



Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik

Remissversion

Handläggare: Fredrik Sunnergren
Verksamhet: Regionledningskontoret
Datum: 2023-02-01
Diarienummer: RÖ 2023–385

Innehållsförteckning

1 Inledning	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Målbildens syfte och fokus	5
1.3 Avgränsningar	6
1.4 Disposition och läshänvisningar	6
2 Strategiska inriktningar för kollektivtrafiken	7
2.1 Regionala utvecklingsstrategin	7
2.2 Regionala trafikförsörjningsprogrammet.....	8
2.2.1 Kollektivtrafikens koppling till de globala målen	8
2.2.2 Politiska mål för kollektivtrafiken	9
2.2.3 Kollektivtrafikens finansiering och samhällsnytta	9
2.2.4 Strategier för utveckling av attraktiv kollektivtrafik	10
2.3 Kommunala planer	10
3 Underlag och utgångspunkter	12
3.1 Analysunderlag i målbildsarbetet	12
3.1.1 Underlag - samhällsplanering.....	12
3.1.2 Underlag - kollektivtrafikplanering.....	19
3.2 Kundgrupper och medborgare.....	23
3.3 Yttäckande trafik kontra starka stråk	25
4 Målbild 2030 – Planeringsförutsättningar och trafiksystem	27
4.1 Planeringskartan – förutsättningar 2030.....	27
4.1.1 Förklaring per klass.....	29
4.2 Trafiksystemskartan – målbild 2030.....	30
4.2.1 Systemnivå.....	31
4.2.2 Trafiksystemskartans relation till planeringskartan	34
4.2.3 Förklaring per klass.....	36
4.2.4 Infrastruktur.....	39
4.3 Busstrafik genom andra aktörer.....	40
5 Samverkan och genomförande	41
5.1 Att gemensamt utveckla förutsättningarna	41
5.2 Att utveckla trafiken mot 2030	42
5.3 Frågor för 2030 och mot 2040.....	43
6 Källor och referenser	44

Ordlista

Avtalad kollektivtrafik	Kollektivtrafik som allmänheten erbjuds genom den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Trafiken omfattas av allmän trafikplikt och finansieras till viss del av skattemedel.
Beräknad samhällsnytta	Beräkning av den nytta som samhället har av kollektivtrafiken enligt Region Östergötlands beslutade modell. Modellen beskrivs i dokumentet "Modell för beräkning av kollektivtrafikens samhällsnytta". Eftersom det finns flera icke-beräkningsbara nyttor ingår denna aspekt som en av flera beslutsgrunder i olika processer.
Färdmedelsandel	Andel resor som görs med ett visst trafikslag av det totala antalet resor. Här räknas även icke-motorburen trafik med, såsom gång och cykel, i skillnad mot hur marknadsandel beräknas.
Kollektivtrafik	"Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering", enligt EU:s kollektivtrafikförordning.
Kommersiell kollektivtrafik	Kollektivtrafik som ett trafikföretag bedriver utifrån kommersiella villkor utan något avtal eller ekonomiskt stöd från regional kollektivtrafikmyndighet.
Kostnadstäckningsgrad	Hur stor del av de direkta kostnaderna för trafiken som täcks av biljettintäkter. Verksamhets- eller overheadkostnader ingår inte.
Marknadsandel	Andel av motorburna resor som görs med kollektivtrafik.
Närtrafik	Anropsstyrd trafik som finns utanför linjenätet. För att nyttja närtrafik behöver man bo minst 2 km från närmaste hållplats.
Planeringskarta	Sammanfattad geografisk bild över analyserade underlag. Ligger till grund för trafiksystemskartan.
Restidskvot	Kvoten mellan restid med kollektivtrafik och restid med bil. Kan även vara kvoten mellan restid för andra färdstätt.
Stomlinje	Prioriterad linje utpekad i regionalt trafikförsörjningsprogram, RTP. Linjen är extra viktig i planeringsprocesserna och utgör grunden i linjenätet. Den är kapacitetsstark och trafikerar starka stråk mellan områden med högt resandeunderlag.
Stråk	Ett geografiskt avgränsat område som på ett eller annat sätt är funktionellt sammankopplat av flera underliggande relationer, ofta samförlagt med en infrastruktur som binder ihop området. Exempelvis Åtvidaberg-Linköping.
Subventionsgrad	Andelen av den regionala kollektivtrafikens totala kostnad som finansieras genom skattemedel.
Särskild kollektivtrafik	Trafik som erbjuds en särskild grupp, till exempel skolskjuts, färdtjänst och riksfärdtjänst. Trafiken är inte öppen för allmänheten.
Trafikkvalitet	Ett sätt att beskriva faktorer som definierar en viss typ av trafik. Bidrar till styrning i trafikplanering och att sätta en förväntansnivå på trafiken som helhet och i delar.
Trafikplikt	Kollektivtrafik som samhället tar ansvar för och tecknar avtal om. Beslut om trafikplikt fattas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Alla trafikpliktsbeslut ska härledas ur RTP.
Trafiksystem	Olika trafiklösningar, linjer eller stråk som är sammansatta till en ordnad helhet. Trafiksystem har vissa nyttor som inte uppstår om varje del planeras separat, till exempel bytesmöjligheter.

Trafiksystemskarta	Utifrån planeringskartan en samlad systembild över regionala busslinjetrafikens struktur och roll i länet.
Upptagningsområde	Geografiskt avgränsat område utifrån en busslinje/hållplats där de som bor eller arbetar räknas in som underlag i beslut om trafikering.

1 Inledning

Östgötatrafiken bedriver kollektivtrafik i hela Östergötland, samt till viss del även över länsgränsen. Trafiken binder ihop områden och tätorter med varandra, landsbygd med huvudorter och den går inom och över kommungränser. Rätt planerad är kollektivtrafiken ett effektivt verktyg för att nå politiskt uppsatta mål och bidrar till ett mer hållbart samhälle.

De resor som görs i den regionala kollektivtrafiken räknas som en viktig del i omställningen för ett mer hållbart samhälle. Takten i omställningen behöver öka för att nå de globala klimatmålen och hållbara resor, som exempelvis kollektivtrafik, behöver få en framskjuten roll i trafik- och samhällsplaneringsprocesserna.

1.1 Bakgrund

I november 2020 beslutades om ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram (RTP) för perioden fram till 2030. I juni 2020 fattade trafik- och samhällsplaneringsnämnden (TSN) även beslut om regionens tågstrategiska målbild vilken syftar på att visa en samlad bild för hur Region Östergötland ska agera strategiskt för att tillgodose resandebehovet med tågtrafik fram till 2040. I samband med det arbetet identifierades behovet av att även ta fram en strategisk målbild för busstrafiken.

I juni 2021 gav Region Östergötlands trafik- och samhällsplaneringsnämnd i uppdrag till Östgötatrafiken att ta fram en regional busstrategisk målbild för Region Östergötlands engagemang i busstrafik.

1.2 Målbildens syfte och fokus

Den regionala busstrategiska målbilden ska förtydliga busstrafikens roll och struktur i trafiksystemet i Östergötland. Den ska vara en samlad strategisk bild som styr mot kollektivtrafikens beslutade politiska mål och visa en röd tråd från de politiska målen till hur den regionala busslinjetrafiken bedrivs. Den ska också vara ett verktyg för Östgötatrafikens uppdrag att, tillsammans med länets kommuner, utveckla ett sammanhållet och effektivt trafiksystem.

Målbilden är framtagen utifrån följande övergripande förutsättningar och fokus:

- Tar sikte på år 2030 och visar ett Östergötland innan Ostlänken är färdigställd. Den avser busstrafiken inom ramen för Östgötatrafikens uppdrag. Kommersiell trafik och andra regioners busstrafik i och genom länet redovisas i korthet men är inte del av målbilden.
- Funktionella samband utgör grunden för målbilden, inte administrativa gränser. Region Östergötland har som regional kollektivtrafikmyndighet ansvar för kollektivtrafiken inom Östergötlands län och har ett gemensamt ansvar för kollektivtrafik över länsgränsen tillsammans med motsvarande kollektivtrafikmyndigheter i grannlän.
- Regionalt betydelsefull infrastruktur har färdigställts exempelvis Förbifart Söderköping, standardhöjningen av riksväg 35 och även andra mindre objekt utpekade för genomförande i nationell plan och länstransportplan.
- Östergötland har en fortsatt tillväxt och det sker en ökning av befolkning, arbetsplatser och resande inom länet.

1.3 Avgränsningar

Följande förutsättning och avgränsningar har gjorts i framtagandet av målbilden

- Tågtrafiken i Östergötland påverkar busslinjetrafikens uppbyggnad, men behandlas separat i den tågstrategiska målbilden för 2040. Tågtrafiken ska ses som stommen i kollektivtrafiken och är en förutsättning för den busstrategiska målbilden.
- Busstrafiken behandlas inte på linjenivå även om linjer till viss del behandlas indirekt under den klassificering av stråk som gjorts.
- Busstrafikens uppbyggnad inom tätorter eller städer behandlas inte. Stadstrafikområdena kring Motala, Linköping och Norrköping är dock principiellt hanterade.

1.4 Disposition och läshänvisningar

Att läsa målbilden underlättas genom tidigare läsning av den regionala utvecklingsstrategin (RUS), det regionala kollektivtrafikförsörjningsprogrammet (RTP), länstransportplanen (LTP) och tågstrategisk målbild 2040.

Inledningsvis redovisas kort de styrande strategiska dokumenten, målsättningar för kollektivtrafiken, samt busstrafikens förutsättningar i länet. Därefter redovisas underlag som är centrala för busstrafikens utveckling. Syftet är att skapa en gemensam förståelse för förutsättningarna.

Efter detta kommer kärnan i målbilden; planeringskartan och en klassindeldad trafiksystemskarta.

Sista delen berör hur arbetet för att förverkliga intentionerna i målbilden är tänkta att genomföras, genom en beskrivning av de processer för kollektivtrafikutveckling som finns upprättade

2 Strategiska inriktningar för kollektivtrafiken

2.1 Regionala utvecklingsstrategin

Region Östergötland i sin roll som aktör inom samhällsplanering utgår från den regionala utvecklingsstrategin (RUS). I den finns visioner, mål och strategier för att utveckla Östergötland. Utifrån RUS kan principer uttolkas som är viktiga för målbildens styrning och inriktning.

Styrande principer från Utvecklingsstrategi för Östergötland (RUS)

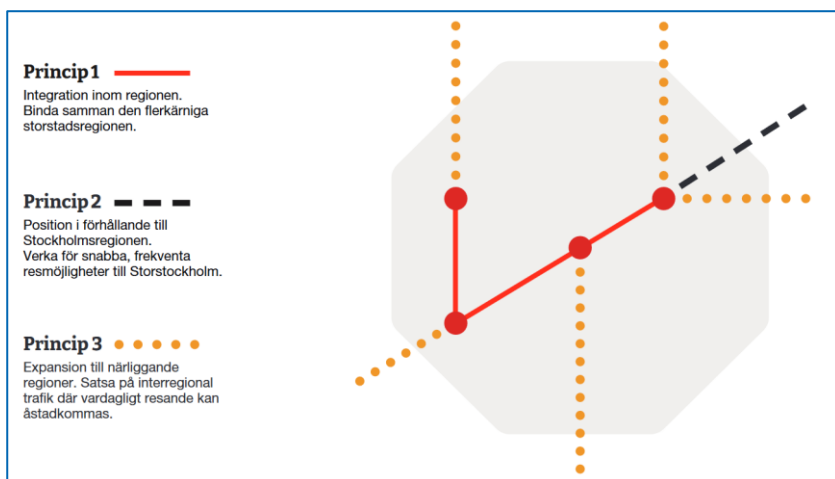
<ul style="list-style-type: none">→ Knyt samman Östergötland och ta tillvara det goda läget→ Skapa sammanhållna bostads- och arbetsmarknader→ Ett geografiskt helhetsperspektiv ska fullt ut ta tillvara landsbygders, städers, tätorters och byars förutsättningar inklusive mellankommunala samband över länsgränser→ Östergötland behöver ses som helhet där alla platser bidrar till utvecklingen av länet→ Samverka över administrativa gränser och över politikområden	<ul style="list-style-type: none">→ Prioritera bebyggelseutveckling på platser med goda förutsättningar till platsutveckling på landsbygder, i städer, tätorter och byar i syfte att stärka och utveckla attraktiva livsmiljöer där människor vill bo→ Verka för en tät och sammanhållen bebyggelse med fokus på platser med goda förutsättningar till effektiv kollektivtrafik och god service och med hänsyn tagen till olika platsers förutsättningar på landsbygder i städer, tätorter och byar för att främja en hållbar struktur
--	---

Figur 1 – Relevanta styrande principer för målbilden ur den regionala utvecklingsstrategin

Region Östergötland är regional kollektivtrafikmyndighet och kollektivtrafiken är ett medel för att nå Regionens mål. Kollektivtrafik kan bidra till att skapa mer sammanhållna bostads-, studie-, och arbetsmarknader. Kortare restider ökar trafikens attraktivitet, möjliggör längre resor (arbetsmarknadsförstoring), och förbättrar trafikens effektivitet - ambitionen att knyta samman Östergötland stärks.

Den regionala utvecklingsstrategins två huvudprinciper för kollektivtrafiknära planering är att prioritera bebyggelseutveckling på vissa utpekade platser och att verka för tät och sammanhållen bebyggelse. Att planera enligt dessa innebär att både fler personer i antal och i andel som bor nära kollektivtrafiken kan öka, vilket ger en ökad hållbar tillgänglighet. När målbilden pekar ut olika geografiers förutsättningar stärks möjligheten till planering i önskad riktning. Målbilden stärker regionala utvecklingsstrategins prioriteringar av bebyggelseutveckling och verkar för tät sammanhållen bebyggelse med fokus på kollektivtrafikens förutsättningar.

Medan tågtrafiken har en stark roll både inom Östergötland, för Östergötlands kopplingar till omkringliggande regioner och i ett nationellt sammanhang, styr den regionala busstrafiken primärt mot att förstärka integreringen inom länet där vi har vår huvudsakliga arbetsmarknad. Tågtrafik är lämpad för höga resandevolymer och längre resor, medan busstrafik bättre bidrar till en mer bred geografisk tillgänglighet i länets samtliga kommuner. Den regionala busstrafiken ska dessutom komplettera tågtrafiken i regionalt starka stråk där järnväg saknas.



Figur 2 – Rumsliga styrande principer från tågstrategisk målbild 2040

2.2 Regionala trafikförsörjningsprogrammet

Vid utveckling av kollektivtrafiken är det regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP) primärt styrande. Målen i RTP har en koppling mot en större kontext och kopplat till de globala hållbarhetsmålen finns en relation mellan varje enskild resa med kollektivtrafiken och det stora långsiktiga hållbarhetsarbetet. Kollektivtrafiken varken kan eller ska ersätta andra färdmedel helt, utan är ett viktigt komplement till biltrafiken. Den regionala busslinjetrafiken är ett viktigt medel för att bidra till ökad andel hållbara resor, och därigenom till omställningen mot de globala målen.

2.2.1 Kollektivtrafikens koppling till de globala målen

Figuren nedan illustrerar hur kollektivtrafiken förhåller sig till de globala målen utifrån ett Varför-Hur-Effekt tänk. Vad är det som ska uppnås? - hållbara städer och samhällen. Hur bidrar vi till det inom kollektivtrafikområdet? - genom exempelvis hållbar infrastruktur och erbjudande om hållbart resande, genom nytänkande och innovation och genom samverkan med andra aktörer. Effekterna vi får ut om detta sker framgångsrikt är förbättrad hälsa och välbefinnande, ökad ekonomisk tillväxt, god utbildningsnivå, minskad ojämlikhet och minskade klimatnegativa förändringar.



Figur 3 – Kollektivtrafikens koppling mot globala målen

2.2.2 Politiska mål för kollektivtrafiken

I arbetet med den busstrategiska målbilden har vissa mål i RTP varit särskilt viktiga eftersom de tydligare berör kollektivtrafiksystemets uppbyggnad och struktur. Viktiga mål handlar om vilken marknadsandel av resandet kollektivtrafiken ska ha och hur hög kundnöjdheten i kollektivtrafiken ska vara, samt hur stor andel av befolkningen i Östergötland som ska ha tillgång till kollektivtrafik av olika kvaliteter. Mål om hur stor andel av orter som ska ha tillgång till den bästa trafiken och hur snabbt resorna ska gå i den trafiken samt hur hållplatsinfrastruktur bör utformas när resandet är stort, är också viktiga för den busstrategiska målbilden.

Det mål som ligger längst från måluppfyllelse i nuläget är kollektivtrafikens marknadsandel, vilket samtidigt är det mål som är mest övergripande av målen i RTP. Målet innebär i praktiken ungefär en fördubbling av antalet resande i kollektivtrafiken jämfört med nuläget. Marknadsandelen behöver, i både nuläge och mål, vara differentierat för olika geografier. Där bäst förutsättningar finns, i starka stråk och i städerna, behöver kollektivtrafikens marknadsandel vara högre medan marknadsandelen i andra geografier kommer att vara lägre. Att arbeta för ökad marknadsandel innebär framförallt att utveckla attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik där goda förutsättningar för kollektivt resande finns, och där är målbilden en grund.

2.2.3 Kollektivtrafikens finansiering och samhällsnytta

Kollektivtrafikens mål är inte att lösa en enskild persons resebehov, utan att bidra med samhällsnytta såsom minskad klimatpåverkan, ökad regional tillväxt och bättre närmiljö. Den samhällsnytta som kollektivtrafiken bidrar med är till nytta för alla som bor i länet och inte endast den som nyttjar kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens samhällsnytta beräknas enligt en upprädd modell¹ och mäts på systemet som helhet.

All kollektivtrafik som Region Östergötland bedriver finansieras till delar av skattemedel. Den politiska ambitionen är att kollektivtrafikens intäkter, det vill säga biljettintäkterna, ska täcka hälften av kostnaderna. För målbilden betyder det att när goda förutsättningar och ekonomiska aspekter diskuteras är det i relation till samhällsnyttan och kostnadstäckningsgrad.

