppnå med kollektivtrafiken som medel?

Samhällsnyttan ser olika ut, önskar ökad kontakt främst på politisk nivå för att kunna prata om det. Mer anpassad samhällsnytta för respektive kommun efterfrågas.

Borde heta levande landsbygder, inte landsbygd. Det finns olika landsbygder och de kan inte likställas. Snarare är det skillnaden stad-land, dvs att i staden har man helt andra förutsättningar. Frågan bör handla om kompetensförsörjning och infrastruktur, dvs. kollektivtrafikens betydelse för arbetsmarknaden. Det är viktigare än andra målpunkter som affärer och skolor, där upplevelsen är att fokuset tidigare har legat (i vart fall för närtrafiken).

Bilen är inte en konkurrent. Kollektivtrafiken är ett komplement till bilen dvs en möjlighet att bara kunna ha en bil på landet. Viktigt för att kommunerna ska kunna bygga bostäder/utveckla mindre orter på landsbygden. Viktigare hur många resenärer man kan skapa och inte hur många resenärer som reser idag. RTPn sträcker sig till 2040. Kommunernas översiktsplaner har olika tidsperioder vilket är ett problem. Blir inte synkat.

Hur kan vi skapa arbetspendling till stora arbetsplatser där det inte finns kollektivtrafik idag? Hur reser man idag till arbetsplatserna? Vi (Söderköping) behöver vara beredda att dra ner i de delar som har mer frekvent trafik för att skapa fler turer till mindre orter utanför tätorten/staden. Alla har ett Ekängen. Satsa på kollektivtrafik i utvecklingsområden.

Är serviceutbudet i form av närtrafik en tillräckligt bra lösning för att utgöra lägsta utbud att erbjuda samtliga invånare?

Närtrafiken bör kunna användas för arbetspendling. Är det möjligt? Ja i vissa fall går det redan (Söderköpings kommun). Var finns dessa arbetsplatser? Det kanske är andra målpunkter än tätorterna. Över länsgränser och kommungränser, hur ska det resandet se ut? Mycket landsbygd ligger i gränslandet mellan kommuner/regioner. Hur ser kartsikket ut när det gäller arbetspendling? Vilka noder finns? Viktigt att titta på många olika förutsättningar. Marknadsföring av närtrafiken behövs kanske också.

Det är ett argument för val av bostadsort, att exempelvis kunna flytta ut på landet men fortsatt bara ha en bil. Kollektivtrafik på landsbygden är ett incitament som också påverkar strukturen på landsbygden. Det möjliggör att kunna jobba på en plats, men bo på en annan plats. Ger trygghet för familjen och en möjlighet för barnen att kunna resa själva.

Möte 3

Information om förslag av revideringar av mål. Fördjupad gruppdiskussion avseende de områden som varit i fokus för revideringen; marknadsandel och geografisk tillgänglighet. För övriga målområden, genomförs en kort reflektion efter presentationen av förslagen.

Öka marknadsandel

Förslag att målet kompletteras med en uppföljning av marknadsandel nedbrutet i stråk i strategidelen. Alla kommuner ska ha ett stråk med i uppföljningen av stråk (dvs det resandemässigt starkaste stråket).

Gruppdiskussion 1 sammanfattning:

- Hur kan ni, inom era kommuner, bidra till en ökad marknadsandel?
- Hur kan uppföljningen i stråk ge nya insikter och kunskap om förutsättningar?

Förbättrad kommunikation mot kommuninvånarna. Synliggöra kollektivtrafiken för tydligare marknadsföring.

Ökad samverkan mellan region och kommun. God samhällsplanering, t.ex. vid större bytespunkter är det viktigt att säkerställa anslutning i form av säkra gång- och cykelvägar.

Det utgör en risk när bussen går via en stor väg istället för i ett samhälle, exempelvis E22. Det blir långt avstånd till hållplats. Viktigt att se till hela resan. Många hållplatser har tagits bort längs med E22. Kommunen och regionen har inte samsyn gällande de förändringar som skett i hållplatsbilden längs med E22.

Det kommunen kan göra är att jobba med trygghet särskilt på resecentrum.

Fritidsresandet till besöksnäringen i kommunen kan bidra till en ökad marknadsandel.

Gång och cykelväg till noder.

Aktiv stadsplanering genom att se till att kollektivtrafiken får plats.

Tänk på pendlingsparkeringar särskilt nu när kommunerna gör nya översiktsplaner.

Riktigt bra och tät trafik där det bor många, prioritera ställen där många åker framför sträckor där få åker.

Vadstena informera om att det finns bra trafik där vi har det. Informera och marknadsför tillsammans med kommunerna exempelvis med Vadstena om den bra trafik som finns till Motala och Vadstena.

Infrastruktur kan kommunerna bidra med, exempelvis underlätta för pendlarparkeringar. Behövs samarbete även med Trafikverket. Exempelvis har de synpunkter på hur Finspång anlägger dem. Kan mer göras när det gäller prissättningsmodeller för resande under färre dagar per vecka för att öka resandet? Fasta turer med servicelinjer har varit positivt i Finspång.

Vad beror det på att marknadsandelen inte ökar? Vad är regionens ansvar och vad är kommunens ansvar? Kollektivresandet ökar, men bilresandet har ökat mer vilket är en utmaning.

Behövs tänk kring hela resan, dvs ända från hemmet. Vad kan man göra när bussar inne i tätorten försvinner? Går det att skapa en linje som ansluter till pendeln på morgonen för pendlare till Linköping? Här behöver de ekonomiska möjligheterna betänkas.

Uppföljning i stråk ger kunskap för att kunna fatta beslut. Positivt att följa upp på stråknivå. Ger en signal för regionen och kommunerna hur det går. Det kan leda till ökad förståelsen mellan regionen och kommunerna och ge förutsättningar för en gemensam politisk dialog. Uppföljningen kan också användas som underlag för dialog med de stora arbetsgivarna (Toyota, Siemens).

Fler nöjda kunder

De som inte reser med oss, vad vet vi om dem och deras behov? Vi mäter rekommendationsgrad (NPS). Det kräver mycket arbete att påverka attityder och varje procent upp kostar pengar. Nöjdheten behöver balanseras.

Viktigt att undvika målkonflikter när man tittar på helheten, exempelvis marknadsandel och nöjd kund.

God geografisk tillgänglighet

Nytt målförslag om bytespunkter har tagits fram och beskrivs. Och en ny strategi föreslås om linjelagd kollektivtrafik. Bakgrunden är uppdraget om särskilt fokus på landsbygdernas trafikförsörjning vid revideringar av RTP:n. Både målet och strategin innebär samverkan och dialog på politisk och tjänstemannanivå mellan regionen och kommunerna.

Hur är det med angränsande län? Viktig med dialog framåt om möjliga bytespunkter vid länsgräns.

Kommunikation kring linjelagd skolskjuts? Behöver finnas med i resesök och kunderna behöver kunna se att det är linjelagd trafik även om det är skolskjuts.

Linjelagd skolskjuts innebär en demografisk utmaning, eftersom det sker förändringar över tid när det gäller skolskjutsen.

Gruppdiskussion 2 sammanfattning:

- Hur kan ni, i era kommuner, bidra till utvecklingen av attraktiva bytespunkter?
- Hur ser ni på samverkan för att linjelagd skolskjuts ska kunna öppnas upp för allmänheten?

När bytespunkter föreslår byggas på enskild mark kan kommunen vara med och påverka. Kommunen kan fungera som en mellanhand.

Kommunen bär ett stort ansvar avseende utformningen av bytespunkter med tillhörande cykel- och bilparkering. Ett gemensamt arbete krävs för att säkerställa en ökad attraktivitet gällande hållplatser och bytespunkter.

Kringtjänster så som postombud eller liknande kan vara intressant att kolla på, där spelar kommunen en viktig roll som mellanhand.

Linjelagd skolskjuts skapar goda förutsättningar för boende på landsbygden inte minst för gymnasieelever. Kommunen är oftast inte beredda att bekosta trafik som endast avser gymnasiependling, därav är det bra idé att samutnyttja fordon.

Gymnasieleverna når oftast inte sitt slutmål via skollinjerna utan behöver ofta fortsätta resan med annat förmedel för att komma till målet.

Dynamiska linjer kan skapa problem, det blir svårt att planera pendlingen för kommande läsår. Det är en utmaning som behöver diskuteras innan det nya konceptet driftsätts.

Linjelagd skolskjuts kan även fungera för personer med flexibla arbetstider. Pensionärer är sannolikt mer intresserade av närtrafik. Viktigt att bibehålla närtrafiken som komplement.

Ta med kollektivtrafiken i översiktsplaner och detaljplaner. Samverka.

Tänk på vad som fungerar nu och om 10 år och tiden däremellan.

Linjelagd skolskjuts kan ge PR för att det finns en resmöjlighet.

Hur ska finansiering ske? Trafikverket och privata aktörer är markägare. Till viss del ligger det därför utanför kommunernas kontroll, men kommunerna kan trycka på och ha dialog. Strategiska markförvärv kan vara en väg. Hur blir det med bytespunkter vid linjer som kommuner finansierar?

Kommunerna kan arbeta med att upprätthålla samhällsservice vid bytespunkter och skapa gång- och cykelvägar.

Linjelagd skolskjuts är positivt och ligger i tiden. Det innebär samverkan för minskade kostnader och ökad servicegrad, vilket är bättre för medborgarna. Innebär viss osäkerhet för resenären, exempelvis går ingen trafik under lovtider. Det går inte att hänga upp sin tillvaro på den trafiken.

Samverkan är nyckeln. Under de senaste åren märks en positiv utveckling när det gäller samverkan.

Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

Om expressbussen inte kan stanna på bytespunkter är det viktigt med alternativ så att människor kan gå på andra linjer. Viktigt att kommunicera att det finns olika typer av trafik och att expressbussarna stannar på färre platser.

Stomtrafikbegreppet, innebär ändringen skillnad att nå målen om medelhastighet? Nej, det är samma linjer som ingår vid beräkning av medelhastigheten.

Klimatneutralt resande

Beredskapsfrågor kan påverka när det gäller elektrifieringen. Trafikverket är sektorsansvarig och direktiv ska komma. Pågår även samverkan inom svensk kollektivtrafik och SKR avseende beredskap.

Ökad tillgänglighet för funktionsnedsatta

För fortsatt anpassningsgrad av hållplatser behövs samverkan. Det finns fortsatt möjligheter att ansöka om LTP-stöd för tillgänglighetsanpassning. Går även att söka LTP-medfinansiering för bytespunkter. Kommunerna kommer att bjudas in till samråd och dialoger kring Länstransportplanen senare i år.

Övrigt

Hur ser arbetet ut med beredskap generellt kring bränsle? Nationella direktiv saknas i nuläget men det pågår arbete regionalt kring beredskapsfrågor.

Det finns även risker med att allt är kopplat till olika former av applikationer. En beredskap för hur hanteringen av en eventuell teknisk störning behandlas inte minst kopplat till transportsektorn krävs.

Avslut och uppföljning

Återkoppling om hur dialogen har varit i den politiska referensgruppen.

Bra diskussioner. Viktigt för kompetensuppbyggnad, vilket ger möjlighet att få en helhetsbild och på det sättet kan en annan dialog föras på hemmaplan.

Dela med sig av egna erfarenheter. Inblick och förståelse för varandra (mindre och större kommuner). Fördjupning i kollektivtrafiken och förståelse för fördelningen av resurserna.

Eventuellt kommer den politiska referensgruppen även ha ett fjärde möte i november efter remissperioden. Information om detta kommer längre fram.

6.5 Regioner i angränsande län

6.5.1 Region Jönköpings län

Diskussion kring RTP och länsöverskridande trafik.

Hur ser Region Jönköping på kopplingen mot Östergötland?

Viktigt med en gemensam dialog. För Ydre kommun är kopplingen mot Region Jönköping oerhört viktig. Många resor sker mellan grannkommunerna och det långväga resandet är inte lika stort. Skolpendlingen mot Tranås lyfts. Det är ett tiotal elever som pendlar från Ödeshög till Tranås.

Vilka reserelationer är viktigast över länsgräns?

Östgötapendeln och kopplingen mot Linköping och Norrköping är absolut viktigaste och den kan behöva förstärkas. Östergötlands näringsliv och universitet är en viktig del för Jönköping. Där hade regionerna kunnat koppla ihop bättre för att möjliggöra de längre resorna på ett bättre sätt än idag. Gymnasiesamverkan finns mellan länen men förbindelsen mellan skolorna är ett problem. Vid en rejäl reseökning i stråket kan åtgärder behöva göras. Det är dock något som ligger långt fram i tiden.

Vilka är de viktigast målgrupperna?

Arbets- och studiependling.

Hur ser Region Jönköping på utveckling av dagens trafik över länsgräns?

På grund av för långa restider och flera byten blir resandet mellan orterna lågt. Den stora frågan är hur vi på bästa sätt knyter an mot regionkärnan. Det är där som den största utvecklingspotentialen finns och hade varit intressant att utreda vidare. Ydre är viktigt för norra Småland.

Hur ser Region Jönköping på utvecklingen av biljettsamverkan mellan länen?

