

# Sörmlands regionala trafikförsörjnings- program 2022–2035



REGION  
SÖRMLAND



# Innehåll

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Förord</b> .....                                                                         | 4  |
| <b>Sammanfattning</b> .....                                                                 | 6  |
| <b>Introduktion – det regionala trafikförsörjningsprogrammet</b> .....                      | 8  |
| Framtagande av program .....                                                                | 8  |
| Programmets disposition .....                                                               | 9  |
| <b>Vad som styr trafikförsörjningsprogrammet</b> .....                                      | 10 |
| Sörmlandsstrategin, Sörmlands strukturbild samt andra styrdokument .....                    | 10 |
| Strukturbild Sörmland .....                                                                 | 12 |
| Trafikförsörjningsprogrammet i förhållande till Sörmlandsstrategin .....                    | 14 |
| Länstransportplanen och regional cykelstrategi .....                                        | 14 |
| <b>Målmodell, mål samt måluppföljning – målindikatorer</b> .....                            | 16 |
| Funktionell kollektivtrafik – stödjer regional och lokal utveckling .....                   | 16 |
| Attraktiv kollektivtrafik – är användarvänlig med hög kvalitet .....                        | 17 |
| Effektiv kollektivtrafik – är hållbar och samordnad .....                                   | 18 |
| Tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik – erbjuder goda resmöjligheter .....                | 18 |
| <b>Strategier</b> .....                                                                     | 20 |
| Övergripande strategier .....                                                               | 20 |
| Riktade strategier för att uppnå ett eller flera mål .....                                  | 21 |
| Infrastrukturutveckling för bättre trafikerings- och resmöjligheter .....                   | 24 |
| Kontinuerliga förbättringar för en hållbart driven trafik .....                             | 25 |
| <b>Särskild kollektivtrafik</b> .....                                                       | 26 |
| Mål för den särskilda kollektivtrafiken .....                                               | 27 |
| I den särskilda kollektivtrafiken ska resenären uppleva god kvalitet under hela resan ..... | 27 |
| Den särskilda kollektivtrafiken ska anordnas och utföras på ett effektivt vis .....         | 27 |
| Strategier för den särskilda kollektivtrafiken .....                                        | 28 |
| <b>Finansiering</b> .....                                                                   | 30 |
| <b>Öppet marknadstillträde och allmän trafikplikt</b> .....                                 | 32 |
| Kommersiell trafik och öppet marknadstillträde .....                                        | 32 |
| Allmän trafikplikt .....                                                                    | 33 |
| <b>Kollektivtrafiksystemet i Sörmland</b> .....                                             | 34 |
| Dagens kollektivtrafik i Sörmland .....                                                     | 34 |
| Regional tågtrafik .....                                                                    | 35 |
| Regional busstrafik .....                                                                   | 37 |
| Sörmlands utveckling och kollektivtrafiken .....                                            | 40 |

# Förord

Mycket har hänt i samhället sedan framtagandet av förra Trafikförsörjningsprogrammet 2017. En ny tågtrafik har etablerats med nya fordon och fler avgångar och även regionens busstrafik under varumärket Sörmlandstrafiken har blivit allt mer uppskattad. Men också organisatoriskt har det skett förändringar: Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet är nu en del av Region Sörmland, något som knyter kollektivtrafiken närmare till samhällsplaneringen.

Just kollektivtrafikens betydelse för samhället har blivit allt tydligare den senaste tiden och en attraktiv kollektivtrafik är ett svar på många av dagens mest angelägna frågor. Den bidrar i hög grad till den nödvändiga omställningen till ett klimatsmart samhälle. Den bidrar också till ökad tillgänglighet i Sörmland och hela Mälardalen, något som kommer till gagn för länets invånare, besökare och näringslivet. Den skapar balans och säkerställer en fortsatt positiv utveckling även ur ett socialt och jämställdhetsperspektiv. Kollektivtrafikens betydelse för hela samhället har inte minst understrukits under Coronapandemin då buss- och tågtrafiken hållits igång med full kapacitet hela tiden för att säkerställa att människor kan ta sig till arbete och studier.

När nu samhället återgår till en ny vardag efter pandemins akuta fas är kollektivtrafiken redo att växla upp igen. Trafikförsörjningsprogrammet pekar med sina mål och ambitioner ut vägen och lägger med detta en grund för regionens fortsatta arbete så att kollektivtrafiken kan axla sin allt viktigare roll som samhällsbyggare.



**Monica Johansson (S),  
regionstyrelsens ordförande**





# Sammanfattning

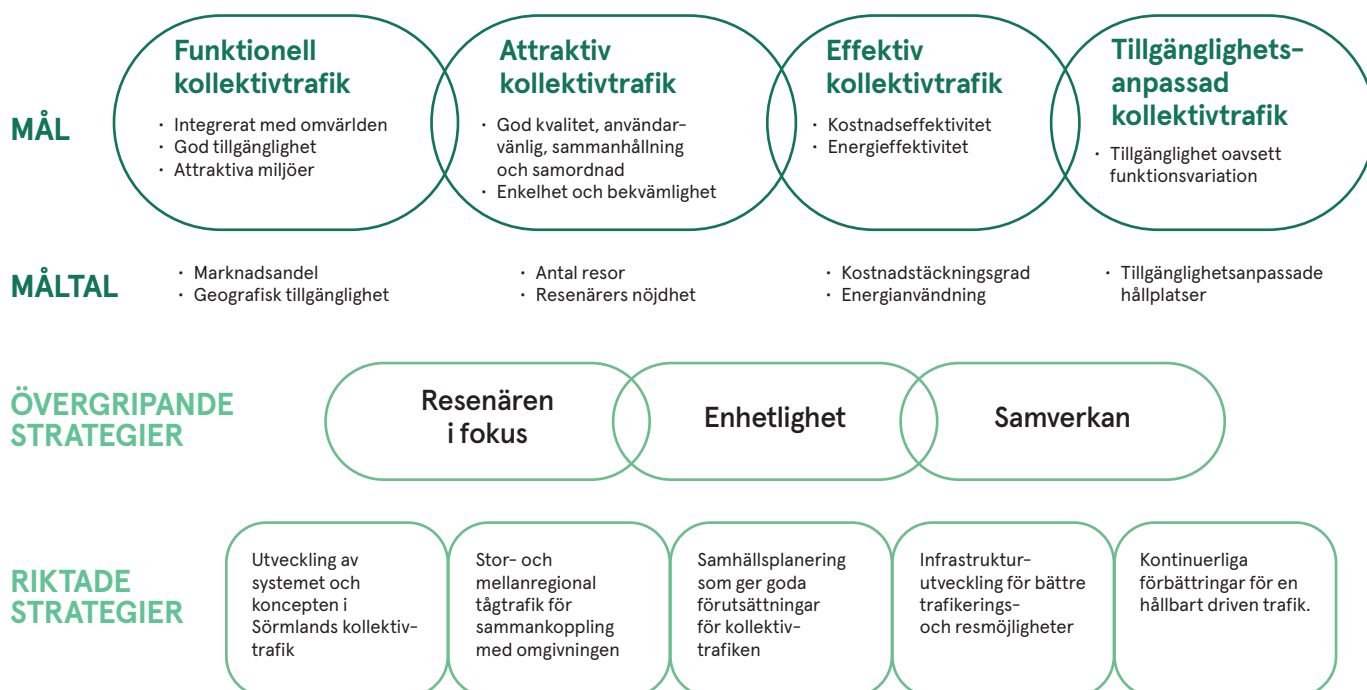
Region Sörmland är sedan 1 januari 2019 regional kollektivtrafikmyndighet i Södermanlands län. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har några lagstadgade uppgifter såsom framtagandet av ett trafikförsörjningsprogram. Det ska bland annat innehålla en redovisning av behovet av regional kollektivtrafik samt mål för kollektivtrafikförsörjningen. Programmet är ett av de viktigaste dokumenten för styrningen av den regionala kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar regional utveckling och utgör ett viktigt verktyg för genomförandet av Sörmlands regionala utvecklingsstrategi, Sörmlandsstrategin. Utifrån prioriteringar i Sörmlandsstrategin, samt Strukturbild Sörmland, har fyra funktionsmål för trafikförsörjningsprogrammet identifierats inom vilka kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2035. För att nå målen krävs ett systematiskt arbete där varje beslut, projekt och genomförande verkar i riktning mot målen. Strategier är inriktningar i detta arbete, flera av strategierna har effekt på mer än ett funktionsmål.

De långsiktiga utmaningarna för samhället i allmänhet och kollektivtrafiken i synnerhet är stora och det är angeläget att formulera ambitioner för ett längre tidsperspektiv. För Sörmlands län består utmaningarna i att stärka

kopplingarna till viktiga utvecklingsområden i omkringliggande län. På så sätt kan förutsättningar ges att stärka invånarnas möjligheter till sysselsättning och att öka företagens möjligheter att rekrytera arbetskraft. En attraktiv kollektivtrafik i Sörmland och Stockholm-Mälardalen är också ett viktigt bidrag till att minska klimatpåverkan och en del i regionens arbete med att skapa ett jämlikt och jämställt samhälle.

# Kollektivtrafik för hållbar regional utveckling



Figur 1. Översiktlig bild av trafikförsörjningsprogrammets mål, måltal och strategier.

# Introduktion – det regionala trafikförsörjnings- programmet

Enligt kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065) ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet och denna myndighet ska ansvara för att det finns ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Region Sörmland är sedan 1 januari 2019 regional kollektivtrafikmyndighet i Södermanlands län och därmed ansvarig upprättare av Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram. Detta trafikförsörjningsprogram som du nu läser är därmed det första som Region Sörmland upprättat.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafiken i Södermanlands län.

Enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska trafikförsörjningsprogrammet regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken och dessutom redovisa sådant som behovet av kollektivtrafik, åtgärder för tillgänglighetsanpassning samt skydd av miljö. I programmet ska också ske en redovisning av den kollektivtrafik som finns i länet som bedöms kunna utföras på grundval av allmän trafikplikt

såväl som på kommersiell grund.

Detta regionala trafikförsörjningsprogram för Södermanlands län har som huvudsakligt syfte och fokus att fastställa långsiktiga mål för kollektivtrafiktrafikförsörjningen samt presentera vilka strategier som ska användas för att nå dessa. Programmet har år 2035 som bortre tidshorisont men kommer att revideras vid behov och prövas utifrån sin aktualitet flera gånger innan dess. Trafikförsörjningsprogrammet bidrar till att nå målet och prioriteringarna i den regionala utvecklingsstrategin och flera övergripande mål för hållbar utveckling och Agenda 2030.

## FRAMTAGANDE AV PROGRAM

Programmet har utvecklats av en projektorganisation på Region Sörmland. I processen i framtagandet av denna remissversion har tidigt samråd och förankring skett med länets kommuner, trafikföretag, resenärer och intresseorganisationer. Under remisstiden samråds innehållet i en helhet, då även med andra regionala

kollektivtrafikmyndigheter, Länsstyrelsen och andra statliga myndigheter samt andra relevanta aktörer. Förankring har även skett via regionala utvecklingsnämndens utskott för regional samhällsplanering.

## **PROGRAMMETS DISPOSITION**

Dokumentet inleds med ett avsnitt om mål följt av ett avsnitt om strategier. Underlag och framtidsspaningar som ligger till grund för programmets ställningstaganden kommer senare i programmet. Genom denna disposition presenteras omedelbart trafikförsörjningsprogrammets andemening.

Målavsnittet och strategiavsnittet lägger fokus på den allmänna kollektivtrafikens utveckling i länet, den särskilda kollektivtrafiken har ett eget avsnitt efter mål- och strategiavsnitten, enligt den ansvarsfördelning som finns i länet idag. Ambitionen är att den särskilda och allmänna kollektivtrafiken alltmer ska beskrivas och fungera som en helhet.

# Vad som styr trafikförsörjningsprogrammet

Som nämnts inledningsvis är trafikförsörjningsprogrammet ett strategiskt styrdokument för kollektivtrafikens utveckling för att uppnå såväl nationella som regionala mål och strategier. De lagar, mål och styrdokument som styr inriktningen för trafikförsörjningsprogrammet är:

- Lagen om kollektivtrafik, SFS 2019:950
- Överenskommelse om Kollektivtrafik i Södermanlands län
- Nationella transportpolitiska mål
- Regional utvecklingsstrategi för Södermanlands län/Sörmlandsstrategin och dess Strukturbild
- Regional cykelstrategi för Södermanlands län
- ÖMS 2050, d.v.s. ett gemensamt underlag för storregional samhällsplanering för regioner och kommuner i östra Mellansverige.

Därtill påverkar den storregionala samverkansprocessen En bättre sats samt mål om samverkan inom Mälardalstrafik Region Sörmlands inriktning. Nationell- och Länsplan för transportinfrastrukturen påverkar möjligheten att genomföra de mål och strategier som finns utifrån behov av investeringar i infrastrukturen.

Vidare beskrivs de styrdokument som Region Sörmland ansvarar för och som har en stark och tydlig koppling till trafikförsörjningsprogrammet.

## **SÖRMLANDSSTRATEGIN, SÖRMLANDS STRUKTURBILD SAMT ANDRA STYRDOKUMENT**

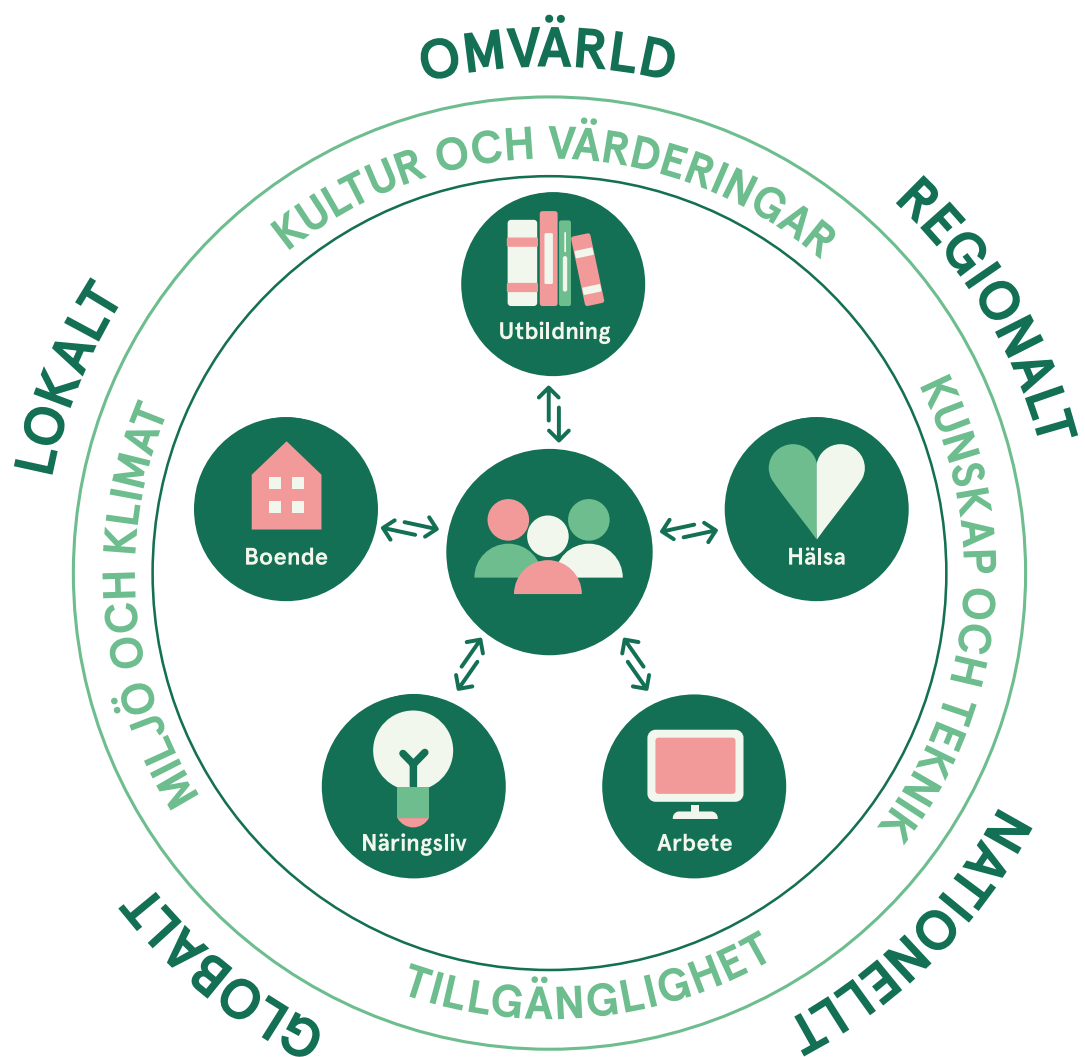
Sörmlands regionala utvecklingsstrategi,

Sörmlandsstrategin, visar inriktningen för det regionala utvecklingsarbetet genom att ange de långsiktiga prioriteringarna för hur vi skapar hållbar regional utveckling i Sörmland.

