

Det hållbara resandet i Sörmland 2024

Mål uppnått i
förtid för
utbyggnad av
cykelväg

Otillräcklig
minskning av
transport-
sektorns
utsläpp

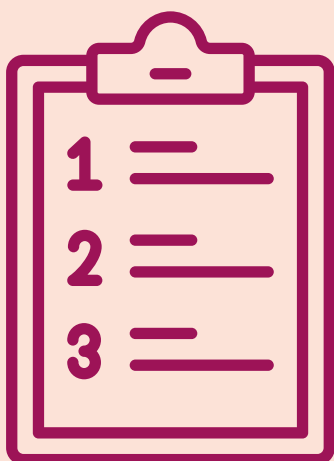
Ökat intresse
bland
befolkningen
att resa
kollektivt

Antalet resta
kilometer med
kollektivtrafik
har ökat sedan
2019

Påstigningar
på kollektiv-
trafiken
minskar

Cykelns andel
har minskat
sedan 2019

Nöjdheten
för kollektiv-
trafiken
minskar



Sörmlänningarna
vill se en högre
prioritering av
kollektivtrafik,
gång och cykel

Trosa

De centrala gatorna
blev till sommargator



Oxelösund

Sveriges mest
cykelvänliga kommun

Nyköping

Antagen parkerings-
strategi som främjar
hållbar mobilitet



Region Sörmland

Antagen territoriell
strategi möjliggör
finansiering

Läs mer om hur utvecklingen för det hållbara resandet ser ut
samt vilka insatser som görs för att främja det hållbara resandet
på utvecklasormland.se

Innehåll

- **Varför följer vi det hållbara resandet i Sörmland?**
- **Når vi våra mål?**
- **Hur förändras resandet över tid i Sörmland?**
- **Hur skiljer sig resandet i länet?**
- **Hur upplevs möjligheterna att resa hållbart i Sörmland 2024?**
- **Vilka insatser har genomförts i länet under 2024 för att främja hållbart resande?**

INLEDNING

Varför följer vi det hållbara resandet i Sörmland?

Det finns flera regionala styrdokument som pekar på behovet av att öka det hållbara resandet och tillgängligheten i Sörmland:

- Sörmlands Regionala utvecklingsstrategi
- Sörmlands Klimat- och energistrategi
- Sörmlands Trafikförsörjningsprogram
- Sörmlands Länstransportplan
- Sörmlands Besöksnärlingsprogram
- Sörmlands Cykelstrategi

Kommunerna i Sörmland har egna planer och styrdokument som belyser behovet av ett ökat hållbart resande och insatser som krävs för att främja utvecklingen.

Syftet med ett årsbokslut för hållbart resande är att följa länets utveckling och arbete kopplat till hållbart resande. Årsbokslutet kan användas för att utvärdera om utvecklingen sker i takt med de mål och ambitioner som är satta i länets olika styrdokument.

Årsbokslutet avser att ge en överblick av länets utveckling och arbete för hållbart resande och kommer inte att följa upp arbetet eller utvecklingen i detaljnivå. Mer detaljerad uppföljning görs i uppföljningarna för de olika styrdokumenterna.

Når vi våra mål?

Antalet påstigningar på kollektivtrafiken minskar



Utvecklingen går åt fel håll eller i otillräcklig takt för att vi ska nå de flesta av länets uppsatta mål kopplat till hållbart resande.

Påstigningarna på kollektivtrafiken minskar totalt sett mellan 2023 och 2024 och vi ser fortfarande ett färre antal påstigningar jämfört med 2019. Målet om att år 2035 ha 19 miljoner påstigande på buss och Mälartåg ser inte ut att nås.

Andelen resta kilometer med kollektivtrafik har ökat



Andelen resta kilometer med kollektivtrafik har ökat från 2019, tack vare att vi reser längre med tåg. Däremot ser vi en minskning även här mellan 2023 och 2024.

**Kundnöjdheten för Sörmlands-
trafiken minskar**



Den totala kundnöjdheten för kollektivtrafiken minskar mellan 2023 och 2024. Årets mål för kundnöjdhet nås därmed inte, men det finns fortfarande chans att nå målet för år 2035 om 80% kundnöjdhet.

**Gång och
cykels
färdmedels-
andel har
minskat**



**Transport-
sektorns
utsläpp minskar
inte i tillräcklig
takt**



**Antalet km
cykelväg ökar**



Cykels färdmedelsandel är relativt oförändrad mellan 2023 och 2024 men jämfört med 2019 har den minskat något och vi är därmed långt ifrån att nå målet om en ökning på 10 procentenheter till 2030. Vi ser samma trend för gångtrafikens färdmedelsandel.

Transportsektorns utsläpp har minskat med cirka 20% mellan 2019 och 2022. Resultat för 2023 och 2024 finns ännu inte publicerat men på nationell nivå ser vi en ökning av transportsektorns utsläpp under 2024, vilket troligen har fått en effekt även i Sörmland. Målet om att Sörmland 2045 ska vara klimatneutralt ser inte ut att nås.

Det enda mål som vi ser ut att nå är målet om att antalet kilometer biltrafikseparerad cykelväg i Sörmland ska ha ökat med 10 procent till år 2030 jämfört med år 2019.

Hur förändras resandet över tid i Sörmland?

Under 2024 svarade över 8000 sörmlänningar på en längre undersökning kring deras resvanor och attityder kring resande i Sörmland. Ett utplock av resultatet presenteras i denna rapport och jämförs med resultat från allmänhetsundersökning 2023. Hela resultatet av resvaneundersökningen 2024 finns publicerad på utvecklasormland.se. Utöver resvaneundersökningen och allmänhetsundersökningen lyfts även ett par resultat för utvecklingen över tid enligt ombordundersökningen som görs på Sörmlandstrafiken samt ett par nyckeltal kring utbud och påstigningar som mäts av Sörmlandstrafiken och Mälardalstrafik och rapporteras in till Trafikanalys.

Undersökningarnas jämförbarhet:

Där finns ett par skillnader mellan allmänhetsundersökningen 2023 och resvaneundersökning 2024 som gör jämförelsen en aning osäker. Den främsta skillnaden är att undersökningen 2023 genomfördes under november till december månad, medan den 2024 genomfördes under september till oktober. En viss förändring i resandet mellan åren kan därför bero på skillnader i väderförhållanden när undersökningarna genomfördes. För vissa enskilda frågor har även justeringar gjorts i antingen frågans formulering eller insamlingsmetod vilket även kan påverka resultatet. Samtliga osäkerheter tas i beaktning och redovisas i de resultat som presenteras i denna rapport.

Slutligen skiljer sig urvalet av respondenterna något mellan åren avseende åldersfördelning. Allmänhetsundersökningen 2023 undersöker resandet för personer i åldrarna 18–84 år, medan resvaneundersökningen 2024 riktade sig till personer i åldrarna 15–84 år. Jämförelserna som presenteras i denna rapport utgår därför från urvalet 2023 och har plockat bort svaren från personer mellan 15–17 år i undersökningen 2024 för att jämförelsen ska bli så statistisk säkerställd som möjligt.

Vi reser mer 2024 än 2023.

Under en genomsnittlig dag år 2024 gjorde 72% av regioninvånarna någon form av resa under dagen, vilket är en ökning från år 2023 då 59% av invånarna gjorde någon form av resa under dagen. En viss del av denna förändring kan förklaras av att man i undersökningen 2024 valde att ställa frågan på ett litet annat sätt. Det är därför svårt att avgöra hur pass stor ökningen i resandet faktiskt är och vad som är en effekt av en förändrad insamlingsmetod, men utifrån förändringens storlek kan det med säkerhet konstateras att det har skett en ökning i resandet mellan år 2023 och 2024. Utöver att antalet resor under en genomsnittlig dag har ökat kan vi även se att regioninvånarna använder fler färdmedel per resa under 2024 än tidigare.

Vi gör fler kombinationsresor.

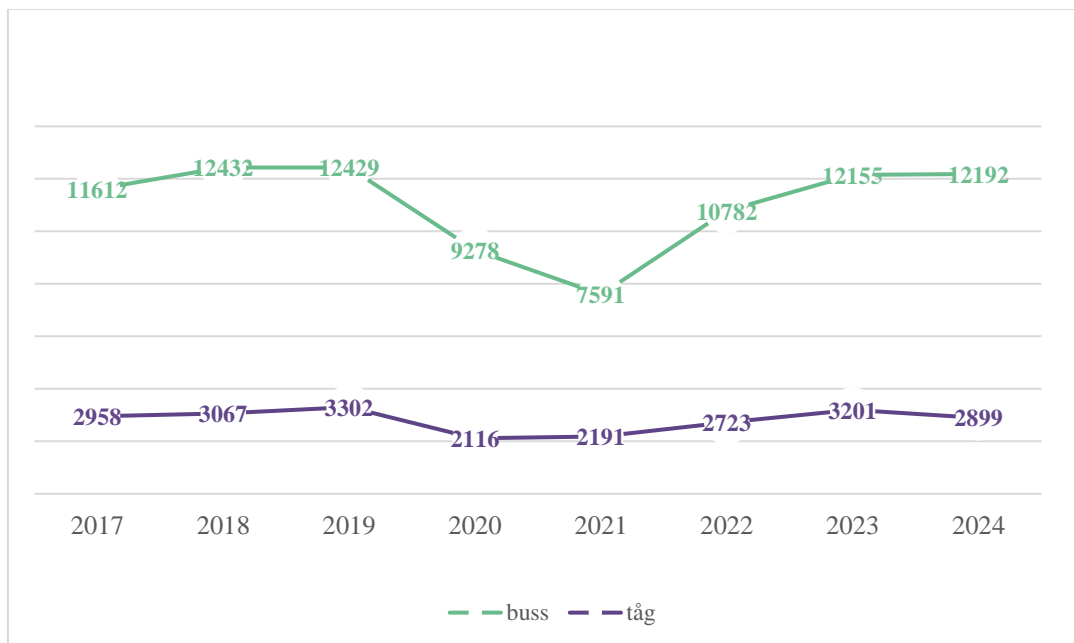
Under 2024 använde 18% av regioninvånarna två eller tre olika färdmedel under sin resa, jämfört med 16% 2023. Samtidigt ser vi en minskning i det totala resandet med kollektivtrafik.