Kriteriet som berör kostnadstäckningsgrad är kopplat mot ekonomisk hållbarhet och att säkerställa att de skattemedel som används ger så stor samhällsnytta som möjligt. För att balansera detta finns även kriterier om att en hög andel av Östergötlands befolkning ska ha tillgång till effektiv kollektivtrafik, vilket uttolkas som busslinjetrafik eller regional tågtrafik i närheten av sin bostad. En hög kostnadstäckningsgrad, det vill säga höga biljettintäkter i förhållande till trafik kostnader genererar mer ekonomiska resurser att omsätta i mer trafik. Det finns inga linjer i länet som går med vinst eller ens bär sig själva. Men att utveckla den starka trafiken med högt resande och höga intäkter är helt avgörande för att ha ekonomiska resurser att även kunna erbjuda kollektivtrafik i glesare stråk.

¹ Se "Region Östergötlands modell för beräkning av kollektivtrafikens samhällsnytta".

2.2.4 Strategier för utveckling av attraktiv kollektivtrafik

I RTP finns flera strategier vilka ska följas för att utveckla trafiken. De med störst bärighet på den busstrategiska målbilden listas nedan.

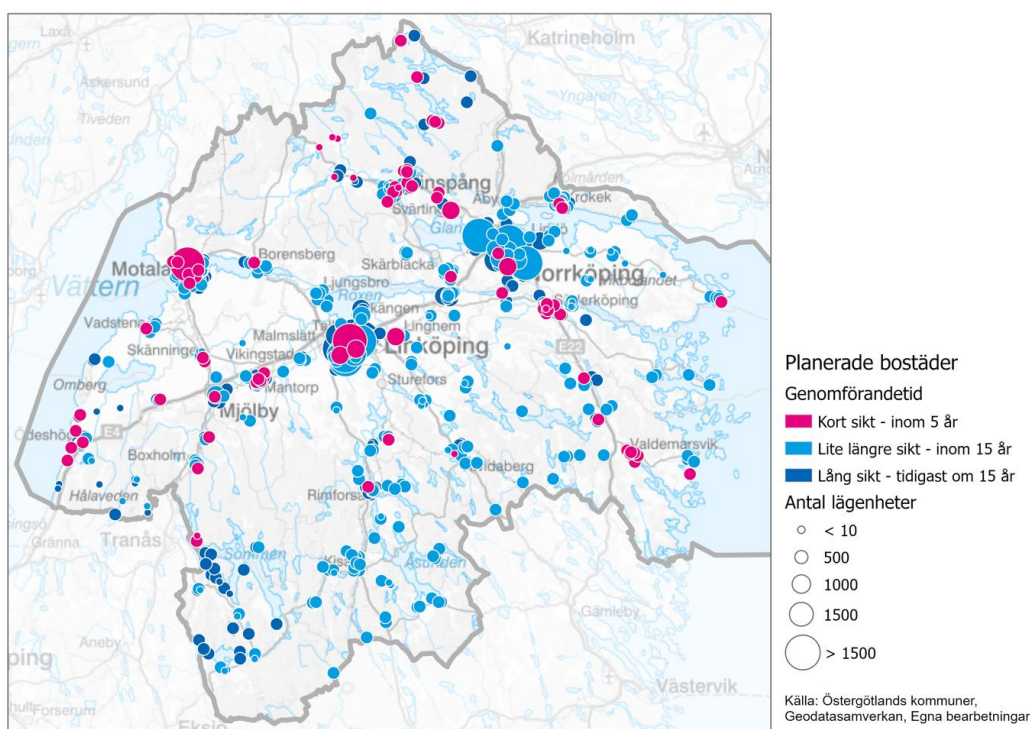
- Öka integreringen mellan kollektivtrafik och samhällsplanering.
- Fokusera på målstyrd trafikutveckling i samverkan.
- Minska den faktiska restiden.
- Öka möjligheten till kombinerade färdstätt.
- Utveckla kollektivtrafikens infrastruktur.

Strategierna pekar på behovet av att tydligare integrera kollektivtrafikplaneringen, och inte minst planeringen för den regionala busslinjetrafiken, med annan samhällsplanering. För att målen om kollektivtrafikens bidrag till samhällsutvecklingen ska kunna uppfyllas är det viktigt att många olika aktörer deltar i arbetet mot måluppfyllelse. För att en samplanering mellan olika parter ska fungera effektivt är transparens i planeringssystemet viktigt.

2.3 Kommunala planer

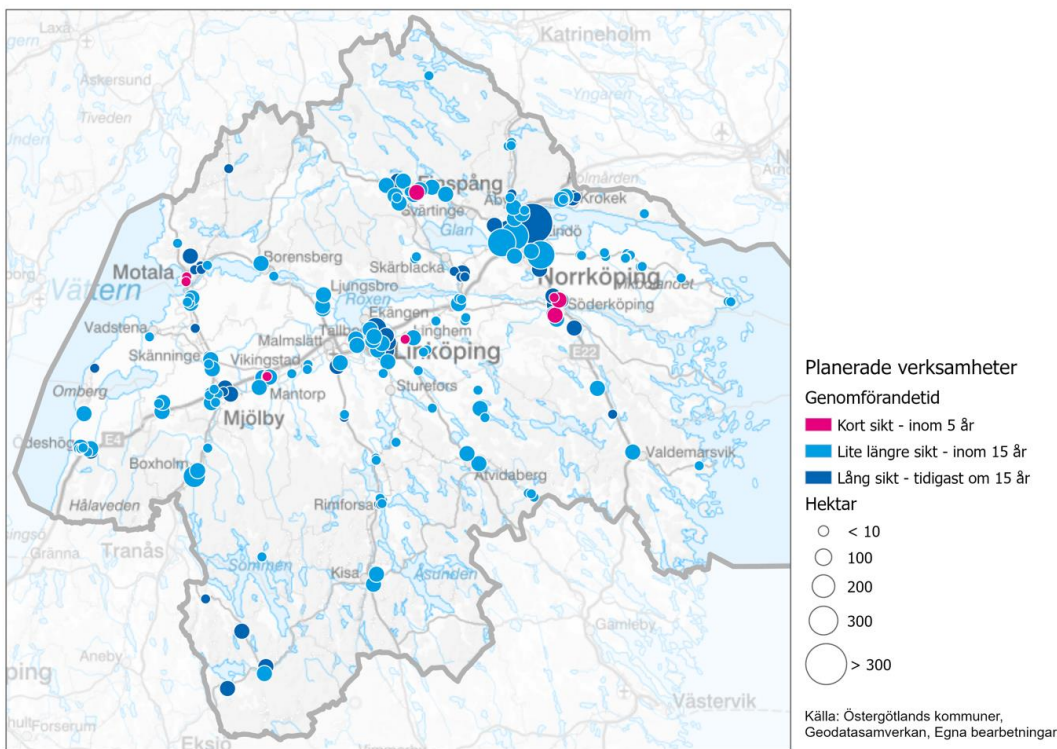
Ansvar för kollektivtrafiken regionaliserades 2012. Samtidigt finns fortfarande mål uppsatta för kollektivtrafikens utveckling i flera av länets kommuner. De kommunala kopplingarna till den regionala kollektivtrafiken är också många: fysisk planering, trafik- och infrastrukturplanering, kompetensförsörjning, utbildning samt besöksnäring.

Region Östergötlands kartläggning av de kommunala översiktsplanerna är ett viktigt underlag som påverkar målbilden. Kommunernas översikts- och utbyggnadsplaner samt mål med kollektivtrafiken har kartlagts (figur 4 och 5). Det finns en gemensam ambition att andelen hållbara resor ska öka.



Figur 4 – Sammanställning av kommunala översiktsplaner – bostäder

Källa: Planeringsunderlag, Region Östergötland



Figur 5 – Sammanställning av kommunala översiktsplaner - verksamheter

Källa: Planeringsunderlag, Region Östergötland

I målbilden har antagits att en stor del av de östgötska strukturerna är likartade 2030 som 2022. År 2040 när Ostlänken förväntas finnas på plats kan dessa ha ändrats till viss del, men även tiden fram till 2040 är en för kort tid för att vi ska förvänta oss stora förändringar. I vissa delar kan dagens strukturer bli förstärkta, exempelvis att den största tillväxten förväntas ske på vissa platser i länet, ofta i etablerat starka stråk eller i tätorter.

Eftersom flera kommuner har stärkt och förbättrad kollektivtrafik som mål finns ett gemensamt behov, ansvar och intresse av att arbeta mot målbildens intentioner tillsammans. Kollektivtrafikens utveckling behöver anpassas till kommunala planer och de kommunala planerna behöver anpassas till kollektivtrafikens förutsättningar att utvecklas.

3 Underlag och utgångspunkter

Målbilden bygger på fakta och forskning. Nedan presenteras ett urval av de mest centrala underlag som påverkat arbetet, se även förteckningen av källor och referenser i slutet av dokumentet. Fokus i detta kapitel är inte att beskriva sådant som återfinns i andra underlag utan att öka förståelsen för målbildens beslutsgrunder.

De utvalda underlagen visar på basfakta så som befolkningstäthet, men också vilka behov eller problem som busstrafiken kan bidra till att lösa, exempelvis arbetspendling. Senare delar är kopplade till vad som utgör målstyrd kollektivtrafik. För nästan all statistik finns en historisk utveckling tillgänglig. För annan statistik, exempelvis befolkningsutveckling, har etablerade prognoser använts. Underlagen baseras på följande:

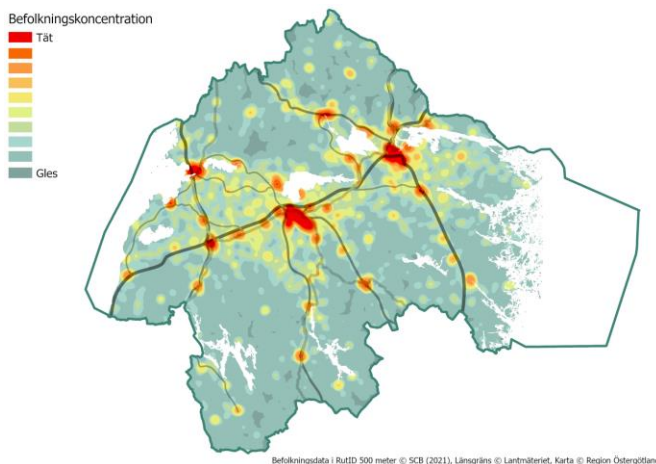
- Befolkning och arbetsplatser
- Pendling från SCB (trafiklagsoberoende) relativ och absolut
- Årsmedeldygnstrafik (NVDB)
- Infrastruktur
- Gymnasieresande
- Statistik från Region Östergötland och Östgötatrafiken
- Målpunkter som handelsområden, turistpunkter, vårdcentraler
- Resandedata från Kollektivtrafikbarometern, Nationell plan med flera

3.1 Analysunderlag i målbildsarbetet

3.1.1 Underlag - samhällsplanering

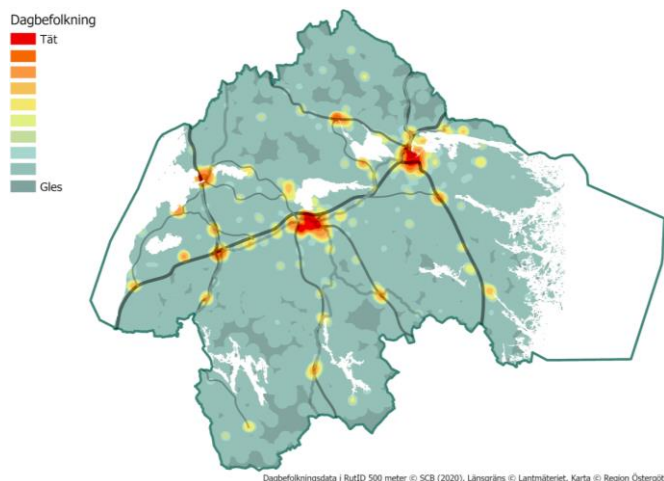
Huvuduppgiften för den regionala kollektivtrafiken är enligt lag att erbjuda ett hållbart resealternativ för arbets- och studiependling. Först redovisas därför strukturen över hur östgötarna bor och arbetar och resandet mellan bostad och arbete beskrivs i form av pendlingsstatistik.

Nästan halva Östergötlands befolkning, 45 procent, bor i Linköping eller Norrköping. Ungefär lika många, 47 procent, bor i någon av de andra tätorterna i länet. I det tätbefolkade centrala slättlandskapet dominerar de stora städerna, sammanknutna av strukturerad infrastruktur, såsom Södra stambanan och E4:an. Befolkningstätheten avtar sedan längs med andra starka stråk ut mot de glesbefolkade skogslandskapen i norr och söder. Befolkningstillväxten har under de senaste årtiondena stärkt urbaniseringen och centraliseringen i Östergötland.



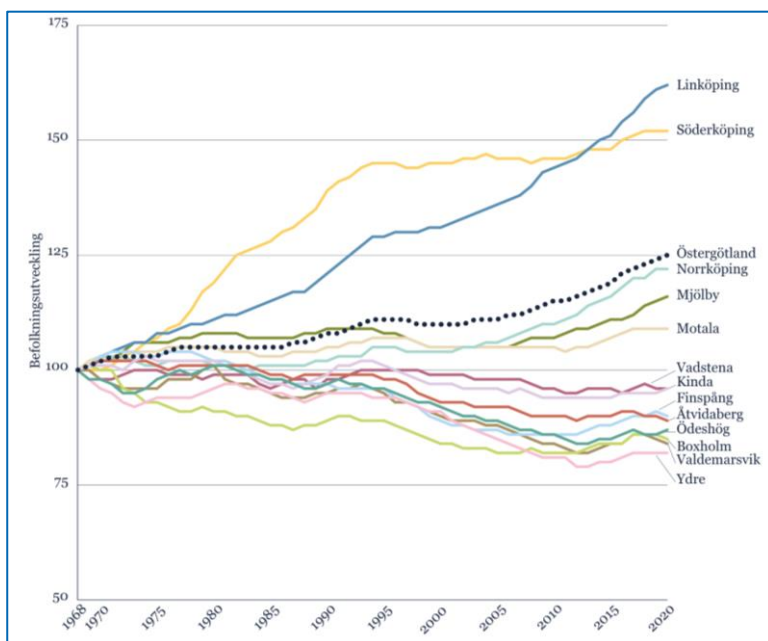
Figur 6 – Befolkningstäthet i Östergötland

Arbetsplatser och skolor är mer koncentrerade till de större tätorterna än befolkningen, vilket är en viktig faktor för hur pendlingsmönstret ser ut.



Figur 7 – Arbetsplatstäthet i Östergötland

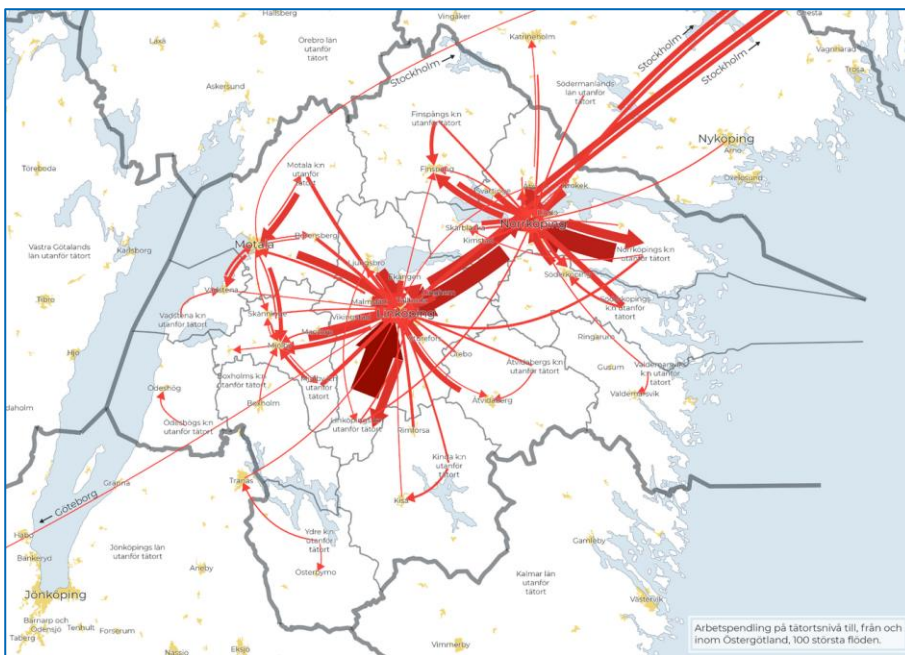
Östergötland är en region i tillväxt, dock är tillväxten inte jämnt fördelad. I ett historiskt perspektiv kan man se hur stora kommuner och orter vuxit, medan mindre legat stabilt eller minskat. Denna trend antas fortsätta och förstärkas.