Sörmlandsstrategin tar sin utgångspunkt i FN:s globala mål, Agenda 2030, och sätter människan i centrum. Social hållbarhet är målet, ekonomin medlet och ekologin sätter ramarna för att nå ett hållbart samhälle. En hållbar utveckling där social hållbarhet är målet innebär ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa och utan orättfärdiga skillnader. Det är ett samhälle...

- där alla människors grundläggande behov tillgodoses och de mänskliga rättigheterna säkerställs,
- där alla människor är inkluderade – oavsett kön, utbildnings- och inkomstnivå, social status, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, bostadsort, sexuell läggning, könsöverskridande identitet och uttryck, ålder eller funktionsnedsättning,
- som anpassas och utformas utifrån de grupper som har störst behov.

Sörmlands modell för hållbar regional utveckling belyser utifrån människan och befolkningen i centrum hur boende, hälsa, arbete, utbildning och näringsliv påverkar varandra. Modellen beskriver även ett antal förutsättningar som påverkar detta samspel.



Figur 2. Sörmlands modell för hållbar regional utveckling. Modellen beskriver hur boende, hälsa, arbete, utbildning och näringsliv påverkar varandra

Sörmlandsstrategin har i dagsläget två beslutade prioriteringar:

- En växande arbetsmarknad, där efterfrågan på kompetens och utbud av arbetskraft med olika utbildningsbakgrunder och erfarenheter kan mötas.
- En växande befolkning, där bostadsmarknaden fungerar och utbudet av bostäder möter efterfrågan.

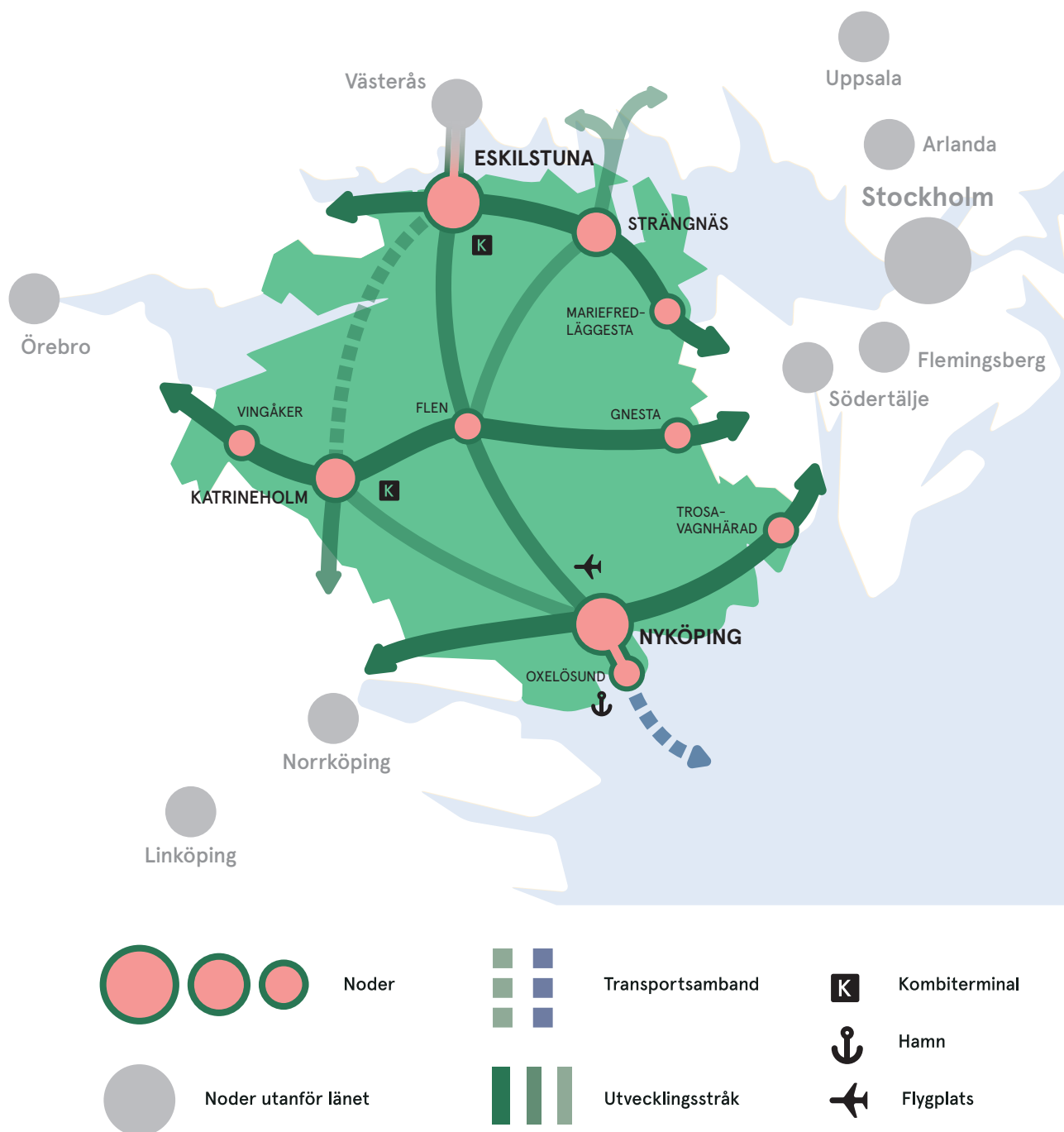
## STRUKTURBILD SÖRMLAND

Strukturbild Sörmland kan beskrivas som den fysiska dimensionen av Sörmlandsstrategin och utgör det fysiska perspektivet i det regionala utvecklingsarbetet. Strukturbildens strategiska områden ger det rumsliga perspektivet på Sörmlandsstrategin och visar en Ortsstruktur och funktionella samband inom länet och med omvärlden. Det är strukturer och samband som behöver vidareutvecklas och stödjas av flera samhällsnivåer och aktörer genom exempelvis fysisk planering och insatser inom infrastruktur och kollektivtrafik för en mer funktionell och hållbar region. Strukturbilden utgörs av en karta och tre strategiska områden med ställningstaganden som är vägledande ur ett funktionellt/strukturellt perspektiv i genomförandet av Sörmlandsstrategins prioriterade inriktningar Växande arbetsmarknad och Fungerande bostadsmarknad

- Sörmland är väl integrerat med omvärlden
- Sörmland har god tillgänglighet inom länet med en flerkärnig struktur
- Sörmland har attraktiva miljöer, för invånare, företag och besökare

Ur både själva strukturbilden och tillhörande strategiska områden går att utläsa prioriterade funktioner och olika strategiska frågor för kollektivtrafikens utveckling. Dessa perspektiv återfinns i mål och strategier för trafikförsörjningsprogrammet.

- Strukturens och sambandens funktionalitet är av betydelse för att Sörmland ska vara en konkurrenskraftig region för ett mer diversifierat näringsliv och arbetsmarknad. Förutom god tillgänglighet mellan arbete och bostad, är det av betydelse med god tillgänglighet till utbildning, service, kultur och fritid, för attraktiva och hållbara livsmiljöer.
- En bärande del i strukturbilden är flerkärnighet som möjliggör hållbar regional utveckling i hela Sörmland där de olika platserna i länet, nodstäderna, orterna och deras omland är beroende av och kompletterar varandra för att skapa en hållbar geografi.
- Digital- och transportinfrastruktur i kombination med kollektivtrafik skapar god tillgänglighet mellan nodstäder och orter med viktiga funktioner som exempelvis bostäder, arbetsplatser, utbildning, kultur och service. God tillgänglighet möjliggör också utveckling i hela regionen och Sörmlands attraktivitet ökar i och med att en större region med varierande miljöer kan attrahera människor, företag och kapital.



Figur 3. Strukturbild Sörmland illustrerad.

## TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET I FÖRHÅLLANDE TILL SÖRMLANDSSTRATEGIN

Trafikförsörjningsprogrammet spelar en viktig roll för att genomföra Sörmlandsstrategin, såväl direkt som indirekt genom att exempelvis möjliggöra hållbara mobilitetslösningar, förbättrad tillgänglighet och bidra till förbättrad folkhälsa och minskad klimatpåverkan. Relationen blir tydligast genom de direkta kopplingar som

finns mellan trafikförsörjningsprogrammet och Strukturbild Sörmland. Sambandet beskrivs i Figur 4.

## LÄNSTRANSPORTPLANEN OCH REGIONAL CYKELSTRATEGI FÖR SÖRMLAND

Länstransportplanen och den regionala cykelstrategin är två viktiga styrdokument för genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet



Figur 4. Illustration över sambandet mellan trafikförsörjningsprogrammet och olika regionala mål och styrdokument.

och Sörmlandsstrategin. I länstransportplanen avsätts medel för kollektivtrafikåtgärder utmed det statliga vägnätet samt medel i form av statsbidrag som kommunerna kan ansöka om för att medfinansiera kollektivtrafikåtgärder utmed det kommunala vägnätet. En medfinansiering som är helt avgörande för arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser till exempel. Länstransportplanen bidrar också med andra åtgärder utmed vägnäten, kring resecentrum, cykel- och gångtrafik till och från hållplatser för att bidra till att uppnå de mål som finns i trafikförsörjningsprogrammet.

Regional cykelstrategi för Sörmland syftar till att främja och öka cyklingen i Sörmland. Ökad cykling bidrar till minskad klimatpåverkan, förbättrad trafiksäkerhet, minskat buller och lokala utsläpp, förbättrad tillgänglighet i städer och förbättrade hälsoeffekter från ökad fysisk aktivitet. Cykling tillsammans med gång och kollektivtrafik är viktiga delar för att nå våra långsiktiga strategiska mål för hållbar regional utveckling. Här knyts trafikförsörjningsprogrammet och cykelstrategin samman kring kombinationsresor, mobilitetstjänster och hela-resan-perspektivet. Det handlar också om att skapa förutsättningar för kombinationsresor med till exempel cykel och kollektivtrafik. Att kombinera cykel med kollektivtrafik är viktigt för Sörmland eftersom en betydande del av bebyggelsen är utspridd. En viktig åtgärd för att främja kombinationsresor med cykel är att bygga ut cykelparkeringar vid viktiga hållplatser. Vid kommunal och regional planering av hållplatser och cykelvägar behövs samplanering med kollektivtrafiken.

# Mål

## FUNKTIONELL KOLLEKTIVTRAFIK –STÖDJER REGIONAL OCH LOKAL UTVECKLING

- **Sörmland är väl integrerat med om världen.**
- **Sörmland har god tillgänglighet inom länet med en flerkärning struktur.**
- **Sörmland har attraktiva miljöer för invånare företag och besökare.**

Målet om en funktionell kollektivtrafik som stödjer regional och lokal utveckling handlar om hur kollektivtrafiken ska vara en del av och bidra till en hållbar utveckling i Sörmland. Genom detta huvudmål görs en direkt koppling till Strukturbild Sörmland, den fysiska dimensionen av den regionala utvecklingsstrategin.

Målsättningen för en funktionell kollektivtrafik handlar både om stora och små geografier. Sörmland ska vara väl integrerat med omvärlden vilket ger förutsättningar för resmöjligheter till och från de storregionala stadskärnorna, de prioriterade stadskärnorna i Stockholms län och nodstäderna i Östra Mellansverige (Uppsala, Stockholm, Västerås, Eskilstuna, Örebro, Nyköping/Skavsta, Norrköping och Linköping). Ett funktionellt kollektivtrafiksystem binder också samman Sörmland och skapar tillgänglighet inom länet och inte minst en lokalt viktig funktion för Sörmland och dess kärnor.

En funktionell kollektivtrafik bidrar till att Sörmland är attraktivt för invånare, företag och besökare genom de förutsättningar som resor med kollektivtrafiken ger. Med tillgänglighet

till noder storregionalt och inom regionen ges ökade möjligheter för invånare att nå flera olika arbetsmarknader och lärosäten samtidigt som arbetsgivare ges förutsättningar att rekrytera arbetskraft från större geografiska områden. I det lokala perspektivet bidrar kollektivtrafiken till de dagliga transporterna för arbete, studier, service och i viss mån även förutsättningar för andra resor i den funktionella vardagen.

### **Tillhörande måltal:**

#### **Marknadsandel för allmän kollektivtrafik i prioriterade stråk\*.**

Förslag till mål år 2035: 35 % (Nivå 2019: 25%)

\* Mäts endast för arbetspendlingen utmed utpekade prioriterade stråk, inklusive Mälartåg, jämför även figur 16

#### **Geografisk tillgänglighet till allmän kollektivtrafik**

- 100 % av Sörmlands invånare har **tillgänglighet till en grundnivå** (lägsta nivå) av allmän kollektivtrafik som består av flera resmöjligheter i veckan t/r år 2035. Med detta ökar landsbygdens tillgänglighet till service, finns även synergier med den särskilda kollektivtrafiken. I tillgänglighetsberäkningarna ingår boende inom en radie av 2 km (fågelväg) från närmsta hållplats (år 2021 är tillgängligheten cirka 100 % men till ett utbud om endast en t/r i veckan).
- Fler av Sörmlands invånare ska få **tillgänglighet till gott kollektivtrafikutbud** till år 2035. Ett utbud i ett stråk som kan vara en tröskel för dagligt resande till/från arbete och studier. Stråk med gott trafikutbud har hållplatser som trafikeras av minst tolv dubbelturer dagligen och sex dubbelturer under helgerna året om.