Vi reser mindre med kollektivtrafik.

Som synliggörs i graf 1 har antalet påstigningar på Sörmlandstrafikens bussar ökat de senaste åren, men mellan 2023 och 2024 minskade antalet påstigningar på tåg. Påstigningar på tåg har minskat med ca 10% sedan 2023, från 3 201 000 påstigningar 2023 till 2 899 000 påstigningar 2024, vilket även kan jämföras med 3 302 000 påstigningar 2019. Sörmlandstrafiken ser en liten ökning på antal påstigningar på buss från 12 156 000 påstigningar 2023 till 12 192 000 påstigningar 2024. Men vi ser fortfarande mindre antal påstigningar

2024 är vad vi hade i länet innan pandemin då det låg på 12 432 000 påstigningar.

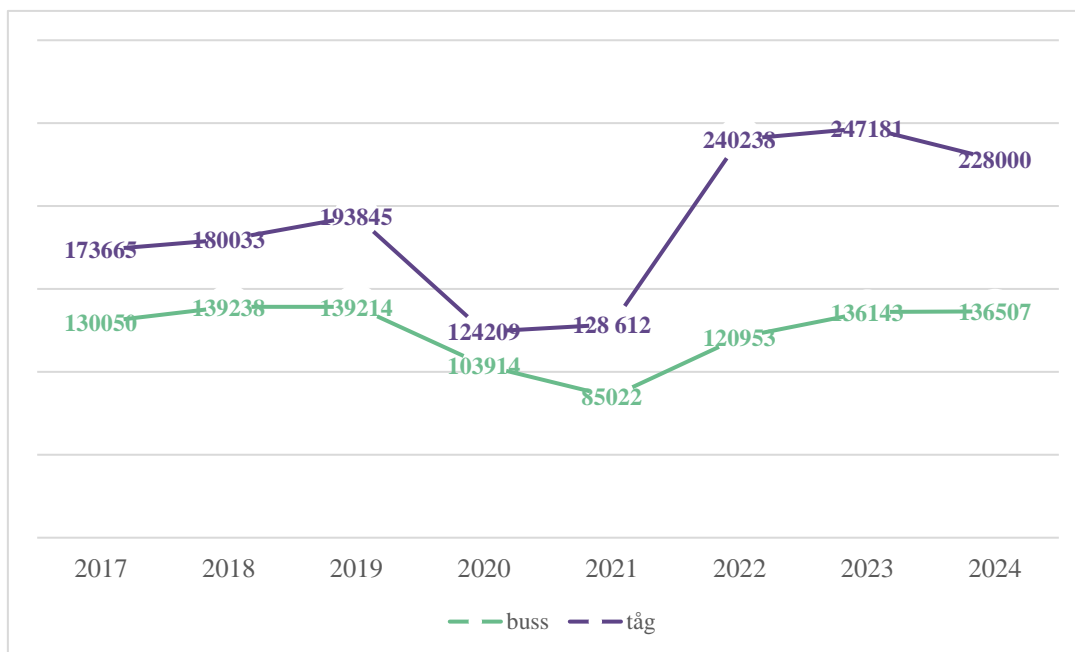
Graf 1. Antal tusen påstigningar på buss och tåg i Sörmland.



Källa: Data från Trafikanalys, Sörmlandstrafiken samt Mälardalstrafik.

Samma utveckling syns även när vi tittar på antal kilometer som personer har rest på tåg och buss i Sörmland. För buss ser vi en liten ökning från 136 143 tusen personkilometer som rests under 2023 till 136 507 tusen personkilometer 2024, som synliggörs i graf 2. Medan antalet kilometer som rests med tåg har minskat från 247 181 tusen kilometer 2023 till 228 000 tusen kilometer 2024. Däremot ser vi för tågtrafiken att vi, trots minskningen 2024, reser längre sträckor med tåg 2024 än vi gjorde innan pandemin.

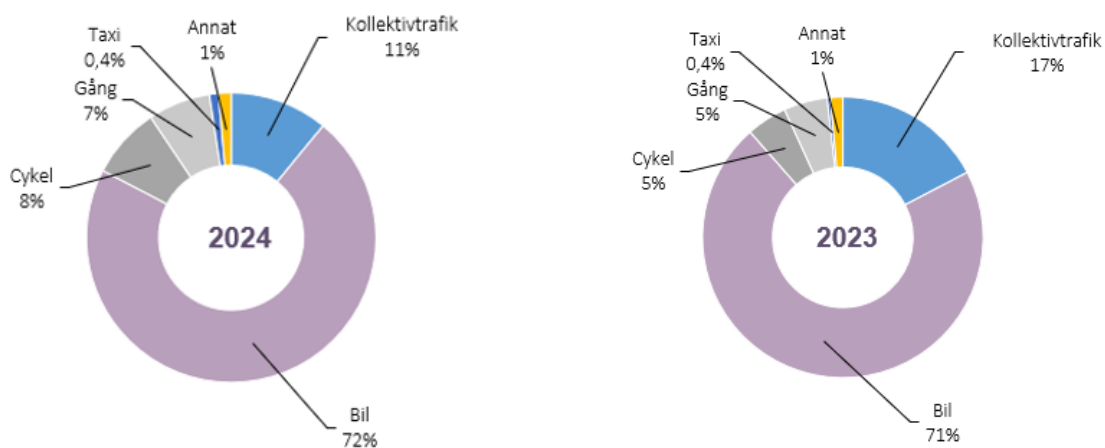
Graf 2. Antal tusen personkilometer på buss och tåg i Sörmland.



Källa: Data från Trafikanalys, Sörmlandstrafiken samt Mälardalstrafik.

Jämför vi resandet mellan olika färdmedel ser vi även här att kollektivtrafikens färdmedelsandelar minskar, medan färdmedelsandelarna för bil, gång och cykel ligger på ungefär samma nivå jämfört med 2023.

Diagram 1. Färdmedelsfördelning 2024 och 2023.



Källa: Data från Resvaneundersökning 2024 samt Allmänhetsundersökning 2023.

Kollektivtrafiken tappar färdmedelsandelar.

Som synliggörs i Diagram 1, har kollektivtrafikens färdmedelsandel minskat med sex procentenheter, från 17% 2023 till 11% 2024. En viss del av denna förändring kan bero på att undersökningarna 2023 och 2024 genomfördes under olika tidpunkter på året. Kollektivtrafikresandet påverkas dock inte i lika stor grad av säsongsförändringar som gång och cykel gör och vi ser en relativt stor förändring mellan åren, vilket gör det säkert att konstatera att kollektivtrafikens färdmedelsandel har minskat.

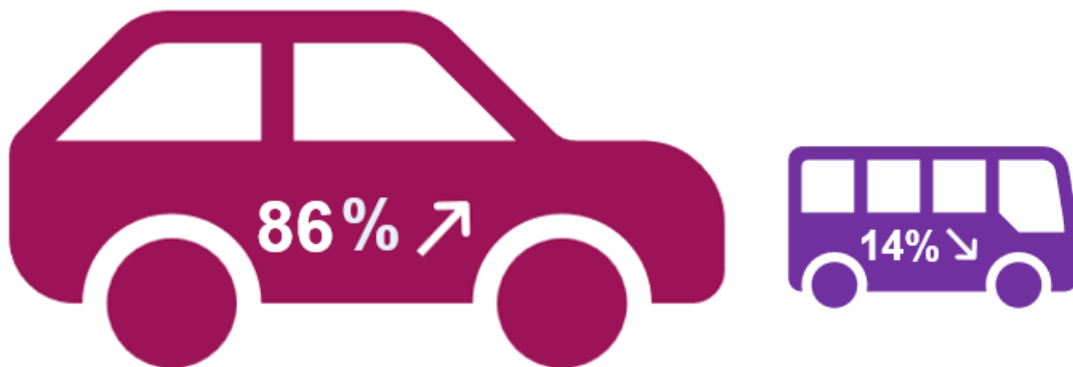
Färdmedelsandelarna för gång och cykel är relativt oförändrade.