Figur8 – Historisk befolkningsutveckling per kommun 1968–2020

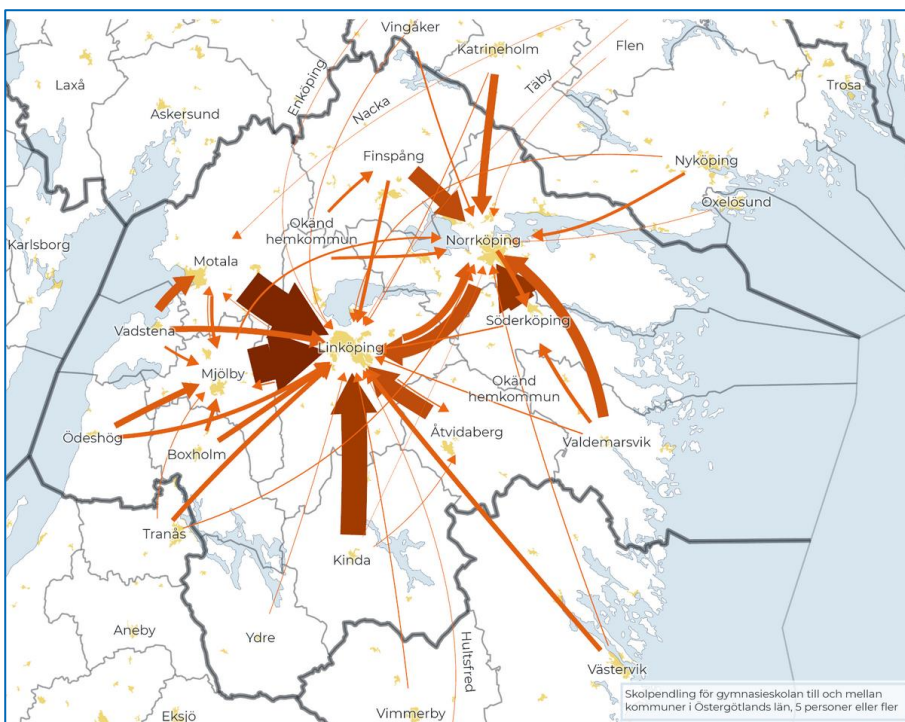
Källa: *Det funktionella Östergötland, Region Östergötland*

Bostädernas och arbetsplatsernas geografi bildar grund för pendlingsanalyser. Arbetspendling är en stor del av resandet och präglas av koncentrerade resandeflöden. Även om det regionala resandet är stort så är det många som bor och arbetar inom sin hemkommun. Både gällande absolut pendling (antal) och relativ pendling (andel) så framträder nodstäderna Linköping och Norrköping. Samma regionalisering gäller gymnasiependling.



Figur 9 – Arbetspendlingskarta inklusive Norrköping och Linköping

Källa: Det funktionella Östergötland, Region Östergötland

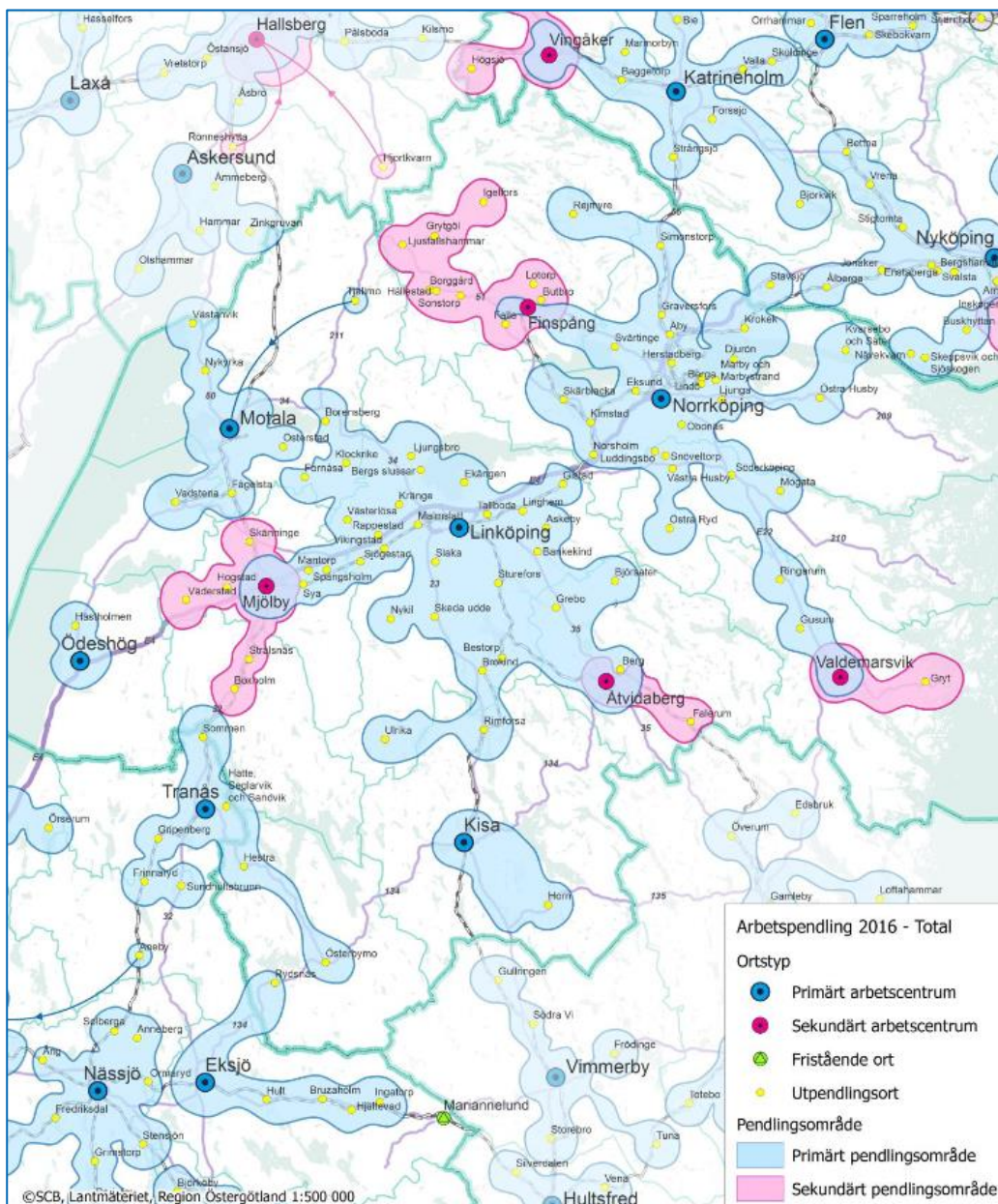


Figur 10 – Inomregional gymnasiependling i Östergötland på kommunnivå

Källa: Det funktionella Östergötland, Region Östergötland

En analys utifrån relativ pendling (figur 11) visar hur orter förhåller sig till varandra och hur lokala arbetsmarknader är uppbyggda. Genom att analysera både absolut och relativ pendling kan man se

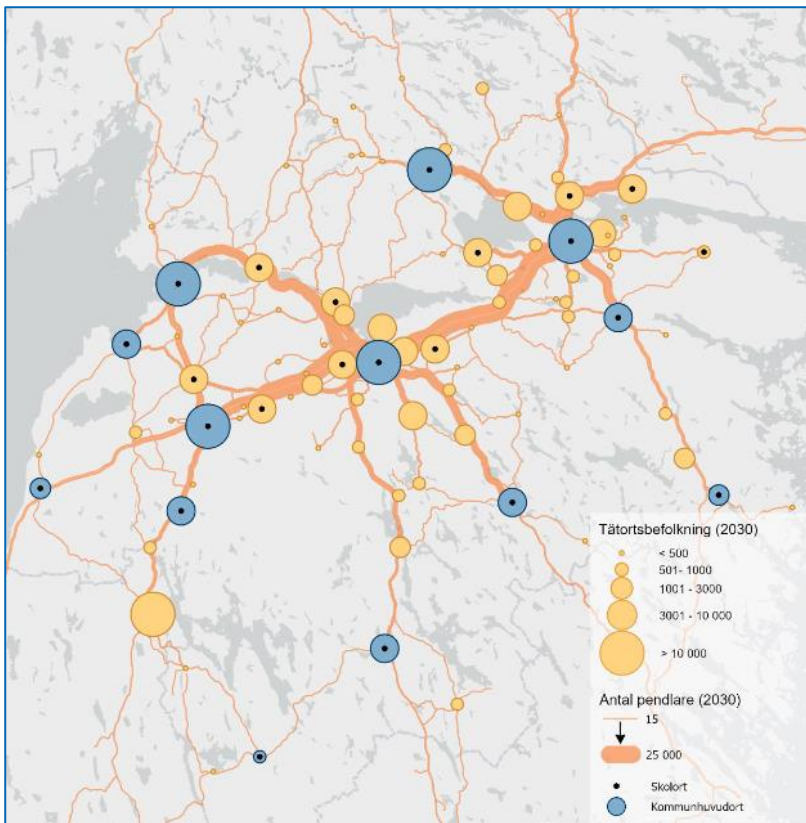
vilka relationer som är störst i regionen, och samtidigt gå ner i perspektiv och se vilka relationer som är viktiga för en given ort.



Figur 11 – Relativ arbetspendling på ortsnivå

Källa. Kartläggning pendling ortsnivå, Region Östergötland

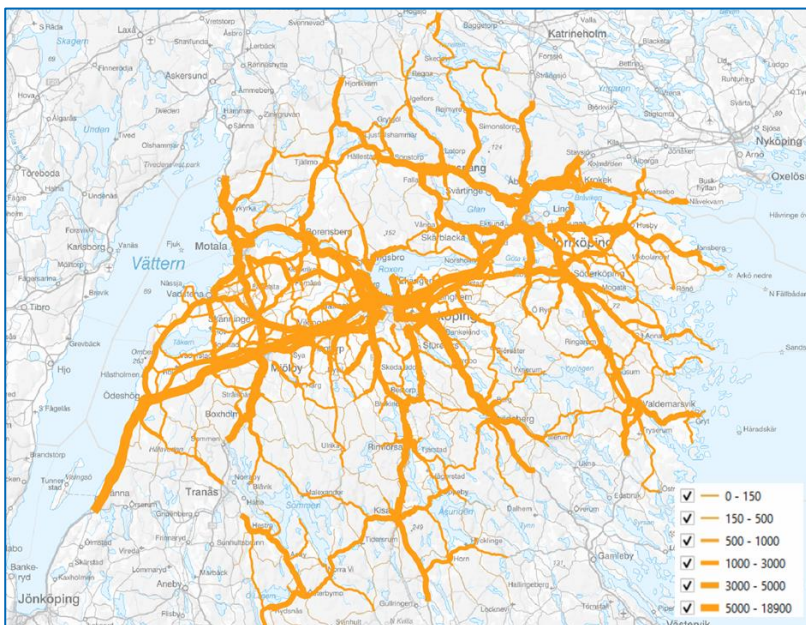
Kartan nedan visar pendlingsstatistik framskriven till år 2030, där alla som pendlar mellan tätorter tar kortast bilväg. Tätorterna visar beräknad befolkningsmängd år 2030. De svarta punkterna visar orter med en skola - viktiga målpunkter som genererar bussresor. I relationerna Motala-Mjölby-Linköping-Norrköping framträder de tydligaste och största sambanden. Starka regionala samband finns bland annat för Finspång-Norrköping och Åtvidaberg-Linköping. Relationerna över länsgräns är relativt svaga.



Figur 12 – Pendlingsstatistik framskriven till 2030 fördelad längs vägar

Med skolort avses i figuren ort med högstadieskola eller gymnasium.

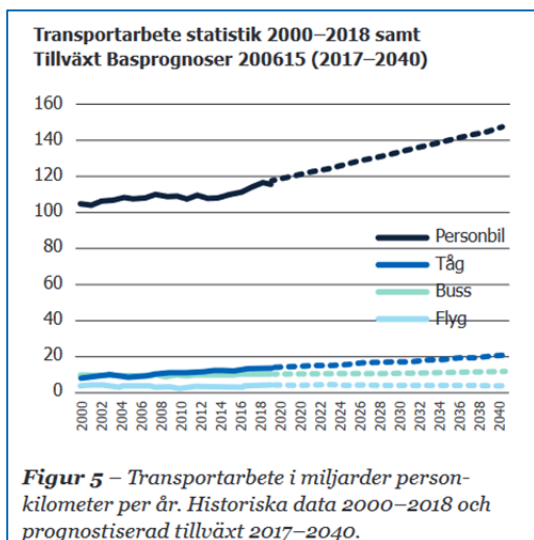
Utifrån hur strukturen över personbilsresandet ser ut i den östgötska geografien så framträder dels starka regionala stråk, dels att Östergötland har stora nationella stråk. Det statliga vägnätet bär en stor del av resandet, även om mycket är genomresande.



Figur 13 – Personbilsresande i östgötska vägnätet

Källa: Nationella vägdatabasen, egen bearbetning

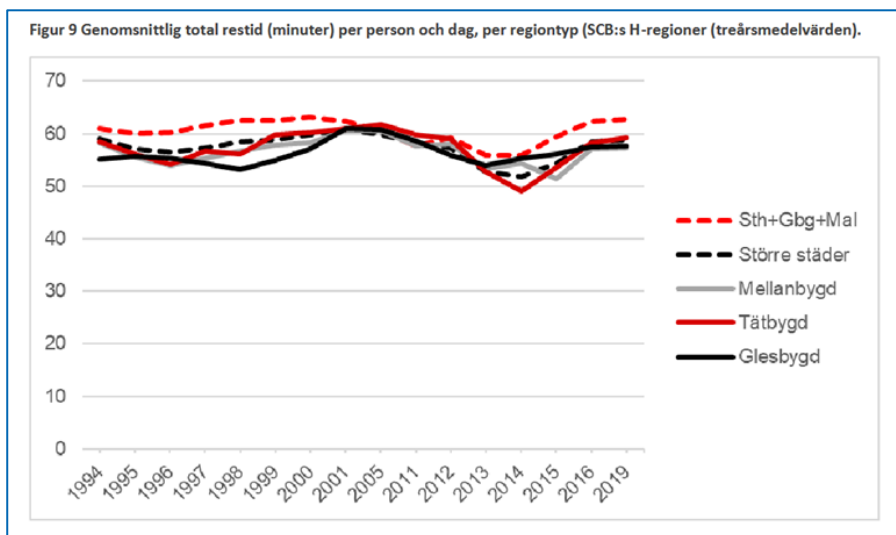
Resandet med kollektivtrafiken har ökat över tid. Detsamma gäller även för resandet med bilen. Så även om fler valt att resa med kollektivtrafiken har inte alltid marknadsandelen ökat. Det bästa ur ett hållbarhetsperspektiv är om det samtidigt både sker mindre mängd transportarbete, och att fler väljer hållbara resealternativ. Prognostiserat trafikarbete visar dock att antalet persontransporter kommer öka, mest med biltrafik. Det innebär att resandet med kollektivtrafiken måste öka kraftigt för att nå fastställda marknadsandelsmål.



Figur 14 – Transportarbete per trafikslag 2000–2040

Källa: Basprognos 2040, Trafikverket

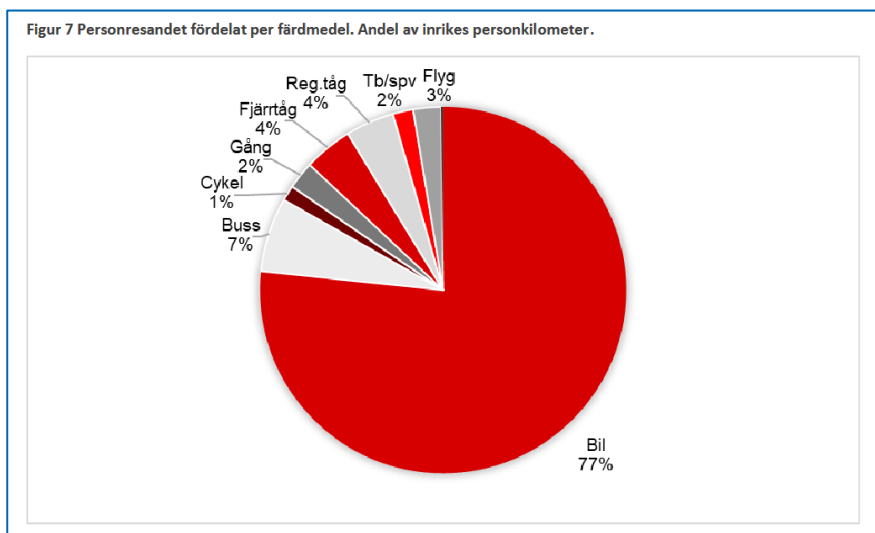
Även om transportarbetet och pendlingen har ökat så har den genomsnittliga restiden varit stabil över tid², snabbare resor (kortare restider) har inneburit resor över större geografier. Detta syns i att lokala arbetsmarknader har blivit större och färre över tid, vilket betyder att en regionförstoring skett. Detta kopplar mot viljan att resa och hur mycket tid man vill lägga i pendlingstid per dag, vilket ger ramar för busstrafikens upptagningsområden och uppdrag utifrån restid.



Figur 15 – Genomsnittlig restid totalt per person och dag

Källa: Förslag till nationell plan 2022-2033, Trafikverket

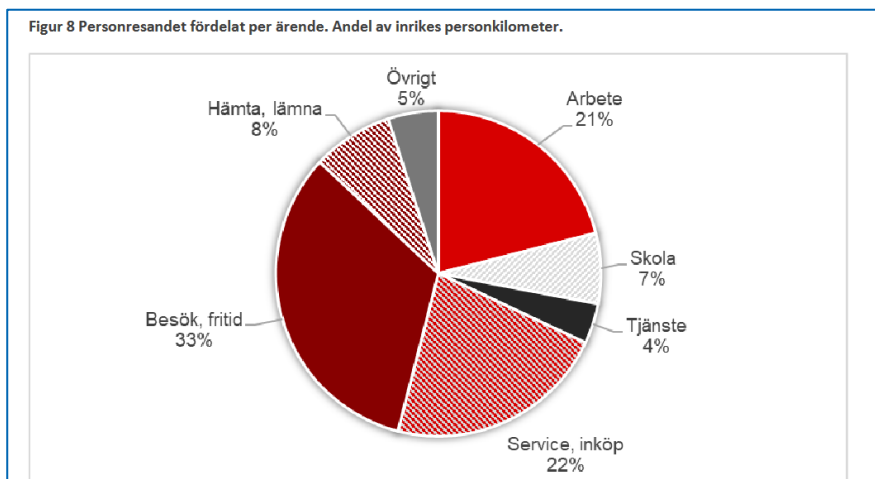
² Se även teorin om Marchettis konstant



Figur 16 – Personresande fördelat per färdmedel

Källa: Förslag till nationell plan 2022-2033, Trafikverket

Utvecklingen av kollektivtrafiken bör inte styras av synsättet att man antingen är bilist eller kollektivtrafikresenär, utan att kollektivtrafiken kan vara ett attraktivt alternativ för många människor för vissa resor vid vissa tillfällen. Regional busslinjetrafik utgår från resebehoven för arbets- och studiependling, men behöver även vara relevant för andra typer av resor. Fritidsresandet står för en stor del av bilresandet men har ett varierat och spritt resmönster, vilket är en utmaning att möta med busslinjetrafik.