Utbudet kan utgöras av en eller fler linjer tillsammans. Också kommunernas utveckling av exempelvis bostäder i kollektivtrafikhöga lägen bidrar till målluppfyllnad. I tillgänglighetsberäkningarna ingår boende inom en radie av 2 km (fågelväg) från närmsta hållplats (år 2021 beräknas denna tillgänglighet ligga vid 85–88% av Sörmlands invånare).

## ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK – ÄR ANVÄNDARVÄNLIG MED HÖG KVALITET

- Kollektivtrafiken håller en god kvalitet, är användarvänlig, sammanhållen och samordnad.
- Kollektivtrafiken fokuserar på enkelhet och bekvämlighet för resenären.

Målet med en attraktiv kollektivtrafik som är användarvänlig med hög kvalitet sätter resenären i fokus. Resenärerna ska känna att kollektivtrafiken är ändamålsenlig och prisvärd, att den är enkel

att använda, medför trygghet och komfort ombord. Trafikutbudet ska uppfattas som snabbt och sammanhållet samt bestående över tid av såväl resenärer som övriga samhällsaktörer. Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten i kollektivtrafiken är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det är även viktigt att kollektivtrafiken upplevs som ett tryggt resealternativ med trygga och säkra trafikmiljöer. Målet handlar också om välkomnande och informativa stationsmiljöer och hållplatser med anslutande gång- och cykelstråk, pendlarparkeringar med mera.

### Tillhörande måltal:

**Antal resor buss och Mälartåg.** Målsättning 2035: 19 miljoner påstigande (15,7 miljoner 2019)

**Resenärers nöjdhet buss.** Svar på frågan: "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med Sörmlandstrafiken?" från vår ombordundersökning. Föreslagen målsättning år 2035: 80 % (Vår 2021 73 %)



## EFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK – ÄR HÅLLBAR OCH SAMORDNAD

- **Kollektivtrafikens kostnadseffektivitet ökar.**
- **Kollektivtrafikens energieffektivitet ökar.**

Målet med en effektiv kollektivtrafik som är hållbar och samordnad handlar om att använda de gemensamma resurserna på ett ansvarsfullt sätt och så att största möjliga miljöeffekt uppnås. Kollektivtrafiken i Sörmland ska utvecklas mot att stärkas som en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken i Sörmland finansieras inte ens till hälften av biljettintäkter, en klart övervägande del av finansieringsbehovet täcks av tillskott från Region Sörmland och länets kommuner. Utveckling av kollektivtrafiken samtidigt som de offentliga kostnaderna hålls på en önskad nivå kräver att verksamheten drivs kostnadseffektivt samtidigt som intäkterna och kostnadstäckningsgraden höjs från dagens nivåer.

Att fler människor väljer att resa kollektivt med tåg eller buss i stället för med bil medför stordriftsfördelar. Ambitionen att öka resandet i kollektivtrafiken kräver att de ekonomiska resurserna används effektivt, kollektivtrafiken ska därför i första hand byggas ut där resbehoven är störst. Genom minskade restider kan trafikföretagen också utföra mer trafik för samma ersättning, alternativt att behovet av ekonomiskt tillskott till trafiken kan minska. Snabbare resor är också ett starkt önskemål från många resenärer och är därmed också en viktig konkurrensfaktor.

Målet om effektiv kollektivtrafik handlar också om en kontinuerlig process för att kollektivtrafikens miljöbelastning ska minska och här finns bland annat kopplingar till regionen hållbarhetsarbete. Idag är andelen förnybara drivmedel 100% för den allmänna kollektivtrafik som körs av Sörmlandstrafiken. Förnybara drivmedel betraktas därmed nu som en hygienfaktor, det vill säga en självklarhet, av Region Sörmland. Målsättningar för en effektiv kollektivtrafik riktas nu mot att minska energianvändningen per körd kilometer.

### Tillhörande måltal:

**Kostnadstäckningsgrad:** 40 % år 2035 (innan pandemin 35 %, 2020 cirka 25 %)

Talet gäller än så länge endast Sörmlandstrafikens egen busstrafik inom allmän kollektivtrafik.

**Energianvändning busstrafik:** 2,2 kWh/km år 2035 (2020: cirka 3,1 kWh/km)

## TILLGÄNGLIGHETSANPASSAD KOLLEKTIVTRAFIK – ERBJUDER GODA RESMÖJLIGHETER

- **Kollektivtrafiken är anpassad för att ge tillgänglighet till Sörmlands invånare och besökare oavsett funktionsnedsättning**

Målet med en tillgänglig kollektivtrafik som erbjuder goda resmöjligheter handlar om att förbättra tillgänglighetsanpassningen och uppnå en kollektivtrafik som är anpassad för det vardagliga behovet av resor hos fler. Tillgänglighetsanpassning handlar både om den fysiska miljön på fordonen samt vid platser för på- och avstigning, men även om förutsättningar som information och andra företeelser som behövs inför, under och efter en resa.

Möjligheterna att resa med kollektivtrafiken kan idag vara begränsade för personer med olika funktionsnedsättningar, exempelvis svårigheter att röra sig, att se, att höra, att tolka och bearbeta information eller att tåla vissa ämnen. Målet är en kollektivtrafik i Sörmland som tar hänsyn till alla resenärers behov, med eller utan funktionsnedsättning, och utvecklas så att olika former av funktionsnedsättning inte begränsar möjligheter för människor att använda kollektivtrafiken. Målet innefattar därmed att även hänsyn behöver tas till exempelvis barnens och de äldres behov.

Utvecklingen i att fordonen ska vara tillgänglighetsanpassade har gått framåt i länet och idag betraktas tillgänglighetsanpassade

fordon som en hygienfaktor, snarare än ett mål. Målsättningarna i detta program fokuserar primärt på anpassning av hållplatser och bytespunkter även om arbetet med tillgänglighetsanpassning är större än så.

**Tillhörande måltal:**

- **100% tillgänglighetsanpassade\* hållplatser och bytespunkter i kollektivtrafiknoder\*\*** år 2035. (År 2021 ca 24%, stora lokala skillnader mellan noder)

- **Andelen tillgänglighetsanpassade\* hållplatser och bytespunkter utanför kollektivtrafiknoder\*\*** ska öka med 10% till 2035. (År 2021 ca 1%)

\*Beräknat på lägsta nivå av tillgänglighetsanpassad hållplats. Kantstenshöjd 12-17cm, kontrastmarkering och taktilt ledstråk till påstigningspunkt.

\*\* Definitionen av kollektivtrafiknod är kopplad till de prioriterade stråken se figur 5. Kollektivtrafiknod innefattar samtliga utpekade nodorter i bilden samt en eller några centrala hållplatser eller bytespunkter i varje tätort längs med de prioriterade stråken.



# Strategier

För att uppnå målen för kollektivtrafiken har åtta strategier tagits fram som visar vägen för kommande arbete med den allmänna kollektivtrafiken. Tre strategier är generella strategier som ska genomsyra arbetet mot samtliga mål. Fem strategier är mer specifika och har en huvudsaklig riktning mot ett eller två huvudmål.

## ÖVERGRIPANDE STRATEGIER:

### Resenärsfokus

Resenärsfokuset är det mest centrala i det kontinuerliga arbetet med kollektivtrafiken. Resenärer som reser med kollektivtrafiken i länet ska veta vad de kan förvänta sig. Resenärerna ska uppleva att det är enkelt, förutsägbart och tryggt att resa med kollektivtrafiken. En väl använd tid och ett bra val. Upplevelsen av resan kan också förstärkas genom en kundkommunikation som syftar till att göra resenärerna nöjda och stolta över sin kollektivtrafik som bland annat är ett klimatsmart och hållbart val.

Ett resenärsfokus innebär även satsningar på intelligenta digitala lösningar för biljetter och tjänster som hanterar hela resan. En viktig del är också att uppnå en attraktiv produktstruktur med en prissättning som styrs av efterfrågan och ökar kollektivtrafikens marknadsandel. Det behövs en prissättning och intäktssäkring som skapar balans mellan beläggning, konkurrenskraft och uppnår grundkvaliteten kostnadseffektivt.

### Enhetlighet

Kollektivtrafiken inom och till och från vår region är ett viktigt verktyg för en hållbar regional

utveckling. Kollektivtrafiken har olika roller och finns i olika sammanhang utifrån vem du är och vad du ska göra. För att möta den utveckling som sker ska kollektivtrafiken i Sörmland vara enhetlig och vara en helhet. Det ska vara enkelt att åka kollektivtrafik genom biljettsystem, utbud, kopplingar mellan färdmedel och information, oavsett trafikkoncept inom kollektivtrafiken.

### Samverkan

Kollektivtrafik är en viktig del i samhället och dess utveckling, där många processer pågår parallellt och interagerar med varandra. Sammansättningen av aktörer är komplex med olika roller och ansvar. Dels i olika nivåer och skeden, kommunalt, regionalt, storregionalt och på statlig nivå, dels mellan olika processer som måste ske samordnat och parallellt. Samverkan är därför av avgörande betydelse för att få en sammanhållen helhetsbild i utvecklingen.

Samverkan är en av nycklarna för att uppnå flera av målen och strategierna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Flertalet mål är beroende av åtgärder som görs av eller tillsammans med exempelvis trafikföretagen, kommunerna, grannregionerna, Trafikverket eller annan berörd aktör. I de fall en annan aktör slutligen är utförare av en åtgärd innehar dock ofta Region Sörmland en viktig samordnande eller beställande roll.

Region Sörmland, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, har också rollen som en viktig kunskapsförmedlare och vägledare i frågor som rör hållbar mobilitet och kan med detta bidra till att påskynda omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

## RIKTADE STRATEGIER FÖR ATT UPPNÅ ETT ELLER FLERA MÅL:

### Utveckling av systemet och koncepten i Sörmlands kollektivtrafik

För ett såväl funktionellt som effektivt trafiksystem så behöver kollektivtrafiknätet utvecklas ytterligare för att bli mer sammanhållet, stabilt och vara tydligare uppbyggt av trafikkoncept som prioriteras och används utifrån de olika förutsättningar och syften som finns. I grunden handlar det om ett mer differentierat utbud med tydligare definition och funktion från länets regionala stomtrafik ner till trafikkoncept i områden där tillgängligheten till den linjelagda kollektivtrafiken är svag. Genom ett fortsatt strategiskt arbete med trafiksystemet utifrån dessa grunder ges förutsättningar för en mer ändamålsenlig och sammanhållen idé för trafiksystemet. En mer tydlig strategisk bild kommer sedan ligga till grund för beslut och råd samt fungera som ett verktyg i en aktiv dialog med trafikens finansärer tillsammans med andra centrala faktorer så som linjernas beläggning och nettokostnadsutveckling.

Inriktningar i det fortsatta strategiska arbetet med trafiksystemet för den allmänna kollektivtrafiken:

- Ett stomlinjenät av regional och storregional tågtrafik och busstrafik som binder samman länets kollektivtrafiknoder med varandra samt med omgivande län där stark persontransportkoppling finns. I Sörmland och till/från omgivande län finns prioriterade

kollektivtrafikstråk av två typer, en med starkt resande och en med i dagsläget lägre resande men med en prioriterad funktionell betydelse, se Figur 5. Stomlinjenätet ska ha en tydlig koppling till dessa utpekade prioriterade kollektivtrafikstråk. Det regionala stomlinjenätet utmärker sig genom snabba kopplingar, med få stopp. Stomlinjeutveckling bygger i flera fall på god samverkan med grannlänens regionala kollektivtrafikmyndigheter.

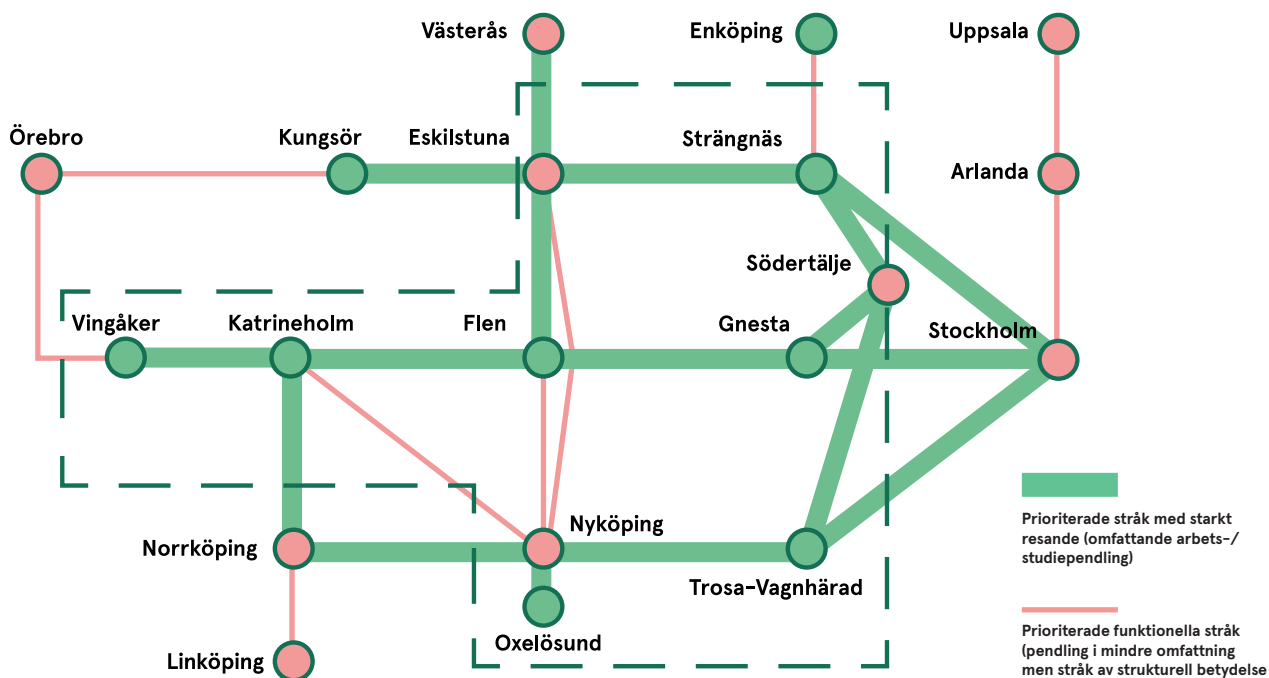
- Landsbygdstrafik som binder ihop de olika lokala arbetsmarknaderna och de flera kärnstrukturerna som finns i länet samtidigt som de ger förutsättningar för byten till stomlinjenätet. Dessa trafikkoncept har huvuduppdrag och prioritering kring dagligt resande till exempelvis arbete, studier och servicefunktioner. Vid behov kan lokala stomstrukturer skapas av lokal landsbygdstrafik. Landsbygdstrafik kan också agera som komplement till en regional stomlinje. Den idag breda funktionen av landsbygdstrafik kan vara föremål för en ytterligare konkretisering av olika trafikkoncept eller upplägg av den linjelagda trafiken.
- Stadstrafik som skapar resmöjligheter i de städer i länet där behovet och underlaget är stort nog. Stadstrafiken har huvuduppdrag och prioritering kring dagligt resande till exempelvis arbete, studier, matning till stomlinjer och servicefunktioner. Vid förutsättningar och behov kan stomstrukturer skapas inom ett stadsnät.