Biljettsamverkan är viktig men svår att hantera. Hade varit bra om vi kan närma oss varandra. Det bör vi arbeta tillsammans med under nästkommande år. Det bästa hade varit ett nationellt biljettsystem som gäller för hela Sverige

6.5.2 Region Kalmar län

Diskussion kring RTP och länsöverskridande trafik.

Hur ser Region Kalmar på kopplingen mot Östergötland?

Viktigt mot Östergötland för att underlätta främst arbets- och studiependling.

Viktiga reserelationer Vimmerby, Kisa, Västervik och Åtvidaberg mot Västervik. KLT känner en viss oro kring tågtrafiken via Linköping och stationsläget som är presenterat.

Viktigt med expressbusslinje med stopp på E22 mot Norrköping. BRT-projekt för Kalmar län – info hur arbetet fortlöper. Infrastruktur viktig mot Oskarshamn.

Kalmar har en väldigt liten del skärgårdstrafik.

Vilka reserelationer är viktigast över länsgräns?

Vimmerby, Kisa, Västervik och Åtvidaberg mot Västervik är för dålig, regionerna bör sätta sig ner tillsammans och diskutera detta. För mycket trafik idag från Åtvidaberg mot Linköping (går dubbelt).

Buss och tåg mot Västervik går ner gradvis. Norra Kalmar viktigt, regionutveckling är med i denna diskussion (avsiktsförklaringen för besöksnäringen). Skrivning till Trafikverket om upprustning av banan. Fortsätta diskussionerna med av tjänstepersoner.

Vilka är de viktigaste målgrupperna?

Arbets- och studiependling.

Hur ser Region Kalmar på utveckling av biljettsamverkan mellan länen?

Östergötland har samarbetet med Skåne och Blekinge.

Idag behöver resenärer som åker över länsgräns köpa biljett i båda länen, gäller även för skolbiljett.

Kalmar önskar samarbete med gott om tid för att gå igenom förutsättningarna för en ökad biljettsamverkan.

Frågan ställs om det fortfarande är aktuellt att ingå samverkan mellan Skåne, Blekinge och Östergötland? Tar fortfarande lång tid att eventuellt ingå i samarbetet. Frågan behöver utredas igen. Kalmar ser att det befintliga systemet fungerar bättre och bättre.

Hur ser Region Kalmar på utvecklingen av dagens trafik?

Se ovan.

Östergötland deltar gärna i möten med Kalmar för att diskutera den länsöverskridande trafiken.

6.5.3 Region Sörmlands län

Hur ser regionerna på kopplingen mellan länen?

Busslinjerna som går över länsgräns: Finspång-Vingåker (cirka 120 arbetspendlar) och Finspång-Katrineholm (cirka 200 arbetspendlar). Dessutom finns även skol- och gymnasiependling.

Stavsjö-Strömsfors linje 564 - i resandestatistiken mellan Sörmland-Östergötland har antalet vuxenresor ökat från 2019. Antalet pendlingsresor behöver ses över på sikt när det gäller studie-, arbetsmarknads- samt fritidsresor – hur det ser ut och hur det fungerar.

Tågresor – Uvens (UVEN Uppsala-Västerås-Eskilstuna–Katrineholm-Norrköping och Linköping) och kopplingen mot Norrköping och Linköping. Positivt att Linköping nås. Antalet studie- och fritidsresor växer. Fortsatt viktig koppling för Östergötland är Katrineholm eftersom ingen ny stambana kommer att byggas. Ostlänken när den är färdig och en integrerad station i Norrköping behövs (för koppling mellan de olika systemen).

Norrköping-Nyköping har bra utbyte mellan de storregionala orterna. Resorna mellan Linköping-Nyköping blir lång i och med bytet i Norrköping. Det hade underlättat med direktresor till Linköping. Sörmland kör mer trafik Nyköping-Stockholm. Det är viktigt att se trafiken även på helgen. Olika resandemönster efter pandemin, hur möter vi en annan slags resande? Mälartåg är stommen för kvällar och helger.

Vilka reserelationer är viktigast över länsgräns?

Södra stambanan (Katrineholm-Norrköping). Det fortsatta gemensamma arbetet med Ostlänken är viktig, både etapp 1 och 2. Viktigt med stabilitet. Kompletterande busslinjer är också viktiga (som vi har idag).

Ha fortsatt samarbete inom ramen för Mälardalstrafik (Mälardalstrafik och Uven).

Fråga om Östgötapendeln, finns det utrymme att ansluta Norrköping-Linköping-Mjölby? Just nu kör Östgötatrafiken kvartstrafik Norrköping-Linköping-Mjölby och sedan halvtimmestrafik som stomme. Svårt att få in mer tåg, det går eventuellt förlänga tågen med ytterligare vagn. Östgötatrafiken tursätter idag 14 av 18 tåg.

Mjölby blir en flaskhals, då dubbelspåret Mjölby – Hallsberg blir klart 2031 och godstrafiken väntas utökas. Östgötatrafiken har genom överenskommelser med SJ lyckats freda de stomtåg som Östgötatrafiken kör med halvtimmestrafik. När de körs med kvartstrafik i rusningen så hamnar Östgötapendeln i konkurrens med SJ snabbtågsågen. Kommer det fler aktörer på SSB så blir det svårare. I den tågstrategiska målbilden 2040, som förutsätter att Ostlänken finns på plats, anges att Mälartågen körs till Mjölby. Vi får se över behoven fram till dess, främst med koppling till plats och nyttjande av Mjölby.

Den tågstrategiska målbilden kan komma att ses över i samband med Ostlänken startar. Kapacitetsanalys kring Nyköpingsbanan kommer att göras. Viktigt att detta tas med och relaterar kring Östergötlands RTP (Sörmlands inspel).

Östergötlands diskussioner kring pendeltågsstationer med Trafikverket i Åby och Kolmården ser inte Region Sörmland som aktuellt. Önskar att det diskuteras först med Sörmland innan det skrivs in i förslaget till RTP.

Beakta Ostlänken-projektet samt att Sörmland och Östergötland går över till två olika Trafikverketområden. Samsynkning är viktigt i arbetet.

Uven/Mälardalstrafik och länsöverskridande trafik. Hur långt sträcker sig Östergötlands trafik mot Sörmland? Svar: till Åby, Krokek och Rejmyre.

Sträckan till Åby – är utpekad i tågstrategiska målbilden. Viktigt att ha en dialog med Sörmland gällande det.

Vilka är de viktigaste målgrupperna?

Arbets- och studiependling är huvuddelen i ny RTP. Fritidsresor har både Sörmland och övriga tagit upp som viktigt.

Hur ser regionerna på utvecklingen av dagens trafik över länsgräns?

Campus Norrköping och Linköpings universitet är viktigt även för Sörmland, ha med i fortsatta planeringen. Norrköping är enkelt att nå med tåg, viktigt att även ha bättre koppling till Linköpings universitet. När man planerar nytt är det viktigt att tänka på helheten.

Vad kan vi gemensamt göra för att uppnå det som står i ÖMS 2050?

Sörmland menar på att i den rumsliga strategin tonar Östergötland ner Sörmland.

Region Sörmland menar på att det är viktigt att Region Östergötland ser kollektivtrafikkopplingen till Stockholm Skavsta och se den resursen i ett storregionalt, nationellt och internationellt perspektiv. (Det finns flera flygplatser i Sörmland men bara en med stor utvecklingspotential och det är Skavsta). Sörmland anser att Östergötland behöver vidga perspektivet och se resurser utanför länet. Inte bara flygplatserna inom länet som är små i sammanhanget.

ÖMS 2050, arbetet med att koppla ihop detta i ett stort sammanhang är viktigt på tjänstepersonsnivå. Östergötland och Sörmland har två nodstäder vardera. Ta tillvara dessa och agera tillsammans i regionerna (samhällsplanering och trafikförsörjning). Utmana gärna dessa strategiskt i arbetet med trafikförsörjningsprogram, tågstrategier osv. Vad innebär detta i försörjning om en väl utbyggd kollektivtrafik?

Arbetet med ÖMS pågår – politiken och kommunerna i Östergötland behöver delta mer i detta arbete – det är jätteviktigt.

Övrigt

Önskan om samverkan har tagits upp i många samråd. Arbetet över länsgränserna är viktigt. En samsyn på dagens möte är att det är bra samverkan mellan kapacitet på stambanan, En bättre sits och Ostläken.

6.5.4 Region Örebro län

Hur ser Region Örebro på kopplingen mot Östergötland?

Örebro får fortfarande bidrag till Trafik i Bergslagen, TiB från Trafikverket.

Mot Östergötland är det tågtrafiken till Mjölby som kopplas mot Östergötland för att sedan resa vidare. Diskuterade hur man kan köpa biljetter. Se länken, information om TiBs linjekarta som beskriver hur man kan resa med olika pendlarbiljetter.

Ett förslag är presenterat för politikerna i Örebro - att två landsbygdslinjer som tas bort bl.a. Askersund-Hammar. Det är inget stort pendlingsstråk mellan Örebro och Östergötland. Om man är student flyttar man ofta till staden man studerar i.

Vilka reserelationer är viktigast över länsgränsen?

Se ovan, man tar tåget när man kan och det är nödvändigt. Annars är det bil.

Det är en hel del dialog om TiB och planeringen av trafik. Ibland diskuteras Hjortkvarn i Finspång. Inget annat än önskemål, Örebro har mer koppling mot Värmland. I somras hade de ett tåg som gick mellan Norrköping-Örebro som eventuellt är intressant att se över, mycket fritidspendling.

Vilka är de viktigaste målgrupperna?

Fritidspendlingen viktig mellan länen men även delvis arbetspendling för (TiB och MÄLAB).

Hur ser Region Örebro på utveckling av biljettsamverkan mellan länen?

Movingo gäller på all kollektivtrafik i Mälardalen. Biljett måste alltså köpas för att åka med Tåg i Bergslagen mellan Örebro och Östergötland.

Östgötatrafiken har ingen biljettsamverkan mot Örebro. Förutom i Mälardalstrafiks samarbete.

Vi kan titta på vad vi har idag och vad vi eventuellt kan utveckla tillsammans till förmån för resenären. Frågan lämnas till tjänstepersoner i Östergötland och Örebro.

6.5.5 Region Stockholms län

Helår 2023 - marknadsandel 20% i Östergötland. Marknadsandel mäts via kollektivtrafikbarometern. Att dela upp marknadsandelar kan underlätta inte minst i samverkan med kommunerna, förslagsvis räkna på olika stråk.

Östgötatrafiken har ett högt resande främst på Östgötapendeln, Linköpings stadstrafik och i vissa regionbusstråk. Lägre resande i Norrköping i förhållande till Linköping. Stor del av resandet sker på ett fåtal starka linjer.

Det går inte köra närtrafik i högtrafik i och med att fordonen är upptagna.

Systemet bygger på att merutnyttja fordonen. Det finns dock önskemål från medborgare om närtrafik under högtrafik.

Det är viktigt med en förståelse över vad framkomlighet kostar och vad det är värt. Behöver incitament. Vad kostar det att inte prioritera kollektivtrafik för kommunerna?

Vi kan inte göra något ensamma, utan vi är beroende av kommun och Trafikverket. En god samverkan är avgörande.

Hur ser regionerna på kopplingen mellan länen?

SL har hög marknadsandel. Det är viktigt för Stockholm att se brett, inte minst kopplat till godstrafik och arbetspendling. Det är dock viktigt att inte glömma fritidsresandet.

Stockholm blir mer intressant om det är ett 4–5 miljoners kluster än ett 2 miljoner kluster. Ju större desto bättre förutsättningar.

Den länsöverskridande trafiken är en liten del av det stora för SL, men är inte oviktigt. Det sker en dubbelriktad pendling mellan länen. Pendlingen ut från Stockholm, har visat sig öka i takt med att distansarbete tillåts i högre utsträckning.

Det finns numera en delvis utplattning av peaken mycket tack vare ökat distansarbete och flexibilitet i arbetsscheman. En förstärkning av lågtrafikutbud, driver marknadsandel även i högtrafik. Viktigt att närma sig de nya resmönstren och följa utvecklingen framåt.

I Stockholm nyttjas kollektivtrafiken av människor från olika samhällsklasser medan kollektivtrafikresenärer i Sverige utgörs i stor grad av lägre sociekonomisk standard. Stockholm har inte återhämtat sitt resande efter pandemin i samma utsträckning som Västtrafik och Skånetrafiken har gjort vilket kan ha sin grund i att fler personer från lägre sociekonomisk standard nyttjar kollektivtrafiken.

Det är en stor skillnad mellan Östgötatrafiken och SL. Bussområde t.ex. Nynäshamn, är majoriteten skolbarn och följer det klassiska resmönstret.

Vilka reserelationer är viktigast över länsgräns?

Utöver innerstaden finns viktiga regionala kärnor, exempelvis Flemingsberg, Arlanda och Södertälje. Skiljer sig från Stockholms innerstad i resmönster.

Kostnadstäckningsgraden kan bli bättre. Gäller främst där restiden är bättre än bilens. Stockholm – Uppsala är oerhört intressant, stråket är skattesubventionerat. Stabilitet i stråket är viktigt. I stråket Uppsala – Stockholm var det många avgångar som plockades bort när SJ körde.

Vilka är de viktigaste målgrupperna?