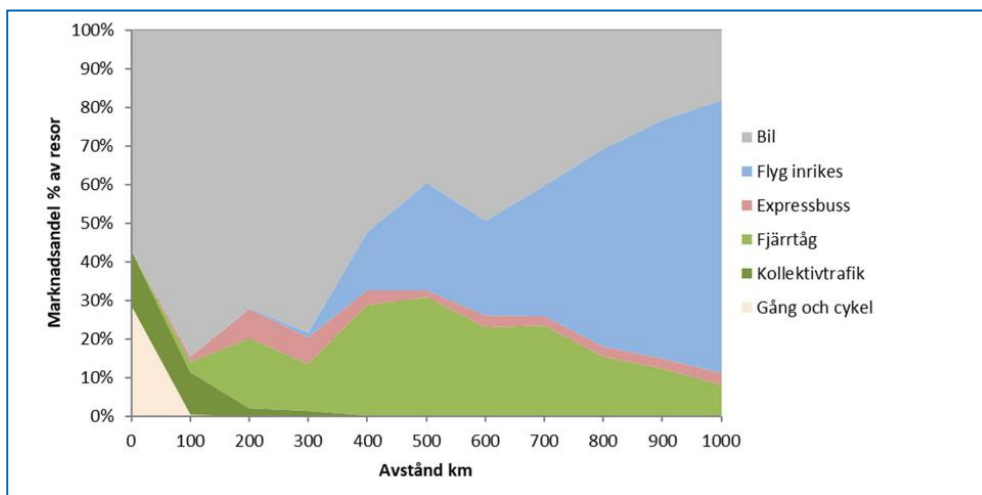


Figur 17 – Personresande fördelat per ärende

Källa: Förslag till nationell plan 2022-2033, Trafikverket

Bilen är det dominerande färdmedlet nästan oberoende av resans längd. Den regionala busslinjetrafiken har förenklats en relevant roll för resor mellan fem och femtio kilometer i Östergötland. Det görs resor med kollektivtrafiken i Östergötland som är längre än 50 km men då sker dessa oftast med tåg eller med en kombination av tåg och buss. Kortare resor rör stads- och

tätortstrafik. I figuren nedan utgör den regionala busslinjetrafiken en del av det mörkgröna fältet, samtidigt som även regional tågtrafik och tätortstrafik finns med däri.



Figur 18 – Färdmedelsfördelning per trafikslag och avstånd

Källa: Förslag till nationell plan 2022-2033, Trafikverket

3.1.2 Underlag - kollektivtrafikplanering

Under ett normalår gör varje östgöte i genomsnitt cirka 2,1 resor vardag och cirka 1,5 resor/dygn under helger³. Vardagar är det främst resor till arbete och studier medan på helger är det främst i andra ärenden, som fritidsaktiviteter, inköp och besök hos släkt och vänner. 44 procent av alla resor är korta, mellan en och fem kilometer. För att planera trafik för ökad marknadsandel behövs en analys av vad som utgör marknaden, alltså vilka resor där kollektivtrafiken är ett faktiskt alternativ, samt när busslinjetrafiken är tillräckligt attraktiv.

Kollektivtrafiken i Östergötland har under en längre period haft en marknadsandel runt 20 procent och en kostnadstäckningsgrad runt 45 procent. Resandet har ökat stadigt och låg runt 30 miljoner resor per år under slutet av 2010-talet. Under åren med Covid-19-pandemin minskade dock resandet och därmed kostnadstäckningsgraden avsevärt, men under andra halvan av 2022 har resandet kommit upp till nästan samma nivåer som innan pandemin.

Trafiken som målbilden främst berör står för cirka 20 procent (3,5 miljoner resor/år) av resandet i den kollektivtrafik som Region Östergötland ansvarar för. Det är cirka 30 procent av trafikkostnaderna (350 miljoner kronor/år) och cirka 30 procent av intäkterna (105 miljoner kronor/år).

³ Kollektivtrafikbarometern 2021

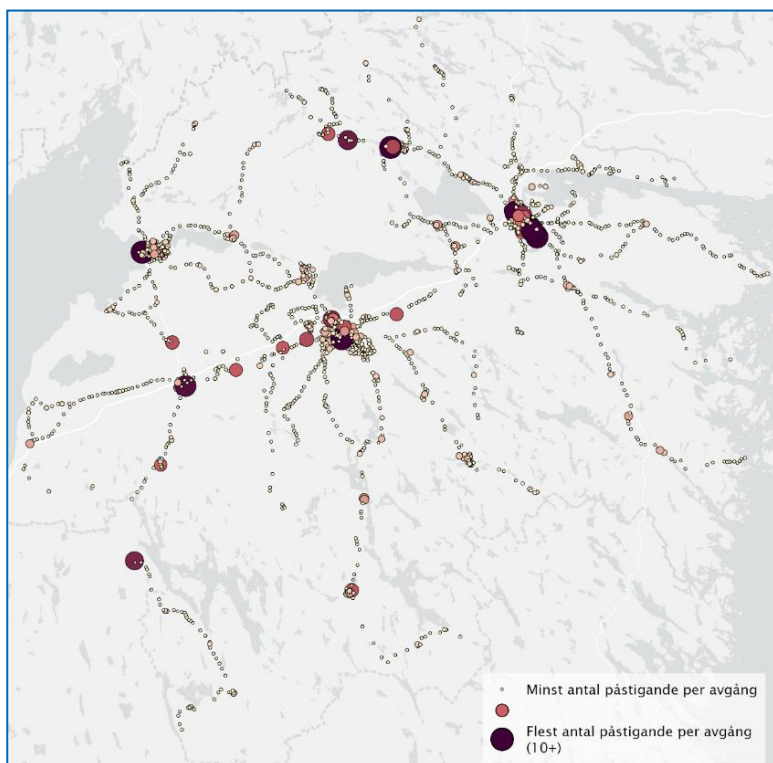
	2017	2018	2019	2020	2021
Antal linjer	160	151	149	138	138
Påstigande	30 430 000	31 480 000	31 100 000	21 800 000	19 100 000
Kilometerproduktion	26 100 000	26 600 000	26 500 000	26 700 000	28 500 000
Trafikkostnader	1 004 000 000 kr	1 038 000 000 kr	1 074 000 000 kr	1 050 000 000 kr	1 122 000 000 kr
Trafikintäkter	453 000 000 kr	465 000 000 kr	505 000 000 kr	370 000 000 kr	358 000 000 kr
Kostnadstäckningsgrad	45%	45%	47%	35%	32%
Skärgårdstrafiken kostn	11 600 000 kr	12 100 000 kr	12 800 000 kr	13 100 000 kr	13 600 000 kr
Kustpilen, MÅLAB kostn	51 000 000 kr	54 000 000 kr	55 000 000 kr	59 000 000 kr	67 000 000 kr
Samhällsnytta	304 000 000 kr	344 000 000 kr	334 000 000 kr	Ej framtaget 2020	341 000 000 kr
Antal lågeffektiva linjer	115	97	92	Ej framtaget 2020	106

Tabell 1 – Redovisning över all busslinjetrafik 2017–2021

Källa: Trafikbokslut 2021, Region Östergötland

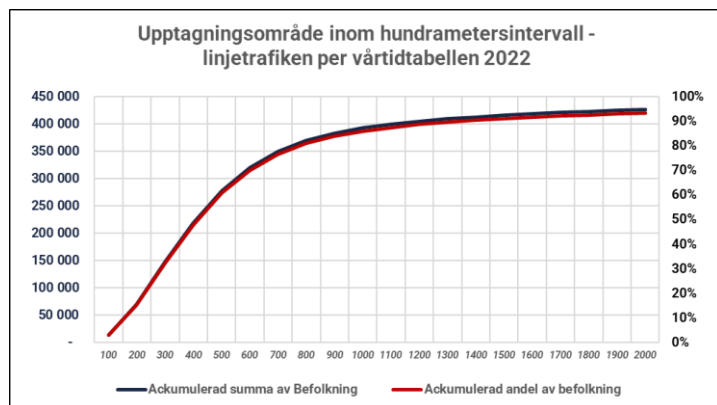
Att kollektivtrafiken är delvis intäktsfinansierad gör det möjligt att styra verksamheten med fler parametrar än endast kostnadssidan. Trafikkostnaden kan styras uppåt eller nedåt, primärt genom att matcha utbud mot efterfrågan och biljettpriser går att höja eller sänka. När resandet/intäkterna ökar går det att återinvestera intäkterna i mer trafik.

En stor del av resandet sker på relativt få antal linjer eller hållplatser. Detsamma gäller i princip alla parametrar: resande, samhällsnytta, kostnader och intäkter med mera. Dessa linjer återfinns också primärt där det finns bäst förutsättningar för kollektivtrafik, vilket visar på sambandet mellan dessa två perspektiv. Östgötapendeln, stommen i kollektivtrafiken i Östergötland, är både den enskilt största linjen och den som genererar störst samhällsnytta. Många lokala landsbygdslinjer ligger i undre skiktet sett till samhällsnytta. Det stora resandet existerar i eller mellan tätorter och hållplatserna längs linjesträckningarna bidrar i tydligt mindre omfattning med resenärer.



Figur 19 – Påstigande per hållplats i Östgötatrafikens linjetrafik

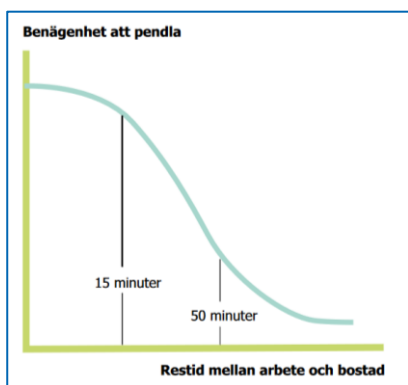
Målet i RTP säger att 100 procent av östgötarna ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik, vilket uppnås genom tågtrafik, busslinjer eller närtrafik. Många bor dessutom nära en hållplats som trafikeras av stark, attraktiv trafik. 60 procent av befolkningen bor inom 500 meter från en hållplats, 85 procent inom 1 km. Och vid gränsen för närtrafik (2 km) täcks drygt 93 procent av befolkningen in.



Figur 20 – Tillgång till linjetrafiken per hundrametersintervall

Källa. Statistiska centralbyrån, Egen bearbetning

Benägenheten att pendla är starkt avtagande i intervallet 15–50 minuter. Detta har betydelse för busslinjetrafikens konkurrenskraft mot bilen och för linjetrafikens utveckling. Att korta ner restiderna innebär ökad kundnytta och chans att nå nya kunder. En stor del av restiden i den regionala busslinjetrafiken läggs i centrala delarna av Linköping och Norrköping. Att öka framkomligheten i Linköping och Norrköping skulle därför vara en kraftfull investering som påverkar en stor del av resenärerna i länet.

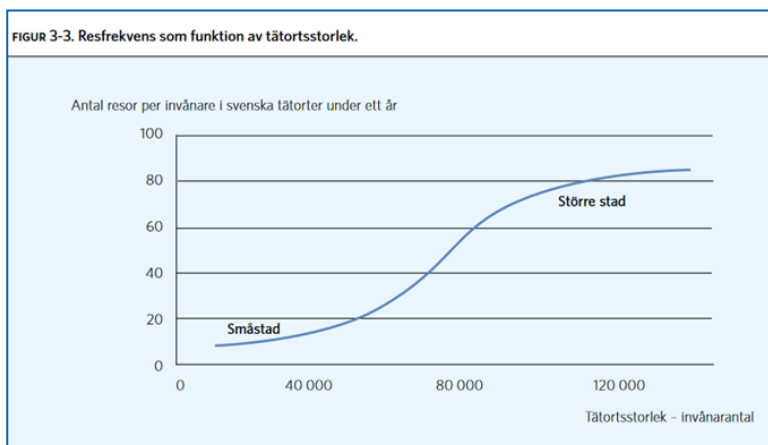


Figur 21 – Förhållandet mellan benägenheten att pendla och restid

Källa: Strukturbild 2016, Region Östergötland

Kollektivtrafikens olika trafikslag har olika möjligheter att fungera effektivt – interregional tågtrafik har sina förutsättningar och möjligheter, regional busslinjetrafik har sina och närtrafik har sina och så vidare. Olika trafikslag har olika behov av specifik infrastruktur, förutsägbarhet i resandemönster, samt behov av flexibilitet i trafikeringen. Om trafikeringen möter de förutsättningar som finns i ett givet stråk blir också generellt sett trafiken mer välfungerande.

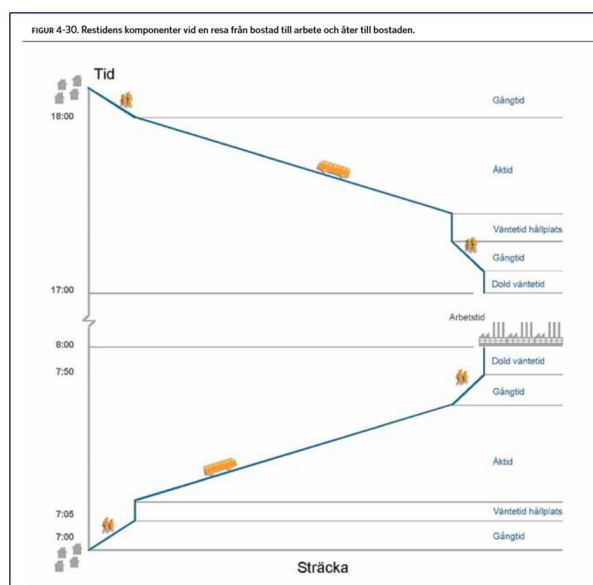
Detta innebär också att med glesare underlag och större avstånd blir resandet lägre och kostnaden per resa högre. Det betyder inte att linjetrafik inte bör eller kan finnas i dessa miljöer, men visar på sambandet mellan trafikens förutsättningar och resultat.



Figur 22 – Resefrekvens i kollektivtrafiken utifrån tätortsstorlek

Källa: Kol-TRAST, Trafikverket, SKR, Trivector

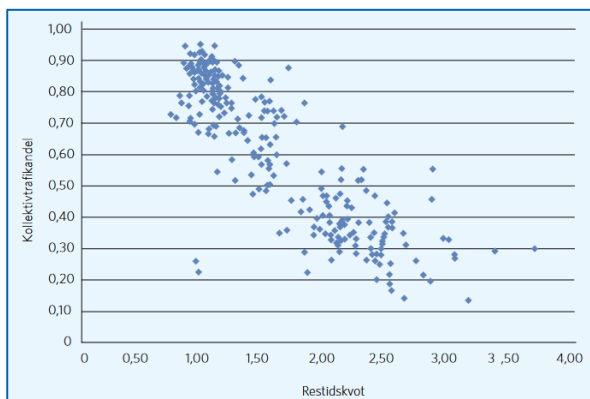
En kollektivtrafikresa innebär inte bara en viss tid i bussen (eller tåget), den innehåller också en transport till busshållplatsen, ofta en väntetid på busshållplatsen, en eventuell väntetid vid en byteshållplats, en tid för att transportera sig från hållplatsen till målpunkten, med mera. Om kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen ska öka måste den totala restiden relativt bilen minska. För att en marknadsandelsökning ska lyckas kan inte bara kollektivtrafikens ansvar såsom sänkta restider, antalet byten och biljettpriser vägas in, utan även det ansvar för exempelvis infrastruktur och parkeringsavgifter som andra aktörer har måste vägas in. Alla behöver samverka för att skapa en attraktiv helhet i resan. Dessutom behöver bekvämligheten i hela kollektivtrafikresan jämfört med bilresan tas i beaktande. Säkra gångvägar till och från busshållplatser, bekväma väderskydd, lugn atmosfär på bussar och tåg med mera är saker som gör kollektivtrafikresan behagligare och avsaknaden av desamma gör kollektivtrafiken mindre attraktiv.



Figur 23 – Restid fördelat per olika delmoment

Källa: Kol-TRAST, Trafikverket, SKR, Trivector

Det är genom de olika perspektiven som restiden ofta är i fokus. Att korta ner restiden är viktigt oavsett vilket uppdrag trafiken har och både ur ett individperspektiv (attraktiv resa) och trafikperspektiv (restidskvot). Lägre restidskvot leder till högre attraktivitet och därmed ökad marknadsandel.



Figur 24 – Förhållandet mellan låg restidskvot och hög marknadsandel

Källa: Kol-TRAST, Trafikverket, SKR, Trivector

Regional busslinjetrafik omfattar en stor geografi och relativt långa avstånd. Men på samma sätt som trafiken i städerna blir den attraktiv och effektiv om den är genomgående⁴. Det betyder att det är gynnsamt att bygga linjetrafik utifrån funktionella stråk, bygga ihop olika relationer som bildar en större effektiv helhet. Det ger en effektivare trafik där kunden enklare och snabbare når fler målpunkter.

3.2 Kundgrupper och medborgare

Kollektivtrafiken ska bidra till samhällsnytta. Det betyder att alla tjänar på att den finns, även om man inte nyttjar kollektivtrafiken. Ju fler som reser, desto större nytta, vilket är grunden för att öka kollektivtrafikens marknadsandel.

Faktorer med störst påverkan på ett ökat resande är användbar trafik för de flesta resebehov, att man vet hur man gör för att resa samt att trafiken är tidsbesparande⁵. Faktorerna är kopplade till utbud och restider, samt till att kollektivtrafiken är enkel att förstå.