- Trafikkoncept som kompletterar det robusta linjenätet där den geografiska tillgängligheten är sämre. Ett trafikkoncept med begränsat men funktionellt utbud och med syfte att ge tillgänglighet till service och för byte till andra delar av kollektivtrafiksystem. Dessa trafikkoncept har samordningsmöjligheter med den särskilda kollektivtrafiken.

*Huvudsaklig målkoppling: Funktionell kollektivtrafik, Effektiv kollektivtrafik.*

### Stor- och mellanregional tågtrafik för sammankoppling med omgivningen

Sörmland är väl integrerat med övriga regioner inom Stockholm-Mälardalen med en omfattande arbets- och studiependling över länsgräns. Att det finns en attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik med tåg är av stor betydelse för Sörmland. Tågtrafikens särdrag i förhållande till annan trafik är att den är kapacitetsstark och genom sin förmåga att snabbt knyta samman kommuner, nodstäder och regionala kärnor utgör ryggraden i det regionsammanbindande transportsystemet. Tågtrafiken kännetecknas dessutom av mycket låga klimatutsläpp. Sammantaget utgör den därmed ett grundläggande verktyg för samhällsutveckling och ett svar på många av dagens utmaningar såsom obalanser på arbets- och bostadsmarknaden, segregation och klimatutsläpp.



Figur 5. Region Sörmlands prioriterade regionala kollektivtrafikstråk med kollektivtrafiknoder. Stråken symboliserar kopplingar mellan noder och inte en specifik kollektivtrafiklinje eller väg. De prioriterade stråken med noder har kopplingar till flera mål och strategier i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Trafiken med regionaltåg har förbättrats successivt de senaste åren inom ramen för Mälardalstrafiks satsningar. För kommande perioden är det för Sörmlands vidkommande av högsta prioritet att säkerställa denna trafik med en långsiktigt stabil tidtabell. Härvid är också korta restider viktiga, framförallt i relationerna mellan nodstäderna. Eftersom Sörmland inte har ett eget tågssystem utan är delägare och ingår i Mälardalstrafiks storregionala system är samverkan och dialog med övriga ägare, det vill säga grannlänerna, ett viktigt arbetssätt. För Gnestapendelns del sker samverkan med Region Stockholm som beställare av pendeltågen.

För utvecklingen av den storregionala tågtrafiken på längre sikt är målbilderna framtagna inom ramen för En Bättre Sits vägledande, se Figur 6. Bilderna visar länens gemensamma syn på tågtrafikens omfattning och kommer att ligga

till grund för det strategiska arbetet med att vidareutveckla kollektivtrafikens konkurrenskraft i Stockholm-Mälardalregionen. Trafikeringen enligt bilderna utgör en viktig förutsättning för att nå viktiga storregionala och regionala mål med bäring på kollektivtrafik och hållbar regional utveckling.

*Huvudsaklig målkoppling: Funktionell kollektivtrafik.*



Figur 6a och 6b. Inriktning för den storregionala kollektivtrafiken. T.v. före Ostlänken och fyrspår Uppsala-Stockholm, t.h. efter Ostlänken och fyrspår Uppsala-Stockholm. Källa: Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalregionen 2020.



### Samhällsplanering som ger goda förutsättningar för kollektivtrafiken

En förutsättning för att kunna nå mål kring geografisk tillgänglighet, attraktiv och en mer robust och snabb kollektivtrafik är en samhällsplanering som ger förutsättningar för detta. Att planering av bebyggelse och infrastruktur sker med ett fokus och perspektiv på kollektivtrafiken har en stark påverkan om målsättningar ska uppnås.

Bebyggelseutveckling av nya bostäder och verksamheter behöver planeras i kollektivtrafiknära lägen eller med goda förutsättningar att kunna kollektivtrafikförsörjas på ett effektivt sätt. Kollektivtrafiknära lägen utgörs av områden som finns upp till 2 km fågelväg runt hållplatser i stråk med gott utbud enligt målet om geografisk tillgänglighet. Här har kommunerna verktygen genom planmonopol och förutsättningar för att nå denna utveckling är från Region Sörmlands sida att samverka och att bli involverade i planeringsprocesserna. Genom

planering för starka kollektivtrafikstråk och noder så kan trafiken utvecklas och anpassas därefter.

*Huvudsaklig målkoppling: Funktionell kollektivtrafik, Effektiv kollektivtrafik.*

### INFRASTRUKTURUTVECKLING FÖR BÄTTRE TRAFIKERINGS- OCH RESMÖJLIGHETER

Infrastrukturutvecklingen behöver prioritera kollektivtrafiken allt mer utifrån flera perspektiv. Dels behövs åtgärder som gör kollektivtrafiken konkurrenskraftig i restid och restidspålitlighet gentemot bilen där kollektivtrafikens fordon prioriteras och ges möjligheter för restidsreduceringar. Detta gäller såväl vid utredning och planering av framtida åtgärder som under genomförandet av åtgärder och i det förvaltande skedet innefattande drift- och underhållsåtgärder.

Den andra kategorin av åtgärder handlar om ett hela-resan-perspektiv. Där förutsättningar

skapas för goda kundmiljöer, att kunna nå bytespunkter och hållplatser på ett säkert, tryggt och förhållandevis enkelt sätt och att skapa förutsättning att resa med olika kombinerade trafikslag och färdmedel. Kundmiljöer, inklusive miljön ombord på fordonen, har en nyckelroll för att hela resan ska upplevas på ett positivt sätt. Kundmiljöer ska tillgänglighetsanpassas för resenärer med med funktionsnedsättning och även till barnens och de äldres behov. Här har Region Sörmland en möjlighet att skapa förutsättningar genom inriktningar i Länstransportplanen men förutsättningar skapas också genom samverkan med och åtgärder av väghållare och andra infrastrukturägare vari framför allt kommunen och Trafikverket bär ett stort ansvar.

Förutsättningar för att tågtrafiken långsiktigt ska kunna bidra till att nå målsättningar bygger på utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Väsentliga utvecklingsområden för järnvägssystemet är ökad driftsäkerhet och ökad kapacitet. En viktig samverkansorganisation för regioner och kommuner i Stockholm-Mälardalsregionen är Mälardalsrådet, bland annat genom infrastruktursamarbetet inom ramen för En bättre sats. För att vidareutveckla transportsystemet i Stockholm-Mälardalsregionen har det tagits fram mer långsiktiga målbilder för trafiken, se Figurer 6a och 6b. Målbilderna ligger också till grund för infrastrukturbehoven som pekas ut i "En Bättre Sats – Storregionala systemanalys". Gällande de regionala behoven av infrastruktursatsningar hänvisas istället till Länstransportplanen. Satsningar på förstärkt kapacitet i järnvägssystemet, både genom trimningar och nyinvesteringar, är oerhört angelägna för att långsiktigt säkerställa en robust och utvecklad trafik med regionalståg. Det gäller för samtliga stråk genom länet, inklusive sträckan norr om Järna in mot centrala Stockholm.

Trafikverket som ägare av spåren och ansvarig för tilldelning av kapacitet utgör en mycket viktig samarbetspart. Kollektivtrafiksystemets stora betydelse för samhällsutveckling behöver lyftas

så att regional- och pendeltågen, som del av systemet, värderas högre när Trafikverket vid kapacitetsbrist måste prioritera mellan olika tågslag. Det är generellt angeläget med en ändring av detta regelverk för att kunna skapa ett långsiktigt och förutsägbart utbud men också för att säkerställa en balans mellan tågtrafikens olika marknadssegment. I detta avseende behöver också införandet av TTR (Timetabling and Capacity Redesign, ny process för tilldelning av kapacitet på den svenska och europeiska järnvägsmarknaden) bevakas.

En dialog och fortlöpande uppföljning av stora och små åtgärder i spårinfrastrukturen är en annan angelägen kontinuerlig strategisk insats för att säkerställa att nödvändiga åtgärder genomförs snarast.

*Huvudsaklig målkoppling: Attraktiv kollektivtrafik, Tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik*

## KONTINUERLIGA FÖRBÄTTRINGAR FÖR EN HÅLLBART DRIVEN TRAFIK

En av de större förutsättningarna för att nå fortsatt utveckling mot mer hållbar och energieffektiv kollektivtrafik är genom ett kontinuerligt arbete för att påverka hur fordonen drivs men också energianvändning på depåer, terminaler och bytespunkter. Det främsta verktyget är att använda detta som kravställning i samband med upphandlingar. För att använda detta verktyg krävs det samtidigt att följa utvecklingen, samla expertis och att i god tid identifiera möjliga lösningar som på lång sikt kan fortsätta trenden av den minskade energianvändningen per körd kilometer. Långsiktigt behöver också arbete bedrivas för att identifiera och arbeta utefter andra aspekter och faktorer kopplat till att trafiken ska bedrivas mer hållbart. Förutom energianvändning kommer sannolikt andra saker få allt mer betydelse i definitionen av hållbarhet framöver. Det kan exempelvis vara kopplat till tillverkningskedjor, användning av råvaror och dess ursprung.

*Huvudsaklig målkoppling: Effektiv kollektivtrafik.*

# Särskild kollektivtrafik

Detta kapitel beskriver den särskilda kollektivtrafikens förutsättningar, samt mål och strategier.

Sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts kallas gemensamt särskild kollektivtrafik och är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer som behöver en särskilt anpassad resa. Särskild kollektivtrafik är inte öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd och dessa resor skapar möjligheter för personer med specifika behov att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. Den särskilda kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare.

Framtidens särskilda kollektivtrafik påverkas av flera faktorer. Antalet äldre personer förväntas öka i Sörmland, vilket kan leda till ett ökat behov av resor med särskild kollektivtrafik. Resmönster påverkas även av kommunernas framtida stadsplanering med ny bebyggelse, skolor och verksamheter.

All trafik inom särskild kollektivtrafik utförs från 2022 med 100 % förnybara drivmedel.

## Sjukresor

Grunderna för sjukresor styrs av Lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresa. Region Sörmland har det övergripande ansvaret för sjukresor, och regionfullmäktige beslutar om regelverk för sjukresor och egenavgifter. För att få resa med särskild kollektivtrafik till sjukvård

krävs ett sjukreseintyg från vården eller att man redan innehar ett färdtjänstillstånd.

Nuvarande regelverk för sjukresor är från 2012. Det finns därmed ett behov av att se över regelverket.

## Färdtjänst och riksfärdtjänst

Färdtjänst regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och är respektive kommuns ansvar. Riksfärdtjänst (Lag om Riksfärdtjänst 1997:735) avser de resor inom Sverige som görs utanför färdtjänstområdet. Kommunerna ansvarar för regelverk, egenavgifter och myndighetsutövning med utfärdande av tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst, samt för samtliga kostnader. Det finns lagstöd för kommunen att, efter överenskommelse med regionen, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I Sörmland har länets kommuner det övergripande ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst. Enligt den överenskommelse som finns mellan Region Sörmland och kommunerna har samtliga kommuner i länet överlåtit till Region Sörmland ansvar för upphandling och avtalsförvaltning av färdtjänst- och riksfärdtjänst, samt för planering av färdtjänstresor. Ingen kommun har i övrigt överlåtit det övergripande ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst. Därmed är det respektive kommun som ska upprätta trafikförsörjningsprogram avseende färdtjänst och riksfärdtjänst.

Om kommunerna i framtiden så önskar, kan Region Sörmland ta över ansvaret för handläggningen av tillstånd för färdtjänsten.

### **Skolskjuts**

Enligt Skollagen (2010:800) är kommuner skyldiga att anordna skolskjuts och ansvarar för myndighetsutövning och samtliga kostnader. Myndighetsutövningen, beslut om vem som har rätt till skolskjuts och hur, får inte överlåtas till någon annan organisation utan det är kommunens angelägenhet.

I den överenskommelse som finns mellan Region Sörmland och kommunerna, samt med stöd av kollektivtrafiklagen (2010:1065), har sju kommuner överlåtit upphandling och avtalsförvaltning av skolskjuts till Region Sörmland. Till detta har Eskilstuna, Nyköpings och Oxelösunds kommuner även överlåtit planering av all eller en del skolskjuts till Region Sörmland.

### **MÅL FÖR DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN**

I Sörmland har länets kommuner det övergripande ansvaret för färdtjänst och skolskjuts och ansvarar därmed för att sätta mål och ambitioner för dessa. Den grundläggande ambitionen för dessa kollektivtrafikslag sätts därmed inte på regional nivå. För de delar av den särskilda kollektivtrafiken som kommunerna har lagt över ansvaret samt för sjukresor som regionen tillhandahåller har Region Sörmland två mål.

### **I DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA RESENÄREN UPPLEVA GOD KVALITET UNDER HELA RESAN**

Region Sörmland definierar god kvalitet utifrån de aspekter som resenären upplever är viktigast för att denne ska uppleva god kvalitet under hela resan. Dessa aspekter har tagits fram med hjälp av resenärsundersökningar.

#### **Tillhörande måltal:**

**Andel nöjda resenärer med särskild**

**kollektivtrafik: 92 %**

**Bemötande vid beställning och under**

**resan: 95 %**

**Servicenivå vid beställning i telefon: 70 %**

*God kvalitet följs upp för färdtjänst- och sjukresor.*

### **DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN SKA ANORDNAS OCH UTFÖRAS PÅ ETT EFFEKTIVT VIS**

Region Sörmland följer upp att resorna inom den särskilda kollektivtrafiken anordnas och utförs på ett effektivt vis med fyra indikatorer.

#### **Tillhörande måltal:**

**Andel besparade kilometer till följd av**

**samordning av resor: 15 %**

**Andel tomkörningskilometer: Ska minska**

**Andel aktiv tid i fordonsflottan: Ska öka**

**Punktlighet färdtjänst- och sjukresor: 90 %**



## STRATEGIER FÖR DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN

För att nå de två målen som Region Sörmland själva satt upp i detta trafikförsörjningsprogram har tre strategier identifierats. Strategierna är begränsade till de förutsättningar som Region Sörmland själva har rådighet över.

### Samverkan

Den särskilda kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare. Regelverk och riktlinjer ser olika ut men den gemensamma nämnaren är fokus på användare och den

tjänst som ska levereras, samt under vilka förutsättningar. Region Sörmland ska därför samverka med kommuner och trafikföretag för att identifiera faktorer som styr verksamheten och driver kostnader och för att hitta möjliga åtgärder för att uppnå en social- och ekonomisk hållbarhet. Särskilt viktigt är det att samverka inför förändringar av gällande regelverk och riktlinjer eller förändringar inom verksamheten inför upphandling och för att uppnå en god samplanering och samordning av resorna.

### Samordning

Resor ska i möjligaste mån planeras och bokas så



att resor samordnas med andra resor, både inom den särskilda och den allmänna kollektivtrafiken, men med hänsyn taget till gällande avtal, regelverk och resenärens behov. Detta är inte bara kostnadseffektivt, utan skapar också miljömässiga vinster genom minskad trafik.

Region Sörmland kan ta över ansvaret för upphandling, avtalsförvaltning och planering av skolskjuts från kommunerna i den takt som kommunerna önskar. På så sätt ökar förutsättningarna för samordning och effektivt resursutnyttjande ytterligare.