Arbets- och studiependlingen är viktigast men de övriga resorna får inte glömmas bort. Viktigt att definiera vad som menas med fritidsresor.

Hur ser region Stockholm på att senarelägga skolstarten?

SL driver inte frågan med justerade skoltider för gymnasiet. Andel gymnasieresande i Stockholm är litet i förhållande till Östergötland. Blir därav inte lika stor effekt i Stockholm som i Östergötland. Finns potential att senarelägga skoltider.

Det fria skolvalet, har gjort att gymnasieskolor dyker upp på platser där det är svårt att förutse att skolor etableras. Det i sin tur försvårar den långsiktiga trafikplaneringen.

Finns det något målområde i RTP som region Stockholm tycker att region Östergötland saknar?

Region Stockholm har liknande målområden i RTP som region Östergötland. Region Stockholm mäter länsinvånare vid analys av potential i marknadsandel, och mäter inte bara resenärer via kollektivtrafikbarometern.

Frågor som inte hanns med under mötet.

Hur ser regionerna på utvecklingen av dagens trafik över länsgräns? Och •Vad kan vi gemensamt göra för att uppnå det som står i ÖMS 2050?

Politiker ska träffas i maj gällande ÖMS 2050.

6.6 Region Östergötlands pensionärsråd RPR

Hur skiljer sig resandet för pensionärer år 2040 från idag?

Appen bra – i framtiden viktigt att seniorer är medvetna om appen. Utveckla appen och fler digitala tjänster.

Resandet kommer att öka, man kommer att åka längre – syns tendens redan idag. Man sitter mindre och mindre hemma.

Mycket pensionärer 2040 – tillgängligheten viktig. Självkörande fordon möjligt hot?

Viktigt med länsöverskridande trafik (Örebro). Svårt att konkurrera idag med dubbla biljetter.

Samma möjligheter som alla andra för att delta i olika aktiviteter, bryta passiviteten som finns idag. Man väljer bilen för att man ska kunna komma nära, inte bära för mycket, avstånd, man vet lite om möjligheter där det inte finns vanliga bussar, skapa möjligheter, att det finns, berätta om möjligheterna. Närtrafik är bra men att bära matkassar i 2 km, det är tungt och långt, då utnyttjar man inte kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är inte primärt för att åka att handla längre. Delta i samhällsgemenskapen för att bryta ofrivillig ensamhet, då behöver det kännas tryggt och enkelt.

Om man ska åka på olika saker och man är flera, åka kollektivt idag, hänga med de yngre pensionärerna, vi för över på en yngre generation att man åker kollektivt åker tillsammans dit.

Göra saker i då träffar man resecentrum och så åker man vidare. Tillsammansbiljetter ännu billigare. Fler åker med då. Priset är en viktig faktor och tillgängligheten, sårbarheten. Man vågar sig inte riktigt ut vid dåligt väder för man vet inte om bussar och pendel kommer att gå eller ställas in, då blir man "strandad". Hur kan man få information bättre om det?

Vilka resor kommer man att vilja byta: Större andel av de resor där jag går eller cyklar där man kommer att ha behov av att gå och cykla men inte lika långa avstånd, när ska man sluta köra bil. Erbjuder resealternativ för de som ställt bilen, utbud på olika nivåer, förstärker med snabb och tät i stråk i stora underlag men även hitta luckan som fyller fälten där emellan. Digitaliseringen är en förutsättning, digitala lösningar, underskatta inte APP användning hos pensionärer. Det får inte vara för besvärligt då orkar man inte ta tag i det. Så man har möjlighet. En typ under högtrafik – arbetsresor – snabba förbindelser, satsa på de linjerna för att få jobbpendlare, och så de mer tidskrävande som kommer närmare. Hur fordonen är utformande, pendeln är bra men andra tåg är svåra att ta sig ombord.

Vad är kollektivtrafikens viktigaste syfte för målgruppen pensionärer?

Aktivera pensionärer, problem med ensamhet. Delaktigheten i samhället är viktig.

Tryggt från a – b, att känna tryggheten att komma i tid till aktiviteterna, förarna ska inte köra för fort.

Vad är viktigt för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett tryggt och attraktivt sätt att resa?

Tryggt och säker - ingen enkel fråga. Äldre och äldre, svårare att klara av mentalt och fysiskt – glesbygden som blir hänvisade till annat län för sjuktransport. Ydre skickar till Höglandssjukhuset, problem när man inte får sjukresa.

Jämför med Jönköpings län.

Viktigt att alla betalar.

Förare är stressade, bidrar till försening. Viktigt att förarna är varsamma, inte kör iväg för att hålla tidtabell.

Bussarna ska sänkas! Mer serviceminded. Förarna kan bidra med trygghet.

Tillgängligheten – man ska kunna ha ett val.

Kompensera landsbygden för en sämre service än städerna.

Gruppen äldre blir större, snittåldern blir högre. Använd pensionärer som bollplank vid utveckling, för att få med gruppens behov. 2040 – stor grupp pensionärer, måste vara enkelt.

Äldres körförmåga utreds nu av regionen, den dagen man inte får ha körkortet längre om det inte är frivilligt då är det en sårbarhet, då ska kollektivtrafiken vara en attraktivitet, det ska inte bli så smärtsam. Låg tröskel in. Förarens körsätt ska inge trygghet, säkra att personer hinner sätta sig ner, förarens agerande kan ge både trygghet och oro. Föraren måste vara duktig på att uppmärksamma på vilka som kliver på och av.

Ropa ut hållplatser så man vet när man ska gå av, att rätt hållplatser visas och följs, hinna av, stanna nära trottoarkanten så man inte fastnar med rullatorn, vissa orkar inte lyfta rullatorn, snön ställer till problem när det plogas upp en kant vid hållplatserna.

Se över hållplatserna med tidsangivelse, vissa visar tider inte andra Mer digitala siffror, extremt bra när det fungerar. I Motala finns ex inte det.

Det ges inte plats för äldre som kommer ombord, vara en god medresenär, hänsyn, hjälpa varandra.

Övriga synpunkter

Klagomål på nedlagd linje är ofta de som inte åker alls.

Om man har avsikt att byta ut Linköping Björsäter, ingen passagerare åt något håll, vinna på att ta fram en anropsstyrd linje vid behov. Under 2024, se över närtrafiken se hur och på vilket sätt som den kan utvecklas, så den frågan tas med in i det arbetet.

Hur man kan samla så att fler åker med varje avropsstyrd avgång i stället för att alla får åka en och en. Varför har man kvar ett målvärde som redan är 100%? Varför gör man inte om den till något nytt? Vad är värdet att ha kvar dem och ska eller de ändras?

Anropsstyrd trafik: den mest anonyma trafiken idag, hur kan man göra den mer synlig.

PRO – gratis kollektivtrafik eller någon form av ytterligare pensionärsrabatt.

Begränsningen om antal resor i den kommunöverskridande färdtjänsten – att den inte togs i rådet. Inget samråd, besparingar tagits upp och beslutats där. Mkt diskussion

Gällande begränsningarna i den kommunöverskridande färdtjänsten, är besvikna på TSNs beslutsgång, varit på RPR men då vetat att man skulle ta beslutet men inte tagit sin, besvikna över den politiska hanteringen. Processen, det finns för alla från alla nämnder i rådet inte ansett att vare en fråga för de berörda, lärande till kommande. Förväntan på deltagarna i råden att de tar frågan vidare.

6.7 Region Östergötlands råd i frågor om funktionsnedsättning RRFF

Vad är viktigast för att öka tillgängligheten och få fler att resa? Vad är tillgänglighet?

- Ledsagning på långväga resor. Kommer man resande till station i Östergötland med SJ och ska vidare med Östgötatrafiken saknas det ledsagning från SJ till exempelvis Östgötapendeln. Den ledsagning som finns i dag i Östergötland är enbart till SJs avgångar. Det borde finnas ledsagning som möjliggör vidare resande.
- Talande webb bra för dem som kan, men många kan fortfarande inte använda olika tekniska lösningar.
- Om man reser som familj eller sällskap och någon är rullstolsburen vill man åka tillsammans i den allmänna kollektivtrafiken. Då finns det alltid en osäkerhet om alla kommer med då det finns begränsade rullstolsplatser, kan man titta på något sätt att se till att alla får plats? Fler platser? Boka?
- Tillgänglighet vid biljettköp. Det finns personer som inte har tilltro till betalkort, man vill betala kontant, svårighet med att använda appen.
- Viktigast av allt servicevänlig personal.
- Kan man ta sig med bil en del av resan är det viktigt med pendlarparkeringar.
- Tillgänglighetsanpassade hållplatser.
- Hjälpmedel som fungerar och som får användas, exempelvis arbetsmopeden, önskan att få ta med den i kollektivtrafiken.
- Talade hållplatsutrop (externa utrop) är bra men det är svårt när man inte ser och bussarna står efter varandra. Ombord på bussarna är det också viktigt med utrop, på landsbygdsbussarna fungerar det inte så bra. Den visuella informationen är också viktigt och behöver fungera, båda behövs lika mycket.
- Ibland krävs det så mycket energi att ta sig med kollektivtrafiken att det är lättare att ta färdtjänst för att orka hela dagen, är det samhällsekonomiskt?

- Skulle det vara nytta i att vissa grupper får resa kostnadsfritt.
- I Barcelona finns det ramper på bussarna som fälls ut automatiskt när man stannar på en hållplats.
- Svårt att hålla koll på/se/veta när ens månadskort (periodbiljett) går ut.
- Det är även svårt att se när ens färdtjänsttillstånd går ut, önskan om att man kan se detta själv, som resenär.
- Trygghet på länets resecentrum, dessa är inte trevliga.
- På pendeltågen finns det tystavdelning, finns det möjlighet att göra motsvarande på bussarna?
- Enklare sätt att köpa biljett – svårt att köpa årskort för färdtjänst på webben.
- Vad är en tillgänglig hållplats och hur den ska se ut. En standard är framtagna tillsammans med tjänsteperson på Östgötatrafiken, den vill man sprida och att den ska komma i med i RTP dokumentet.
- Enklare att ta med sig cykel i kollektivtrafiken, vilka cyklar får man ta med och hur många. Hur kan man kombinera olika resesätt om man inte vet att man får ta med sig sin cykel.
- Upphandling – finns det möjlighet till fler platser i pendeln och buss för rullstolsburna. Exempel som gavs: basketklubben (inom parasport) som ska till Norrköping och träna, hur skulle de kunna resa i den allmänna kollektivtrafiken exempelvis.

Övrigt

Förutom de specifika frågorna (se ovan) fördes även nedanstående fram:

Likvärdighetsprincipen - idag finns det i RTP särskilda kapitel om tillgänglighet, borde inte hela dokumentet genomsyras av detta på samma sätt som exempelvis klimatfrågan. Om alla ska ha möjlighet att tillgodogöra sig kollektivtrafiken så blir det likvärdighet först när tillgänglighet inte behandlas som en separat fråga i två kapitel. Vad säger det här om allas lika värde.

Reflektion på den kommentaren: jättebra, vi måste tänka tänket hela tiden inte bara just nu vid möten utan i allt man jobbar med.

Kollektivtrafiken är attraktiv i Östergötland, i många kundundersökningar ligger Östergötland i toppskiktet och många har haft periodbiljetter länge.

Långsiktighet är viktigt för att ändra beteende. Hur tar Östgötatrafiken hand om de som haft exempelvis årskort länge, hur tas deras synpunkter om hand de kan belysa hur det kommer sig att man fortsätter resa år in och år ut.

Många som tycker till om kollektivtrafiken reser inte ens men har starka åsikter, hur tappar vi inte bort de som faktiskt tycker det är bra och reser år ut och år in.

Bra att årskortet är billigare än att köpa månadsvisa periodbiljetter, bra med olika aktiviteter såsom prova-på biljetter skapa förstagångs resenärer men hur håller vi kvar dem

Kanske lyssna mer på de som faktiskt reser än de som inte gör det, bör det vara egna samråd för de resenärer som reser ofta.

Belyser RTP jämställdhetsstrategier? Genusperspektivet känns bortglömt i RTP. Är det skillnad på hur män och kvinnor reser, vet man varför och hur?

Beröm till Östgötatrafikens kommunikationsavdelning – modern kommunikationsmodell, den moderna människan kan inte uppläxas längre utan pedagogiskt utbildat, ta med i framtida processer, hur berömmar man för att få med sig dem.

Inte hacka ner på bilen utan vänder till att reser du med oss gör du nytta.

Övriga inlämnade punkter

- Önskas ledsagning på stationen, ur ett hela resan perspektiv
- Ta hänsyn till kunder med minnesproblem
- Rampen ska användas
- Ett tryggare resecentrum
- Bättre utrymme för rullstolar, idag trångt
- Biljettköp för de som inte kan använda app måste fungera
- Kontanter
- Viktigt med service och vänlig personal
- Pendlarparkeringar
- Inre och yttre utrop viktigt för långa hållplatser
- Ledsagning på långväga resor, att ledsagare tar över från tåget till ex buss
- Talande webb är bra för de som inte kan använda dagens teknik. Många står utanför kan inte använda appar.
- Det skulle vara bra om man kunde ta med cykel på bussen och pendeln.
- En person i gruppen cyklar mycket och skulle tycka att det vore bra att kunna ta cykeln på pendeln till dottern i Lingham och slippa ta bilen.