För att medborgare ska välja att resa måste trafiken fungera för deras resebehov. Utbudet behöver vara högt, både över dygnet och året för att på så sätt täcka flera olika resebehov. Trafiken behöver också bedrivas med hög operativ kvalitet. Den behöver vara punktlig, ha hög regularitet, köras med rena och bekväma fordon, upplevas trygg med mera. Kraven på kollektivtrafiken antas vara högre hos de, som inte använder kollektivtrafiken idag än hos dem som gör det, och därför måste kvaliteten och utbudet bli bättre för att nå de som väljer bort kollektivtrafiken idag.

Kunder kan segmenteras, analyseras ur olika perspektiv, för att få bättre förståelse för deras behov och i slutändan leverera en bättre kollektivtrafikprodukt. En nyckelfaktor för att nå ökad marknadsandel är att inte dela in kunderna binärt som Kollektivtrafikresenärer eller Bilister. I

⁴ Från Kol-TRAST figur 4–9, Trafikverket, SKR, Trivector

⁵ Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik

stället måste varje resa värderas och räknas. Många reser kollektivt ibland, när det passar dem, och varje gång de väljer kollektivtrafiken är det positivt. Denna grupp kallas ”Växlare”.

Resenärstyper	15-29 år			30-44 år			45-64 år			65-85 år		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Bilister	37%	32%	29%	66%	59%	55%	74%	67%	62%	73%	66%	59%
Växlare	39%	45%	48%	18%	25%	33%	13%	22%	26%	13%	18%	26%
Kollektivtrafikresenärer	15%	16%	17%	10%	10%	8%	7%	6%	8%	7%	8%	11%
Sällanresenärer	9%	8%	6%	6%	5%	4%	6%	5%	4%	7%	8%	4%

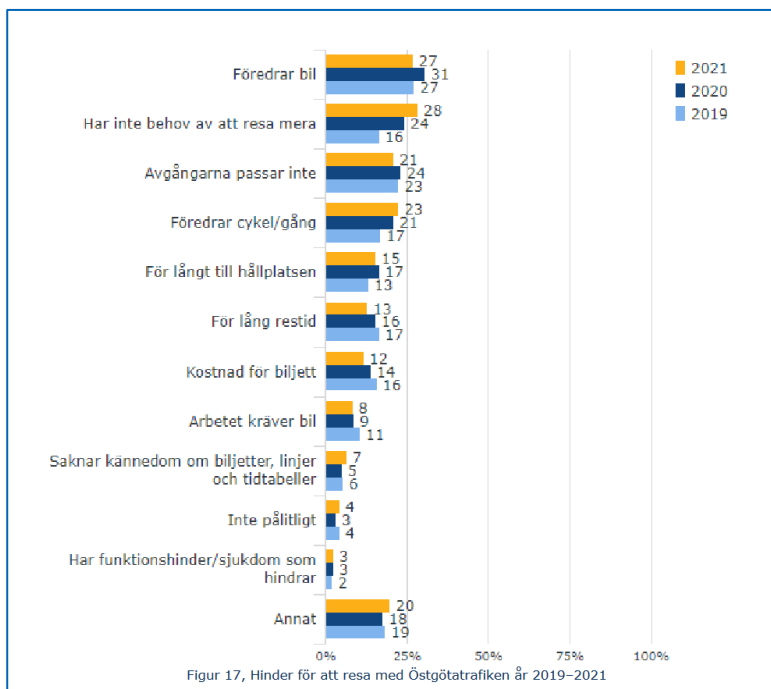
Figur 10, Resenärstyper fördelat på åldersgrupper år 2019–2021

Tabell 2 – Resenärstyper och åldersgrupper i kollektivtrafiken

Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik

En stor kundgrupp är *skolbarn*. Både de som åker skolskjuts med linjetrafiken och de som reser på sin fritid. De är viktiga eftersom de utgör en stabil grupp som reser mycket och därigenom utgör ett bra underlag för trafiken. Skolbarn är framför allt ett viktigt fundament för landsbygdstrafiken, där de utgör störst andel.

Gymnasieungdomar är också en viktig målgrupp och en stor kundgrupp i trafiken. Att erbjuda dem skolskjuts ingår idag inte i vare sig det kommunala skolskjutsuppdraget eller det regionala ansvaret. Det krävs samverkan mellan parter för att, utifrån respektive organisations uppdrag, bidra till att lösa deras resandebehov. Gymnasiependlingen har regionaliserats alltmer och där har både tågtrafiken och den regionala busslinjetrafiken spelat en stor roll.



Figur 25 – Hinder för ökat resande med kollektivtrafiken

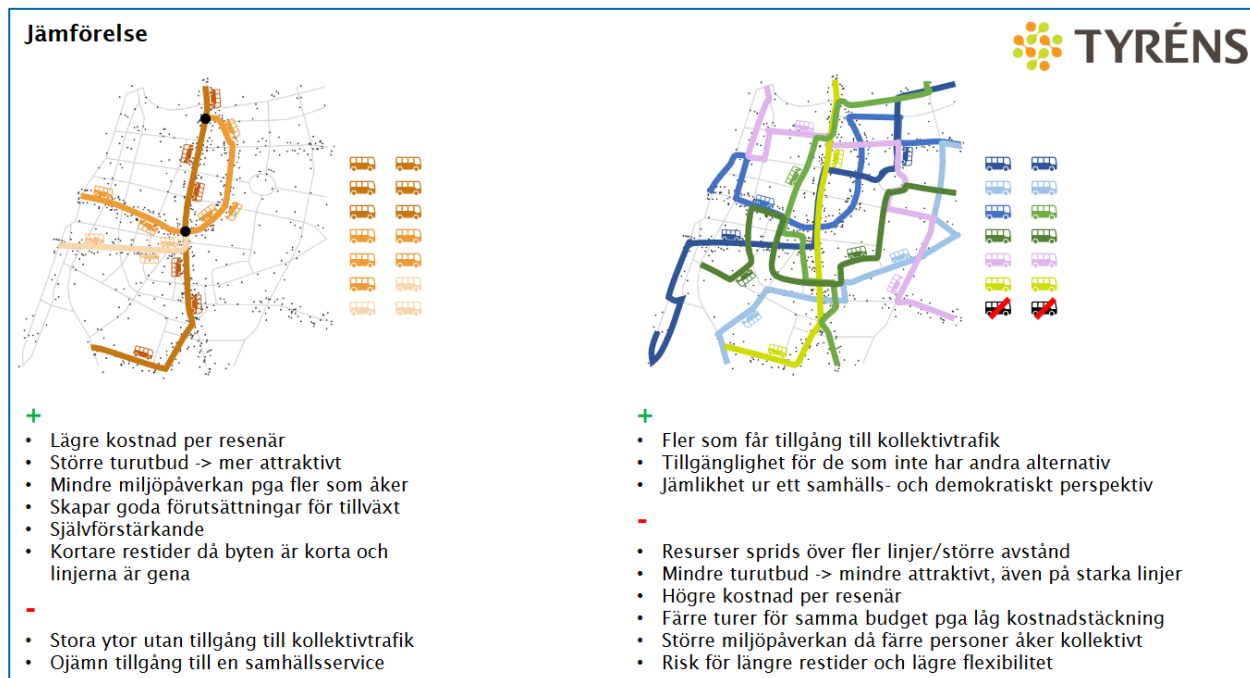
Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik

Ett viktigt verktyg när kollektivtrafiken ska nå nya kunder är att jobba med ”hårda faktorer” såsom utbud och restider. Men även ”mjuka faktorer” kan ha minst lika stor påverkan, till exempel kundkännedom, information och marknadsföring, priser och produkter samt beteendepåverkande insatser (ofta kallat Mobility Management). Utan arbete med samtliga perspektiv kommer resultaten bli lägre än önskat, eller i värsta fall utebli. Exempelvis är trafikens attraktivitet inte bara restid utan även priset på resan och möjligheten att köpa biljett.

3.3 Yttäckande trafik kontra starka stråk

Beroende på vilka mål man ställer upp för kollektivtrafiken generellt och för busstrafiken specifikt styr man busstrafikens upplägg och trafikering i olika riktningar. Det kanske viktigaste avvägningen finns mellan en yttäckande trafik och en trafik med en hög marknadsandel. Man kan välja att styra trafiken mot en mer yttäckande trafik och därmed uppnå att större delar av geografien och befolkningen får närhet till linjelagd kollektivtrafik. Alternativt kan man välja att styra trafiken mot att ta större marknadsandelar och koncentrera busslinjetrafiken till de mer befolkningstäta stråken med ett högt resande och pendlare och där ge ett större och mer attraktivt utbud. Oftast ligger de mål man vill uppnå någonstans mellan dessa två extremer. Ett ensidigt fokus på yttäckning skulle till exempel inte klara av att matcha resandeefterfrågan i starka stråk, och enbart fokus på starka stråk missar perspektivet av kollektivtrafikens helhetsroll som ett system.

Det handlar inte om antingen eller utan om att balansera och välja utifrån ibland motstridiga perspektiv. Att på en och samma gång erbjuda ökat utbud och sänkta trafikknaster, kortare restid och stopp vid fler hållplatser är inte möjligt. Tillgängliga medel är alltid begränsade, vilket ställer krav på prioriteringar. Syftet med perspektiven är att diskutera hur mycket målstyrningseffekt man får ut av tillförda och begränsade skattemedel.



Figur 26 – Jämförelse mellan strategiskt vägval, linjeplanering

Det går inte att sätta ett optimalt sammanvägt linjenät enligt perspektiven om starka stråk och yttäckning eftersom utgångspunkterna skiljer sig åt. Det finns alltid ett inslag av samhällligt åtagande som bör eller måste upprätthållas, inte för att det är ”lönsamt” utan för att det ingår i

Region Östergötlands uppdrag. Tvärt emot vad man intuitivt kanske tänker sig ger dock en större yttäckning i princip alltid ett lägre resande än om samma resurser koncentreras i få och starka stråk.

Det finns även andra motstridiga perspektiv inom busslinjetrafiken. Trafikplaneringen balanserar olika perspektiv mellan varandra inom givna ramar för att uppnå en så bra helhetslösning som möjligt. Hur mycket yttäckning kan en linje ha utan att restiden blir för lång? Hur gles kan hållplatsbilden vara utan att för stora områden lämnas utanför? I kollektivtrafiksystemet behövs ett tydligt fokus men också en balans mellan olika målsättningar

4 Målbild 2030 – Planeringsförutsättningar och trafiksystem

Detta kapitel innehåller de mest centrala delarna av målbilden. Det inleds med att redovisa den planeringskarta som tagits fram utifrån redovisade styrande principer och underlag.

Nästa del berör trafiksystemsperspektiven i målbilden. Här redovisas trafikskvaliteter, en beskrivning av trafikens uppbyggnad och olika roller. Utifrån samma metodik av klassificering har en trafiksystemskarta tagits fram för 2030. Här visas de olika klasserna med sina respektive trafikskvaliteter i sin regionala struktur.

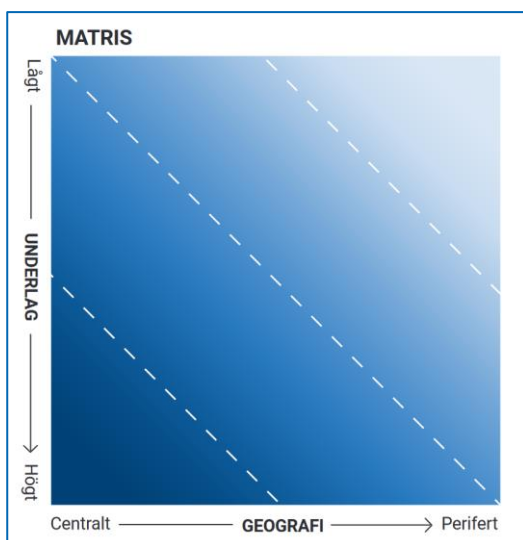
Nästa del kopplar trafiksystemet till infrastrukturutveckling. I sista delen redovisas busstrafik som bedrivs av andra aktörer.

4.1 Planeringskartan – förutsättningar 2030

Planeringskartan visar på ett sammanfattat sätt en övergripande och samlad bild över förutsättningarna i Östergötland för att bedriva regional busstrafik. Kartan fungerar som ett stöd för att utveckla och planera framtida trafiksystem och som ett stöd i trafikutvecklingsarbetet i förhållande till exempelvis kommunal fysisk planering.

Det finns tre geografiska dimensioner som har särskild vikt för framtagandet av målbilden: närhet/centralitet, täthet samt stråk. Dessa principiella strukturer ”fylls” sedan med olika underlag såsom befolkning, arbetsplatser, resmönster.

För att tydliggöra att underlag (hur många bor i ort x) inte kan särskiljas från (var ligger ort x) finns en matris framtagen (figur 27). Den kan exemplifiera att lika stora orter, olika placerade i geografien, ger olika förutsättningar för regional busslinjetrafik. Likaså kan matrisen påvisa att likartat placerade orter med olika storlekar leder till olika förutsättningar och därmed olika trafiklösningar.



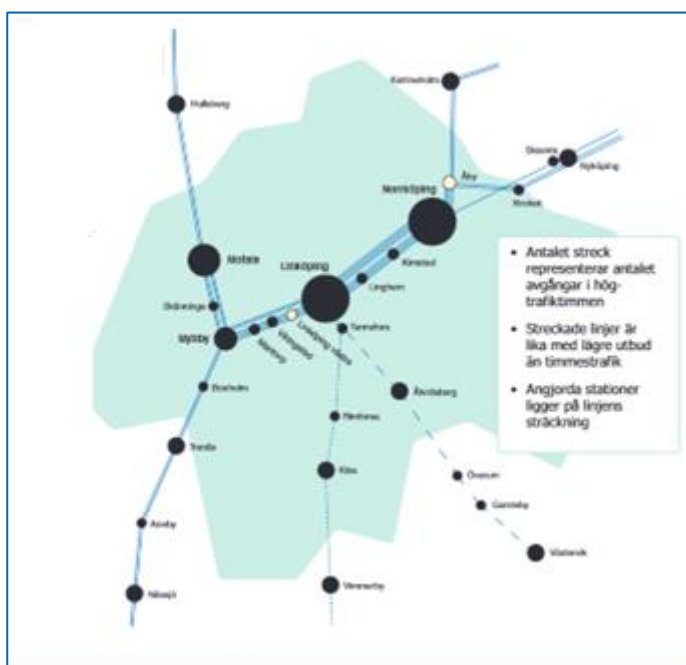
Figur 27 – Matris över rumsliga förhållandet av underlag-geografi

Utifrån resonemanget ovan skapas fyra olika klasser som används i planeringskartan. Dessa visar på ett förenklat sätt vilka förutsättningar som finns för busslinjetrafik i olika stråk och områden i Östergötland. Samma metodik med fyra klasser har även använts i trafiksystemkartan.

Utpekade stråk visas utan skarpa kanter för att åskådliggöra hur gränserna flyter ut utifrån attraktiviteten i upptagningsområdet (högre och därmed mörkare närmre linjen/hållplatsen). Klassernas gränsdragningar uppfattas definitiva när de ritas in i en karta - i verkligheten är gränserna mer flytande.

Planeringskartan och trafiksystemkartan kan med fördel läsas sida vid sida. Ingen av dem är dock att betrakta som en linjekarta. Ett utpekat stråk betyder inte heller att trafik automatiskt kommer att införas utan det kräver en trafikutredning enligt fastställda processer.

När man läser planeringskartan är det viktigt att ha målbildens avgränsningar i åtanke. Speciellt att målbilden inte behandlar tågtrafiken. I planeringskartan har den inomregionala tågtrafiken "använt upp" en del av underlaget som inte finns tillgängligt för busstrafiken, och därför saknas områden med ett starkt totalt underlag, särskilt längsmed Södra stambanan. Samma gäller för starka mellanregionala samband som mot orterna Nyköping, Katrineholm och Tranås.



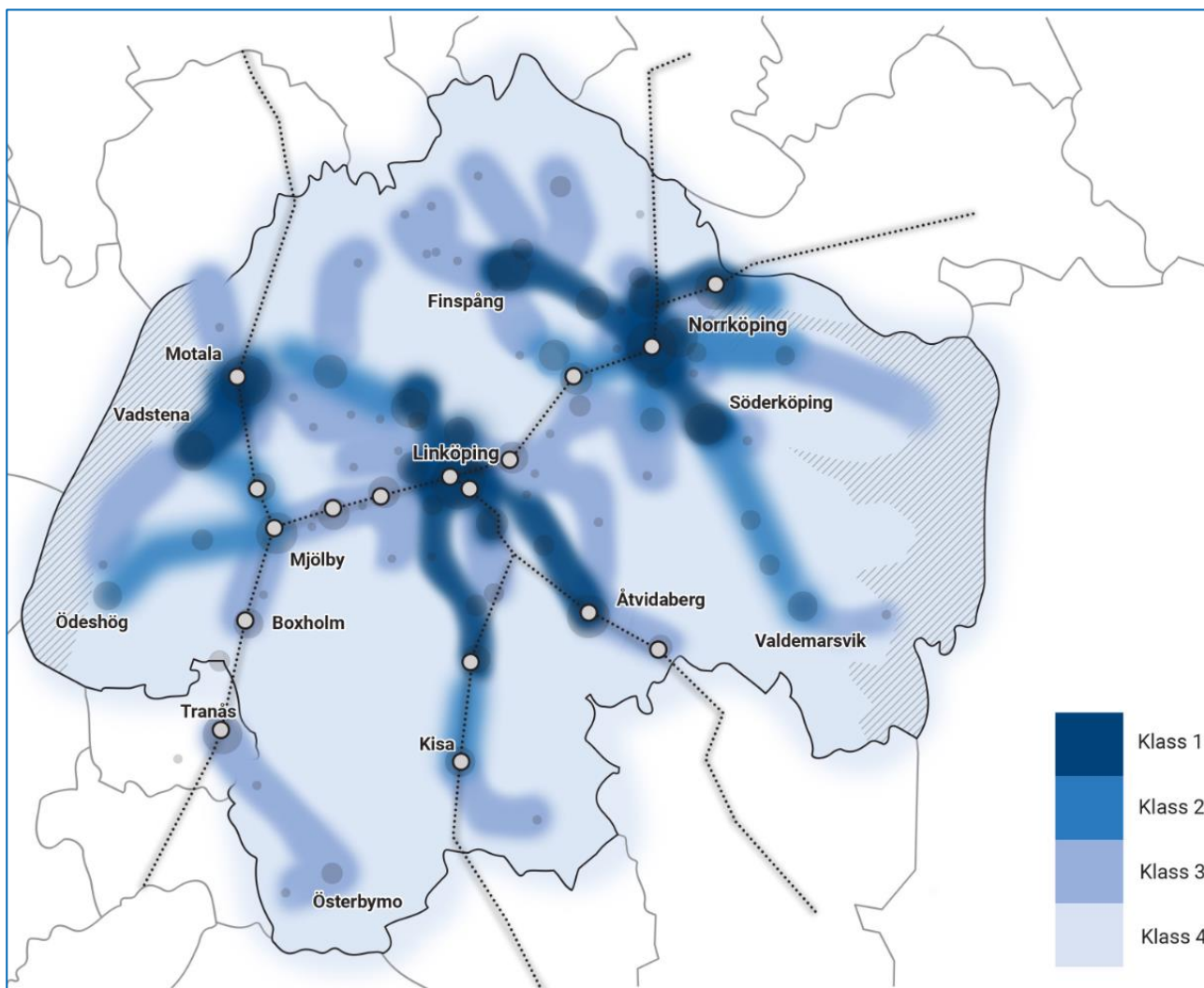
Figur 28 – Framtida planerat tågssystem och stationsorter i Östergötland

Källa. Tågstrategisk målbild, Region Östergötland

I arbetet med målbilden har länsöverskridande resor analyserats på samma sätt som inomregionala, men några starka samband för den regionala busslinjetrafiken över länsgräns har inte hittats. Ett undantag är Österbymos koppling till Tranås.