### Tillgänglighet till service

Resenärer och medborgare ska ha en hög tillgänglighet till den särskilda kollektivtrafiken och det sätt som resenären blir bemött på är direkt avgörande för hur resenären upplever kvaliteten. Region Sörmlands Servicecenter är i egenskap av bokningscentral och kundtjänst därmed en nyckel för hög tillgänglighet och gott bemötande.

# Finansiering

Finansieringen av den upphandlade allmänna kollektivtrafiken i länet sker med offentliga medel samt intäkter från biljettförsäljningen och försäljning av vissa andra tjänster. De offentliga medlen står för den större delen av finansieringen, och utgörs främst av skatteintäkter från både Region Sörmland och Sörmlands kommuner. I praktiken fungerar det som så att de offentliga medlen täcker det underskott som finns kvar efter biljettintäkter och de övriga intäkterna.

I samband med att Region Sörmland bildades och tog över ansvaret som regional kollektivtrafikmyndighet, 1 januari 2019, ändrades även grunderna för finansieringen. För den allmänna kollektivtrafiken finns en princip som förenklat innebär att Region Sörmland genom regionskatteintäkter täcker finansieringen för stommen av regional tåg- och busstrafik, medan respektive kommun står för den lokala landsbygdstrafiken, kompletteringstrafiken, skärgårdstrafiken och stadstrafiken. Ovan nämnda princip är dock inte alltid lika tydliga i praktiken, det finns specifika linjer som kan ses som undantag från ovan förenklade finansieringsprinciper.

Den trafik som kommunerna, och även regionen, finansierar beställs och kan ändras årligen genom en tillköpsprocess där det förutom utbudsförändringar finns möjlighet att beställa och bekosta ytterligare utredningar.

När det gäller den särskilda kollektivtrafiken ligger finansieringsansvaret uppdelat efter den form av trafik det gäller. Sjukresor finansieras av Region Sörmland medan färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts finansieras av respektive kommun. Därutöver har förvaltningskostnader för den allmänna kollektivtrafiken skatteväxlats i samband med regionbildningen. Avseende den särskilda kollektivtrafiken ingicks en överenskommelse vid regionbildningen där ett årligt belopp fastställdes för förvaltningskostnaden som fördelas mellan regionen och kommunerna.

En mer omfattande fördjupning kring ansvar och finansiering av kollektivtrafiken i länet finns i den gällande Överenskommelse om kollektivtrafik i Södermanlands län.



SÖRMLANDS  
TRAFIKEN

HÅLLPLATSLÄGE

D



SÖRMLANDS  
TRAFIKEN

09:19

| Linje | Destination | Nästa (min) |
|-------|-------------|-------------|
| 1     | Mesta       | 1           |
| 1     | Borsökna    | 12          |
| 4     | Skogstorp   | 12          |
| 1     | Mesta       | 23          |
| 1     | Borsökna    | 31          |
| 4     | Skogstorp   | 32          |

Kontakta oss  
0771-22 40 00

Ölliga hållplatsläget i s



# Öppet marknads- tillträde och allmän trafikplikt

## KOMMERSIELL TRAFIK OCH ÖPPET MARKNADSTILLTRÄDE

Trafikföretag får med stöd av kollektivtrafiklagen fritt etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. För att underlätta marknadsanalys för kommersiell trafik upprättar Region Sörmland varje år ett trafikbokslut med redovisning av data över bland annat antal resande, intäkter och kostnadstäckningsgrad på linjenivå för innevarande avtal.

Region Sörmland ställer sig positiv till kommersiell kollektivtrafik i länet, och har som utgångspunkt att den kommersiella och den upphandlade kollektivtrafiken ska fungera väl tillsammans och komplettera varandra för resenärernas bästa. Med nuvarande erfarenhet gör Region Sörmland bedömningen att fjärrtrafik med tåg och buss till de tre storstadsregionerna, länsöverskridande busstrafik samt busstrafik till och från flygplatser inom och utanför länets gränser är de kommersiella kollektivtrafiktyper som har bäst förutsättningar att utvecklas. Trafikföretag som avser bedriva kommersiell trafik i Sörmland ska anmäla detta till kollektivtrafikmyndigheten.

## Tillgång till infrastruktur, biljett- och informationssystem

Tillträde till befintliga och framtida bytespunkter, hållplatser och annan offentligt ägd infrastruktur i Sörmland ska behandlas konkurrensneutralt

för att underlätta etableringen av kommersiell kollektivtrafik. Vid anmälan av kommersiell trafik till kollektivtrafikmyndigheten ska trafikföretaget ange vilka hållplatser som ska angöras, samt bifoga tidtabeller.

I Sörmland tillämpas principer för tillträde till hållplatser, terminaler och resecentra samt prissättning enligt den vägledning som tagits fram i ett branschgemensamt samarbete (Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning, Svensk Kollektivtrafik m fl, 2014). I Sörmland bedöms risken för kapacitetsbrist vid bytespunkter vara liten. I de fall det ändå skulle uppstå kapacitetsbrist kallar kollektivtrafikmyndigheten berörda parter till dialog där utgångspunkten är att företräde ges utifrån trafikens utbud, kundnytta och funktion. Trafik som avser att tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande värderas högt.

Samverkan kring biljetter och information är också möjligt men ställer höga krav på kontinuitet och långsiktighet och hanteras från fall till fall.



## ALLMÄN TRAFIKPLIKT

Inför upphandling ska Region Sörmland i sin roll som regional kollektivtrafikmyndighet fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om. I de fall trafiken är länsövergripande sker samverkan med aktuell regional kollektivtrafikmyndighet inför övervägande och beslut om allmän trafikplikt.

Ett beslut om allmän trafikplikt kan sägas säkerställa sådan kollektivtrafik som myndigheten anser nödvändig för regionens utveckling och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning genom kommersiella aktörer. I ett beslut om allmän trafikplikt ska syftet med den planerade trafiken beskrivas. Trafiken ska också stå i överensstämmelse med mål och intentioner i trafikförsörjningsprogrammet.

För att pröva marknadens intresse för att utföra den planerade trafiken på kommersiella villkor genomförs ett samråd inför upphandling (SIU).

Om ett trafikföretag visar intresse av att utföra trafik utan samhällsstöd kan Region Sörmland välja att helt eller delvis avstå från trafikplikt för just den trafiken.

En samlad bedömning görs av hur målen i trafikförsörjningsprogrammet kan uppfyllas innan ett ställningstagande görs kring att avstå trafikplikt till förmån för kommersiell trafik. Långsiktigheten och stabiliteten i det kommersiella alternativet, att trafiken inte förutsätter subventioner samt att det finns betalningsvilja hos resenären för hela kostnaden för tjänsten är av stor vikt. Andra aspekter som vägs in är påverkan på resandeutveckling, kundnöjdhet, miljöpåverkan och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

# Kollektivtrafiksystemet i Sörmland

Till grund för programmets mål och strategier ligger ett brett underlag av olika faktorer kopplat till Sörmlands utveckling och resandeutvecklingen. Underlaget innehåller historik, trender och bedömning utifrån dagens förutsättningar. I detta avsnitt presenteras först dagens kollektivtrafik och därefter flera av de viktiga förutsättningarna för kollektivtrafiken i Sörmland.

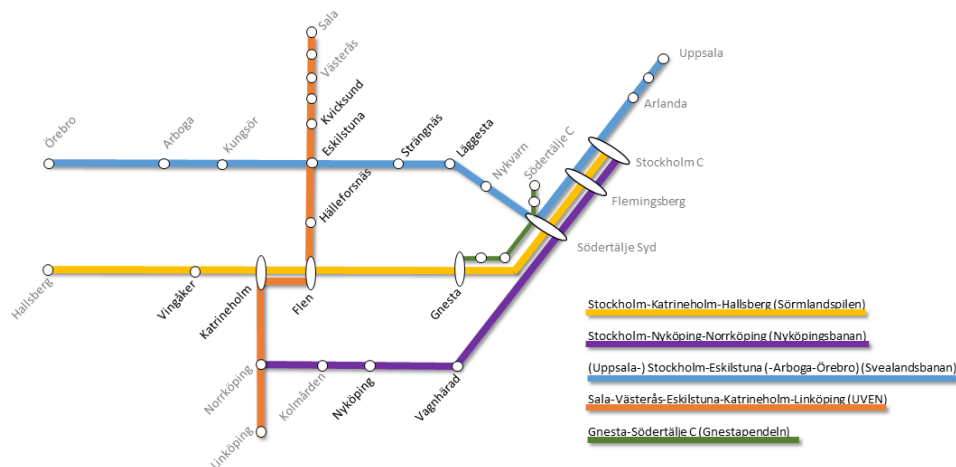
## DAGENS KOLLEKTIVTRAFIK I SÖRMLAND

Kollektivtrafiken i Sörmland består och körs av flera aktörer och under flera varumärken. Det mest framträdande inom den allmänna kollektivtrafiken inom länet är Sörmlandstrafiken,

vilket är Region Sörmlands upphandlade trafik som i huvudsak körs med buss. En viktig del av Sörmlands kollektivtrafik är även den regionaltågstrafik som binder samman flera delar av länet och länet med omgivande läns arbetsmarknadsregioner. Dessutom finns pendeltågen mellan Gnesta och Södertälje. Den upphandlade buss- och tågtrafiken kompletteras också av kollektivtrafik som körs på kommersiella grunder samt ett antal linjer som bedrivs av andra regioner.

Kollektivtrafiken i länet består även av den särskilda kollektivtrafiken. Upplägget för denna skiljer sig en aning mellan olika delar i länet.

## UPPHANDLAD TÅGTRAFIK SÖRMLAND



Figur 7 . Linjer med upphandlad persontågstrafik i Sörmland (Region Sörmland, 2021)



Mer om detta och hur de olika trafikslagen och koncepten för den allmänna kollektivtrafiken fungerar idag kan läsas i följande delavsnitt.

## REGIONAL TÅGTRAFIK

Samtliga järnvägar i Sörmland har persontrafik med undantag av södra delen av den så kallade TGOJ-banan mellan Flen och Oxelösund. För att reglera trafiken utifrån samhällets behov har regionaltågstrafiken, genom Mälardalstrafik, upphandlats. Denna trafik bedrivs under varumärket Mälartåg. Gnesta omfattas av SL:s pendeltågssystem vilken upphandlas av Region Stockholm. De sträckor som trafikeras av den upphandlade trafiken och dess uppehåll framgår av Figur 7.

Satsningar på fler turer med regionaltåg har genomförts på samtliga linjer genom Sörmland sedan 2017. Samma år introducerades också Movingobiljetter, en periodbiljett ("månadskort") som gäller både på regionaltågen och den anslutande lokaltrafiken. I december 2019 lanserades Regionexpressen på Svealandsbanan, ett koncept som ska säkerställa att nodstäder

i västra delen av Mälardalen, Örebro och Eskilstuna, ska kopplas närmare Stockholm. Vid samma tidpunkt började infasningen av de nya regionaltågen ER 1. Dessa marknadsförs som "Mälartåg" och har ersatt äldre lok, vagnar och motorvagnar i all trafik som handlas upp av Mälardalstrafik och därmed på samtliga linjer genom Sörmland. Inom ramen för Mälardalstrafiks nya trafikavtal ("Etapp 2") har ytterligare utbudsförbättringar genomförts på samtliga linjer, det innebär bland annat 30-minuters trafik i rusningstid på delsträckor på vardagar.

Resandet med regionaltåg till och från Sörmland är störst på Svealandsbanan, där är också trafiken mest omfattande inklusive regionexpressståg Eskilstuna-Stockholm. Linjen med lägst resande och utbud är Sörmlandspilen, detta beror också på att det finns kompletterande trafikupplägg från Katrineholm (kommersiella fjärrtåg) och Gnesta (SL:s pendeltåg). Mellan Trosa och Liljeholmen körs även Trosabussen på kommersiell bas, men Movingokorten gäller. Denna busslinje skapar

attraktiva förbindelser i ett stråk med omfattande pendling som saknar direktförbindelse med tåg.

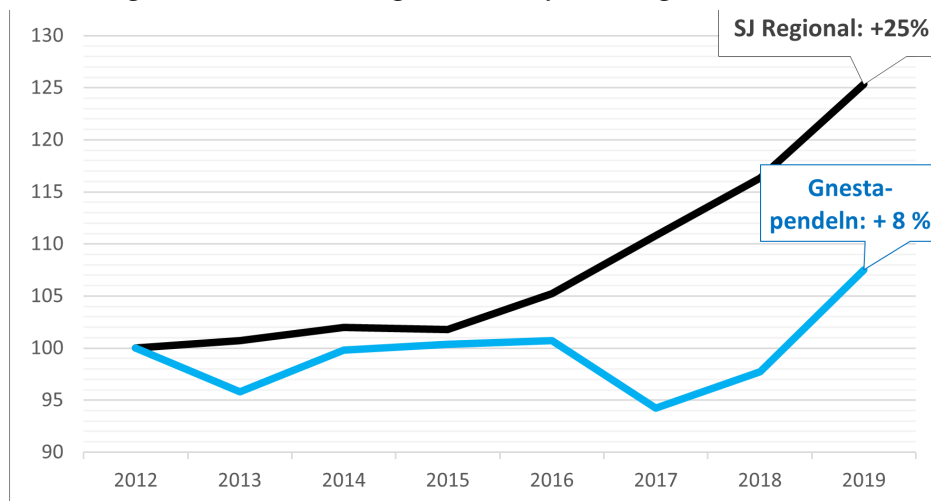
Dagliga pendlingsresor till arbete och utbildning har stor betydelse i den regionala tågtrafiken. UVEN avviker något från mönstret vilket beror på att den dessutom har kopplingar till fjärrtågtrafiken i främst Katrineholm, Sala och Linköping.

Resandet har utvecklats positivt, framför allt mellan 2017 och 2019. Detta ska ses mot bakgrund av utbudsförbättringarna, men även den nya pendlarbiljetten Movingo har bidragit. Dessutom har omvärldsutvecklingen generellt varit gynnsam med låg arbetslöshet (med undantag av långtidsarbetslösa) och ökade inkomster vilket mer generellt bidragit till ett ökat transportarbete. Ökad medvetenhet om transporternas klimatpåverkan är en annan underliggande trend med positiv påverkan på resandet med tåg, inte bara i Sörmland utan i hela Sverige och många andra länder. Det tillfälligt minskade resandet med Gnestapendeln 2017 kan bero på att Södertäljekortet slopades då - med en prishöjning för pendlare Gnesta-Södertälje som följd.