Andelen resor med gång och cykel ser ut att ha ökat, men utifrån att undersökningarna 2023 och 2024 genomfördes under olika tidpunkter på året beror troligen denna ökning till största del på en skillnad i väderförhållanden som påverkar resvalet, snarare än en förändring mellan åren. I och med att förändringarna är så pass små för cykel och gång kan man därför tolka resultatet som att utvecklingen för gång och cykel mellan 2023 och 2024 är oförändrad. Jämförs resultatet för 2024 med resvaneundersökningen 2019 ser gång och cykel ut att ha minskat något. Då undersökningarna mellan dessa år har genomförts på olika sätt går det dock inte att säkerställa hur stor denna minskning är. Bilens färdmedelsandelar är ungefär det samma 2024 jämfört med 2023 och bilen är fortsatt det färdmedel som används mest i Sörmland.

Bilen fortsätter att ha den tydligt största färdmedelsandelen och används i 72% av resorna i Sörmland under 2024.

Minskning i färdmedelsandelar för kollektivtrafiken från 2023 syns även tydligt när man analyserar kollektivtrafikens marknadsandelar gentemot andra motordrivna fordon.

Kollektivtrafiken tappar marknadsandelar till bilen.



Kollektivtrafiken tappar fem procentenheter av marknaden till andra motordrivna fordon som bil mellan år 2023 och 2024. År 2023 stod kollektivtrafiken för 19% av de motordrivna resorna i Sörmland och andra motordrivna fordon som bil, epatraktorer och motorcykel stod för 81%. År 2024 gick denna marknadsandel ner till 14% för kollektivtrafiken. Med motordrivna fordon räknas i detta fall både tåg och elbil som drivs på elmotorer, men inte elcykel eller elsparkcykel.

Kollektivtrafiken backar även på alla parametrar vad gäller kundnöjdhet, med undantag för upplevelsen av att det är enkelt att köpa biljetter och resekort som ser oförändrad ut jämfört med 2023.

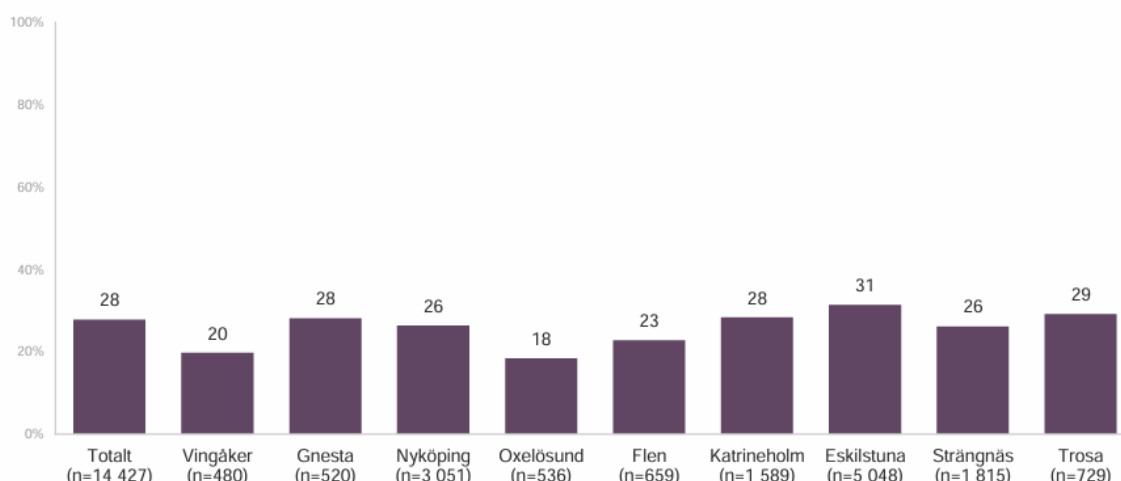
Den totala nöjdheten med kollektivtrafiken minskar.

Den totala nöjdheten har minskat med tre procentenheter mellan 2024 och 2023 enligt både ombordundersökningen och allmänhetsundersökningen. 73 % av resenärerna som tillfrågas ombord på Sörmlandstrafiken uppger att de är nöjda med kollektivtrafiken 2024. När samma fråga ställs till allmänheten uppger endast 62% att de är nöjda 2024. Störst minskning ser vi bland andelen resenärer som skulle rekommendera en vän att resa med Sörmlandstrafiken, som har sjunkit med sex procentenheter från 2023. Därefter kommer den upplevda punktligheten som har minskat med fyra procentenheter. Upplevelsen av sittkomforten, förarnas bemötande, avgångstidernas lämplighet och möjligheten att använda restiden till det man vill, har alla försämrats med två procentenheter.

Hur skiljer sig resandet i länet?

Andelen resor som görs med gång, cykel eller kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel, alltså färdmedelsandelarna för dessa färdmedel, varierar lite mellan kommunerna i länet. Som synliggörs i Diagram 2 har Eskilstuna högst andel resor som görs med hållbara färdmedel där dessa står för 31% av resorna under en genomsnittlig dag 2024. Lägst andel resor som görs med hållbara färdmedel ser vi i Oxelösund där dessa utgör 18% av resorna under en genomsnittlig dag 2024. Den resterande andelen resor består av framför allt bilresor och till en liten del motorcykel, moped och andra färdmedel.

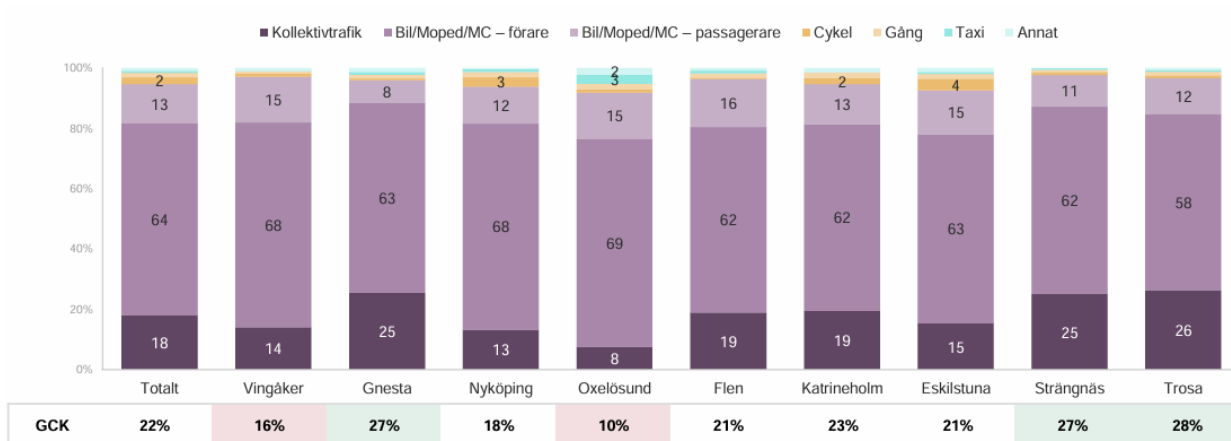
Diagram 2. Färdmedelsandelen för hållbara färdmedel fördelat på kommunerna i Sörmland.



Diagrammet visar fördelningen mellan kommunerna avseende färdmedelsandelen för hållbara färdmedel, det vill säga färdmedelsandelen för gång, cykel och kollektivtrafik sammanslaget. Färdmedelsandelen beräknas som andelen resor med ett färdmedel som huvudsakligt färdmedel. Källa: Sörmlands resvaneundersökning 2024

Även andelen resta kilometer med olika färdmedel skiljer sig en del mellan de olika kommunerna i länet. Trosa, Strängnäs och Gnesta är de tre kommuner där man reser längst med kollektivtrafik. Där står kollektivtrafiken för 25–26% av andelen resta kilometer från och till kommunen under en genomsnittlig dag 2024. Vilket är att jämföra med Oxelösund där kollektivtrafiken står för 8 % av andelen resta kilometer. Eskilstuna är den kommun där cykeln står för högst andel resta kilometer, med 4 % av andelen resta kilometer under en genomsnittlig dag 2024. Oxelösund, Nyköping och Vingåker är de kommuner med högst andel resta kilometer med bil, som utgör 80–84% av andelen resta kilometer. Trosa har lägst andel resta kilometer med bil på 70% en genomsnittlig dag 2024.

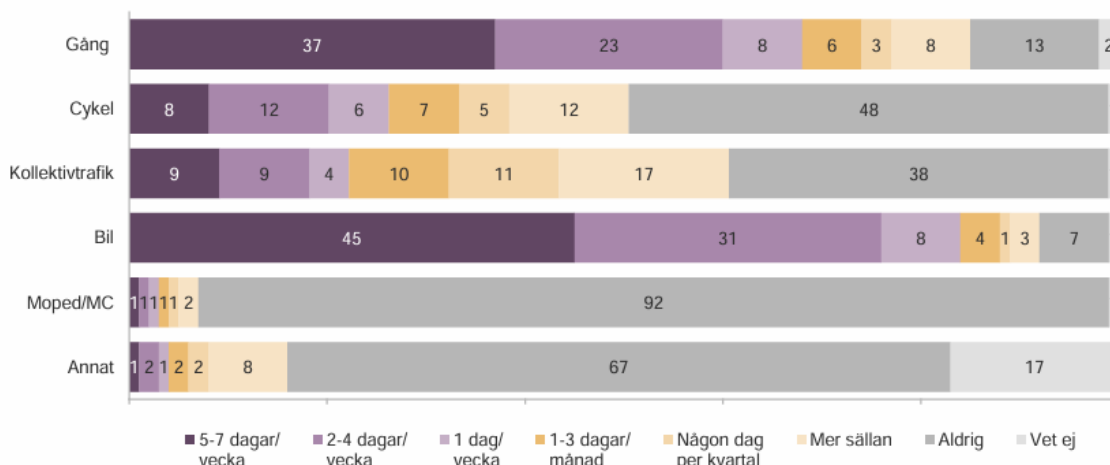
Diagram 3. Andel resta kilometer med olika färdmedel.