Busslinjetrafik kan spela en roll i alla geografier men endast på ett fåtal platser kan den hålla en sådan hög kvalitet att den blir strukturpåverkande. Klass 1-områden har störst potential medan klass 4 i stället pekar mot behov av andra trafiklösningar. Förutsättningarna i geografiska områden i klass 4 gör det svårt att bedriva målstyrd regional busslinjetrafik där. Busslinjetrafik återfinns i idag även i klass 4 men bäst målfyllelse för trafiken uppnås i andra områden.

Samhällsutveckling kan ske på alla platser i Östergötland och stärka kollektivtrafiken. Likaså kan kollektivtrafiken på dessa platser, på olika sätt, bidra till samhällsutvecklingen. Detta samspel finns överallt, om än olika starkt. Planeringskartan är därför inte en låst bild utan ska användas för att stärka sambandet mellan samhällsplanering och busslinjetrafikens utveckling samt för att peka på vilka förutsättningar för en samplanering av busslinjetrafik och bebyggelseutveckling som finns i olika delar av länet.



Figur 29 – Planeringskartan 2030 (kommunhuvudorter och järnvägsstationer)

4.1.1 Förklaring per klass

Klass 1

I dessa stråk finns bäst förutsättningar och störst potential för attraktiv och effektiv regional busslinjetrafik, och här bor även en stor andel av befolkningen. Det är relativt få stråk men de täcker in starka relationer. Östergötlands tre största tätortsområden – Motala, Linköping och Norrköping med omkringliggande orter – ingår i klass 1. Fysisk planering här stärker förutsättningar för ännu bättre kollektivtrafik även om dessa stråk redan har bäst förutsättningar.

Utifrån den regionala utvecklingsstrategin är det här bäst områden för att prioritera bebyggelseutveckling som ska eller önskas kopplas mot busslinjetrafiken. Region Östergötland ska

tillsammans med kommunerna arbeta för att sådan exploatering blir tät och sammanhållen. Här finns också bäst förutsättningar för att bidra till sammanhållna bostads- och arbetsmarknader.

Klass 2

Detta är också starka stråk, geografier där det finns goda förutsättningar för busstrafik. Det som skiljer klass 2 från klass 1 är antingen att klass 2 ligger mer perifert (oftast i relation till Linköping eller Norrköping) eller att underlaget är lägre (exempelvis antal pendlare).

Klass 3

Stråken här är mer kopplade till en basnivå gällande förutsättningar för busslinjetrafik. Ofta är detta mer lokala inomkommunala miljöer eller korta regionala relationer. Stråken kan vara viktiga för vissa platsers speciella förutsättningar och behov. Många ligger i närheten till en kommunhuvudort eller i relationen mellan stora orter, fastän i glesare geografier än klass 2 eller 1.

Eftersom förutsättningarna är sämre här, blir möjligheterna till en högkvalitativ kollektivtrafik lägre. Förbättrade förutsättningar och förbättrad trafikering behöver utvecklas samtidigt för att stärka varandra.

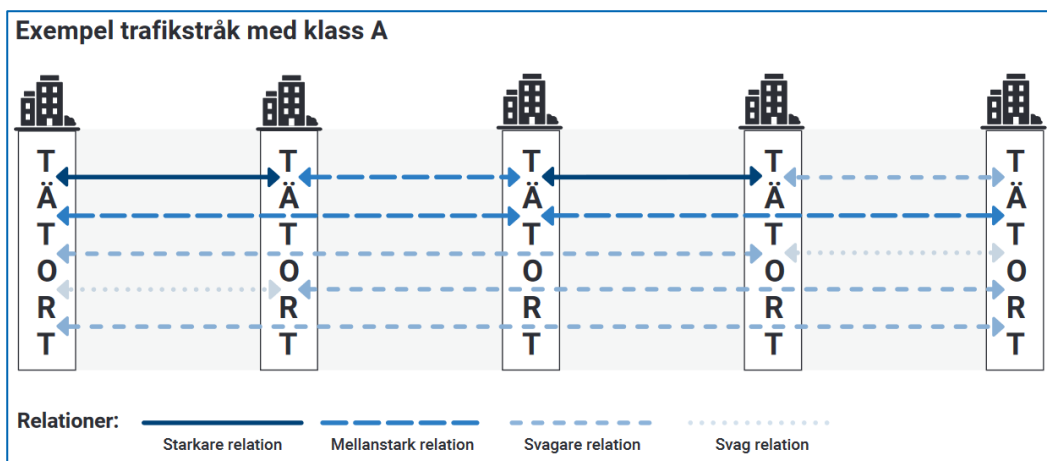
Klass 4

Genom klass 4 täcks hela Östergötland in, även stora, glesa miljöer som saknar tätorter. Utifrån det lägre och glesa befolknings- och resandeunderlag som finns här är förutsättningarna för linjelagd regional busstrafik sämre. Resmönster i denna geografi är relativt spritt vilket också påverkar underlaget för busslinjetrafik negativt.

Busslinjetrafik har svårt att vara effektiv här och linjetrafiken fungerar dåligt som verktyg. Andra former av kollektivtrafik utgör grunden här. I klass 4-områden behöver en tydlig koppling ske mot de lokala förutsättningarna, även om trafiken fortfarande ska bidra till regionala mål. Även här kan Region Östergötland aktivt arbeta enligt önskvärda samhällsbyggnadsprinciper. Om den tillkommande bebyggelsen ska påverka busslinjetrafikens förutsättningar måste den ske väldigt strategiskt placerat och samlat.

4.2 Trafiksystemskartan – målbild 2030

På motsvarande sätt som planeringakartan är trafiksystemkartan indelad i fyra klasser. När det gäller metoden för trafiksystemskartan är nyckelbegreppet ”stråk”. Flera olika relationer, starkare och svagare, längs en tydlig infrastruktursträckning har analyserats för att se hur de kan slås samman till en helhet. Exemplifierat så skulle resandet i busstrafiken mellan Norrköping-Valdemarsvik vara lågt om trafiken varit uppbruten i fyra delar med byten mellan (delsträckor Söderköping-Ringarum-Gusum) i stället för att vara samplanerat. Därför blir Valdemarsvik-Norrköping ett sammanhållet stråk, även om det innehåller delsträckor.



Figur 30 – Stråkbyggande och interna relationer kopplat till klassificeringen

4.2.1 Systemnivå

De fyra klasserna ska inte ses som isolerade från varandra. Starka stråk är en förutsättning för yttäckande trafik, och den yttäckande trafiken ger förutsättningar för trafiken i starka stråk. Ur ett målstyrningsperspektiv kan olika trafikslag ha olika stark påverkan, men det åsidosätter inte systembehovet. Detta gäller även inom ett utpekade stråk som ofta bygger på starkare och svagare delsträckor som tillsammans bildar en helhet.

Alla utpekade klasser bidrar på olika sätt till ökad måluppfyllelse (tabell 3). Utifrån målen i RTP är inte busslinjetrafikens uppdrag att finnas på samma sätt överallt i Östergötland, eller vara det enda trafikslag som bidrar till måluppfyllelse. Uppdelningen i olika klasser kommer ur denna måldifferentiering och utifrån var busslinjetrafiken kan fungera som bäst. Klass A är där regional busslinjetrafik kan bidra till störst måluppfyllelse. Trafiklösningarna som finns i klass D är dock helt centrala för att nå målet om kollektivtrafikens tillgänglighet till samtliga delar i Östergötland.

Bidrag till mål och nyttor per trafikklass							
Klass	Ökad marknadsandel	Hela befolkning ska ha tillgång till kollektivtrafik	Minst 90 % ska ha tillgång till effektiv linjetrafik	Minst 70 % av de större orterna ska ha stamtrafik med låg restidskvot till nodstäderna	Bidrag till samhällsnytta	Bidrag till regional tillväxt	Bidrag till klimatnytta
A	●●	●●	●●	●●	●●	●●	●●
B	●●	●●	●●	●●	●●	●●	●●
C	●●	●●	●●	●	●●	●●	●●
D	●	●●	●	●	●	●	●

Tabell 3 – Övergripande samband mellan klasserna och måluppfyllelse

Det finns flera principer för planering av den regionala busslinjetrafiken som påverkar alla eller de flesta av klasserna. Pendeltågssystemet är stommen i kollektivtrafiksystemet i Östergötland och ska

vara styrande för planeringen av busslinjesystemet där så är tillämpligt. Busslinjesystemet ska planeras som ett sammanhållet system som primärt sammankopplas vid järnvägsstationer och större knutpunkter. På så sätt skapas ett system som tillåter byten mellan olika linjer och där trafiken kan planeras för att minimera bytestiden. Busslinjetrafiken ska planeras så att linjer har renodlade, enhetliga och tydliga uppdrag, och linjer ska komplettera varandra och inte vara anpassade endast till en enskild målgrupp. Genom att använda dessa principer i planeringen av busslinjetrafiken höjs kvaliteten på trafiken i sin helhet även om anpassningar sker i respektive klass.

Satsningar har skett i Östergötland på både tågtrafik och regional busstrafik för att uppnå regionalpolitiska mål. Östgötapendeln har hög status i trafiksystemet men inte endast på grund av att det är tågtrafik utan lika mycket på grund av Östgötapendelns uppbyggnad och kvalitet med täta avgångar, rak linjesträkning och få stopp. Östgötapendeln bör fungera som typmodell för den busslinjetrafik som ska ha liknande uppdrag.

Det är viktigt att buss- och tågtrafiken ses som komplement till varandra. Även om tågtrafiken är stommen i Östergötlands kollektivtrafiksystem så krävs välfungerande busstrafik som matar till och från samt som komplement i starka stråk där järnväg saknas för ett ”hela-resan, hela regionen-perspektiv”. Viss trafik knyts på strategiska platser till tågstationer i trafiksystemet. Exempel på detta är hur Österbymo knyts till Tranås eller Ödeshög till Mjölby.

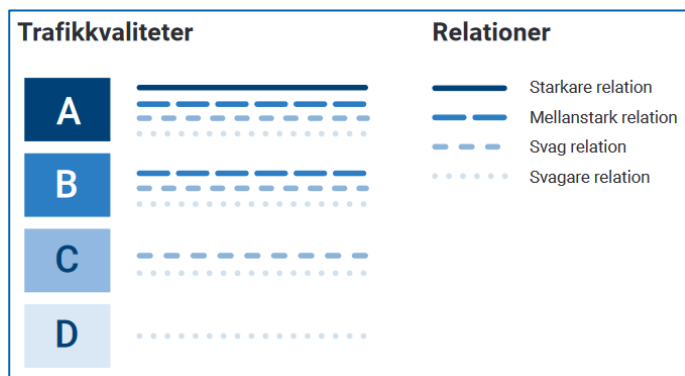
Varje trafikklass ger utrymme för en viss högsta nivå på trafikskvaliteter, men klass A kan även innehålla trafikskvaliteter för klass B, C och D. Klass B kan även innehålla trafikskvaliteter för klass C och D och så vidare. Trafikskvaliteterna bygger på funktion och roll för respektive klass. Det vill säga vilka kvaliteter som bör finnas i den typen av stråk för att trafiken ska vara effektivt utformad.

Tabell 4 visar schematiskt att ett klass A-stråk kan ha en trafik med viss kvalitet, klass D en annan. Kvalitet ska inte tolkas som en enkel skala om ”bra/dålig”. Alla klasser och trafiklösningar har sin roll och ska balansera varandra för att skapa ett så bra trafiksystem som möjligt.

Trafikskvaliteter per trafikklass – trafikutveckling och planering								
Klass	Utbud i trafiken	Övergripande uppehållsbild	Restidskvot	Genhet i linjeföringen	Taktfasthet i planeringen	Infrastrukturens kvalitet	Kostnads-täckningsgrad	Anropsstyrd trafiklösning
A	Stort utbud över dygn och år	Färre stopp – få hållplatser, glesare och strategiskt utvalda	Lägsta, mest attraktiva	Hög eftersträvas, prioriterat mellan stora målpunkter – snabbast, kortast väg	Prioriterad parameter	Hög standard i framkomlighet, hållplatser, anslutningar etc, stomlinjekrav	Högre grad ska kunna uppnås, god trafikekonomi	Aldrig
B	Trafik hela dygnet och året men mer anpassat	En blandning av tätare uppehållsbild och genhet	Låg men mer anpassad	Viktigt men möjlighet till viss anpassning	Viktig parameter	God standard men mer anpassad efter punktvisa behov	Normal/medelnivå	I undantagsfall
C	Basutbud för linjetrafik, låg utbudsnivå	Tätare uppehållsbild – fler hållplatser angörs	Högre kvot tillåts	Genhet önskvärt men högre yttäckning del av uppgiften	Inte styrande	Lägre standard tillåts	Låg men uppsatta kriterier	Möjligt i del eller helhet
D	Lägre än basutbud, speciallösningar	Anpassningsbart utifrån trafikens syfte	Inte styrande	Inte styrande	Inte styrande	Anpassningsbart utifrån trafikens syfte	Nivå under uppsatta riktlinjer väntas	Primärt anropsstyrd

Tabell 4 – Trafikskvaliteter för planering per klass

I de starkare klasserna finns ofta många olika resrelationer och dessa kan ställa krav på olika trafik kvaliteter. Det kan exempelvis finnas tillräcklig efterfrågan både på snabba direktbussar och mer yttäckande trafik med många stopp längs vägen. I de andra klasserna finns oftast bara underlag för en enstaka eller få trafik kvaliteter.



Figur 31 – Kopplingen mellan trafik klasserna, trafik kvaliteter och stråkens interna relationer

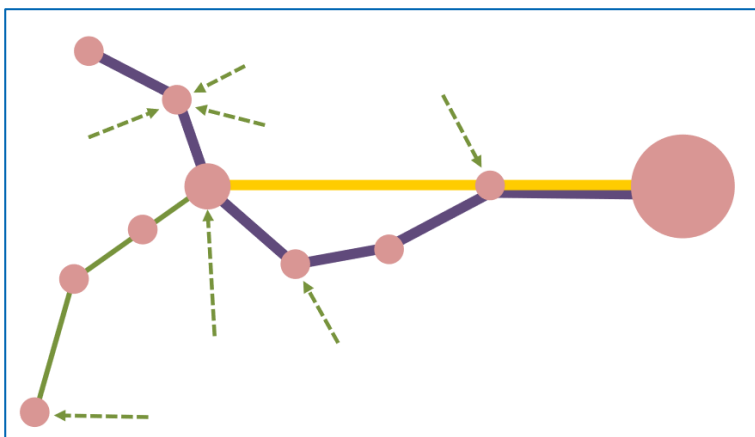
I slutändan kommer beskrivningen av trafik kvaliteter endast att utgöra en del i styrningen av kollektivtrafiken. Det faktiska nyttjandet av kollektivtrafiken, resandet, är en av de största påverkansfaktorerna för trafikens utveckling. Det bästa underlaget för ökade investeringar i kollektivtrafiken kommer alltid vara att fler reser i trafiken.

I de starkaste stråken finns underlag för en trafik med få stopp, så kallade expresslinjer. Detta för att möta efterfrågan på korta restider mellan stora målpunkter. Expressbusstrafiken kan kompletteras med annan linjetrafik för ökad yttäckning. För trafik i klass A-stråk, som ofta är strukturerande i trafiksystemet, värderas taktfasthet⁶. Taktfasthet underlättar systembyggande mellan busslinjer och mellan busslinjer och tågtrafiken vilket ger en bättre kollektivtrafik, med kortare bytestider, för fler.

Ur ett hela-resan-perspektiv för en enskild individ kan det verka motiverat med en avvikelse, exempelvis att en linje gör en avvikning från huvudlinjen för att nå en hållplats en bit från huvudvägen. Det är dock sällan bra för den stora kundgruppen. Därmed påverkas både kund- och samhällsnytta av en sådan avvikelse. I klass C och klass D-trafik kan det dock mer ofta vara motiverat eftersom trafiken där har mer koppling mot yttäckning.