**Tabell 1.** Resandet med regional- och pendeltåg från Sörmland 2019, d.v.s. senaste "normalår" innan Corona (Källa: SJ, Mälardalstrafik och Region Stockholm 2019).

|                                                                                        | Påstigande |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Påstigande i länet med SJ färdbevis och Movingo för regionaltåg                        | 2 579 000  |
| varav Svealandsbanan från stationerna Eskilstuna, Strängnäs och Laggesta               | 1 066 000  |
| varav Sörmlandspilen från stationerna Vingåker, Katrineholm, Flen och Gnesta           | 342 000    |
| varav Nyköpingsbanan från stationerna Nyköping och Vagnhärad                           | 501 000    |
| varav UVEN från stationerna Katrineholm, Flen, Hälleforsnäs, Eskilstuna och Kvikksund  | 670 000    |
| Påstigande i tågtrafiken med Sörmlandstrafikens periodkort (totalt för alla stationer) | 415 000    |
| Påstigande i Gnesta på SL:s Gnestapendel                                               | 308 000    |

#### Utveckling av resandet med regional- och pendeltåg från Sörmland sidan 2012 (index)



**Figur 8 .** Utveckling av antalet påstigande från de sörmländska järnvägsstationerna sedan 2012 (Index) (exklusive påstigande med Sörmlandstrafikens periodkort). Källa: Bearbetning av Region Sörmland efter data från SJ och Region Stockholm.

Dagens spårinfrastruktur i Stockholm-Mälardalen kännetecknas av kapacitetsbrister, det vill säga den av marknaden och trafikorganisationer efterfrågade kapaciteten överstiger delvis den tillgängliga kapaciteten. Detta medför ryckiga tidtabeller med många avvikelser och förlängda restider med negativa effekter också på planeringen av anslutande trafik. Trafikverkets regelverk kring tilldelning av kapacitet, där i praktiken långväga fjärrtåg prioriteras före regionaltåg, skapar också en osäkerhet i ett långsiktigt perspektiv då det omöjliggör för ett långsiktigt och förutsägbart utbud.

## REGIONAL OCH LOKAL BUSSTRAFIK

Busslinjenätet i Sörmland som körs under varumärket Sörmlandstrafiken utgörs av landsbygdstrafik och stadsbusstrafik. Stadstrafik finns i Eskilstuna, Flen, Katrineholm, Nyköping och Strängnäs. Omfattningen och karaktären av stadstrafik skiljer sig stort mellan städerna där Eskilstuna med sin storlek har överlägset störst utbud medan Flen har ett jämförelsevis litet utbud.

Landsbygdstrafikens linjer delas i dagsläget upp i två huvudtyper; regionala stomlinjer och lokala linjer. Den regionala stomlinjetrafiken förbinder länets kommunhuvudorter och har linjenummer från 700 och uppåt. Dagens stomlinjer har lite olika karaktär och innefattar både snabba regionala expressbusslinjer med färre stopp samt längre mellankommunala linjer med en mer yttäckande karaktär som också kan försörja ett lokalt resande på landsbygderna.

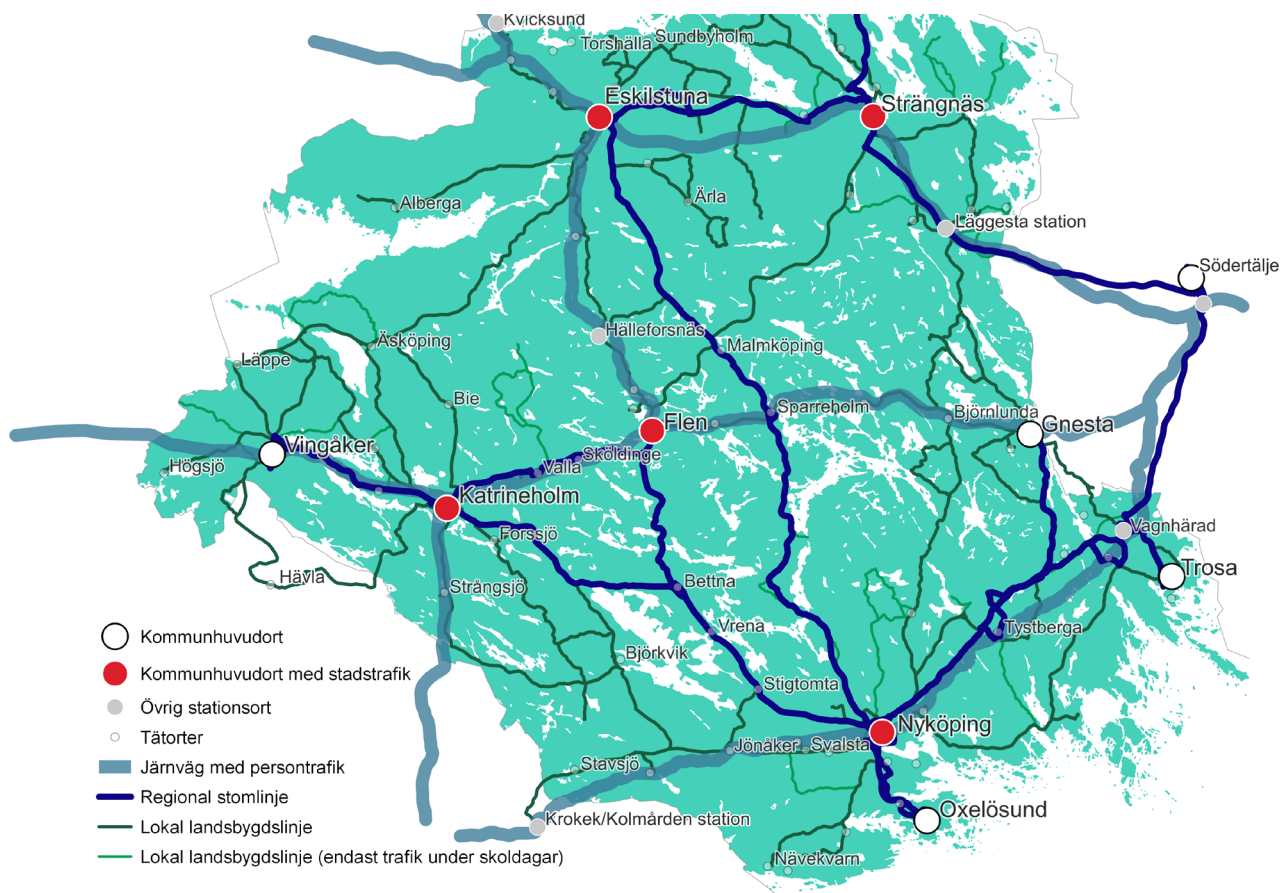
De lokala landsbygdslinjerna körs i huvudsak inom respektive kommun. Landsbygdslinjernas utbud varierar tydligt och är anpassat utefter den variation av befolkningskoncentrationer i olika områden och stråk. Vissa landsbygdslinjer har ett utbud som skapar många resmöjligheter över dagarna medan ett stort antal linjer runt om i länet endast har några enstaka turer per dag. Flera av de lokala landsbygdslinjerna är starkt anpassade utefter skoltider och terminer och trafikerar därmed endast under skoldagar.

Vissa linjer är helt eller delvis anropsstyrda, vilket innebär att resenären på förhand måste ringa och boka sin resa. Dessa turer körs vanligtvis med taxifordon.

Resandet med den regionala och lokala busstrafiken har succesivt ökat under en längre tid fram till och med coronapandemins start år 2020. Under 2019 genomfördes nästan 12,5 miljoner resor med Sörmlandstrafikens. 66 % av resorna skedde med stadstrafiken, vilket därmed är en klar majoritet av resorna i Sörmlandstrafikens regi.

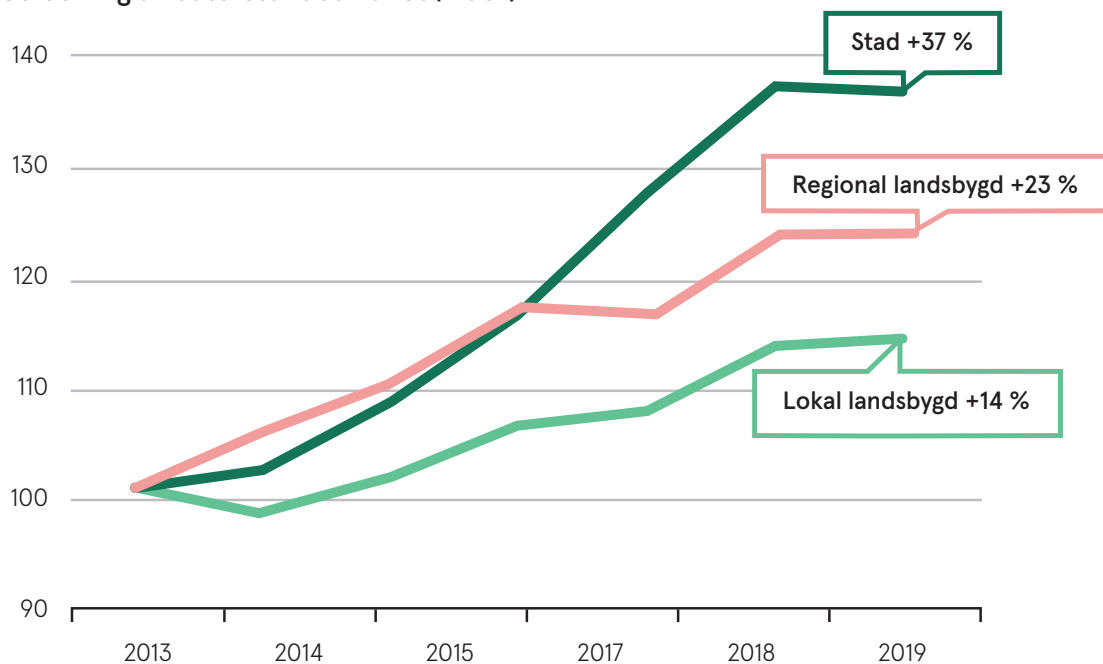
Från 2012 till 2019 hade det totala resandet med Sörmlandstrafiken ökat med drygt 30 %. Störst ökning återfinns i stadstrafiken, men också regionala och lokala landsbygdslinjer har fått många fler resenärer. Det ökande resandet kan delvis ses som ett resultat av satsningar på mer attraktiv trafik (linjeöversyn 2012, successivt ökat utbud med cirka 25 %, införandet av Sörmlandstaxan 2016). Underliggande faktorer i omvärlden har också varit gynnsamma, det vill säga en sjunkande arbetslöshet (med undantag av långtidsarbetslösa), ökade inkomster och en trend till klimatvänliga transporter. En förklaring är också den omfattande invandringen 2015/16 och därmed en grupp som utmärker sig genom mycket lågt bilinnehav åtminstone de första åren efter etableringen i Sverige; här har kollektivtrafiken fyllt en viktig funktion för etablering och integrering av nyanlända.

En grupp som står för en stor andel av resandet är skolungdomar. Exempelvis är skolkortsresor mycket betydelsefulla, mer än var tredje resenär åker med någon form av skolkort. Motsvarande nivå i Sverige ligger kring 10 % (Svensk kollektivtrafik – Kollektivtrafikbarometern, Årsrapport 2020). Att nivån är extra hög i Sörmland skulle kunna kopplas till att många elever erbjuds ett elev-/skolkort samt att flertalet busslinjer och turer är direkt inriktade på skolresor. Samtidigt som det är positivt att många skolungdomar reser med Sörmlandstrafiken visar den höga andelen skolresor på att andelen av andra resor till exempelvis arbete bör ha en stor utvecklingspotential.



Figur 9. Översiktlig bild av Sörmlandstrafikens busstrafik samt länsöverskridande tåg- och busstrafik som samfinansieras med andra län. Bilden visar utbudet vid inledningen av år 2022.

### Utveckling av bussresandet i länet (index)



Figur 10. Utveckling av antalet påstigande i Sörmlandstrafikens busstrafik (Index) sedan linjeomläggningen 2013 och fram till år 2019. Sorterat efter typ av trafik.

### Länsöverskridande allmän trafik

Länsgränsöverskridande busstrafik finns mot samtliga angränsande län, varav Region Sörmland ansvarar för trafik till och från Stockholms och Östergötlands län. Störst länsöverskridande utbud och resande har Sörmlandstrafikens linjer Strängnäs-Södertälje C samt Trosa-Södertälje C, det vill säga stråk som saknar direktförbindelse med tåg. En annan linje med större betydelse är den mellan Kungsör och Eskilstuna som körs av VL. En annan linje med funktionell betydelse är den mellan Strängnäs och Enköping som körs av UL, denna linje ska bidra till bättre tillgänglighet inom ramen för samarbetet Fyra Mälarstäder där Enköping och Strängnäs ingår. Mälardalens universitet (innan 2022 Mälardalens högskola) har sedan tidigare handlat upp busstrafik mellan Eskilstuna och Västerås för transport av studenter och anställda.

### Kompletteringstrafik

I områden där avståndet till närmsta hållplats för allmän kollektivtrafik överstiger 2 km finns idag ett trafikkoncept som kallas kompletteringstrafik. Syftet med denna trafik är att åtminstone ge någon enstaka möjlighet i veckan att resa för att exempelvis ett serviceärende med den allmänna kollektivtrafiken. Kompletteringstrafiken ger möjlighet till resa en eller ibland två bestämda tillfällen i veckan beroende på vilket utbud som respektive kommun beslutat om. Resan med kompletteringstrafiken går i regel från resenärens hemadress och fram till närmsta hållplats för att

matcha en specifik tur med en landsbygdsbuss. Vid några undantag går denna resa direkt till närmsta ort med service. Kompletteringstrafiken körs med taxifordon.

### Skärgårdstrafik

Skärgårdstrafik är del av den anropsstyrda kompletteringstrafiken och körs med båt eller, under vintertid, med sväware längs och strax utanför kusten i Nyköpings kommun. Under 2019 gjordes drygt 1 200 resor i skärgårdstrafiken.

### Kommersiell trafik

Förutom trafiken som drivs med stöd från samhället finns också kommersiell trafik som helt finansieras genom biljettintäkter. Kommersiell busstrafik finns utefter vägarna E20 och E4, där trafiken genom Sörmland är en del av interregionala sträckor. Flygbussarna trafikerar sträckan Stockholm – Stockholm Skavsta flygplats. Också Trosabussen mellan Trosa och Liljeholmen drivs på kommersiell bas. Länet berörs även av kommersiell tågtrafik, främst på Västra stambanan där Katrineholm är en viktig bytespunkt.

### Särskild kollektivtrafik

Region Sörmland tillhandahåller särskild kollektivtrafik såsom sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts till regionens invånare enligt det som tidigare beskrivits i kapitel Särskild kollektivtrafik. Antalet resor har stadigt ökat de senaste åren, fram till dess att coronapandemin år 2020 medförde begränsningar i resandet.

|                               | 2016           | 2017           | 2018           | 2019           |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Totalt</b>                 | <b>324 821</b> | <b>406 053</b> | <b>425 683</b> | <b>450 144</b> |
| varav färdtjänst              | 131 469        | 163 665        | 174 314        | 175 949        |
| varav omsorgsresor            | 75 677         | 79 065         | 98 091         | 106 572        |
| varav sjukresor               | 86 069         | 102 703        | 101 049        | 104 141        |
| varav skol- och särskoleresor | 44 195         | 44 888         | 45 983         | 50 211         |
| varav övrigt                  | 5 411          | 15 732         | 6 246          | 13 271         |

Tabell 2. Antalet genomförda resor med särskild kollektivtrafik 2016–2019.