Källa: Sörmlands resvaneundersökning 2024.

Slutligen kan resandet jämföras baserat på resefrekvens, det vill säga hur ofta regioninvånarna bedömer att de använder olika färdmedel. Som synliggjordes ovan är bilen det färdmedel som används främst som huvudsakligt färdmedel samt för att transportera sig längst antal kilometer. Men vi kan även se att bilen är det färdmedel som används mest frekvent, till och med oftare än gång. Som Diagram 4 visar, använder 45% bilen 5–7 dagar i veckan, vilket kan jämföras med 37% som går, 8% som cyklar och 9% som reser kollektivt 5–7 dagar i veckan. Endast 7 % anger att de aldrig använder bil som färdmedel. 13% anger att de aldrig använder gång som färdmedel, 48% cykel och 38% kollektivtrafik.

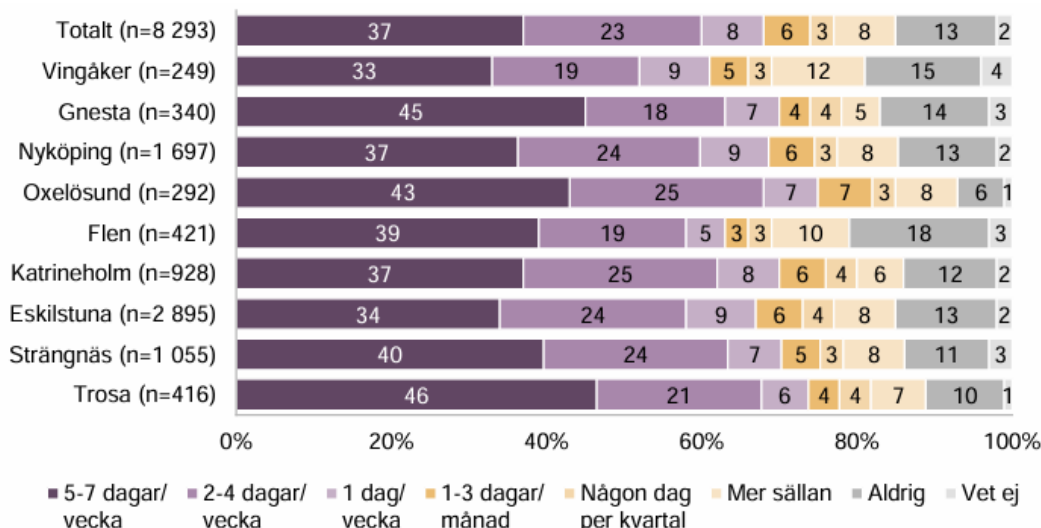
Diagram 4. Genomsnittlig resefrekvens fördelat på olika färdmedel.



Källa Sörmlands resvaneundersökning 2024.

Även avseende resefrekvensen skiljer sig resandet något mellan kommunerna i länet. Gnesta, Trosa och Oxelösund är de kommuner där invånarna går mest frekvent. Mellan 43 och 46% anger här att de använder gång som färdmedel 5–7 dagar i veckan. Flen är den kommun där flest har angett att de aldrig använder gång som färdmedel. Här anger 18 % att de aldrig använder gång, jämfört med Oxelösund med minst andel på 6% som aldrig använder gång.

Diagram 5. Genomsnittlig resefrekvens för gång.

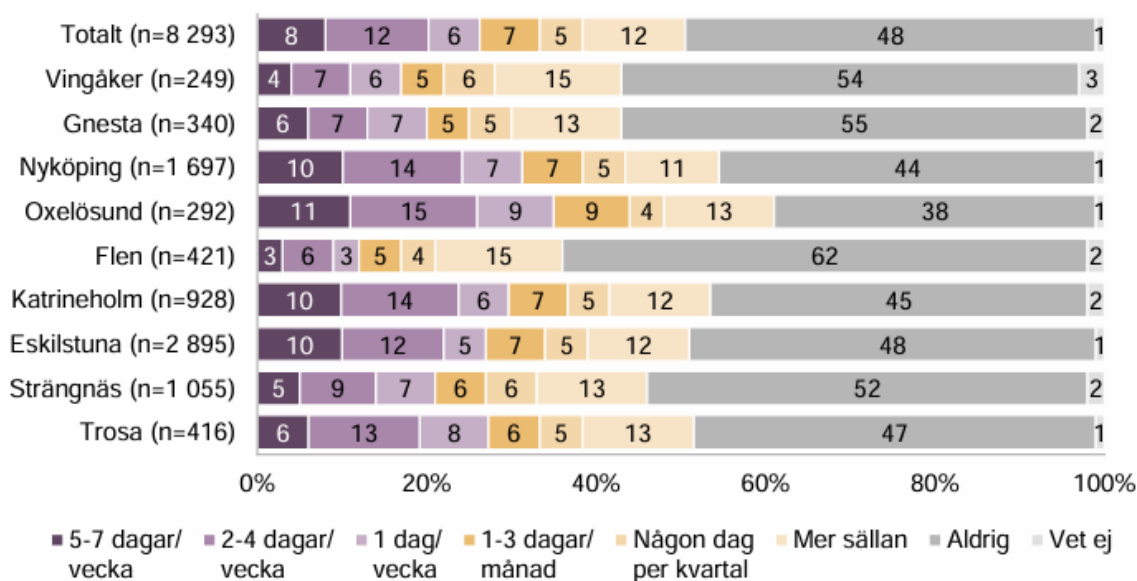


Källa Sörmlands resvaneundersökning 2024.

Resefrekvensen med cykel skiljer sig ännu mer mellan kommunerna i länet. Här ligger Oxelösund högst med 11 % som anger att de använder cykel som färdmedel 5–7 dagar i veckan och med minst andel på 38% som anger att de

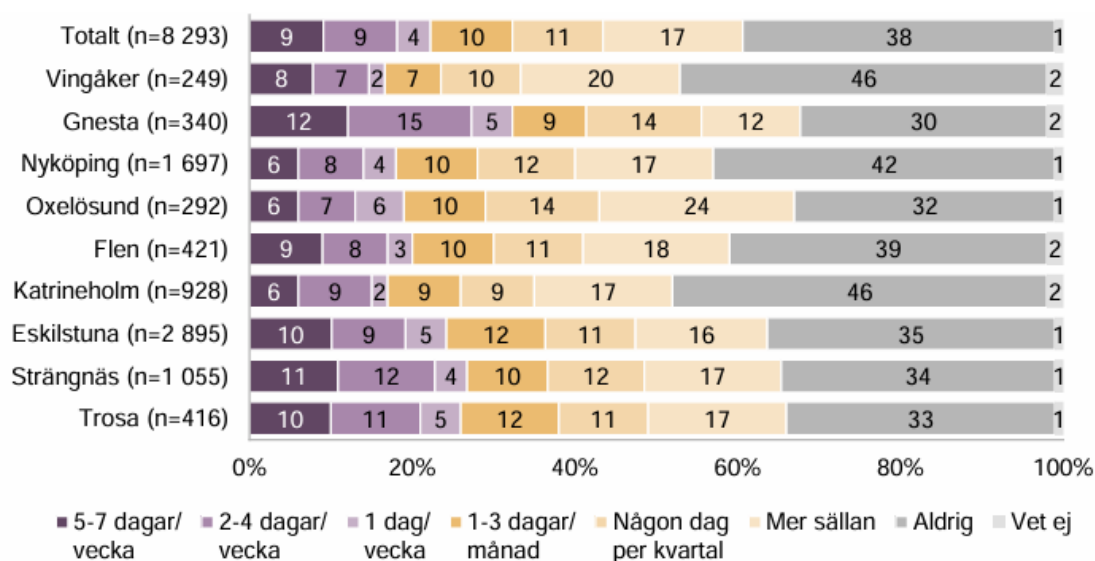
aldrig använder cykel som färdmedel. I Flen anger 3 % att de använder cykel som färdmedel 5–7 dagar i veckan och 62% att de aldrig använder cykel som färdmedel. Tittar vi i stället på resefrekvensen med kollektivtrafik sticker Gnesta ut med 12% som anger att använder kollektivtrafik 5–7 dagar i veckan och 30 % som aldrig använder kollektivtrafik. I Vingåker och Katrineholm anger flest, 46%, att de aldrig använder kollektivtrafik.