Bättre tillgänglighet på bussen så att fler med rullstol, rollator och barnvagnar får plats och slipper att bli hänvisade till nästa buss när det redan är fullt. Inför nästa upphandling borde man se över busstyper som ger möjlighet till fler tillgängliga platser (kravställning).

Regionen skulle ha en buss som är anpassad för många rullstolar så att t.ex. de killar och tjejer från Linköping som tränar basket med Dolfins i Norrköping kunde få med sina specialrullstolar också. För att stimulera ett aktivt liv för en bättre folkhälsa. Det finns en buss som är fullt tillgänglig som är kopplad till Ädelfors Folkhögskola, den kanske numera ägs av Nilsbuss.

Vi inledde gruppdiskussionen med en presentation om vad tillgänglig kollektivtrafik kan vara. Så jag berättade om det arbete som några från samverkansrådet har haft med tjänsteperson för att ta fram en standard för tillgängliga hållplatser.

6.8 Svenska turistföreningen, STF

Det är lätt att köpa biljett och även att tap-and-go (blippa) är aktiverat i Linköping och Norrköping.

Närtrafik, anropsstyrd trafik. Östergötland är spännande ur ett besöksperspektiv, det är den generella utvecklingen över landet. Positivt med breda täckningen, dvs. allmän kollektivtrafik och närtrafiken. Resan beställs på telefon – utveckling sker. Man ska inte behöva sitta i telefonkö. Hur bokar man, utpekade uppsamlingsplatser? Svar på utpekade uppsamlingsplatser, i andra län är det på adress.

Målområden: Närtrafiken – är det bostadsadress eller t.ex. vandrarhem? det är den adress man är skriven på.

Representerar STF och har lokalavdelningar. Dagens presentation har varit värdefullt för lokalavdelningarna att veta. Östergötland ur besöksnäringsspektivet, lokala och regionala ändamål. Med en startpunkt och en slutpunkt.

STF tar upp tre huvudpunkter ur ett strukturellt perspektiv

1. Viktigt att tidtabellerna släpps tidigt. Besöksnäringsspektivet, t.ex. Borkhult i Åtvidaberg bokas kanske ett halvår i förväg. Om den som bokat boende inte hittar möjlighet till resa. Då tolkar han att det inte finns någon kollektivtrafik dit. Som turist vill man boka med lång framförhållning, trygghet att resenären kommer fram. Turistens behov (resan är ej tidsstyrd).

2. Det ska vara enkelt att köpa en biljett. Så fort man åker över länsgräns är det svårt att köpa biljett och veta vad som gäller. Fritidsresenärer, de som bor inom Östgötatrafikens område. Enkelhet är väldigt viktigt för den här gruppen.
3. Vikten av att välkomna fritidsresenärer o turister i kollektivtrafiken. Är fritidsresenärer och turister utpekade målgrupper i vårt regionala trafikförsörjningsprogram.

Ser det som positivt att närtrafiken är öppen för alla.

En enkät sändes ut förra året, redovisar STF:s medlemmars synpunkter: omläggningen av linjenätet 2022 kopplat till att vissa landsbygdslinjer togs bort. Sörmlandsleden och vandring i Kolmårdsskogarna. Närtrafiken lyfts som positivt. Östgötatrafiken sticker ut positivt på denna sida.

Neddragningar har inte gjorts i trafiken, utan satsningar. Fast kanske på annan plats.

STF ser en ökad efterfrågan på inhemsk turism, som redan påbörjades före pandemin. Klimatförändringar gör också att man väljer att turista i Sverige. Detta kan påverkas framöver. Slutligen efter pandemin så hör STF att det är en annan fördelning av pendlare gentemot fritidsresenärer. Det kan påverkas genom att fler arbetar hemma.

Övrigt

Skärgårdstrafik tas upp, är det något som STF uppmärksammar? STF har inte mycket i Östergötland. I övriga landet har synpunkterna varit att sommartidtabellen börjar för sent på våren och slutar för sent på hösten. Tidtabellsläpp, kunderna vill veta om det går en båt.

6.9 Trafikföretag allmän och särskild kollektivtrafik samt kommersiella aktörer

Vilka hinder och svårigheter upplever ni med kompetensförsörjningen?

- Upplevelse av större omflyttning, fler byter yrke och bransch än tidigare. Företagen behöver jobba för att behålla de anställda som finns, arbetsmiljö och scheman.
- Åldersstigen förarkår.
- Extra svårt på depåer på landsbygden, företag har fått flytta depå från Ringarum till Norrköping.
- Attraktiviteten i yrket är viktig, klimatet, stoltheten.
- Tomma platser på utbildningarna till bussförare – utbildningsplatser finns, men inte sökande.
- Många vill jobba, men språket räcker inte till.
- För lång utbildningstakt jämfört med behovet på järnväg.
- Många vet inte att yrket finns, höglöneyrke som inte kräver mer än gymnasieutbildning.
- Schemaläggning stort problem, delade turer.
- Familjelivet är inte förenligt med yrket om båda jobbar. På mindre orter finns inte förskola nattetid.
- Mycket kan göras kring arbetsmiljön, ex rastplats, toaletter, viktig dialog med kommunerna. Ej samma problem i järnvägen där rastplats m.m. finns på stationer.
- Brist på underhållspersonal på järnvägen och även bussidan – där det även är ett skifte på kompetenser pga övergång till el. På järnvägen krävs nyare fordon mer digital teknik.
- Tågtekniker försvinner till lastbilssidan där det är bättre betalt.
- Utbildningsplatserna har enligt praktikanter gamla verktyg.
- Krävs olika kompetenser beroende på om de kör taxi eller färdtjänst - krävs en hög social kompetens om man kör färdtjänst
- Få in ny personal är ett stort problem eftersom det är begränsat antal som vill arbeta inom branschen kopplat till färdtjänst och skolresor.
- Beslut om ökning av ingångslön kan skapa ökad attraktivitet. Bra om det finns en karriärstrappa

- Östgötatrafiken kan hålla i utbildningen av förarna, just för att säkerställa att alla får samma utbildning med fokus på planeringssystem och service.
- Marknadsföra yrket mera hos unga, för att få fler att välja yrket.
- De nya som kommer in i tjänst och som inte har tidigare erfarenhet bör få möjlighet att köra enklare uppdrag till en början för att inte skrämja bort ny personal.
- Svårigheter: ålder, för hög instegsålder med 21 år i serviceresetaxi och buss, ingen attraktionskraft på fordonsprogrammet, många av dem som vill ut i arbete direkt efter studenten.
- Fanns det en lägre instegsålder så är det här bra extrajobb i samband med att man pluggar på högskola. Man ser sedan i branschen att man försvinner ut och kommer sedan tillbaka vid 55 år, då blir det en svårighet den höga medelåldern inom yrket.
- Grundlönen för en bussförare är bra, men så fort det går utanför "vanlig" tid men villkoren för att jobba kvällar, helger, högtider så är det dålig utveckling i jämförelse med till exempel större industrier där man får skifttillägg plus ob. Detta incitament saknas i bussförarlönen, det märks knappt att man jobbar obekväm tid, helger.
- Persontrafik (serviceresor/särskild kollektivtrafik) är i det lägre lönespannet (under bussförare), och har en lägre attraktionskraft då det har en lägre grundlön.
- Nya avtal behöver komma i löner, tider, pass, trygghet, arbetstider = attraktionskraft
- Svårighet att rekrytera kvinnor, ungdomar, arbetstiderna viktiga särskilt för kvinnor.
- Bra om man kan använda fordonen i större utsträckning för då blir det en mer sammanhållen arbetsdag, närtrafiks upplägget är bra med tanke på det.
- Resursutnyttjande av fordonen, varför börjar alla skolor samtidigt, hopplöst att få till, Skövde i framkant en buss kör 5 skolor, i grannkommunen desto sämre. Kan ni inte skjuta kort tid, man kan ha det rullande mellan skolorna skulle det bli mer rättvist.
- Pandemins påverkan – många lämnade branschen, vill behålla kompetens, nu måste vi dra ner för att behålla pengar, tänka kortsiktigt. En hög medelålder inom branschen gjorde att under pandemin valde många att gå i pension, många fick andra jobb, högkonjunktur i pandemin, många arbetstillfällen finns. Gick till industrin, nu lågkonjunktur – fördel här att fylla på. Industri/teknikföretag, metall/Volvo, Geografisk närhet eller högre lön, inte så mycket att man inte trivs i yrket.
- Trivseln god inom yrket generellt, man är i olika miljöer, inte instängd, träffar många olika människor, men när man får familj söker man högre lön fastare arbetstid. Trygghet i upphandlingar, i industrin jobbar mycket med bemanning med anledning av orderingång.
- Tåg och bussidan, hur ser det ut när det gäller tekniker och reparatörer? Problem med folk som vill bli mekaniker. Kompetens förloras.
- Stora tunga fordon, motorer. Elen kommer in och blir datastyrd (datateknisk kompetens behövs). Det sker ett skifte.
- Upplever att tågtekniker saknas. Vet inte hur det ser ut i Boxholm på depån. Utbildning finns i Jönköping.
- Förarbrist större utmaning för Nobina. Man får köra stadstrafik när man är 21 år och EU-körning när man är 24. Ingen gymnasieutbildning för bussförare finns, men lastbilsförare. Man har förlorat mycket redan där. Ev kanske man behöver sänka åldern till 19 som för lastbil. Säkerhetsmässigt är att det är människor med i fordonen därför åldern. 21 eller 24 år, fånga dem tidigt. Det är hög medelålder i bussbranschen, nya kompetenser saknas.
- Nobina har inget i den administrativa kompetensen som saknas. Inte SJ heller. Jönköping har en utbildning (ekonomiplanering etc med fokus på tåg). De som behövs så det ska rulla. Kartlagt att behov finns.
- Är åldern den springande punkten för bussförare eller utbildningen? Nobina har inte längre den utbildningen idag. Grönlunds vann den nya upphandlingen, även Komvux i Norrköping, men de stannar i Norrköping eller Sörmland. Det borde även funnits på Komvux i Linköping. Tidsspann vid utbildningar.
- Pandemin inget tapp. Avbräck i tågutbildning i pandemin.
- Inte många bussförare lämnar branschen. 50/50 slutar med pension eller går till annan bransch. Ibland kommer de tillbaka till bussföraryrket.

- På tågssidan ser att man lämnar branschen helt, t.ex. vill ha ett jobb på dagtid, familj o barn. Inte oregelbunden arbetstid.
- Fler möjligheter finns idag med nattdagis osv.
- Ev kan man behöva göra andra scheman för anställda på grund av att det händer något i familjen.
- Pensionsavgångar är en stor utmaning framöver, generationsväxling.
- Målen som finns idag ställer krav.
- Kan regionen påverka kommunen om att Komvux startar?
- Gymnasieutbildning fordon.
- Man får det bättre och bättre

Hur kan Östgötatrafiken bidra med att underlätta för kompetensförsörjningen?

- På Krosatag.se kommer det att läggas upp filmer, intervjuer, länkar till utbildningar som finns etc. Kan man göra så på Östgötatrafikens webb?
- Gå armkrok i arbetsmiljöfrågor när det gäller raster och rastplatser etc.
- Se till möjligheten med många arbetstillfällen, dialog med kommuner och utbildningsaktörer.
- Arbetsförmedlingen har haft bussutbildningar men med få/inga sökande så utbildningen försvinner. Utbildningarna försvinner om inte platserna fylls
- Utbildning: när man tar D-legitimation för buss, varför kan man inte få taxilegitimation samtidigt "på köpet". Många trafikföretag har trafiktillstånd både för buss och taxi, föraren skulle då kunna byta emellan och få mer variation att köra olika typer av trafik.
- Det borde skapas en separat utbildning för servicerecheförare – det är inte detsamma som att köra taxi. Taxilegitimation borde vara steg ett och sedan byggs det på till servicerecheförare.
- Lite bättre inflöde av förare nu, både lågkonjunktur samt att flera har provat andra yrken.
- Högre sjukskrivningstal jämfört med före pandemin, kräver flera anställda för att få ut samma antal timmar.
- Vi behöver ha en plan B kring hur vi gör om vi måste ställa trafik på grund av förarbrist.
- Självkörande tekniken tycks inte än vara något som avskräcker.
- Reducering av sommartrafik är viktigt på tågssidan. Våga reducera ännu mer under sommaren, de som idag jobbar juni, juli och augusti får jobba mycket övertid och man säljer mycket semester.
- Bussföretagen vill att bussarna ska rulla (inte dras ned på sommaren).
- Via det nya planeringssystemet som implementeras senast mars 2024, det ska vara dynamiskt och progressivt.
- Olika legitimation beroende på om man ska köra färdtjänst/skolskjuts eller taxi eftersom svårighetsgraden varierar.
- Östgötatrafikens regelverk bör samsynas bättre med vad trafikföretagen ser för behov.
- Kontanthantering bör inte finnas, det skapar fler problem än nytta.
- Olika fordon skapar en osäkerhet, vissa fordon är svårare att köra än andra.
- Tråkigt att ta rast längs med vägen pga fordon ska rulla så mycket som möjligt.
- Flextider är ett problem, svårt att veta när man slutar för dagen. Varje dag ser olika ut.
- Rimliga krav ställs från Östgötatrafiken i upphandlingen, språkkrav bra. De andra kraven är också rimliga. I upphandlingar bör RKM ställa krav som gör att det blir mer attraktivt, sociala och arbetsmiljömässiga villkor, bygga in det i avtalen, hålla högre nivå.
- Bättre styrning i upphandlingarna
- Exempel på lyckad satsning från Västra Götaland: Jobbinarium – webbsände en rekryteringsträff, inbjudan på webb med arbetsförmedlingen, VD, arbetssökande, befintliga förare (ambassadörer) pratade positivt om yrket, yrkesvux, gymnasiedagar,
- Att det finns ett förarforum tillsammans med trafikföretagen och Östgötatrafiken. Att förarna kommer närmare Östgötatrafiken efterlyses, det är framgångsrikt i andra län.
- Många har svängt att personalfrågan att det är "allas" fråga även om utförandet upphandlas, det är en samverkan som behövs, flera faktorer som det kan samverkans kring. Även om frågan ägs/ligger hos trafikföretaget men fler måste vara inblandade,