## SÖRMLANDS UTVECKLING OCH KOLLEKTIVTRAFIKEN

### Behov av kollektivtrafik

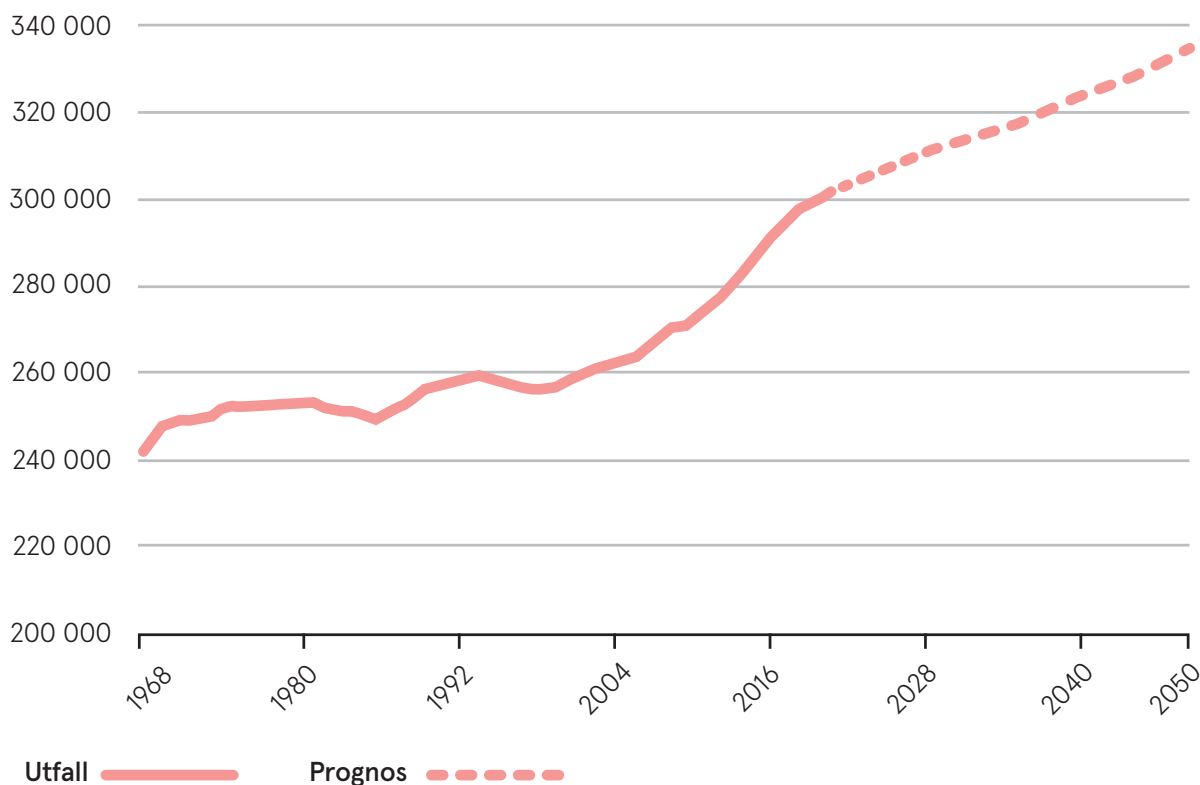
Hur mönster ser ut och förändras i länet över tid gällande exempelvis befolkningsutveckling, pendling och arbetsmarknaders geografiska kopplingar påverkar medborgarnas behov av mobilitet. För att kollektivtrafiken ska uppfattas som ett attraktivt alternativ och ett aktivt stöd i en hållbar regional utveckling krävs ett ständigt pågående planerings- och utvecklingsarbete. Förutsättningarna för kollektivtrafikens utveckling över tid påverkas givetvis av ännu fler faktorer, flera som är svårare att mäta eller att ens förutspå. I detta avsnitt följer en presentation av några faktorer av Sörmlands utveckling som har bäring på kollektivtrafikens behov.

### Befolkningsutvecklingen

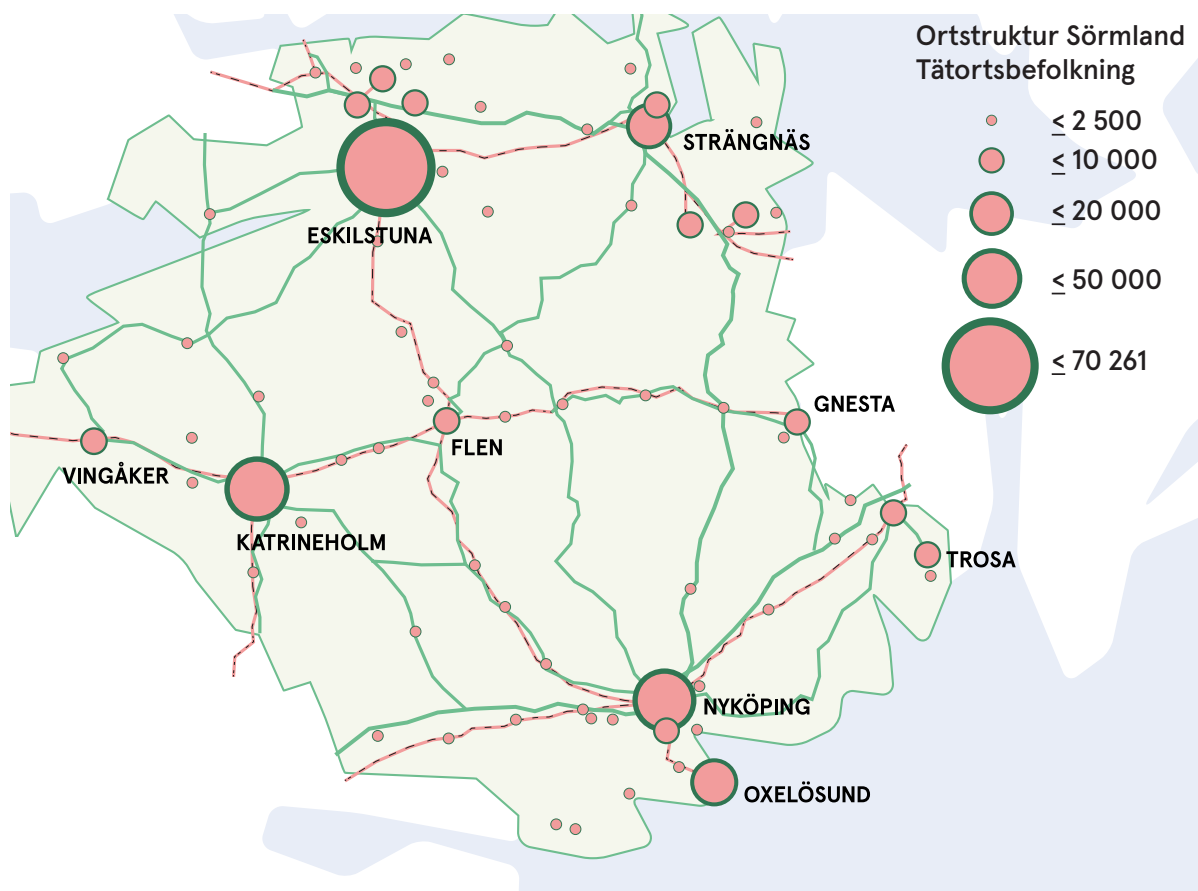
Sett till Sörmland som helhet har länet under en tid varit inne i en positiv trend avseende bland

annat befolkningstillväxt och bostadsutveckling. Prognoser visar på en fortsatt positiv utveckling även framöver. Utvecklingen på senare tid och framöver varierar dock tydligt över länet (Figur 13) vilket kan kopplas till olika närhet till växande arbetsmarknader utanför länet samt att det inom länet också finns skillnader i styrka och geografisk upptagning i de lokala arbetsmarknadsområdena. Flera faktorer följer ett liknande mönster som kollektivtrafikens utveckling kommer att behöva förhålla sig till. En differerad utveckling med tydligare befolkningsökning i vissa områden förväntas bidra till en ökad efterfrågan av kollektivtrafik i specifika delar av länet.

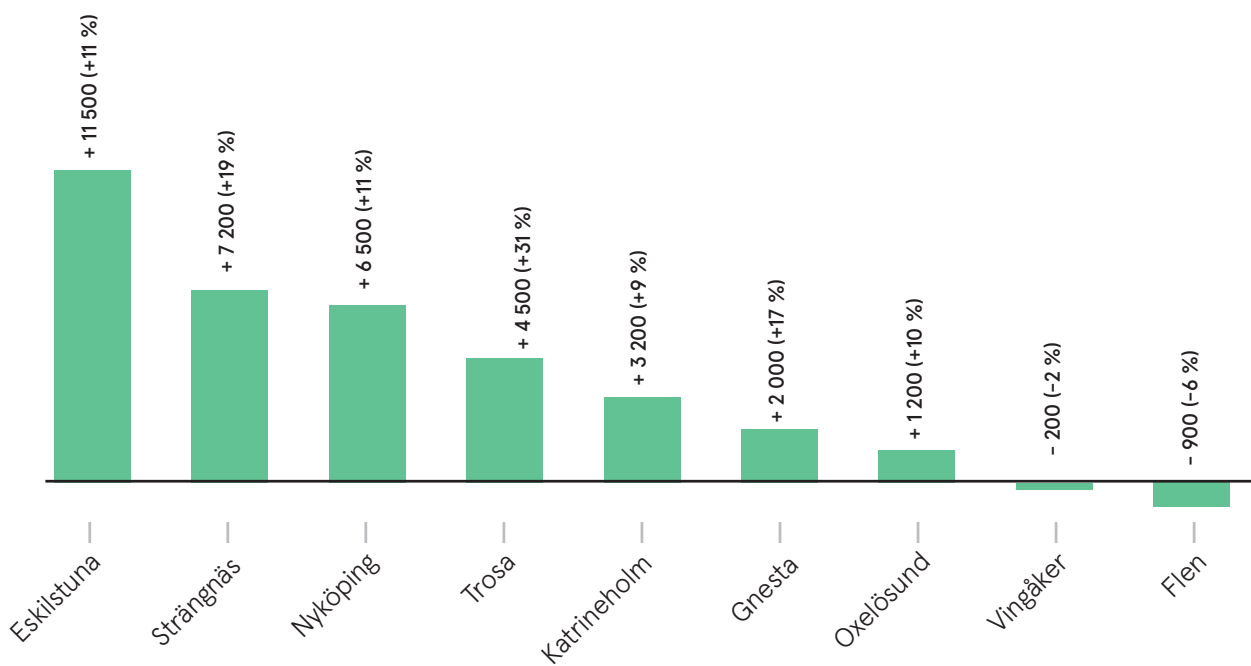
Länets befolkning bedöms fortsätta öka och nå knappt 335 000 invånare år 2050 enligt de senaste prognoserna (Figur 11). Utvecklingen är dock avhängig av migrationens omfattning och ökningstakten är därför osäker.



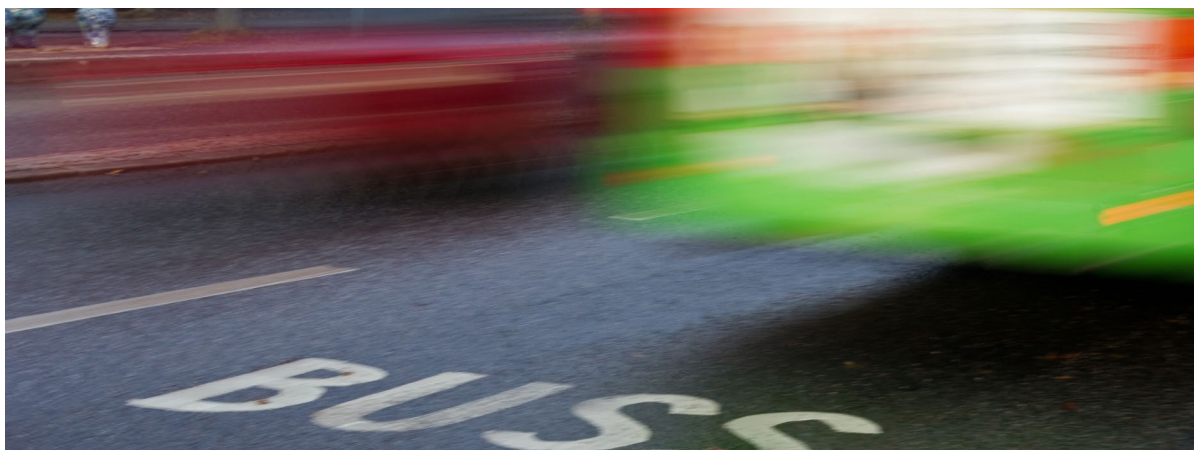
Figur 11. Befolkningsutvecklingen i Sörmland. Utfall 1968-2020 enligt SCB (2021) och befolkningsprognos 2020-2050 enligt SCB (2021)



Figur 12. Karta över ortstruktur och tätortsbefolkning i Sörmland. Källa: SCB och Region Sörmland, 2021



Figur 13. Förändring av folkmängden per kommun till 2050 enligt befolkningsprognos. Prognosen utgår från den senast kända årsbefolkningen och antaganden om den framtida utvecklingen. Källa: SCB.



### Utveckling bebyggelse

Studerar prognoser för framtida bebyggelseutveckling Sörmland så följer det i stora drag samma utveckling som befolkningstillväxten gör och förväntas göra. Kommuner med starkare tillväxttrend i befolkning tenderar att planerna och utveckla för fler bostäder framöver. Denna utveckling har också mönster som kan kopplas till närheten till de starka arbetsmarknadscentrumen som presenteras senare.

Bebyggelseutvecklingen har också en ihållande trend av urbanisering där en övervägande majoritet av bebyggelseutvecklingen planeras till de större tätorterna. I många fall innebär det bra förutsättningar för en framtida kollektivtrafikförsörjning då utveckling kan ske i stationsnära lägen eller i befintliga stråk inom en stad. Scenarion kan också vara att en tät ny stadsbebyggelse helt enkelt skapar tillräckligt goda förutsättningar för ett helt nytt kollektivtrafikstråk. Givetvis förväntas utveckling även ske i enskilda lägen på landsbygderna. En sådan utveckling tenderar vara svår utifrån möjligheter för en framtida god kollektivtrafikförsörjning. Ur ett kollektivtrafikperspektiv där målsättningar uppfylls är en utveckling i kollektivtrafiknära lägen en viktig pusselbit.

### Arbetsmarknad och pendling

Bland de starkaste faktorerna som påverkar behovet och utvecklingen av kollektivtrafiken är hur arbetsmarknadsområdena och pendlingsmönstren ser ut i Sörmland och

omgivningen. Dessa faktorer ligger till grund för dagens kollektivtrafik men är också en del av underlaget för att se på behovet och potentialen av kollektivtrafiken framöver. Här innehar kollektivtrafiken också en nyckelroll ur ett socialt perspektiv då den bidrar till att tillgängliggöra platser också för människor som av olika anledningar inte kan ta sig till dem på andra sätt.