I nedanstående bild (figur 32) tydliggörs klassernas koppling till ett schematiskt uppbyggt linjesystem utifrån principer för linjetrafikens utformning. Gul linje motsvarar klass A, lila klass B, heldragen grön klass C samt streckad grön (och vita "omlandet") klass D.

⁶ Med taktfasthet menas en trafik som går med en viss periodicitet, exempelvis en gång i timmen på samma minuttal.



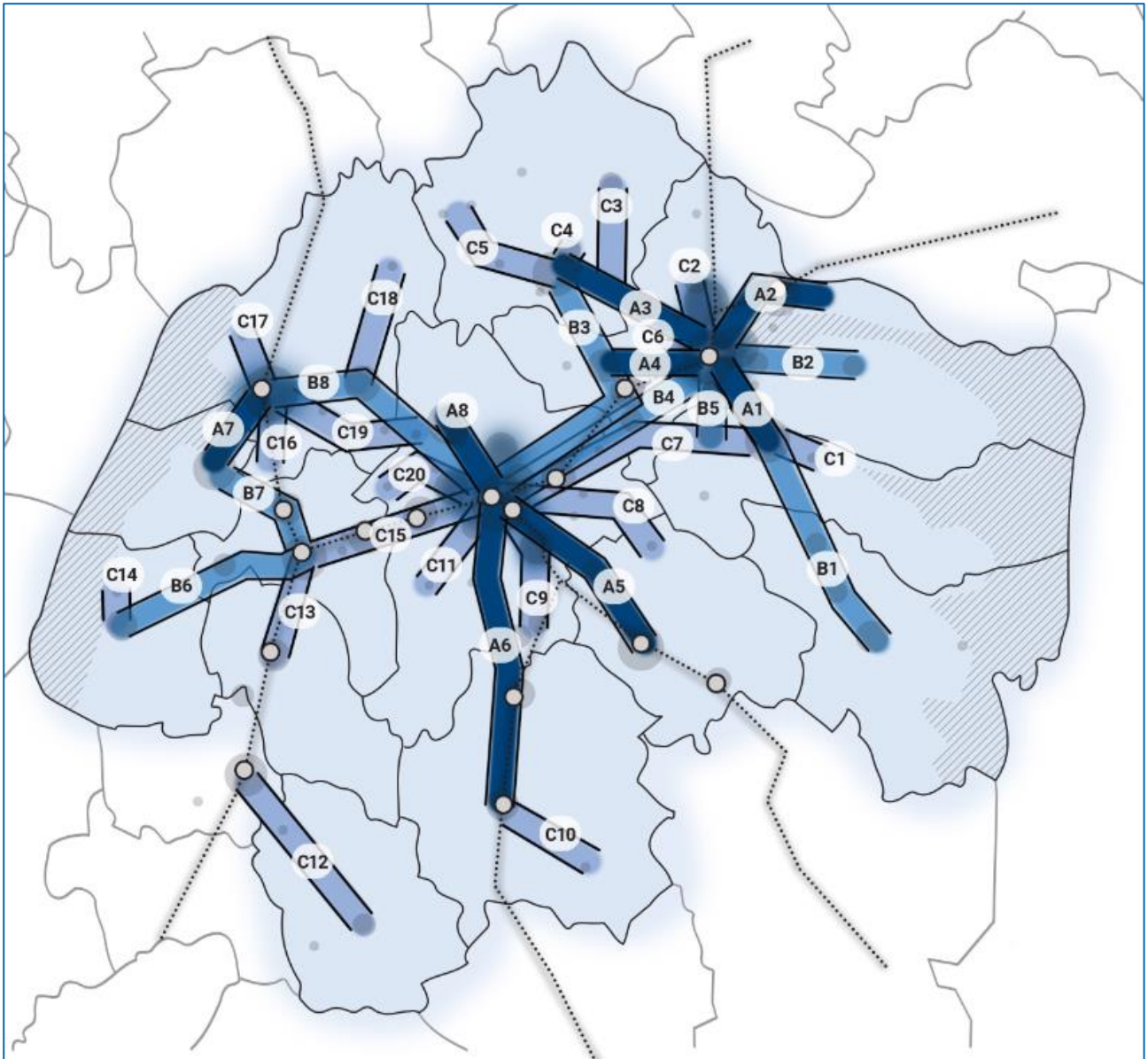
Figur 32 – Schematisk bild över en systemuppbyggnad av linjetrafiken

4.2.2 Trafiksystemskartans relation till planeringskartan

Planeringskartan visar en potential som kan finnas för regional busslinjetrafik i olika geografier i Östergötland. Att ett visst område har en potential för busslinjetrafik betyder inte nödvändigtvis att det finns med som ett utpekat stråk i trafiksystemkartan. Inte heller betyder det att om en ort ligger i ett klass 1-stråk i planeringskartan ska den nödvändigtvis finnas med i ett klass A-stråk i trafiksystemkartan. Trafiksystemskartan bygger på de underlag och principer som sammanställts i form av planeringskartan samt önskad roll och struktur för den regionala busslinjetrafiken år 2030.

Om de antaganden och underlag som utgör grunden för planeringskartan förändras kommer det påverka trafiksystemskartan. Sambandet mellan de två kartorna kan gå åt båda hållen. Om utvecklingen är bättre än väntat i ett stråk/område kommer det påverka trafiksystemet positivt, och omvänt utfall ett stråk/område inte utvecklas som väntat till år 2030.

Nedan redovisas målbildens trafiksystemskarta. Den är uppdelad i 36 stråk samt området som utgör klass D (figur 33). Varje stråk har fått namn (tabell 5). Där visas också vilka orter som ingår i respektive stråk och hur de med olika tyngd bidrar till stråk. Tabellen visar också hur regionala busslinjetrafiken bidrar till att knyta ihop Östergötland, exemplifierat genom en ordsindelning per stråk.



Figur 33 – Trafiksystemskartan med namnsatta stråk

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	Skärblacksa–Norrköping	Norrköping	Skärblacksa	Kimstad
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		
A8	A	Ljungsbro–Linköping	Linköping; Ljungsbro	Bergs slussar	
B1	B	Valdemarsvik–Norrköping	Norrköping; Söderköping	Valdemarsvik	Ringarum; Gusum
B2	B	Östra Husby–Norrköping	Norrköping		Östra Husby; Ljunga
B3	B	Finspång–Linköping	Linköping; Finspång	Skärblacksa; Kimstad; Lingham	Norsholm; Falla; Gistad
B4	B	Norrköping–Linköping	Linköping; Norrköping		
B5	B	Västra Husby–Norrköping	Norrköping		Västra Husby; Luddingsbo/Snöveltorp; Kårtoorp; Öbonäs
B6	B	Ödeshög–Mjölby	Mjölby	Ödeshög, Väderstad	Hogstad
B7	B	Vadstena–Mjölby	Mjölby; Vadstena		
B8	B	Borensberg–Motala/Linköping	Linköping; Motala	Borensberg	
C1	C	Mogata–Söderköping	Söderköping		Mogata
C2	C	Graversfors–Norrköping	Norrköping		Graversfors
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	Lingham	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	Mjölby–Linköping	Linköping; Mjölby	Mantorp; Vikingstad	Sya; Sjöggestead
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

Tabell 5 – Målbildens namnsatta trafikstråk och ortshierarki per stråk

4.2.3 Förklaring per klass

Klass A

Klass A-stråken är de stråk som i störst grad bidrar till målpuffyllelse för målen i den regionala utvecklingsstrategin och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Stråken är relativt få till antalet. Klass A-stråken, tillsammans med Östgötapendeln, utgör tyngdpunkten i kollektivtrafiksystemet.

Det är i klass A-stråken som de utpekade stomlinjerna generellt finns eller kan komma att finnas. Här krävs det, enligt RTP, att utbudet i högtrafik är minst halvtimmestrafik, för att den ska vara ett alternativ för arbets- och studiependling. Denna utbudsnivå i trafiken återfinns i klass A och B.

Trafiken i dessa stråk bygger på att det finns flera kompletterande lösningar för korta restider mellan stora målpunkter samt för yttäckning. Till exempel genom att expressbusslösningar i högtrafik kompletteras av andra linjer med fler stopp längs vägen.

I klass A finns inget egentligt maxutbud, om bara efterfrågan finns. Men vid en viss gräns avtar kundnyttan av att öka utbudet ytterligare. I stället bör fokus skiftas till andra trafiklösningar som kan höja kapaciteten.

I A-stråken har kollektivtrafiken bäst förutsättningar att konkurrera med biltrafiken och då ska kollektivtrafiken vara ett alternativ för många resetillfällen, syften och målpunkter. Utbudet är högt

under hela dygnet och hela året, då flexibilitet i resmöjligheterna är en viktig del i en attraktiv trafik.

De tunga, prioriterade och ofta välfungerade kollektivtrafikstråken diskuteras inte så mycket som de platser där kollektivtrafiken har ett längre utbud. Fokus på klass A-stråk bör ökas, för även med ett högt resande och trafik av hög kvalitet finns en stor potential att öka resandet ytterligare. Att öka resandet i ett klass A-stråk med några få procent motsvarar resandeökningar på många tiotals procent eller mer i klass C-stråk.

Målbildens klassindelning kan nyttjas som underlag i strategiska ställningstaganden både under bättre och sämre ekonomiska förutsättningar. Att tillföra resurser för att förbättra trafiken i klass A-stråk är det som leder till högst måluppfyllelse på flest av målen. Här finns oftast de bästa trafikekonomiska förutsättningarna, här är resandet och intäkterna störst vilket kan motivera ytterligare investeringar. Omvänt innebär det att besparingar i denna trafik behöver vara större i antal indragna turer eftersom det finns stora biljettintäkter. Det måste ske jämförelsevis stora neddragningar för att få en besparing, jämfört med trafik där intäkterna är låga. Neddragningar i denna trafik leder sannolikt till trängselproblematik, vilket ger en mindre attraktiv trafik där färre väljer att resa, samt i många fall även att resenärer riskerar att lämnas på hållplatsen då bussarna blir fulla.

Klass B

Klass B är stråk som håller god kvalitet men inte med samma tyngd som klass A. Underlaget är mindre och geografien glesare vilket påverkar förutsättningarna för trafiken. I vissa stråk är det kopplat till att trafiken är parallell med tågtrafiken.

Utbudet på trafiken i klass B-stråk är ofta att betrakta som en basnivå för strukturbildande kollektivtrafik som har reell möjlighet att konkurrera med bilen för flera resenärsgupper och för flera typer av resor, exempelvis genom att utbudet följer ett riktvärde om minst halvtimmestrafik i högttrafik.

Den mest effektiva strategin för att nå fler och nöjdare kunder – i slutändan ökad marknadsandel – är att ha fokus på A- och B-stråk. En sådan strategi innebär dock inte att resurser uteblir från trafik i andra klasser.

Klass C

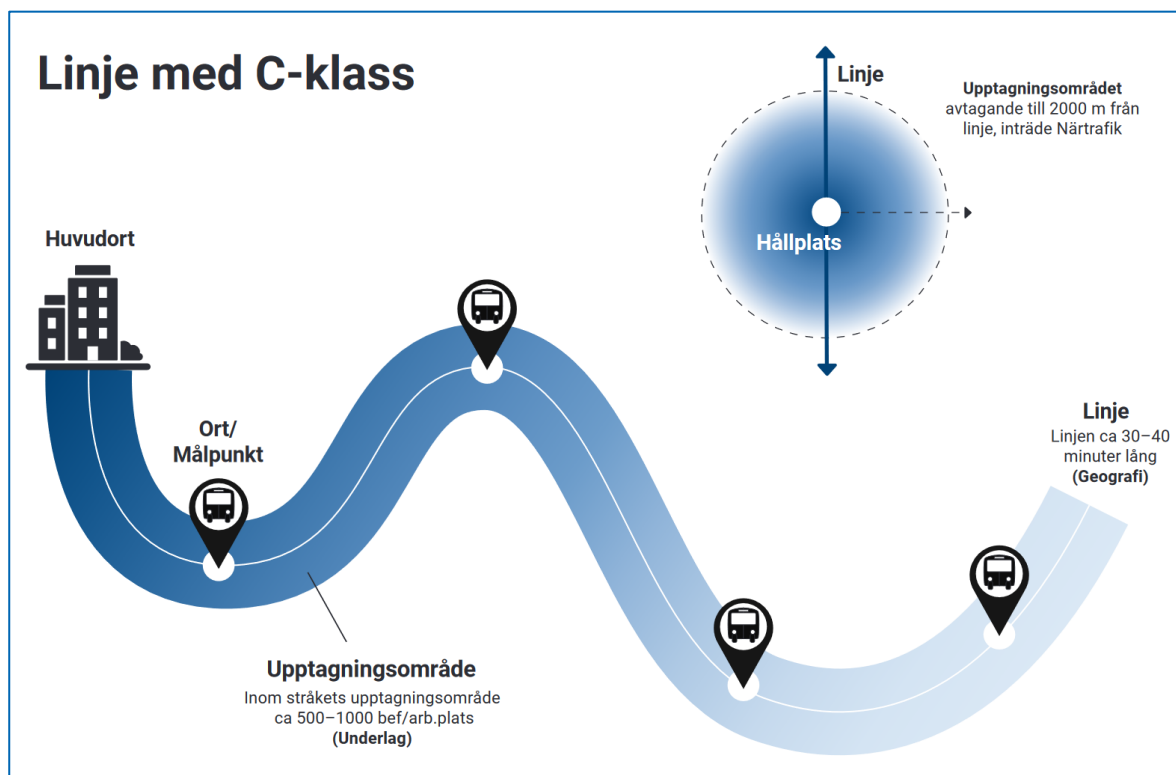
Trafik i klass C-stråk är viktig för att bidra till flera mål i RTP. Marknadsandelsmålet är även här relevant och tillämpligt men i en lägre omfattning. Ju fler som reser med trafiken desto mer kan den utvecklas, vilket är positivt och önskvärt. Men ofta är förutsättningarna inte så goda och därmed blir trafikens kvalitet lägre. Eftersom trafiken framförallt är lokal så är platsspecifika lösningar vanliga.

Klass C-stråk är ofta en relation mellan en landsbygdsort och en huvudort. Trafiken i dessa stråk är mer av lokal karaktär, ofta inomkommunal. Den matar i regel resenärer från mindre landsbygdsorter till en större service- eller kommunhuvudort. Utifrån såväl resandeunderlag som geografi är detta utmanande miljöer för busslinjetrafik. I dessa områden är det både lågt resande och spridda resmönster. Dessa förutsättningar påverkar busslinjetrafikens utformning.

I klass C-stråk krävs ett aktivt arbete från flera aktörer för att busslinjetrafiken ska fungera väl och kunna utvecklas. På en mindre ort med potential där det sker ett aktivt arbete i samhällsplaneringen kan utvecklad busslinjetrafik bli aktuell, genom ett gemensamt utredningsarbete och gemensamma satsningar.

För att fördjupa och förtydliga ”var kan linjetrafik finnas?” har ett riktvärde tagits fram. Det bygger på en modell, likt den i tågstrategiska målbilden om stationsorter, som väger in flera perspektiv för att säkerställa att ett tillräckligt underlag finns för att kunna bedriva ett busutbud av regional busslinjetrafik. Sammanvägningen utgår ifrån olika underlag och parametrar; restider, underlag, geografi, trafikekonomi med mera.

Inriktningvärdet, dock ingen exakt gräns, är att det inom 30 minuter från en huvudort behöver finnas 500–1 000 boende eller arbetsplatser, inom ett relevant upptagningsområde (figur 35). Där förutsättningarna finns är ett riktvärde att det kan finnas upp till 10 dubbelturer per vardag samt någon form av heltrafik. Att ett stråk eller ett område uppfyller riktvärdena innebär ingen garanti för att det ska finnas trafik där. Inte heller det omvända gäller, områden som inte exakt uppfyller riktvärdena kan fortfarande få busslinjetrafik.



Figur 34 – Illustration över kriterier för linjetrafik

Klass D

Klass D är ett område där, såsom visat i planeringskartan, miljön är utmanande för busslinjetrafiken och där andra typer av trafiklösningar oftast passar bättre.

Yttäckande trafik på landsbygden är viktigt ur flera perspektiv. Trafiken i klass D är kopplat mot målsättningar såsom grundläggande samhällsservice, fördelningspolitiska skäl med mera. Målet om att 100 procent av östgötarna ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik nås genom investeringar i trafik här.

Trafiken i dessa områden är viktig av flera skäl. Dels för att bidra till grundläggande resandemöjligheter (genom exempelvis närtrafik), dels för att möta vissa målgrupper och platsspecifika resbehov. Trafiken fyller samordnande uppdrag och sociala funktioner snarare än att bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

Eftersom busslinjetrafik inte kommer till sin rätt i dessa miljöer krävs andra lösningar och trafiklösningar. Dessa skulle bättre kunna balansera ett regionalt engagemang mot att effektivt hantera det lägre och mer spridda resmönstret. Kopplingen mellan "fritidsresande/grön turism" och trafikutveckling är ett sådant exempel.

Generellt är trafiken anropsstyrd och områdesbaserad eftersom geografin är stor och underlaget lågt. Det är viktigt att poängtera att klass D inte utesluter linjetrafik för dessa miljöer, dock krävs ett mer aktivt arbete och riktade insatser för att det ska 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 uppbär bara kostnader när någon reser, samt har ofta en lägre totalkostnad. Fortfarande är kostnaden, det vill säga skattesubventionen per resa, hög även om totalkostnaden är relativt låg. Om resandet ökar kommer man nå en teoretisk brytpunkt när det är bättre att köra linjelagd trafik än anropsstyrd trafik.

Utifrån en ökad målstyrning har trafikresurser under den senaste tioårsperioden omfördelats från vissa områden i klass D till trafik med högre potential för måluppfyllelse, men samtidigt har också den anropsstyrda trafiken utvecklats så att kollektivtrafik erbjuds där det överhuvudtaget inte har funnits tidigare. Strategin har inte varit kopplad till besparingskrav utan till att omprioritera resurser dit de kan göra större nytta.