- Östgötatrafiken kan vara en kommunikationskanal, det pratas för lite om det pratas lite om busstrafik på nationell nivå. Hur kan man lyfta yrket och bli en politiskt viktig fråga?
- I Västergötland har man startat ett branschråd mellan Trafikverket, Transportstyrelsen, regionalt branschråd, Arbetsförmedlingen, synliggöra yrket,
- Det finns ca 70 000 utfärdade taxilegitimationer men det finns ca 25 000 aktiva förare.
- Östgötatrafiken ska skapa förutsättningar sedan är det upp till varje person var man vill jobba och vad varje företag har för villkor.
- Vissa företag har egna akademier, vad kan varumärket hjälpa till att skapa hype kring yrket.
- Trafikplaneringsyrket är även en bristvara, även trafikledare det söks hela tiden, ett verkligt bristyrke, simultanförmåga, teknisk kompetens men är ett kontorsyrke, mer kontorstider, ofta två eller tre pass. Där ha man inte delad tjänst, men kanske skiftgång istället, det har ökat attraktionskraften även nu trafikleda hemifrån som kan användas vid toppar, jobba hemifrån vid föräldraledighet.
- Behöver bli modernare, jobba hemifrån, tänka mer modernt, jobba på distans, istället för hur gör vi oss till en mer attraktiv arbetsgivare, arbetsmiljön (slitet på många kontor med gamla möbler) tala gott om yrket. Vardagshjälte prata gott om yrket, inte lyfta det negativa först.
- Omställningsprogrammet – byta yrke – jobba längre kan man byta kontor mot fordonet, få lön och ta busskort. Trött på det här men jag har, trogna lugna förare, man har stora barn, man kan jobba mer oregelbundet, lämna grå kontoret.
- Generellt gnälligt i kåren, man vill köra, generationen vill att nästa ska göra det bättre.
- Var finns lokförare och var hålls utbildningen? Är man på utbildning vid en viss ort är det lätt att stanna där.
- Politiskt i kommun och region (utbildningsinsatser). Se till att det finns utbildningsplatser där det finns förarbrist.
- Höja status på yrket (förr yrkesstolthet). Hjälpas åt för att få fler till branschen. Utbildningen till bussförare idag är omodern.
- Östgötatrafikens trafikbeställning är bra, blir resurseffektivt vilket minskar personaltillgången.
- Höja statusen för yrket, visa fördelarna. Branschen = trafikföretagen behöver Östgötatrafikens hjälp att gemensamt sprida info.
- Bra att Östgötatrafiken samlar upp medarbetare i trafikföretagen och träffas. Det skapar bra förutsättningar. Viktigt att få en-vikänsla.
- Vi har riktigt bra trafik i Östergötland!
- I upphandlingar – utvärdera kvalitet, inte bara det mest ekonomiskt fördelaktiga. Det höjer statusen när lägsta pris inte helt styr, för att attrahera fler till branschen. Inte pressa trafikföretagens egna resultat.
- Medskick till beställare
- Reducering behövs i spårbunden trafik maj, juni, juli, augusti och september. Då kan alla få semester. I juli hade SJ 2 000 övertidstimmar, de som är kvar inne och jobbar - jobbar mycket. Inte attraktivt att som medarbetare. Det finns inte lokförare som kan vara vikarier. Dialog
- Bussbolag vill att bussarna ska förare
- Vy har självkörande buss som test i Stavanger. Då sitter man i ett kontrollrum och styr bussen. Attraherar ungdomar att söka sig dit.

Hur kan ni som trafikutövare bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken?

- Förarna ska vara ambassadörer.
- Säker trafik med hög regularitet och punktlighet
- Bättre teknikstöd till förarna vad gäller störningar, omplanering
- Bättre samordning mellan olika aktörer även kommersiella för att samarbeta vid störningar
- Kroka arm mer vad gäller utbildning och information till förare
- Spela in en kort film där vi vänder oss direkt till förarna
- Vara tillgänglig när behov finns, på rätt plats vid rätt tid.
- Att parkering betalas med Östgötatrafikens biljett.
- Utveckla appen, visar förslag på hela resan.
- Hög service och bra kommunikation mot kund.
- Köra extra turer vid större event.

- Hur ser det ut vid länsgränserna? Pratar Östgötatrafiken med andra länstrafikbolag?
- Mer ondemand där man kan använda serviceresor-fordon, där det finns tomma platser. Virtuella hållplatser så kan man boka in sig där, öka resursutnyttjande. Kan en man åka mer "blandat" dvs. allmän kollektivtrafik, sjukresor, exempel från Jämtland. Modernare form av närtrafik.
- Mer gemensam teknik och alla fordon i den allmänna kollektivtrafiken ser likadant ut. Större resursutnyttjande av fordon, i Tyskland finns det ett kort som man får resa med allt.
- Enkelt att köpa biljett för sällanåkarna, "blippa"
- Svårt att köpa biljett är ett hinder, begripligt, det borde vara en och samma lösning i hela Sverige. Kan man ta emot alla som vill resa?
- Fokusera mer på behov hos kund när vi ska öka utbudet
- Utveckla produkten inte bara ett politiskt perspektiv utan vad finns det för behov i området hos kunder/icke kunder. Generella fakta som restidkvot, relevant för att beakta kundbehovet.
- Nya fordon, växlar om till ny teknik, berätta det – ger positiv klimatpåverkan, kunskap att ställa om till klimatanpassad trafik. Bidrar till klimatmålen, vill vi flera ska resa hållbart andra faktorer som vi ska titta på för att öka marknadsandelen.
- Närtrafik, behovsstyrt utifrån resenären. Ondemand modernare sätt av närtrafik, i stället som kan komplettera den befintliga trafiken. Inga riktiga hållplatser, en närhet och en attraktiv produkt. Kostnadseffektivt alternativ. Utveckling av närtrafiken
- Hur jobbar vi mellan buss och tåg? Östgötapendeln är motorn och busstrafiken planeras utifrån den trafiken. 06.25 i stället för 06.15 flyttade tolv bussavgångar.
- Bevakar och jobbar med kostnadstäckningsgrad och hjälper till att omfördela resurser där det finns behov.

6.10 Näringsliv

6.10.1 Östsvenska handelskammaren, Mjärdevi science park, Norrköping science park och Företagarna Östergötland

Hur kan kollektivtrafiken bidra till era affärsmål?

- Utbud – arbetsgivarperspektiv – viktigt med dialog för anpassningar ex till skiftgång.
- Driv från arbetsgivare exempelvis grön resplan - behöver mötas upp med utbud. Resmönster? Följa upp.
- Biljettpriser – konkurrens med gratis parkering och elbil.
- Kommunens parkeringsprogram? Styr mot förre parkeringar, påverkar fastighetsägarnas planer. Dialog med Östgötatrafiken.
- Samarbete med fastighetsägare.
- Räknesnurra - jämför med bilen och bilens kostnader.
- Till och från arbetsplatsen, hur mäter man?
- Samåkning, hur kan Östgötatrafiken bidra?
- Flexibla biljetter (vid exempelvis hemarbete)
- Samverkan över län.
- Hela resan perspektiv.
- Lösa hela familjens behov (för konkurrensfördel, ibland är det billigare att ta bilen).
- Hjälpa åt att marknadsföra företagsportalen.
- Svårt för arbetsgivare utanför städerna att hitta personal (ofta säsongsarbetare).
- Koppla kollektivtrafik med ex hyrbildpool.
- Få ut realtidsinfo på företags monitorer i ex receptioner.

Hur kan ni bidra till ett ökat hållbart resande?

- Påverka kunderna, kommer krav.
- Information – klimatvinster + prisvärt.

- Andra vinster – tid, möjlighet att jobba under resan.
- Tredjepartstjänster i samarbete.
- Subventionera för medarbetare och kunder.
- Maas tjänster, informera i samarbete med Östgötatrafiken.
- Bjuda in Östgötatrafiken för att prata med anställda.
- Tjänsteresor - kan vara svårt på landsbygden, tid i stan för att vänta och när man måste förflytta sig. Policy att resa kollektivt när det går.
- Minska P-platser, attrahera personal, konkurrensmedel (ekonomi/hållbart/bekvämt).
- Samarbete om marknadsföring (ex Benify).

6.10.2 Citysamverkan Linköping, Fastighetsägarna, Lundbergs fastigheter och Länsförsäkringar

Hur skiljer sig resandet 2040 från idag? Ser ni andra syften och behov?

Ökad tillgänglighet viktigt framåt, kommer att vara fler transporter, dock antagligen bilfritt (löser man behovet och inte utgår från bilen så är bilen inte viktig).

Det behövs ställen där man kan ställa sin transport (hubsystem) för att ta sig vidare. Det ska vara lätt att ta sig till fots, kompakt stadskärna. Man ska enkelt ta sig till en stadskärna.

Genom ett tråktänk kan man styra var busshållplatserna och p-platserna. Som exempel gav negativa effekter för handlare när Eddan försvann (stråket eddan – innerstaden).

Framåt – shuttlar som matar från noder i in stadskärnan. Blir viktigt när Ostlänken kommer, man vill inte gå från nya RC.

2040 noder, mikrobilitet. Viktigt med trygga p platser för cyklar. viktigt att identifiera rätt noder.

Övrigt

Borde heta regionalt kollektivtrafikförsörjningsprogram.

Trend hemmakontor, även om normen är att vara tillbaka på kontor (i Stockholm dyrt med lokaler, lång pendling = många föredrar sina hemmakontor). På grund av lång pendlingstid, svårt att få tillbaka medarbetare till kontoren.

6.11 Övrigt, samrådsmöten som inte hållits

Tillväxt Motala och Citysamverkan i Norrköping har fått inbjudan till samråd men inte återkommit för bokning av möte.

7 Genomförda dialogmöten

Följande dialogmöten har hållits:

7.1 Kommunerna i Östergötland

Dialogmöten har hållits med tjänstepersoner.

7.1.1 Boxholm, Mjölby, Ydre och Ödeshögs kommuner

Deltagarna diskutera följande frågor som är kopplade till två av sex målområden i nuvarande RTP.

Öka kollektivtrafikens marknadsandel

- Marknadsandelsmålet, vilken ambitionsnivå ska vi ha? Och vad får det för konsekvenser?
- Bör marknadsandelsmålet delas upp tydligare så att vi har delmål för olika kommuner/reserelationer eller stråk?
- Hur kan vi tydligare lyfta fram olika transportslags olika prioritet i olika geografier/områden? Hur gör vi kombinerat resande ännu mer attraktivt
- I stället för att titta på storstad/landsbygd skulle det vara bra att titta på färdmedelfördelningen i stråk.
- Prata om antalet påstigande i stället för marknadsandel för att det ska bli mera konkret.

God geografisk tillgänglighet

- Mobiliteten på landsbygden; Vad fungerar bra idag? Vad vill vi förändra? Vilken effekt vill vi uppnå?
- Är serviceutbudet i form av närtrafik en tillräckligt bra lösning för att utgöra lägsta utbud att erbjuda samtliga invånare?
- När vi tittar på andra mobilitetslösningar för landsbygden vad är det i första hand för mobilitetsproblem vi vill lösa?

Underlättat om närtrafiken hade utökade öppettider för att göra det mer likt färdtjänsten. Arbeta aktivt med smart mobilitet, samåkningsapp etc.

7.1.2 Finspång, Söderköping och Valdemarsviks kommuner

Öka kollektivtrafikens marknadsandel

- Marknadsandelsmålet, vilken ambitionsnivå ska vi ha? Och vad får det för konsekvenser?
- Bör marknadsandelsmålet delas upp tydligare så att vi har delmål för olika kommuner/reserelationer eller stråk?
- Hur kan vi tydligare lyfta fram olika transportslags olika prioritet i olika geografier/områden? Hur gör vi kombinerat resande ännu mer attraktivt

Kommunerna tycker det är bra att dela upp målet kopplat till olika geografier med tanke på att förutsättningar skiljer sig mycket åt.

Målet om 32% - bra med högt mål, viktigt i arbetet inte minst kring samverka för att tillsammans nå målen. Högt mål men realistisk för att få genomslag.