Diagram 6. Genomsnittlig resefrekvens för cykel.



Källa Sörmlands resvaneundersökning 2024.

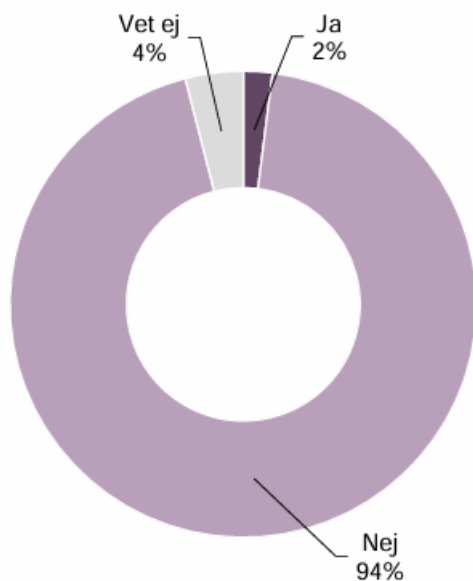
Diagram 7. Genomsnittlig resefrekvens för kollektivtrafik.



Källa Sörmlands resvaneundersökning 2024.

Endast 2 % av regioninvånarna har deltagit i någon form av bilpool eller delningstjänst för bil under 2024. Samtliga kommuner hade invånare som någon gång använt en bilpool eller bildelningstjänst. Användningen skiljde sig från 1% som använt bildelningstjänster i Oxelösund, till 3% som använt tjänsten i Eskilstuna, Vingåker och Flen.

Diagram 8. Andel som deltagit i bilpool eller annan bildelningstjänst.



Källa Sörmlands resvaneundersökning 2024.

Ta del av fler resultat och beskrivningar kring statistiken i rapporten för Sörmlands resvaneundersökning 2024 som ligger på utvecklasormland.se.

Hur upplevs möjligheterna att resa hållbart i Sörmland 2024?

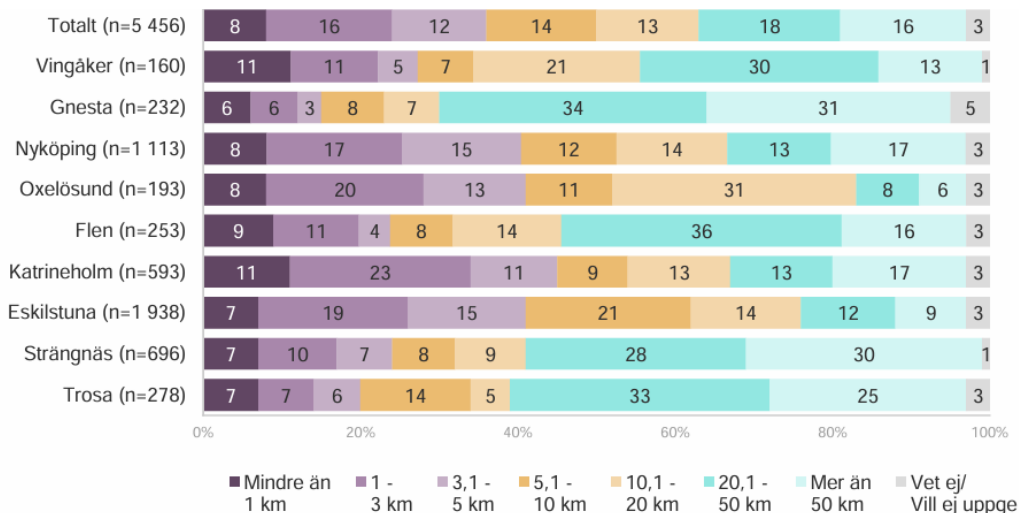
Den upplevda möjligheten och attraktiviteten att resa hållbart baseras på flera olika faktorer. De viktigaste faktorerna som påverkar personers färdmedelsval är tid, pengar och bekvämlighet i relation till alternativet. Faktorer som resans påverkan på hälsa och miljö är också betydande men för en betydligt mindre andel av befolkningen. För att de hållbara färdmedelalternativen så som cykel och kollektivtrafik ska nå en större målgrupp och upplevas som möjliga och attraktiva färd sätt för fler behöver de därför vara billigare, mer tidseffektiva och bekvämare än bilen. Bekvämlighet handlar om allt från komforten på fordonet till att känna att färdmedelsvalet fungerar smidigt ihop med livspusslet.

Fysisk planering som skapar närhet mellan olika målpunkter är ett viktigt verktyg för att påverka inte minst tiden och bekvämligheten för olika färdmedel.

I Sörmland har mer än en tredjedel av de som arbetar eller studerar endast 5km eller mindre till arbetet/skolan.

Detta skiljer sig dock rätt mycket mellan kommunerna vilket synliggörs i Diagram 9.

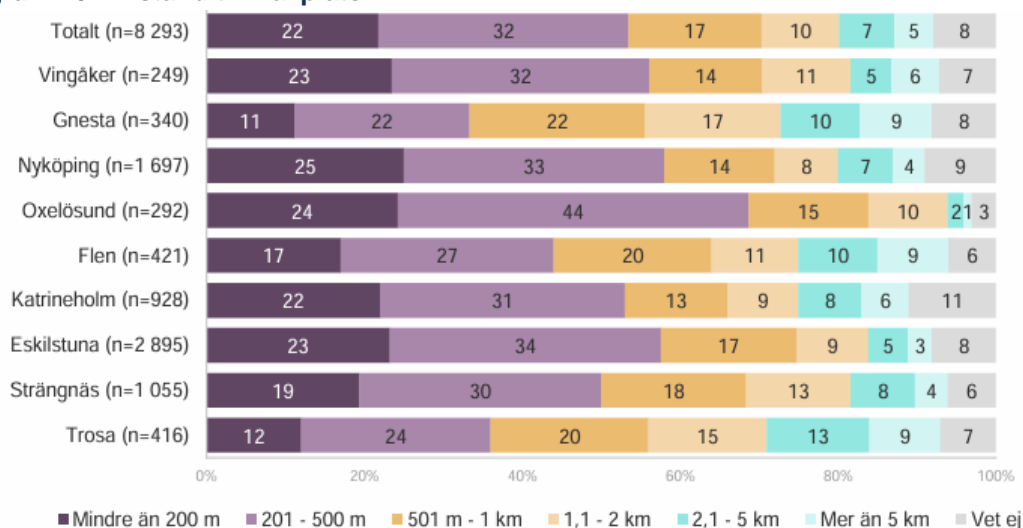
Diagram 9. Avstånd till skola och arbete.



Källa: Sörmlands resvaneundersökning 2024.

Även avståndet till att kunna nyttja mobilitetstjänster som kollektivtrafik har stor betydelse för den upplevda bekvämligheten och tiden. Ungefär en av fem har en hållplats de kan använda inom 200 meters avstånd. Även detta skiljer sig lite mellan kommunerna vilket synliggörs i Diagram 10.

Diagram 10. Avstånd till hållplats.



Källa: Sörmlands resvaneundersökning 2024.

Ett annat viktigt verktyg för att påverka tid, bekvämlighet och pris är att arbeta främjande för hållbara färdmedel i både utformningen av transportinfrastrukturen och i utbudet av färdmedel och mobilitetstjänster. Där

finns ett par olika undersökningar som under 2024 har mätt medborgarnas upplevelse av transportinfrastrukturen och mobilitetslösningarna i Sörmland 2024; Cyklistvelometern, SCB:s medborgarundersökning och Sörmlands resvaneundersökning.

Cyklistvelometern är Cykelfrämjandets nationella nöjdhetsundersökning där alla som cyklar i Sverige bjuds in att svara på frågor om hur det är att cykla i kommunen. 2024 ser vi våra två sörmländska kommuner på både förstaplats och andraplats i rankningen över 119 kommuner i Sverige

Oxelösund och Katrineholm rankar högst som vinnare i Cyklistvelometern i Sverige.

Undersökningen mäter cyklisternas nöjdhet utifrån olika parameter:

- Generell nöjdhet
- Trygghet
- Tillgång till cykelinfrastruktur
- Framkomlighet i cykelvägnätet
- Cykelklimat
- Cykelns prioritet i kommunen

Kommunerna värderas på dessa frågor och får ett betyg från F som är lägsta betyget, till A som är bästa betyget. I Sörmland ligger kommunerna spridda på denna skala mellan betyg A och betyg E. Samtliga kommuner utom Gnesta är med i undersökningen 2024. I tidigare undersökningar är endast Nyköping, Eskilstuna, Katrineholm och Vingåker med. Av dessa har alla utom Nyköping fått ett bättre betyg i år jämfört med 2022.

Om vi tittar på SCB:s medborgarundersökning för Sörmland ser utvecklingen inte riktigt lika uppåtgående ut för medborgarnas upplevda förutsättningar att kunna cykla i kommunen. Undersökningen ställer två frågor kopplat till cykling, dels medborgarnas upplevelse av utbudet av gång- och cykelvägar, dels deras upplevelse av trafiksäkerheten på gång- och cykelvägar i kommunen. I båda

dessa frågor har medborgarnas genomsnittliga upplevelse försämrats mellan år 2023 och 2024, dock är förändringen väldigt liten. Båda frågorna har nu ett genomsnittligt betyg som ligger under gränsen för betyget "ganska bra".