Bedömningen är att inga länsöverskridande relationer uppfyller sådant behov att det motiverar linjetrafik enligt kriterierna i klass A-C, utom stråket Österbymo – Tranås. Övrig trafik som är mellankommunal och länsöverskridande faller in under klass D.

4.2.4 Infrastruktur

I de utpekade stråken i trafiksystemkartan finns ett underlag och stöd för planering och prioritering för Region Östergötland, länets kommuner och Trafikverket. För Region Östergötlands del är det främst genom avsatta medel i LTP som infrastrukturutveckling bedrivs.

För att en resa med kollektivtrafiken ska anses attraktiv, trygg, säker och tillgänglig måste resans alla delar passa ihop. Infrastrukturens kvalitet måste därför på sikt matcha trafikens kvalitet. Oavsett utpekad klass i målbilden behöver varje klass funktionell och välfungerande infrastruktur, anpassad utifrån sina syften. En hållplats med flera hundra påstigande per dag har vissa krav, medan en linje i klass D-område har andra behov. Det finns även en regional tillgänglighetsstandard för kollektivtrafikens hållplatser, som dock inte behandlas närmare här.

Utifrån busslinjetrafikens upptagningsområde och resenärernas behov av att ta sig till en hållplats krävs investeringar och samverkan mellan region, stat och kommun för att öka tillgängligheten och tillgången till busstrafiken. Ju bättre kollektivtrafiken är, desto längre är människor beredda att ta sig till en hållplats. Det ställer krav på både trafikering och på infrastruktur. Enligt dagens regelverk för närtrafik räknas tillgänglighet som områden inom två kilometer från en hållplats. Det har dock liten betydelse om man bor 50 meter från en hållplats i de fall man fortfarande inte kan ta sig till den på ett säkert sätt. Hållplatser är, eller får inte vara, som infrastruktur-öar utan det krävs att man snabbt, tryggt och säkert kan nå dem.

Framkomlighetsåtgärder i de största städerna gagnar all regional kollektivtrafik som trafikerar staden. De är inte viktigt endast för de som pendlar in till städerna, de är också viktiga för Norrköping och Linköping eftersom ökad kollektivtrafik minskar bilismens negativa effekter i städerna, såsom trängsel och utsläpp.

En attraktiv regional busstrafik har alltså betydelse både för de som bor i och utanför Linköping och Norrköping. Ska ambitionerna om dessa städer som regionala noder uppnås måste de möta de

krav och förväntningar som finns på dem. Kommunerna måste bidra till att hantera stora trafikmängder på ett hållbart sätt i relation till sin status i regionen.

Utifrån strategiskt placerade noder på landsbygden, mindre bytespunkter, uppnås en slags variant av kollektivtrafiknära planering fast utan krav på övrig bebyggelse. Detta är en modell som går att utveckla i hela länet. För klass D (landsbygd, småorter och mindre tätorter) är det ofta en bra strategi att prioritera möjlighet till mindre bytespunkter för kombinerade resor med kollektivtrafik och bil eller cykel.

4.3 Busstrafik genom andra aktörer

I Östergötland finns andra aktörer som bedriver busstrafik, antingen kommersiellt eller på uppdrag av annan regional kollektivtrafikmyndighet. Den kommersiella trafiken är oftast beställningsbar turisttrafik eller långväga expressbusstrafik. Andra kollektivtrafikmyndigheter bedriver framför allt trafik som utför lokala, ofta skolskjutsrelaterade, uppdrag.

Den kommersiella trafiken bidrar positivt till regionens utveckling genom sitt kompletterande fokus på långdistansresor. Exempelvis genom att komplettera den tågtrafik som finns, knyta ihop nodstäder eller angöra Arlanda. Målgruppen för denna trafik är primärt fritids- eller sällanresenärer.

Busstrafiken som utförs av andra aktörer är viktig för regionens utveckling och är en del av det hållbara transportsystemet. Eftersom den inte är under Region Östergötlands styrning har den inte behandlats i detalj i målbilden. Trafiken bedöms inte heller vara strukturerande på det sätt som Region Östergötlands egen busslinjetrafik är. En ökad samverkan med kommersiella aktörer skulle dock kunna erbjuda nya möjligheter att nå uppsatta mål men kräver särskild utredning.

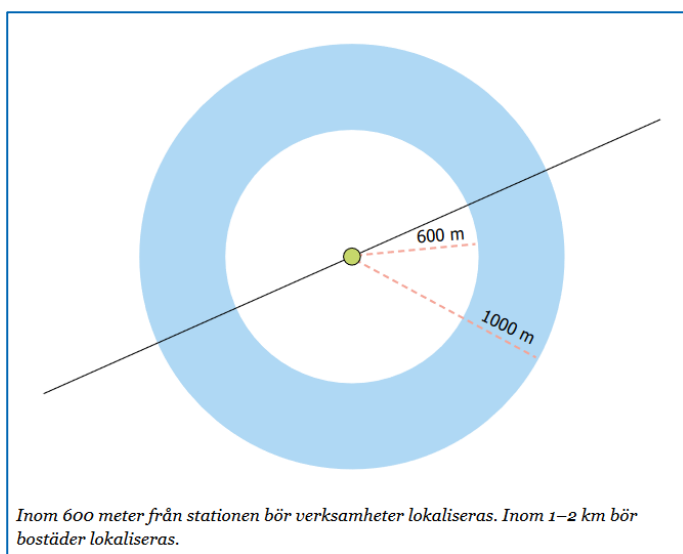
5 Samverkan och genomförande

5.1 Att gemensamt utveckla förutsättningarna

I Östergötland är kollektivtrafiken regionaliserad sedan 2012. Region Östergötland har planeringsansvar och finansierar trafiken men utvecklingen är beroende av kommunernas och statens uppdrag och roller. Den kommunala processen för fysisk planering är en nyckel för hållbar samhällsutveckling. Att samverka ska vara gynnsam för alla tydliggörs i det avtal som reglerar ansvar mellan parter på kollektivtrafikområdet⁷. En långsiktigt hållbar samhällsplanering är viktig för att öka de hållbara transporterna och för att skapa ett mer tillgängligt samhälle.

Målbilden visar Region Östergötlands engagemang i regional busslinjetrafik som utgångspunkt för samverkan. Andra aktörer har egna mål och ambitioner. Det kommer uppstå målkonflikter när olika perspektiv leder till olika önskade lösningar. Kvaliteten på samverkan handlar inte om att undvika detta utan beror på hur väl alla parter gemensamt kan hantera dessa situationer och förstå varandras olika uppdrag.

Redovisad planeringskarta och trafiksystemkarta kan sägas vara en slags potentialkartor för 2030. För att nå potentialen måste samverkan börja i att påverka förutsättningarna för kollektivtrafiken. Att påverka underliggande strukturer är inte endast en fråga om *att* bidra, utan också om *hur* och *var*. För att förbättra förutsättningarna för regional busslinjetrafik kan olika saker ske med olika effekt. Planer kan genomdrivas för ökat underlag av befolkning eller arbetsplatser på strategiska platser, infrastrukturen kan förbättras absolut sett eller relativt bilen, resandeefterfrågan kan stimuleras (Mobility Management).



Figur 35 – Kollektivtrafknära planering och avstånd från station eller hållplats

Källa: Strukturbild 2016, Region Östergötland

Exploateringen behöver ske i ett gynnsamt läge och med viss täthet. Utifrån det driver Region Östergötland samhällsplaneringsprincipen om kollektivtrafknära planering (stationsnärhetsprincipen när det gäller tåg). Att arbeta utifrån den innebär ett tillgängligare samhälle och bättre förutsättningar för befolkningen att få tillgång till kollektivtrafik som är

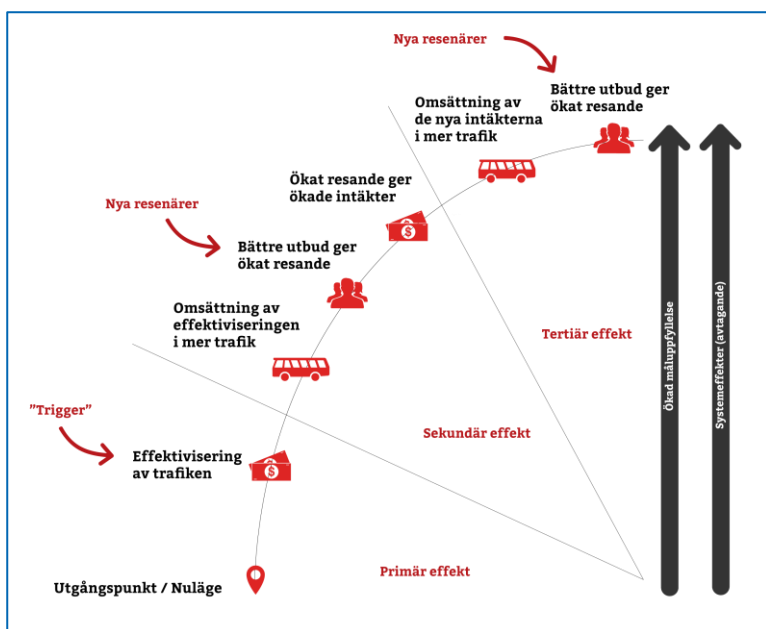
⁷ Se ”Avtal om kollektivtrafik i Östergötlands län”

attraktiv och effektiv. Det gäller för alla parter att dra nytta av rådande förutsättningar för att uppnå de nyttor som finns. Det omvända är lika viktigt, att inte investeringar sker som försämrar förutsättningarna.

5.2 Att utveckla trafiken mot 2030

Att förvalta och utveckla kollektivtrafiken har varit Östgötatrafikens huvuduppdrag sedan bolaget grundades i början på 1980-talet, även om det var annorlunda utformat innan 2012 då kommunerna mer direkt beställde trafik genom sitt delägarande av Östgötatrafiken. På uppdrag av Region Östergötland upphandlar, organiserar och samordnar idag Östgötatrafiken den regionala kollektivtrafiken i Östergötland, samt verkar för att främja en attraktiv och effektiv kollektivtrafik i hela länet och till angränsande län.

Idag sker utveckling av trafiken löpande och genom interna uppdrag enligt en etablerad process⁸. Det är alltså genom denna process för kontinuerlig utveckling av kollektivtrafiken som målbildens intentioner i största delen kommer konkretiseras. Processens tre huvudsakliga steg är uppföljning, trafikutredning samt genomförande.



Figur 36 – Trafikutveckling som start på positiv trend för fler resenärer

Uppföljning görs för Östgötatrafikens och Region Östergötlands interna behov samt för att erbjuda kommunerna insyn i den verksamhet som kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för. De mest centrala dokumenten ur trafikutvecklingsperspektiv är Trafikbokslutet respektive Infrastrukturbokslutet. De tas årligen fram och distribueras till politik och tjänstemän i berörda kommuner, samt redovisas i trafik- och samhällsplaneringsnämnden.

Trafik och samhällsplaneringsnämnden i Region Östergötland (TSN) fastställer årligen en trafik- och verksamhetsbeställning för Östgötatrafiken. I denna fattar nämnden beslut kring trafikens utveckling. Genomförda trafikutredningar är en del i denna beställning.

⁸ Se ”Process för kontinuerlig utveckling av den allmänna kollektivtrafiken” för utförligare beskrivning

Efter beslut om trafik- och verksamhetsbeställningen ska Östgötatrafiken tillsammans med berörda kommuner, Trafikverket och enskilda väghållare gemensamt planera för och säkra kvaliteten i genomförandet av beslutade trafikförändring.

5.3 Frågor för 2030 och mot 2040

Mycket kommer ske innan 2030 som påverkar samhällets och trafikens utveckling. Målbilden som strategiskt framåtsyftande dokument beslutas i en ständigt föränderlig tid. Det betyder att det kommer finnas många tillfällen att genomföra trafikutvecklingsprojekt. Tre gånger om året skiftar kollektivtrafiken i Sverige tidtabeller - juni, augusti och december. Även om 2030 är relativt nära i tid är det ändå drygt 20 tidtabellsskiften bort. Perioden fram till 2030 innehåller också 7–8 trafik- och verksamhetsbeställningar och budgetar. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet kommer komma att revideras åtminstone två gånger. Nya statliga nationella planer för transportinfrastruktur och nya kommunala översiktsplaner kan antas.

Vid 2030 kommer också många exploateringsplaner vara realiserade och nya teknologier ha implementerats. Den grundläggande ambitionen är ändå att kollektivtrafiken står stadigt som en ryggrad även i det framtida, hållbara resandet. Inte minst där förutsättningarna är goda. Den bästa kollektivtrafiken är den som år efter år är stabil, strukturerande i sin omgivning, och som upplevs pålitlig och trygg. 2030 är därför ett år som för busstrafiken både är långt borta och nära.

Covid 19-pandemin har kraftigt påverkat kollektivtrafikbranschen genom lägre resande och marknadsandel, större underskott och förändrade resebeteenden. Under pandemin sjönk kollektivtrafikens marknadsandel i Östergötland från cirka 20 till 13 procent och kostnadstäckningsgraden från ungefär 45 till 35 procent. De offentliga anslagen har ökat för att kunna vidmakthålla trafiksystemet. Externa stora händelser kan påverka kollektivtrafiken och dess utveckling starkt.

I Östergötland kan en klart positiv trend skönjas efter pandemin med ökat resande och förbättrade resultat. Detta är goda nyheter för både kort och lång sikt. En återhämtning efter pandemin är det första viktiga steget mot målbildens 2030-perspektiv. Den bästa metoden för att attrahera tillbaka kunder är att fortsatt erbjuda en attraktiv, effektiv trafik.

Det är i målbildens användning som dess stora nytta uppstår. Med målbilden som ett stöd i olika genomförandeprocesser – för kollektivtrafiken eller i fysisk planering – kan såväl processerna som trafiken utvecklas.

6 Källor och referenser

Här redovisas ett urval av källor och referenser som använts i rapporten. Vissa dokument kan även ses som "läslista", till exempel om kollektivtrafikens organisering i Östergötland.

Region Östergötland/Östgötatraffiken

- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland -> 2030
- Trafik- och verksamhetsbeställningar
- Utvecklingsstrategi för Östergötland
- Länstransportplan, remissversion 2022
- Funktionella Östergötland - storymap
- Regionala kunskapsunderlag, exempelvis sammanställning kommunala översiktsplaner
- Hållbara transporter i Östergötland
- Regional cykelstrategi för Östergötland
- Regional strukturbild - för Östergötland 2016
- Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik
- Avtal mellan Region Östergötland och kommunerna i Östergötland
- Kommunala tillköp av högre servicegrad i kollektivtrafiksystemet
- Process för kontinuerlig utveckling av den allmänna kollektivtraffiken
- Modell för beräkning av kollektivtrafikens samhällsnytta
- Riktlinjer för prissystem och färdbevis
- Ägaravtal och uppdragsdirektiv till AB Östgötatraffiken
- Regional tillgänglighetsstandard för kollektivtrafikens hållplatser i Östergötland
- Affärsplan AB Östgötatraffiken 2023–2025
- Resvaneundersökning 2014
- Trafikbokslut 2017–2021
- Infrastrukturbokslut 2017–2021
- Trafikutredningar Östgötatraffiken

Kommunalt och nationellt

- Kommunala översiktsplaner i Östergötland
- Trafikverket – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, med underlag
- Trafikverket – Basprognos 2040
- Trafikverket – Trender i transportsystemet, Trafikverkets omvärldsanalys 2022
- Trafikverket – Information och råd vid kommunal detaljplanering
- Trafikverket – Våra kunder – de är vi till för
- Kol-TRAST - planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik
- Sveriges kommuner och regioner – Samordnad bebyggelse- och transportplanering
- Sveriges kommuner och regioner – Täthetsmått för effektiv kollektivtrafik
- Trafikanalys – Resvanor i Sverige
- Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande NTF – Ung mobilitet (2021)
- Linköpings kommun – Linköpings omland och landsbygd i siffror
- Nationella vägdatabasen (NVDB)
- Sveriges riksdag – Lag (2010:1065) om kollektivtrafik
- Sveriges riksdag – Mobilitet på landsbygder - forskningsöversikt och nulägesbeskrivning
- Statistiska centralbyrån SCB – primär datakälla för befolkning, dagbefolkning och pendling

Bransch och akademi

- K2 – Guidelines för attraktiv regional busstrafik - regional BRT
- K2 – Effekter av kollektivtrafiksatsningar
- K2 – Kollektivtrafik - Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter
- K2 – Att styra mot ökad kollektivtrafikandel
- K2 – Kommunerna och kollektivtrafiken
- K2 – Kollektivtrafiken och klimatutmaningen
- K2 – Public transport funding under pressure
- K2 – Kollektivtrafikens organisering och finansiering
- K2 – Odefinierad roll för kollektivtrafiken
- K2 – Sju perspektiv på kollektivtrafikens finansiering
- Svensk kollektivtrafik – Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktivitet och tillväxten
- Svensk kollektivtrafik – Kollektivtrafikens ekonomiska återhämtning efter coronapandemin
- Svensk Kollektivtrafik – Kollektivtrafiken skapar nytta för kommunerna och regionerna
- Svensk Kollektivtrafik – Kollektivtrafikbarometern
- WSP – Stora mobilitetsstudien 2021
- Regionplan Skåne 2022–2040
- Trivector – Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt
- Jönköpings länstrafik – Bytespunkter i Jönköpings län
- Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län
- Centrum för kommunstrategiska studier – Snart tio år med regionala kollektivtrafikmyndigheter
- SLL RiPlan (Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län)

Hemsidor

- <https://www.regionostergotland.se/Regional-utveckling/regional-planering/>
- <https://dokument.regionostergotland.se/Politiska%20dokument/>
- <https://www.ostgotatrafiken.se/info/vi-och-vart-uppdrag/styrelsen/styrdokument/>
- <https://www.svenskkollektivtrafik.se/kollektivtrafiken/>
- <https://www.k2centrum.se/>
- <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur.50001.html/>
- <https://www.trafa.se/>