RTP får nytt målår 2040 vilket innebär att vi har mer tid på oss att nå målet om 32 procenten marknadsandel.

Finspång och Söderköping – jobbar aktivt med parkeringsavgifter, ett måste för att få folk att välja bussen. P-skiva används för att hålla staden levande. Vanlig parkering bör regleras med tid eller

pengar. Medan pendlarparkering där syftet är att resa vidare med kollektivtrafik bör vara gratis eller inkluderad i pendelbiljetten för att inte tappa dessa resenärsgupper.

God geografisk tillgänglighet

- Mobiliteten på landsbygden; Vad fungerar bra idag? Vad vill vi förändra? Vilken effekt vill vi uppnå?
- Är serviceutbudet i form av närtrafik en tillräckligt bra lösning för att utgöra lägsta utbud att erbjuda samtliga invånare?
- När vi tittar på andra mobilitetslösningar för landsbygden vad är det i första hand för mobilitetsproblem vi vill lösa?

Vad funkar och vad funkar inte (mobilitet). Finspång, svårt att ta sig till och från hållplats på ett säkert sätt (brist på säkra passager och gång- och cykelbanor till hållplats). Man kan behöva ta sig över en hårt trafikerad väg, vill inte släppa barn eller gå själv. Det saknas alternativ och därav är det oerhört viktigt att arbeta med bytespunkter så som exempelvis Högamon i Ljusfallshammar. Vi vill marknadsföra trafiken, men vi behöver även vara tydligare med hur man tar sig till och från hållplatsen. Ibland går det bra i en riktning, men inte i andra. Som kund är man utsatt i dagens trafikklimate.

Vad är landsbygd, det ses som C och D områden i den busstrategiska målbilden.

Närtrafiken – kompletterande trafik utanför högtrafik – i kombination med bytespunkter kan det vara en bra lösning för glesbygden. Synpunkt som kommer – varför kan man inte åka på en 30 dagarsbiljett i närtrafiken. Önskemål om mer marknadsföring gällande närtrafiken. Svårt för kommuner som inte äger infrastrukturen i vissa lägen (ex pendlarparkering och hållplatser på enskilt vägnät).

7.1.3 Kinda och Åtvidabergs kommuner

Generella synpunkter: Remisstiden bör inkludera september 2024

Regionförstoringsperspektivet var mer tydligt i första RTP än i nuvarande upplaga. Kommer det skrivas tydligare i kommande RTP? Viktigt för Åtvidaberg att kopplingen mot Västervik lyfts. För Kinda kopplingen mot Kalmar.

Frågor som diskuteras är kopplade till två av sex målområden i nuvarande RTP.

Öka kollektivtrafikens marknadsandel

Åtvidaberg: Öka antalet resor i närtrafiken och mellan Åtvidaberg och Linköping. I stället för att titta på storstad/landsbygd skulle det vara bra att titta på färdmedelfördelningen i stråk.

Kinda: Önskar nyckeltal i bokslut. Prata om antalet påstigande i stället för marknadsandel. Det blir mer konkret då.

Oklart var ansvaret för kollektivtrafiken är i kommunen. Blir ännu otydligare när den särskilda kollektivtrafiktrafiken lämnats över.

God geografisk tillgänglighet

Åtvidaberg: Jobbar just nu med ett samarbetarbete med Östgötatrafiken gällande samåkningsapp. Letar efter personer som kan tänka sig att testa.

Hade underlättat om närtrafiken hade utökade öppettider för att göra det mer likt färdtjänsten. Man riskerar att trycka över resenärer till den särskilda kollektivtrafiken om tidsfönstret är för snävt.

Provtagning på vårdcentral är ofta på morgonen vilket är omöjligt med närtrafiken. Risk att man ansöker om färdtjänsttillstånd i stället.

Arbetsresande är en mycket liten del av resenärsguppen för närtrafik.

Universitetssjukhuset är en målpunkt som ligger lite för långt bort från bussen från Åtvidaberg. Till viss del även Universitet. Kanske köra via Tinnerbäcksbadet.

Göra det enklare och lättare att se vilka stadstrafiklinjer som går till US om man inte kan dra om linjen.

Besöksnäringsspektivet får inte glömmas bort. Besöka verksamhet, semesterboende eller gå vandringsleder.

Kinda: Fritidskort har delats ut till alla ungdomar i kommunen. Fritidsbiljetten gäller ju inte på närtrafiken. Önskemål om att fritidskortet skulle gälla i närtrafiken för att göra det lättare för ungdomarna att ta del av fritidsaktiviteter.

Till ett visst avstånd är det möjligt att åka EPA till bytespunkt.

7.1.4 Linköpings kommun

Linköpings kommun har innan mötet fått ut följande frågeställningar: Marknadsandelsmålet, vilken ambitionsnivå ska vi ha? Och vad får det för konsekvenser? Bör marknadsandelsmålet delas upp tydligare så att vi har delmål för olika kommuner/reserelationer eller stråk? Hur kan vi tydligare lyfta fram olika transportslags olika prioritet i olika geografier/områden? Hur gör vi kombinerat resande ännu mer attraktivt?

Synpunkter från Linköpings kommun

- Kan man förlänga remisstiden så att det är ok att inkomma med svar under september? Skulle verkligen underlätta den politiska processen i kommunerna.
- Hur löser man behovet för landsbygden? Lösningen är nog inte linjelagd kollektivtrafik utan man måste vara innovativ och hitta andra lösningar.
- Färdmedelsmätning i kommunens egna trafikförsörjningsprogram. Arbete med uppdatering av trafikplan pågår. Kommunens mål är att minska andelen biltrafik i städerna.
- Linköpings kommun kan delas in i olika färdmedelsfördelning. Förslag är att sätta målvärden efter restid i stället för område man bor i.
- I stället för enkät på RVU vill Linköpings kommun använda mobildata framöver.
- Kommunen ska fundera vidare på hur marknadsandelsmålet påverkar deras verksamhet. För om målet är 32% för hela regionen, vad innebär det då för kommunen? 60%
- Jobba mer med analyser av andelar i olika stråk. Analysera varför vi inte når upp till målen.

7.1.5 Motala och Vadstena kommuner

Motala kommun

Vårt inspel kring RTP:n är fokuset som denna lägger på landsbygdens utveckling och innebörden av tillgänglig kollektivtrafik. Grundvisionen är det inget fel på och vi står bakom den, men vi ser att kopplingarna till busstrategin blir otydliga och ibland kan man få uppfattningen att dom går direkt emot varandra i sakfrågor. Exemplet som vi tog upp är de större stråk som redovisas i busstrategin. Dessa stråk binder samman regionens större tätorter och ett stort fokus ligger på dessa, samtidigt som flertalet andra stråk mot landsbygden inte är inkluderade (Godegård exempelvis). Det behöver tydligare redovisas hur alla strategiska dokument hör ihop, och det behövs betydligt bättre redogörelse kring relationen mellan stora stråk och landsbygden. Vi hade också en kommentar kopplat till skrivningen "Särskilt inte om de leder till att resurser styrs utanför de stora stråken", samtidigt som det redovisas att STOR hänsyn har tagits till kommunala utvecklingsplaner. Vi

kommuner som har mycket landsbygd där vi ser en minskning av den linjelagda kollektivtrafiken i stort har svårt att se att hänsynen har tagits till den landsbygdsutveckling som vi tydligt arbetar för i våra strategiska dokument. Samtidigt som den nya RTP:n ska ha landsbygden i fokus. Region Östergötlands kommuner har olika förutsättningar att klara mål i regionala strategiska dokument. Större hänsyn behöver därför tas för respektive kommuns förutsättningar, där landsbygden är en stor del. Färdmedelsandelar som vi diskuterade är en sak där våra två storstäders färdmedelsfördelning inte kan jämföras med en kommun som består till stor del utav landsbygd, där behöver alternativa mål tas fram.

Vadstena kommun

Betydelsen av kollektivtrafiken för möjlig samhällsutveckling är viktigt att lyfta. Kollektivtrafiken är inte bara ett medel för att ta sig från A till B utan skapar också förutsättningar för tillväxt och attraktivitet. I stället för att ha generella mål i RTP för hela länet så kanske man kan ha olika mål kopplade till olika geografier eller stad/tätort/landsbygd för att skapa en bättre förståelse. Det är också viktigt att beskriva att betydelsen/behovet av kollektivtrafiken kan vara olika i olika geografier. Utöver arbetspendling så är möjligheten för ungdomar att kunna ta sig till studier (gymnasium) en viktig fråga som i dagsläget hamnar lite mellan stolarna, bra om den lyfts i kommande RTP-arbete. Om resandeströmmar skulle visa sig vara stora i vissa stråk så kanske man även ska vara öppen för att se om man kan ha kollektivtrafik för annat än bara arbetspendling (och studiependling), exempelvis till besöksmål som Omberg och Tåkern. Det är bra att Närtrafiken finns men den skulle behöva utvecklas för att fungera som ett komplement till linjelagd kollektivtrafik. Exempelvis, om en buss har gått mellan två tätorter och linjen läggs ner bör man som boende mitt emellan kunna välja vilken av tätorterna som man vill åka Närtrafik till. Målpunkterna/servicen i orterna skiljer sig många gånger åt och behoven av vilken ort man behöver ta sig till kan växla. I dagsläget skapar de administrativa kommungränserna hinder för de funktionella sambanden. Bokningssystemet för närtrafiken behöver förenklas och göras till en digital tjänst.

7.1.6 Norrköpings kommun

Möte 1

Öka kollektivtrafikens marknadsandel

Hur ser man på huvudfärdmedlen kontra kompletterande färdstätt. Vilka delresor går in i marknadsandelen?

Det är dumt att sänka ambitionsnivån från de 32 procenten, även om vi vet att det kostar. Hög marknadsandel underlättar i diskussioner med trafikverk. Skulle även kunna vara draghjälp i stadsutvecklingen hos kommunerna. Bra för arbetet med bytespunkter.

Dela upp på olika relationer skulle hjälpa, speciellt i de stora stråken (prioriterade – rumslig strategi). Det är logiskt att ha ett högre mål kopplat till marknadsandel i städerna i förhållande till landsbygd/glesbygd.

Önskan om tydlighet i valt tal, varför x procent? Och inte y? styr det mot några andra mål eller uträkningar? Eller ses det som etapp 2040 mot något senare? Vad baseras det på, valt tal? Men bra och viktigt att bibehålla ett SMART-mål.

Att dela upp beroende på geografi är.

- Positivt: på grund av tydligare att det finns olika mål-, krav- och möjlighetsbild. Man kan då bryta ner på geografi, stråk eller liknande relevanta indelningar.

- Problematiskt: pga. hur stor målmatriken kan bli, att delarna ändå kan summeras i över strategiskt övergripande helhetsmål i just RTP (och då brytas ner i andra dokument, så som målbilderna).

Det kan vara känsligt med för detaljerade kommunala mål från Regionen.

Kan vara idé att komplettera marknadsandelsmålet med ett mål om andel i hela färdmedelsbilden så att man får med GC, och Regionens roll breddas utanför Östgötatrafikens roll – dvs två mål som kompletterar varandra, harmoniserat.

Målet kopplar mot God geografisk tillgänglighet om ”var”.

God geografisk tillgänglighet

Mobilitet på landsbygden funkar på landsbygden för specifika syften, ej för skol- och arbetspendling. Frågan är vilket syfte man vill ha med resorna i den typen av miljöer. Vilka mobilitetsproblem ska kollektivtrafiken lösa och inte?

Önskvärt är att se över närtrafiken alt. andra mobila lösningar. Knäckfrågan är hur gymnasieleverna (eller fria skolvalet) ska ta sig till och från skolan.

Hur kan kommunen hjälpa till att prata landsbygd? Närtrafiken är inte tillgänglig, ska bokas, enkelbiljetter utan övergång. Många trösklar. Målpunkterna i närtrafiken bör ses över. Enklare beställningsförfarande. Definition av landsbygd – vi bör ha en gemensam bild av det. Definition ”där vi inte har kollektivtrafik idag?

Kopplar mot Marknadsandelsmålet men också bundet till Attraktiv kollektivtrafik (stomlinjer etc.). Viktigt med att målen försöker ”helhetstäcka”.

Bra med ”100 % täckning”.

Skilnad mot om Närtrafiken är totalt sett tillräcklig, eller om den är tillräcklig mot SITT syfte. Två väldigt olika frågor. Men som lär behöva besvaras och mötas politiskt och ”tekniskt”.

Möte 2

Inspel från politikerna i Norrköpings kommun

- Ställer sig frågan till vilken effekt bussfiler ger. Hur många fler resande kan ett par minuters restidsbesparing ge?
- Vad gör Östgötatrafiken för att få fler att resa kollektivt?
- Uttrycker missnöje med kollektivtrafiken på landsbygder.
- Norrköping pekar ut områden i strategiska dokument så som i översiktsplanen där Östgötatrafiken valt att plocka bort trafik. De kommunala dokumenten och regionens inriktning går inte hand i hand.
- En dialog är avgörande vid stadsplaneringen och samsyn krävs i frågor för att uppfylla maximal potential. Kollektivtrafiken är oerhört viktig vid satsning av nya bostadsområden, Lundby är ett exempel där det inte fungerat.
- Mycket fokus på miljö i dagens regionala mål, men samhällsservice är minst lika viktigt och bör lyftas. Ett av målen bör vara kopplat till samhällsservice med fokus på landsbygder.
- Norrköping ser hellre mindre trafik i staden till förmån för landsbygden. De i stan accepterar ett lägre turutbud och att vänta lite längre på bussen medan de på landsbygden har större behov av en linjetrafik.
- Norrköping ser att det är rimligt att skära ner på skärgårdstrafiken till förmån för landsbygdstrafiken på land.
- Östgötatrafiken konkurrerar kraftigt mot de kommersiella aktörerna i skärgården vilket vi är frågande till om det är bra.