Även Sörmlands resvaneundersökning belyser att regioninvånarnas upplevelse av trafiksäkerheten för cykel är bristfällig. Trafikmiljön upplevs som säker för de flesta färdmedel, med undantag för cykel där 4 av 10 inte tycker den känns säker.

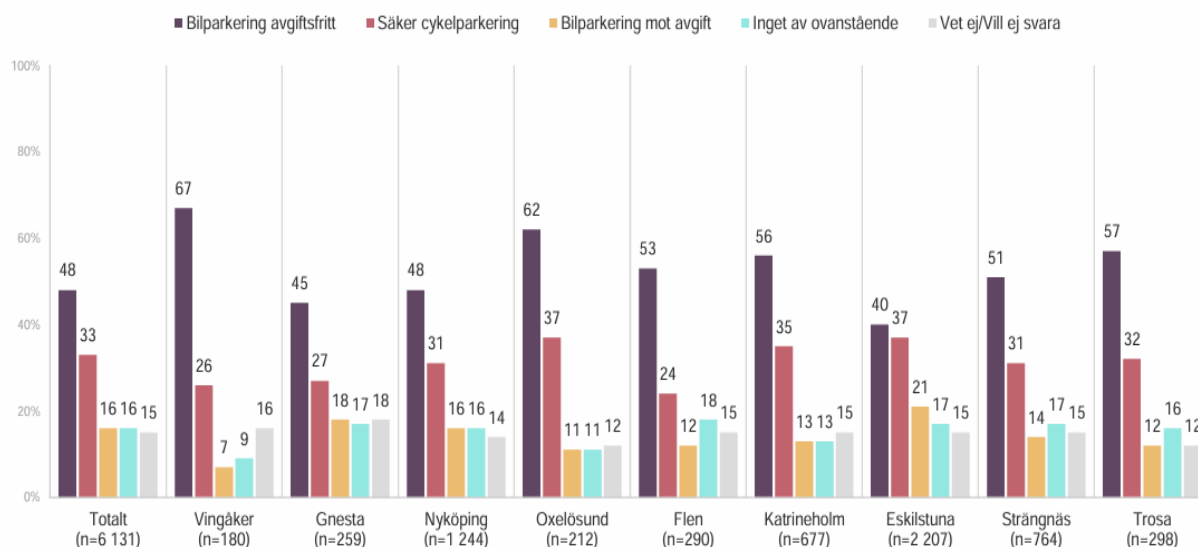
4 av 10 regioninvånare upplever att trafikmiljö för cykel inte känns säker.

Vi ser även fler problematiska tendenser i Sörmlands Resvaneundersökning 2024 som tyder på att förutsättningarna för cykling i länet bör förbättras. Långt ifrån alla har tillgång till cykel i hushållet eller säker cykelparkering vid sitt arbete eller skola.

Fler har tillgång till avgiftsfri bilparkering än säker cykelparkering vid sin arbetsplats eller skola.

Endast 33% har tillgång till säker cykelparkering vid sin arbetsplats eller skola i Sörmland, vilket synliggörs i Diagram 11.

Diagram 11. Tillgång till parkering.



Källa: Sörmlands resvaneundersökning 2024.

Med säker cykelparkering avses till exempel cykelparkering som har ramlås, är upplyst under natten, finns på en innergård eller finns i ett låst cykelrum.

Däremot har 48% av regioninvånarna tillgång till avgiftsfri bilparkering vid sin arbetsplats eller skola.

Fler har tillgång till bil i sitt hushåll än cykel.

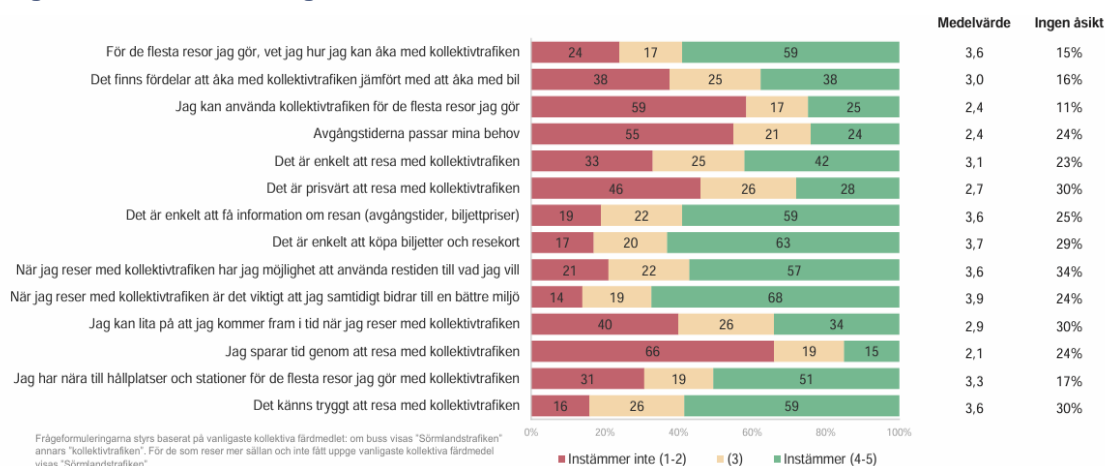
Vi ser även att färre har tillgång till en cykel än till bil i sitt hushåll. 72 % av regioninvånarna i Sörmland tillgång till cykel i sitt hushåll medan 86% har tillgång till bil.

Många har en negativ uppfattning om förutsättningarna för kollektivt resande.

De faktorer som invånarna är mest negativa till vad gäller förutsättningarna att resa med kollektivtrafiken gäller om man sparar tid genom en resa med

kollektivtrafiken, om avgångstiderna passar ens behov och om det är möjligt att använda kollektivtrafiken för de flesta resor man gör. De faktorer som invånarna är mest positiva till är enkelheten att köpa biljetter och att få information om avgångstider och priser, samt att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken. Men även för dessa faktorer är det ungefär en av fem som inte upplever detta.

Diagram 12. Förutsättningar för kollektivt resande.

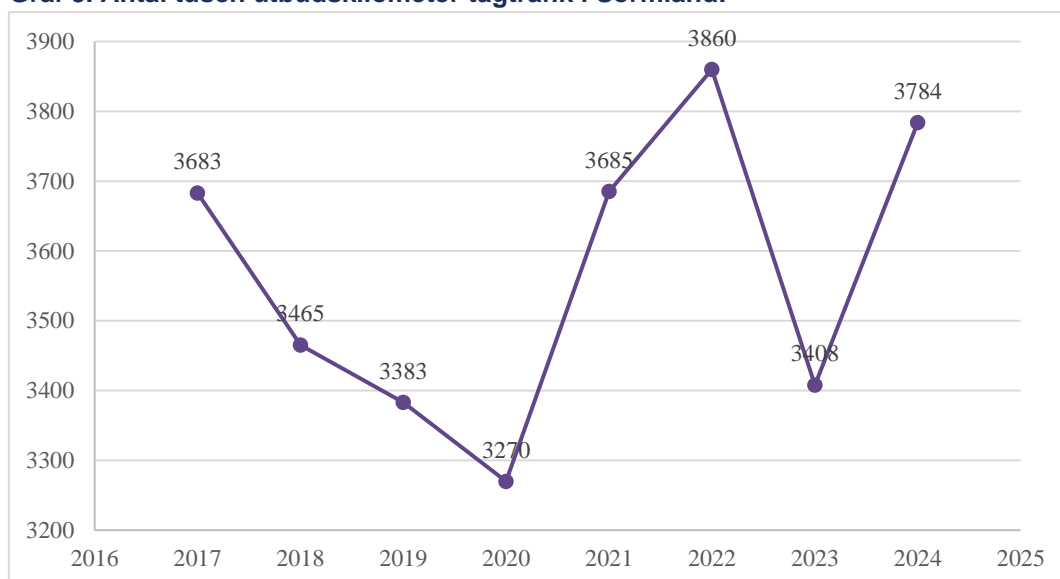


Källa: Sörmlands resvaneundersökning 2024.

Under 2024 hade Sörmlandstrafiken en punktlighet på 90%, vilket är en liten försämring från 91% punktlighet 2021. Mälartåg hade under 2024 en punktlighet på 84,5%, vilket är en försämring från 90% 2021.