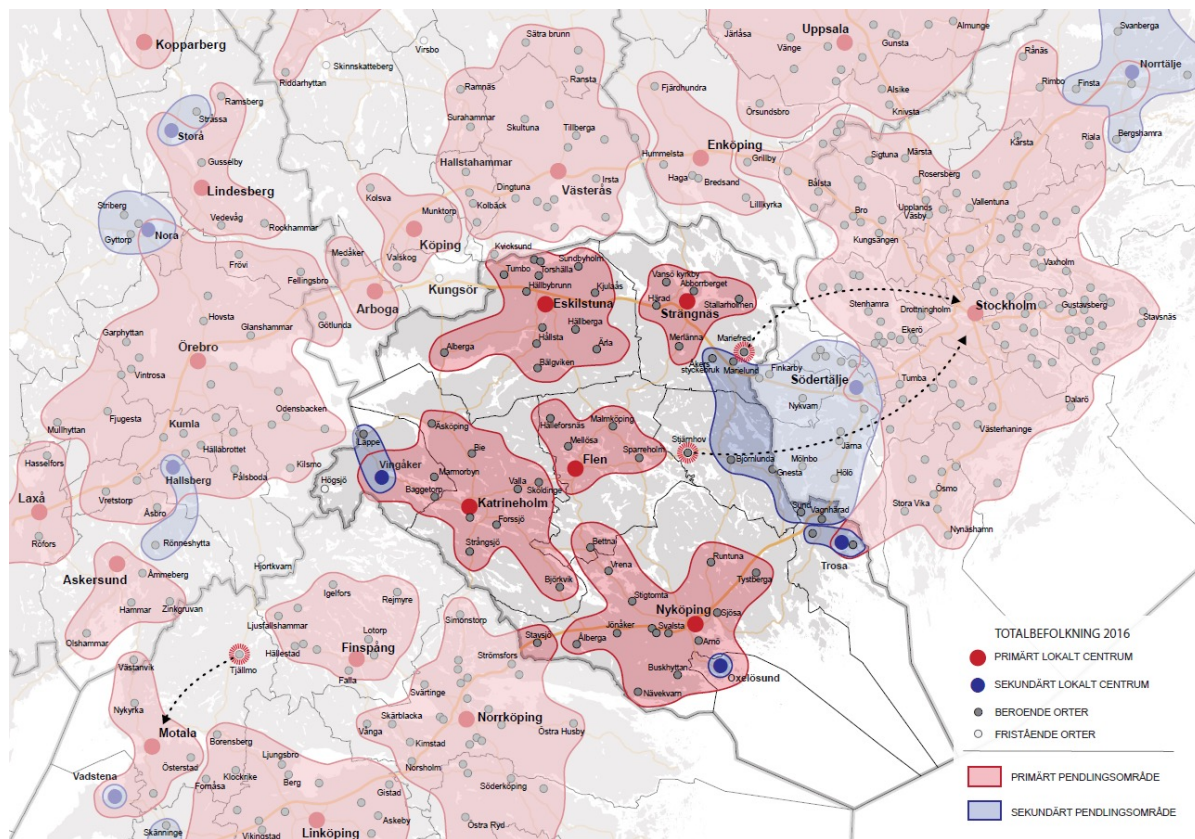
Sörmland präglas av omfattande arbetspendling över länsgräns med tonvikt på pendling till, men också från, Stockholms län. Enligt SCB:s förteckning över lokala arbetsmarknadsregioner (2018) räknas idag Gnesta, Strängnäs och Trosa kommuner till Stockholms lokala arbetsmarknadsregion. Nyköping och Oxelösund bildar en gemensam lokal arbetsmarknadsregion samtidigt som Flen, Katrineholm och Vingåker numera räknas in i Eskilstunas lokala arbetsmarknad. På kommunnivå finns därmed idag tre olika lokala arbetsmarknadsregioner för länet.

När arbetspendlingen på kommunnivå studeras specifikt så stärks bilden av de arbetsmarknadskopplingar som finns mellan kommuner och mot vissa omgivande kommuner och arbetsmarknadsområden (se Figur 15). Pendlingen är framför allt stark från flera kommuner mot Stockholms län. Pendling över länsgräns är också förhållandevis stark till/ från Västerås där kopplingen mellan Eskilstuna och Västerås syns tydligt. Ett lite större pendlingsmönster över länsgräns finns även till/ från Norrköping från Katrineholm och Nyköping. När det gäller pendling över kommungräns inom länet är de starkaste kopplingarna mellan

grannkommunerna Nyköping och Oxelösund samt grannkommunerna Eskilstuna och Strängnäs.

Också för studiependlingen har kollektivtrafiken en nyckelroll då den skapar tillgänglighet till platser för utbildning. Medan pendling till grundskolor i regel sker inom respektive kommun så rör sig gymnasieelever i större grad även över kommun- och delvis länsgränser. Detta gäller bland annat för kommuner som saknar egen gymnasieskola, nämligen Vingåker (med pendling främst till Katrineholm och Hallsberg), Oxelösund (med pendling främst till Nyköping) samt Gnesta och Trosa (med pendling främst till Nyköping och södra Stockholms län). Även från kommunerna Flen och Strängnäs, med egna gymnasieskolor, finns det relativt omfattande kommungränsöverskridande pendling till Eskilstuna. Gymnasiependling över länsgräns liknar i övrigt mönstren från arbetspendlingen med mest omfattande flöden mellan kommunerna i östra Sörmland och södra Stockholm län samt Eskilstuna och Västerås.

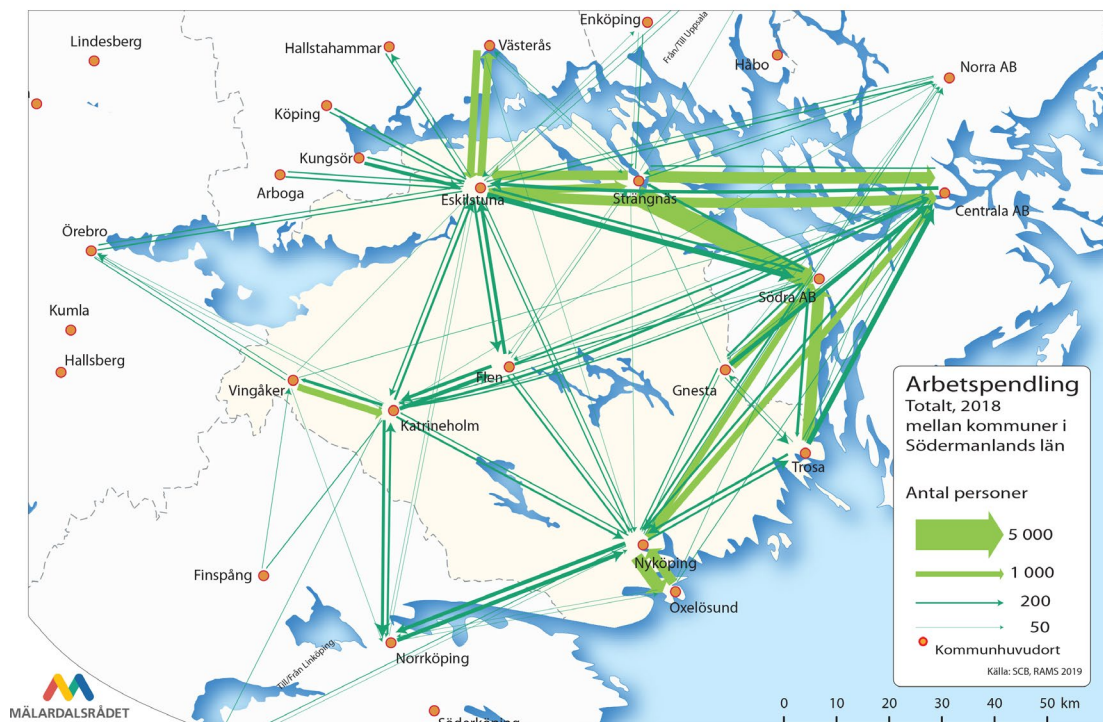
Vad gäller pendling till högre utbildning så visar statistik från Sörmlandsdatabasen/SCB att huvuddelen av de som studerar väljer det universitet/högskola som ligger närmast. I Sörmland är Mälardalens högskola (från och med 2022 universitet) i Eskilstuna länets enda högre utbildningsställe. Därmed är också de närliggande länens studieorter Västerås, Stockholm, Norrköping/Linköping, Uppsala, Örebro och Huddinge viktiga för de som vill studera vidare och en välfungerande kollektivtrafik dit en förutsättning för pendling och högre utbildning. Genom att studera arbetsmarknadsområdena samt pendlingen kan slutsatsen dras att det finns ett behov av en attraktiv kollektivtrafik som försörjer flera lokala områden inom länet. Det finns också en förhållandevis stark längre pendling, och därmed behov av en kapacitetsstark kollektivtrafik, där ibland flera kommuner passeras för att nå ett arbetsmarknadsområde i ett annat län.



Figur 14. Lokala arbetsmarknadsområden nedbrutet på tätortsnivå. Källa: SCB och Region Sörmland, 2018

## ARBETSPENDLING 2018 SÖDERMANLANDS LÄN

TOTALT



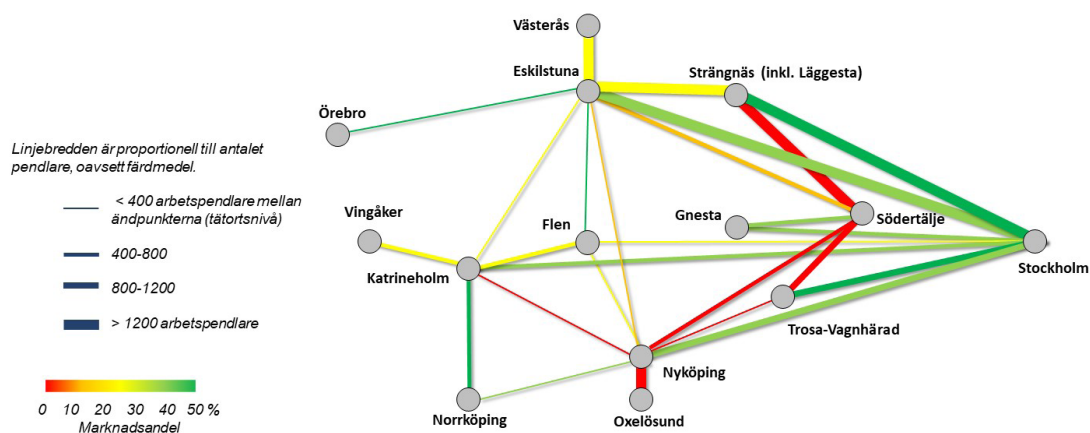
Figur 15. Arbetspendling 2018 till och från kommuner inom Sörmlands län och i Mälardalen. Bilden visar pendling oavsett färdmedel. Källa Mälardalsrådet, 2020.

## Kollektivtrafikens marknadsandel

En analys av kollektivtrafikens marknadsandel per stråk ger ytterligare en viktig input för behoven av kollektivtrafiken och det bedöms finnas fortsatt

potential för att öka resandet med kollektivtrafik. Främst i stråken mellan de större orterna inom länet och över länsgräns, men också inom kommuner och inom de större tätorterna.

## Marknadsandelar i prioriterade stråk 2019



Figur 16. Kollektivtrafikens marknadsandel för arbetspendling i prioriterade stråk i länet. Över länsgräns redovisas bara stråk till närliggande nodstäder och Stockholm. Vid beräkningen av marknadsandelen har bara tagits hänsyn till arbetspendlingen mellan ändpunkterna (och ej från/till mellanliggande orter). Källa: SCB:s arbetspendlingsstatistik 2018 samt Sörmlandstrafikens och Mälardalstrafikens biljettstatistik september-november 2019.

En analys för arbetsresor i prioriterade stråk, med underlag från 2018 och 2019, visar att kollektivtrafikens marknadsandel i prioriterade stråk ligger i snitt på omkring 25 %. Det är främst relationer med tåg som genom snabba restider är konkurrenskraftiga mot bilen. I dessa stråk ligger kollektivtrafikens marknadsandel mellan 30 och 50 %, och därmed klart över genomsnittet. Avsaknaden av attraktiv kollektivtrafik till arbetsplatserna i centrala Södertälje resulterar i mycket låga marknadsandelar, med undantag av relation Gnesta-Södertälje tack vare Gnestapendeln. Ett annat stråk med potential är Oxelösund-Nyköping, generellt är det dock svårare att erbjuda en konkurrenskraftig kollektivtrafik i stråk med förhållandevis korta avstånd mellan bostad och arbete.

Jämfört med en liknande analys av marknadsandelar 2014 kan konstateras att den har ökat med cirka 10 procentenheter mellan Strängnäs/Läggesta och Stockholm, Trosa/Vagnhärad och Stockholm samt Nyköping och Stockholm. Uppföljningen av kollektivtrafikens marknadsandel kommer framöver få större betydelse, då analysen av enbart påstigande med buss och tåg kan ge en missvisande bild i ett samhälle med ökat inslag av distansarbete.

### Coronapandemins påverkan

Liksom i övriga delar av världen har pandemin också i Sverige och Sörmland väsentligt påverkat människornas vardag och vanor. Transportbranschen hör till de verksamheter som har påverkats mest: Nedstängningar, rekommendationer och restriktioner samt människornas rädsla för trängsel ledde i början av 2020 till dramatiskt minskad efterfrågan på transporttjänster. Givetvis påverkades även Sörmlands kollektivtrafik, som mest minskade resandet med Sörmlandstrafikens busstrafik med cirka 50 % i april och maj 2020. Att resandet med buss inte minskat ännu mer kan förklaras med att den utgör stommen för studiependlingen.

Den stora frågan i skrivande stund är hur resandet, och därmed behoven, kommer att utvecklas framöver. I och med att pandemin har pågått så länge är sannolikheten stor att den kommer att leda till bestående beteendeförändringar, något som bekräftas av flera rapporter som hunnit publicerats. Mycket tyder på att resandet i alla fall inledningsvis kommer att ligga cirka 10–30 % under pre-coronanivå. Det är framför allt en effekt av ökat inslag av distansarbete (med påverkan på pendlingsresor) och distansmöten (med påverkan på tjänsteresor). Åtminstone på något längre sikt ser Region Sörmland dock ett antal faktorer som kan dämpa effekten och leda till ökat resande:

- Underliggande positiv utveckling av befolkning och ekonomi;
- Behov av minskad klimat- och miljöpåverkan
- Kollektivtrafikens ökade betydelse för ett jämlikt samhälle samt
- Trend till något längre pendlingsresor när restiden inte värderas lika högt längre.

I detta trafikförsörjningsprogram har inga väsentliga revideringar genomförts med anledning av coronapandemin. De grundläggande målen och strategier gäller likväl, även om exempelvis marknadsandelens betydelse blir mer central – ökat resande med buss eller tåg i sig är inget självändamål.

Det är nu av stor vikt att noggrant följa utvecklingen de närmsta åren. Eventuella anpassningar av kollektivtrafiken till förändrade behov kommer att konkretiseras i underliggande dokument såsom handlingsplaner och stråkutredningar, men under beaktande av trafikförsörjningsprogrammets övergripande strategier. I detta arbete är ett brett angreppssätt viktigt, det krävs lyhördhet, flexibilitet och kanske nya ansatser så att kollektivtrafiken även framöver kan spela en aktiv roll i samhällsutveckling.



Region Sörmland  
Repslagaregatan 19  
611 88 Nyköping  
Tel: 0155-24 50 00  
E-post: [post@regionsormland.se](mailto:post@regionsormland.se)