- Norrköpings kommun har öppnat upp skolskjutsen för allmänheten i Kvarsebo-Krokek, Styrstad/Lundby-Rambodal/Smedby och Simonstorp-Åby, vilket kostar en miljon extra. Det är inte kommunens primära uppdrag utan det ligger på regionen att hantera.
- Närtrafiken, antalet resande har ökat markant i Norrköpings kommun efter trafikomläggningen 2022. Önskar en analys kring varför antal närtrafikresor i Norrköping har ökat så pass mycket, är det ett tecken på avsaknaden av linjelagd kollektivtrafik? Det är ett bekymmer att det inte går att studie- och arbetspendla med närtrafiken. Många föräldrar behöver köra sina barn, för de har valt att bosätta sig i områden där det inte längre går en buss.
- Målet om God tillgänglighet bör vara fokus i nya RTP, då extra kraft enligt uppdraget ska läggas på landsbygder. Något ytterligare mål bör tilläggas, exempelvis någon form av hybridlösning som kan bidra med samhällsservice på landsbygder.

Inspel från politikerna i Region Östergötland

- Närtrafiken ska ses över till hösten och då kommer frågor gällande öppettider och utformning hanteras.
- Linjelagd skolskjuts är ett gemensamt projekt som skulle kunna bli en bra lösning på landsbygder.
- Ett möte med byrådet i Kvarsebo är inplanerat för att prata trafikförsörjning till och från området.
- Inriktningen är att behålla skärgårdstrafiken likt dagens upplägg.
- TSN presidiet arbetar för en mer aktiv dialog mellan politiker i samtliga kommuner men även med medborgare och andra aktörer.
- Östgötatrafiken har en begränsad budget varje år, och det gäller att hantera det på ett så bra sätt som möjligt för att uppnå maximal samhällsnytta inom den uttalade ram som finns.
- Förslag om incitamentavtal/överenskommelse mellan regionen och kommunen, om att sprida ut skoltiderna för att på så sätt nyttja fordonen på ett bättre och mer effektivt sätt. Det skulle kunna generera ett ökat resande.

Övrigt

Önskemål från politiken i Norrköping om att ha ytterligare ett samråd ang. Skärgårdstrafiken.

7.2 Pensionärernas riksorganisation, PRO

Möjligheten att påverka de politiska målen, övriga kommentarer från den övergripande presentationen

Närtrafiken är besvärlig, hur tar man sig till vårdcentralen, varför får man inte åka över kommungränsen? Många kommentarer kring Tjällmo då har man sin vårdcentral i Ljungsbro (?). Det tar halva dagen att bara komma dit.

12 miljoner, vem var det som satsade, Norrköpings kommun eller Region Östergötland - Region Östergötland. Debatt att man inte får köpa till egen kollektivtrafik och svaret är att JA det får kommunen göra så en kommun kan satsa extra om de vill. Det tar ca 3 år innan en trafikförändring sätter sig.

Fråga: priset för att resa färdtjänst, vem bestämmer, den 50% ökningen i Linköpings kommun som det var en artikel i Corren kring. Förslag att man bjuder in de lokala politikerna. Svar: Det ekonomiska läget är hur det har föranlett att man behöver höja priset och begränsa resorna.

Revideringen av RTP

Ska man ha som mål hur många som använder de digitala tjänsterna?

Vad är en restidskvot? Skillnaden mellan vad det tar att resa direkt med bil och skillnad med kollektivtrafiken. Hur ser sträckan ut, är det samma? Man mäter mellan start och sluthållplats. När man lägger ner linjer hur fungerar det? Är det samverkan mellan region och kommun? Ja samverkan när det gäller trafikutredningen men sedan är det nämnden som beslutar (RÖ). Ökad samverkan under den här mandatperioden inte klara än men presidiet är. Målvärden, allt talar för att en linje ska läggas ner att förstärka, man har sagt nej för man ser andra värden, även om det är logiskt att dra ner den. Samspel mellan kommunen, Region Östergötland och Östgötatrafiken. Östgötatrafiken är Region Östergötland. Ja, det är TSN som beslutar syvende och sist.

Vad räknar ni som landsbygdstrafik och hur räknas det? Stadstrafik i Linköping, Norrköping, Söderköping och Motala? Så Landsbygdstrafik är det som går från huvudorterna och sedan utåt i länet. I trafikbokslutet kan man läsa om alla linjer och det finns på hemsidorna.

Workshopfrågor och anteckningar från dessa:

Hur skiljer sig resandet för pensionärer år 2040 från idag?

- Beroende på hur kollektivtrafiken bedrivs.
- Utbudet styr resandet. Bättre lägga mer pengar på kollektivtrafik (miljösynpunkt) samt utvecklat elbussar (samhällsekonomiska perspektivet). Framtiden för resandet: Självgående bussar (går oavbrutet)
- Ex: Åtvidaberg Linköping (1 gång i timmen)
- Miljön viktigaste
- Begränsa/förbjuda trafik centralt i större städer
- Inte ta bort det som är bra, effektivare stadstrafik
- Billigare för pensionärer
- Mer tidsdifferentierade biljettpriser (kommuner totalt har gratis vissa tider)
- Öka turtäthet åt landsbygdshållet (skapa förflyttning från bil till kollektivtrafik)
- Högre marknadsandel (automatiskt pga kostnad för bil)
- Klimatförändringarna
- Ökat resande, förflyttning från bil till kollektivtrafik
- Självgående trafik
- Mindre storlek på färdmedel (färdiga slingor) (miljöfaktorn viktig)
- Dagens bussar inte anpassade
- Hållbarhetsperspektivet
- Höja parkeringsavgift (göra det mer attraktivt att)
- Lätt och enkelt att komma till och på färdmedlet
- (högre marknadsandel) ovisst hur hög
- Kollektivtrafiken går hela vägen till ens slutdestination (ökad närhet)
- Restidskvot viktigt
- Utbud som anpassar sig till olika resandegrupper (tätare turer mindre behov av restidskvot och tvärtom) (Dynamiskt utbud)
- När bussarna går (tillgänglighet) (Hongkong mindre bussar om ca 10 st o på så sätt öka turtätheten)
- ny generation med digitalisering
- information via digital för att visa på efterfrågan av resande
- Miljömedvetenheten (klimat) kommer öka, fokus här
- Kombinerat resande: pendelparkering
- Elbussarna (automatiserade förarlösa bussar)
- Ökad informationsgivning (för ökat resande)
- Tillgänglighet: tillgång, utbud, närhet till hållplats
- Mer reglering/avstängda områden i centrala större stadsområdes delar (Linköping, Norrköping)
- Tar man bussen pga miljö rent kollektivt

Vad är kollektivtrafikens viktigaste syfte för målgruppen pensionärer?

- Tillgång till kollektivtrafik för alla, Kunna resa dit man önskar. Rörlighet
- Tillgänglighet viktig, närhet, pris, fordon och hållplatser.
- Möjlighet att kunna genomföra resor för olika aktiviteter, kultur, handla etc.
- Förarnas påverkan på reseupplevelse, hjälpsamma förare, trygg och säker körning. Hjälpa rullstolsburna resenärer.
- Information, exempelvis att det är möjligt för rullstolsburna att åka kollektivt eftersom alla bussar är utrustade med ramp.
- Färdtjänst, samordning av resor ifrågasattes.
- Prova på biljetter för pensionärer. Flertalet hade åkt den 21 september på körkortet och hade en mycket positiv upplevelse av detta (normalt bilåkare).
- Rabatter för pensionärer, bra med rabatter som finns. Inget önskemål om gratis för pensionärer.
- Priser och biljettgiltighet, utökad giltighet för enkelbiljett från 1 till 2 timmar trodde flera skulle kunna locka fler pensionärer att ställa bilen. Man hinner då uträtta sina ärenden och åka hem på samma biljett.
- Information om trafik och biljetter, generellt låg kunskapsnivå om trafik och biljetter hos pensionärer. Information om hur det verkligen är skulle öka resandet trodde flertalet
- Närtrafik, upplevelse att närtrafik inte är tillgänglig för alla. Svårt för äldre att gå upp till 2 km till hållplats om man bor på så sätt och inte har tillgång till närtrafik.

Vad är viktigt för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt och tryggt sätt att resa?

Kommentar till svaren: Det var tydligt utifrån hur de svarade att attraktivt och tryggt gick hand i hand och man kommenterade sällan från grupperna att det här är trygghet och det här är attraktivitet.

Trevligt bemötande av förarna är viktigt. Viktigt att förarna har utbildning, både i hur man säljer biljetter, Östgötatrafiken säger att det går men förarna kan inte, orolig när det kommer en kontrollant att få avgift för att man har ogiltig biljett.

Sedan måste förarna hålla koll på de resande, man tittar på mobilen så fort bussen stannar vid en hållplats då missar man att sänka bussen, de har ju ansvar för säkerheten. Två berättade om hur de blivit klämda i dörrarna vid avstigning.

Resor i Åbylund mycket ungdomar som står i klungor mitt i bussen man står och pratar, tittar i mobilerna, blockerar dörrarna och förarna säger inget, förut fanns det skyltar i bussen där det stod att man skulle gå bakåt, förarna säger inget. Förarna kan ju inte heller då se att man vill av när det finns klungor som står. Förarna ska ha uppsikt över sina resenärer.

Många äldre har inte appen, kan inte använda sin mobil, vill lösa biljetten, föraren vet inte hur man löser biljetten, kommer det en kontrollant, då blir man osäker – landsbygdsbussen. Vill inte få tilläggsavgift. Osäkerhet uppstår. En kommentar var att om man förklarade så blev man sällan man blir ifrågasatt av kontrollanterna. Lättare att se ditt saldo, svårt att hålla koll på hur många resor man har. Man kan inte kolla hur sitt saldo, har jag resor både in och hem? Kan inte det komma upp när man blipper sitt resekort. Önskar få hjälp av föraren att komma på och av när man har rullator, rullstol eller för den delen även de yngre med barnvagn, nu måste andra resenärer hjälpa till.

Viktigt att det är lätt att köpa biljett. När man köper biljetten så är det besvärligt att man måste välja hållplatser, kan man inte bara få köpa en tätortsbiljett? När det här har påpekats så har svaret varit att det är på grund av statistiken, får inte ni den ändå när vi stiger på?

För att det ska gå att åka måste man orka gå till hållplatsen. Många har svårt att gå svårt att gå 1,5 km, men man är för frisk för färdtjänst, vad återstår då? Flera har flyttat från Malmslätt av den anledningen.

Säker körning, tryggheten väntar in att man hinner sätta sig och att man kan sitta till man ska gå av, inte stanna långt från trottoarkanten. Utrop är bra så man vet var man ska åka. Östgötapendeln är bra, lätt att komma in med rullator.

Inget prat i telefon, förare verkar stressade för tidtabellen, kvalitetsavdragen gör att det är stressande. Orimligheter i körtiderna (kommentar: jag uppfattade att det här gällde både färdtjänst och bussarna).

Hur man ska köpa biljett, det känns otryggt, hur funkar det med betalkort på bussen?

Linjen indragen Malmslätt, så då tar man bilen i stället, för långt att gå till nya hållplatserna.

Trygghetsfråga, hjälp av föraren att komma ombord både på och av. Nu får man förlita sig på medpassagerare.

Svårt i de bussar där det är ett steg inne i bussen, nivåskillnad.

Ungdomar tar inte hänsyn till äldre ombord på bussen, man väljer bort för man vet inte om man får sitta.

Rädsla att åka, man vet inte hur man gör.

Media hjälper till att det är osäkert och lite farligt att resa. Det var ett bra initiativ att resa på körkortet, kul att initiativ, då vågade man prova utan att vara rädd att man köpt fel biljett eller inte visste hur man skulle göra ombord på buss/pendeln. Då fick man även en annan bild än den i media hur det är att åka (främst buss).

Det är inte alltid att man köper sig ett kort eller tar det digitala, hur kan man resa då, vill kunna betala på bussen.

För den som har svårt att gå eller har dålig balans är det viktigt att få en sittplats. Många reser sig inte upp, gäller både yngre och äldre. Detta gäller även vid de platser som är märkta för dem med funktionshinder.

Sänkning av bussen, när man är rörelsehindrad (vilket många blir lite bara av att vara äldre) är det problematiskt att bussarna inte sänks när man ska av och på (gäller inte alla förare men många). Då blir man osäker och inte vill åka för man vet inte om man kommer att komma på och/eller av. Sedan i vissa bussar finns det ett trappsteg upp en bit in i bussen (efter första dubbeldörrarna) det är svårt att ta det stora steget då är man hänvisad till främre säten där det ofta är fullt.