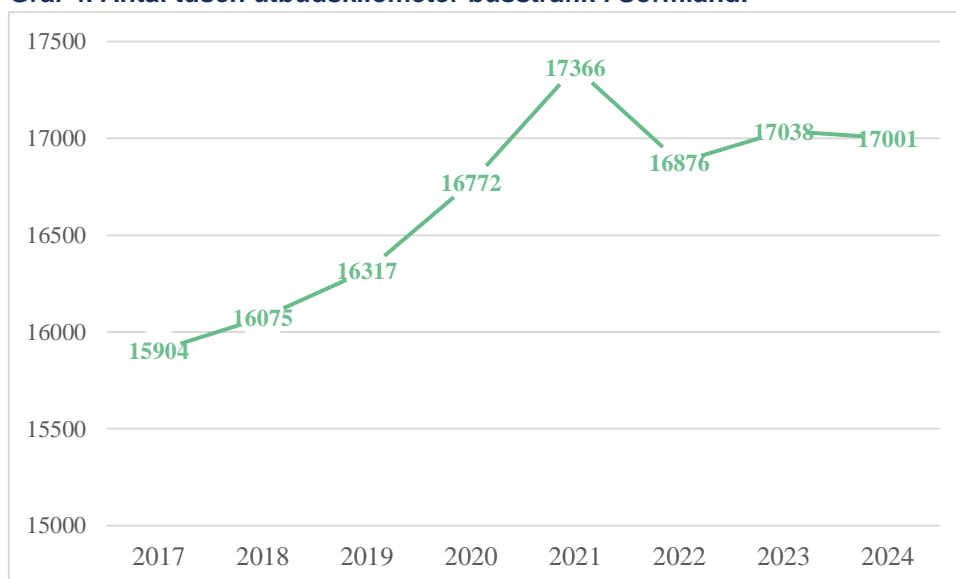
Utbudet av tågtrafik har ökat från 2023 räknat på antalet tusen kilometer tågtrafik som körts i Sörmland under 2024. I Graf 3 synliggörs hur utbudet av tågtrafik har förändrats över tid. Däremot har utbudet av busstrafik minskat något i Sörmland mellan 2023 och 2024 som synliggörs i Graf 4.

Graf 3. Antal tusen utbudskilometer tågtrafik i Sörmland.



Källa: Trafikanalys & Mälartåg.

Graf 4. Antal tusen utbudskilometer busstrafik i Sörmland.

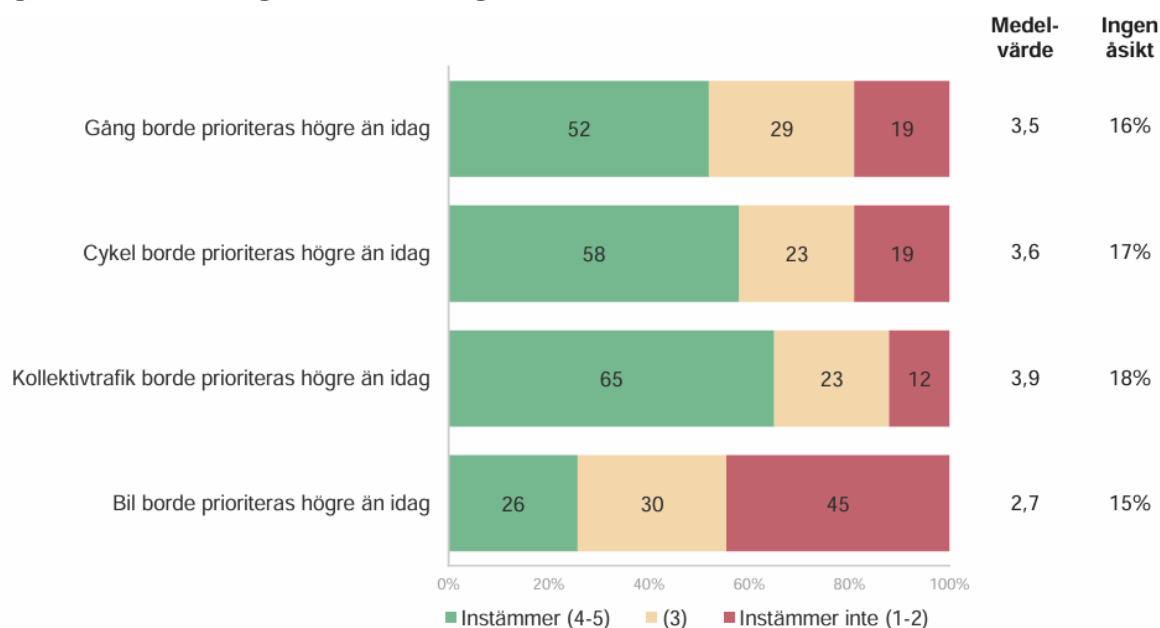


Källa: Trafikanalys & Mälartåg.

Möjligheten att kombinera olika färdslag är också en viktig faktor som påverkar attraktiviteten att resa hållbart. Var fjärde invånare i Sörmland kan tänka sig åka mer kollektivtrafik om det skulle bli enklare att kombinera buss och tåg med cykel. Nästan var tredje kan tänka sig att åka mer kollektivt om det var enklare att kombinera med bil.

Det finns en tydlig vilja bland befolkningen att förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik ska förbättras. Som synliggörs i Diagram 13 är kollektivtrafik det färdmedel som flest tycker borde prioriteras högre än idag.

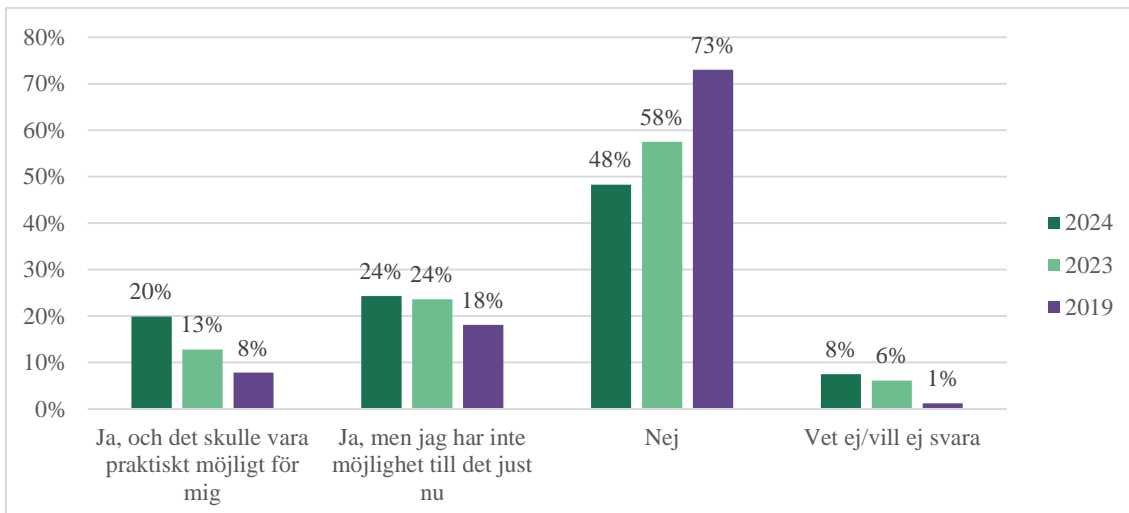
Diagram 13. Prioritering av olika färdslag.



Källa: Sörmlands resvaneundersökning 2024.

Vi ser även en ökad vilja bland regioninvånarna att använda kollektivtrafik mer jämfört med bil. 2024 svarade 44% att de har övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil, varav 20% upplevde att det även är praktiskt möjligt för dem att göra det. Detta är ökning med 7 procentenheter från 2023 då 37% svarade att de hade övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil. Attityderna har förändras stabilt i en positiv riktning sedan flera år tillbaka och jämför vi med attityderna 2019 ser vi en ökning på 18 procentenheter då 26% svarade att de hade övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil. Störst ökning ser vi andelen som svarat att detta även är praktiskt möjligt för dem.

Diagram 14. Andel regioninvånare som övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil fördelat på 2024, 2023 och 2019.



Källa: Data från allmänhetsundersökningen 2024 och 2023.

Det finns även ett intresse bland befolkning av att använda andra typer av delningstjänster så som bilpool.

Var tionde invånare har intresse av att delta i bilpool eller andra tjänster för bildelning.

Det finns i nuläget ingen ordentlig kartläggning över utbudet av delningstjänster så som bilpooler och cykelpooler i Sörmland. Ingen av kommunerna gör någon mätning på detta. Däremot vet vi att det existerar flera bildelningstjänster runt om i de flesta kommunerna i Sörmland under 2024. Även publika elsparkcyklar finns tillgängligt i Eskilstuna, Nyköping och Strängnäs.

Ta del av fler resultat och beskrivningar kring statistiken i rapporten för Sörmlands resvaneundersökning 2024 som ligger på utvecklasormland.se

Vilka insatser har genomförts i länet under 2024 för att främja hållbart resande?

Det finns en enorm bredd av insatser man kan genomföra för att främja och möjliggöra för ett mer hållbart resande. Det handlar om åtgärder inom allt från infrastruktur, mobilitetstjänsteutbud, stadsstruktur, drift och underhåll och kommunikation och kampanjer. Insatser kan göras av alla möjliga aktörer så som arbetsplatser som erbjuder sina anställda bättre förmåner för hållbar arbetspendling, fastighetsägare som erbjuder bilpool och cykelpool för boenden och företag som tillgängliggör alternativa mobilitetslösningar som delningscyklar och elsparkcyklar. Regionen är som kollektivtrafikmyndighet en särskilt viktig aktör tillsammans med kommunerna som utvecklar våra städer och samhällen på sätt som kan främja för hållbara reseval. Regionen och kommunerna är även stora arbetsgivare och har en betydande roll även i denna egenskap. Nedan beskrivs ett utplock av de insatser som genomförts under 2024 av Region Sörmland och Sörmlands kommuner.