Föraren väntar inte på att man har satt sig innan man kör då kan man tappa balansen och ramla och det kanske inte finns något att hålla sig i.

Vissa förare kör också väldigt fort, och ryckigt. Är det så snäva tidtabeller som gör att det inte finns tid att vänta in kunderna och köra för fort?

På vissa ställen är det väldigt trång för bussen att köra (inte bara vid vägarbeten utan exempelvis vid Garnisonsvägen, hållplats Tinnebäcksgård, där kan bussen få vänta länge, är det därför man kör för fort?

Tiden, kan man lita på tidtabellen? Kommer man fram i tid.

Avstånd till hållplats avgör också om man kan åka eller inte om man har svårt att nå, 1 km är då väldigt långt.

Där kan man också bli klämd med hur färdtjänsten bedöms, det är ofta gränsen för hur man orkar gå ett par hundra meter. Borde inte de här stämma överens?

Borde inte bussarna gå till saker som många vill resa till, exempelvis bibliotek och vårdcentral. Måste allt gå så fort? Då gör det att äldre inte kan åka plus att det är för långt till hållplatserna. Hur bussarna parkerar vid en busshållplats, har man svårt att gå och ens buss kommer in som buss tre vid en hållplats hinner inte bort till den. Kommer bussen att köra fram? Vid Trädgårdstorget särskilt, om man kan väljer man då i stället en annan hållplats. Måste verkligen alla stadsbussar (i Linköping) gå till resecentrum?

Att köpa biljett – smartphone, alla har inte en sådan. De är inte bara en teknikfråga utan även en ekonomisk fråga.

7.3 Region Östergötlands avdelning regional utveckling

Behövs samråd även med regionutvecklingsnämnden? Trafik- och samhällsplaneringsnämnden är ansvarig nämnd, men det kan behövas fler perspektiv. Östgötatrafiken tar med frågan tillbaka till ansvariga politiker inom TSN.

Andra styrdokumentets påverkan på RTP:n? Vilka målområden berörs? Finns eventuella risker för målkonflikter?

Det finns en kulturplan för Östergötland som ger inriktningen att ”bredda deltagandet” och att förutsättningar över länet ska ges för att delta i kulturella sammanhang. Kulturens geografi, kartläggning av besöksmål och kulturaktiviteter finns att ta del av i kulturplanen.

Barnkonventionen och barnrättslagen. Kan det finnas ett forum för dialog även med barn och unga? Regionen har riktlinjer att öka barn och ungdomars deltagande i beslutsprocesser. Finns det möjlighet att fokusera mer på det? Hållbarhetsenheten är gärna behjälpliga i det arbetet. Det finns även ett hållbarhetsprogram som bl.a. innehåller genomförandet av riskanalys utifrån jämlikhet och jämställdhet.

Museum i länet kan vara en dialogpart för att diskutera barnens möjligheter att förflytta sig mellan kulturpunkter. Undersökning av hur barn och unga kan ta del av kultur kan göras via kulturskolan.

Kunskapsunderlag till RUN; här finns angivet vilka turistnoder som finns.

Lagar på EU nivå som handlar om smart och hållbar mobilitet, men även annan EU-lagstiftning som utsläppsnormen. Avseende järnvägstrafiken är Linköping och Norrköping utsedda till noder.

Återkoppling från Östgötatrafiken

Prioritering av arbetspendling och pendling för studier ligger i linje med lagstiftningen avseende kollektivtrafik, men är också väl förankrad inom politiken. Annat resande är positivt och önskat, men vid avvägning är det trafik som gynnar pendling som har företräde.

Östgötatrafiken tackar för input om ytterligare dialogpartners och kommer att återkoppla det erbjudna stödet i processen framåt.

Fokus på landsbygden (marknadsandel/ yttäckning): Vad är det i första hand för mobilitetsproblem vi vill lösa? Finns det andra medel än kollektivtrafik?

Vad är politikens inriktning och önskemål? Deltagarna har inte någon ytterligare input i den frågan. Om det är andra mobilitetstjänster som avses så är det för glest befolkat för att det ska vara en lösning. Men frågan grundar sig sannolikt i en önskan att kunna ta sig till jobb och skola även på landsbygden, dvs förväntningarna att ha samma möjligheter som andra.

7.4 Samverkansdagen om hållbarhet med näringsliv och andra organisationer

- Hur kan kollektivtrafiken bidra till era hållbarhetsmål och affärer?
- Göra kollektivtrafiken till det "nya normala".
- Kampanjer för att prova på kollektivtrafikresor t.ex. byta resmönster.
- Marknadsföra kollektivtrafiken för personal och kunder.
- Öka statusen för kollektivtrafiken genom exempelvis lokala förebilder för att attrahera nya målgrupper.
- Extra hjälpmedel (kostnad, tillgänglighet, användarvänlighet).
- Minska behovet av parkeringsplatser.
- Fortsatt hög service och utbud.
- Attraktiv arbetsgivare
- En biljettlösning som fungerar mellan regioner eller att man har möjlighet att köpa andra biljetter i våra köpkanaler.
- Redovisning av tjänsteresor på periodbiljetter.
- Samåkningsfokus till närmaste hållplats, ta med kollega på befintlig biljett (prisvärt tillägg).
- Ha en biljettlösning/återbärningssystem för de som kan tänka sig att åka kollektivt någon dag i veckan (regelbundet).
- Hur kan ni bidra till ett ökat hållbart resande?
- Mål för den egna verksamheten om att minska klimatpåverkan, åka kollektivt för arbetspendling, tjänsteresor ska ske med kollektiva färdmedel.
- Anpassa schema för att passa kollektivtrafiken.
- Införa resepolicy.
- Samåkning i personalgruppen.
- Vara ambassadörer för kollektivtrafiken, förebilder/visa att det går.
- Budskap att man inte måste välja det ena eller det andra; "Ställ bilen hemma fredagar" "Ta första mötet hemma" (för de som har möjlighet).
- Cykel/kollektivt som standardvalet. Reseportalen för tjänsteresor (och enklare möjligheter för redovisning av dem).
- Redogöra för förutsättningarna att åka kollektivt beroende på anställdas adress resp. kontoren/arbetsplatsernas adress.

7.5 Trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Frågor som diskuteras

Marknadsandelsmålet, vilken ambitionsnivå ska vi ha? Och vad får det för konsekvenser

Vi har begränsade ekonomiska förutsättningar, hur använder vi dessa på bästa sätt för att uppnå samhällsnytta genom kollektivtrafiken?

Är serviceutbudet i form av närtrafik en tillräckligt bra lösning för att utgöra lägsta utbud att erbjuda invånarna?

Hur kan vi tydligare lyfta fram olika transportslags olika prioritet i olika geografier/områden? Hur gör vi kombinerat resande ännu mer attraktivt?

Sammanfattning gruppdiskussioner

Marknadsandel

Kombinerat resande (noder) underlättar och borde ge ett ökat resande. Även beslut (politiska) kan vara incitament som leder till ökade marknadsandelar, t.ex. bilfri innerstad. Målet borde vara

specificerat och uppdelat mellan landsbygd och städerna. Det går inte att ha samma målsättning. Åtminstone bör skillnaderna diskuteras i texten i RTP:n. Statistiken är regional, men visa att det finns en medvetenhet om att det är olika förutsättningar.

Marknadsandel: 32% är ett högt mål, ambitiösa mål är bra. Det krävs åtgärder även på kommunnivå. Differenserna marknadsandelsmålet, rimligtvis en högre andel i tätort och lägre på landsbygd. Eventuellt höja marknadsandelen med tanke på framflyttning av målåret.

32% bör vara kvar

Svenska Kollektivtrafik har 40%, vilket gör att SL, Västtrafik och Skånetrafiken måste ha högre resultat har långt

MP vill ha högre mål.

S tar upp problem att strypa biltrafiken. Vad vill man ta för fight?

Storgatans avstängning i Linköping och dess syfte är inte för att gynna kollektivtrafiken utan mer för att skapa möjligheter för nöje, mm.

Restidskvoten och kombinerad mobilitet påverkar

Beteenden är svåra att påverka. Tex exempel från US och alla korta resor som görs inom 5 km.

Svider det plånboken att ta bilen? Trafiksituationen i Sthlm som ett exempel.

Hur gör man själv inom RÖ? Hur styr reseersättningen tex?

Vi ska ha kvar 32 %, men då måste vi ha kollektivtrafik där den är effektivast.

Fler anropsstyrda linjer där.

Målet 32 % behöver brytas ner på lägre nivå.

Samhällsnytta

Skärgårdstrafiken är för billig, är det rimligt att samhället ska bekosta den med så mycket? En otrolig service för så få. Levande skärgård är viktig med vad får trafiken kosta?

Titta på samhällsnytta differentierat stad och landsbygd. Arbets- och studiependling – förutsättningarna är olika särskilt för gymnasieeleverna.

Vad betyder samhällsnytta? Beskrivs idag i tal och kronor. Men vad är det regionala bidraget som ger samhällsnytta? Studenterna ska skapa framtida samhällsnytta. Finns det linjer idag som lagts ned tidigare där vi skulle få ett ökat resande idag? Väljer man bosätta sig på landsbygden gör man ett val. Men gymnasieeleverna kan inte påverka, det är föräldrarna som valt.

Vi bör använda de ekonomiska förutsättningarna på bästa sätt. Fler som åker betyder mer pengar för trafikutveckling.

Det finns en stor målkonflikt mellan ekonomi, social och miljömässig nytta. Frågan är vilket som väger tyngst och om regionen sätt att räkna på det är det rätta. Majoriteten av befolkningen bor i mer urban miljö. Kollektivtrafiken är viktig för att säkra social hållbarhet inom städer, där segregation är stor.

Om man bara ser på pengar så ska man satsa på de starka stråken.

Svårt att få bärighet på landsbygden. Vi har 86 men vill ha 90. De sista procenten är dyr.

Vilka bor i tätorterna? Gymnasieelever, pendlare? Analys bör göras.

Vi måste säga att resandet är kollektivt och inte för en person.

Tryck på närtrafiken att öka resmöjligheterna. Kan vi politiker hålla emot. "Fri" annars.

Pendlarparkeringar och gångvägar kan behövas.

Samverkan med kommunerna när det gäller att invånare får åka med skolskjutsen

Närtrafik

Närtrafiken är inte för alla – inte för studie- och arbetspendling. Om det ska utvecklas behöver regelverket ändras. Bra lösning som lägsta utbud, men är det tillräckligt som lägsta utbud på alla platser? Vem ska åka och vilka tider gäller då? Viktigt att kommunicera närtrafiken.

Vi överskattar kapaciteten på landsbygden, miniminivån bör vara lägre i de glesa miljöerna, bör istället jobba med att stärka närtrafiken.

Närtrafiken är ett bra komplement för att nå hög yttäckning. Lagg förslagsvis ner de riktigt lågeffektiva linjerna i glesbygden och lagg dessa resurser på närtrafiken. Se över öppettiderna för närtrafiken för att underlätta pendling inte minst för gymnasieungdomar.

100% ska ha tillgång som nu.

Forskare på ett tidigare seminarium tog upp om den sociala rollen kollektivtrafiken har. Då kan man inte bo varsomhelst.

Svårt att hantera enskilda i media, även av politiker.

Björkfors, linjen hade en resande innan den lades med. ... Man försvarar kollektivtrafiken som en symbol för landsbygden även om man inte själv reser med den.

Serviceutbud/Närtrafik

Inte tillräckligt bra för att den inte kan gå över kommungräns. Detta ska utredas i samband med genomlysning under året.

I övrigt tillräckligt bra lösning men behöver kommunicera bättre.

Kombinerat resande

Kommunernas ansvar för resandet inom städerna skulle vara större ekonomiskt. Den trafiken är mer till gagn för de stora städerna med inomstadsresandet. Pendlarparkeringar är regionens fråga. Om kommunerna vill att trafiken ska dimensioneras högre bör de vara med och betala. Vi bör ställa mer krav att de är med och bidrar, skapar förutsättningar för resandet.

Teknikutveckling går framåt, fördel med appar som hjälp för att kunna kombinera resandet.

Valdemarsviks kommun har föreslagit att testa att senarelägga tider för högstadieläver. En inskickad motion i fullmäktige. Ett sådant förslag skulle sprida ut peaken och därmed möjliggöra mer plats i fordonen.

Viktigt att förstärka bytespunkter/noder.

Kommunerna måste hjälpa till med tex pendlarparkering.

Ta med cykel ombord.

Övrigt

Kan vi kommunicera tidigt vilka linjer som ligger i farozonen för att läggas ner?

7.6 Övriga dialogmöten

Information har getts till Region Östergötlands samråd för strategiska frågor och ledningsgruppen för strategiska frågor inom regionen.

Dialog har hållits löpande med Östgötatrafikens ledningsgrupp, anställda hos Östgötatrafiken samt facklig organisation inom Östgötatrafiken.

Politiska partier och Östergötlands kommuner har vid olika möten erbjudits ytterligare möjlighet att bjuda in presidiet för trafik- och samhällsplaneringsnämnden samt tjänstepersoner för att diskutera regionalt trafikförsörjningsprogram.

Norrköpings kommun har återkommit och ett ytterligare dialogmöte har hållits.

Inga övriga möten har hållits.