36 km ny gång- och cykelväg har byggts ut under 2024.

Totalt finns 898km bilseparerad gång- och cykelväg i Sörmland 2024.

Utöver utbyggnad av gång- och cykelväg, har en hel del andra infrastrukturåtgärder genomförts under året som främjar hållbart resande. Det har byggts ut:

- Cykelgata med röd asfalt, skyltning och målning
- Hastighetssäkrade gång- och cykelpassager och reglerade cykelöverfarter
- Cykelparkeringar vid busshållplatser
- Cirkulationsplats
- Trafiköar
- Mountainbike-led och skyltning för rekreationcykling
- Pumptrack längs gång- och cykelväg till skola
- Nya väderskydd och upprustning av busshållplatser för att säkerställa tillgänglighetsanpassning
- Nya asfaltbeläggningar på gång och cykelvägar samt förbättrad belysning längst med vägarna.

2024 började även med det fortsatta arbetet att utveckla Näckrosleden och trafiksäkra de delar av leden som för tillfället är för osäkra för att kunna klassas leden som en nationell cykelled. Tyvärr fortgår denna insats inte.

Näckrosleden avvecklas.

I slutet av 2024 beslutade den Regionala utvecklingsnämnden att avbryta och avsluta arbetet med utveckling av Näckrosleden. Projektet "Utveckling av Näckrosleden" har drivits under 2023 och 2024 av Hållbar regional utveckling (HRU) i samarbete med kommunerna i Sörmland och Trafikverket Mellersta regionen. I och med beslutet om att avsluta utvecklingen kommer regionens

arbete och ledhuvudmannaskap att upphöra och den nuvarande leden kommer avvecklas genom att skyltning och kommunikation kring den nuvarande leden tas ner.

Trosas centrala gator blev sommargator.

Trosas centrala gator gjordes, precis som tidigare år, till sommargator. Under tio veckors tid var det motortrafikförbud vid Trosa torg och Fiskargatan, i stället öppnades gatorna upp för att boende och besökare fritt skulle kunna strosa i lugn takt, ta promenader och cykla ner till vattnet.

Nyköping integrerar bil- och cykelpooler i planeringen för två nya bostadsområden.

I Nyköping har hållbart resande integrerats tidigt i planeringen av två nya bostadsområden. Under 2024 har kommunen arbetat med att säkerställa att både bilpooler och cykelpooler kommer att finnas tillgängliga för de boende vid inflyttning. Denna insats är en del av Nyköpings långsiktiga strategi för att minska trängsel, utsläpp och parkeringsbehov i staden. Genom att göra delade mobilitetstjänster till en naturlig del av nya bostadsområden ökar också chansen att fler invånare väljer hållbara transportalternativ i sin vardag.

Sörmlandstrafiken uppmuntrar arbetsgivare att erbjuda reseförmåner på kollektivtrafiken.

Sörmlandstrafiken har tagit fram nytt informationsmaterial riktat till företag. Syftet är att uppmuntra arbetsgivare att informera sina anställda om fördelarna med att resa kollektivt och därigenom minska bilberoendet. Genom att underlätta för företag att erbjuda sina anställda reseförmåner och rabatterade biljetter hoppas man kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet bland pendlare och affärsresenärer.

Utöver detta har Sörmlandstrafiken under året infört möjligheten för ungdomar att "blippa" sitt bankkort vid resor över flera zoner.

Sörmlandstrafiken har genomfört ett flertal olika kampanjer och aktiviteter under året så som till exempel en tävling om Sörmlands finaste busshållplats som korades av resenärerna. Maskoten Busse var ute och träffade barnen på ett flertal olika evenemang runt om i länet och Sörmlandstrafiken vann pris för en kampanj om vikten av att använda bälte. Resenärerna fick skicka kärlekshälsningar till varandra som presenterades på busskärmarna under Alla hjärtansdag.

Bussförarna hyllades i satsningen "Bussförarens år" för deras betydelsefulla arbete.

Sörmlandstrafikens satsning "Bussförarens år" pågick under hela 2024 där flera bussförare presenterades på sociala medier och på busskärmarna och hyllades som de hjältar de är.

Flera av kommunerna har engagerat sina medborgare på olika sätt genom utmaningar och tävlingar så som Cykelvänligast cykelutmaning och tävling om cykelvänligast arbetsplats, Vintercyklist tävlingar samt Trafikkalenderns Gå & och cykla-utmaning för skolbarn. Under mobilitetsveckan ordnades flera evenemang och insatser runt om i länet där hållbart resande kommunicerade och uppmärksammades på alla möjliga sätt. En uppskattad aktivitet bland barnen var cykeluppkörningen som anordnades på en skola i Katrineholm där barnen efter lite teoretisk kurs och cykelbana fick ett välförtjänt cykelkörkort.

Katrineholm delade ut cykelkörkort till skolbarnen efter lyckade cykeluppkörningar på manöverbana.

Utöver cykeluppkörningen ordnades flera andra aktiviteter runt om i länet, så som till exempel uppvisning av cyklar under motionslopp, stadscykelvandringar, cykelkurser för vuxna och montrar och information på Mälardalens universitet och ute på torgen. Mobilitetsveckan blev även en vecka där hållbart resande fick ta plats på regionens och kommunernas sociala medier, busskärmar, fikarum och andra kanaler ut till både medarbetare och medborgare.

Nyköping korade en vinnare bland de 20 olika skolor som deltagit i den återkommande bussdesign tävlingen.

Nyköping fortsätter med sin bussdesign tävling där skolorna i Nyköpings kommun får tävla om att få sin kreativa design folierat på en av elbussarna som

kör i Nyköpings stadstrafik. Årets tävling hade temat: "Hållbara resor med omtanke – kollektivtrafiken som superhjälte för miljön"

Flera nätverksträffar, planeringsmöten och kunskapsseminarium hölls för att stärka det regionala arbetet och samarbetet med hållbara resandet i länet.

Utöver insatser och aktiviteter riktade till invånare i länet, har även en hel del gjorts under året för att stärka det regionala arbetet med hållbart resande.

Som en del i åtgärdsprogrammet för Sörmlands miljö genomfördes ett kunskapshöjande webinarium om hur vi minskar konflikter i trafiken under byggskedet. Tjänstepersoner på kommunerna bjöds in vilket resulterade i en utvecklad dialog om ämnet internt och uppstartade projekt i området hos några av kommunerna. Åtgärderna relaterade till hållbart resande plockades tyvärr bort ur Åtgärdsprogrammet för Sörmlands miljö på grund av bristande resurser och prioriteringar utifrån detta hos regionen.

Nätverket för hållbart resande bestående av Region Sörmland, länets kommuner och Energikontoret i Mälardalen fick under 2024 bygga kunskap inom delat resande och mobilitet som tjänst. Nätverksträffarna leddes av regionen tillsammans med RISE och resulterade i en färdplan för delat resande som ska vägleda länets arbete framåt.

Under 2024 har flera kommuner i Sörmland samt Region Sörmland tagit steg för att stärka arbetet med hållbart resande genom strategiska initiativ, analyser och program.

Nyköping har en ny antagen parkeringsstrategi och uppdaterad mobilitets- och parkeringsnorm.

Den nya parkeringsstrategin fungerar som en långsiktig vägledning för hur parkeringsbehov ska bedömas inom Nyköpings kommun. Strategin betonar vikten av att integrera parkering som en central del i stadsutvecklingen för att stödja hållbara transportval och minska bilberoendet. Genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik syftar strategin till att skapa en mer tillgänglig och attraktiv stadsmiljö. Den antagna mobilitets- och parkeringsnormen kompletterar parkeringsstrategin genom att specificera riktlinjer för parkering vid nybyggnation och ombyggnation. Normen erbjuder flexibla parkeringstal, vilket innebär att kraven på antal parkeringsplatser kan anpassas baserat på projektets läge, tillgång till kollektivtrafik och planerade mobilitetsåtgärder.

På regional nivå har Region Sörmland tagit fram flera planer, program och målbilder som ska stärka det regionala arbetet med hållbart resande. Bland annat har en färdplan för delat resande tagits fram i syfte att stärka mobilitetstjänster såsom kollektivtrafik, samåkning, bilpooler och cykelpooler. Regionen har antagit en målbild för regionala cykelstråk och utrett möjligheterna till deras realisering.

En territoriell strategi har tagits fram som möjliggör finansiering för projekt som främjar hållbar mobilitet i Sörmland.

Strategin beskriver ett flertal åtgärdsbehov för att stärka den hållbara mobiliteten i länet, samt möjliggör för Regionen, kommunerna och ett flertal andra aktörer i länet att söka finansiering genom den nationella regionalfonden för projekt som främjar hållbar mobilitet i Sörmland.

Hållbart resande och tillgänglighet integreras i Sörmlands besöksnärlingsprogram och lyfts som ett viktigt insatsområde för att stärka Sörmlands besöksnäring.

Målbilden i Sörmlands besöksnärlingsprogram är att: Sörmland har ett sammanlänkat och hållbart transportsystem, där resan inom och till länet är en attraktiv och integrerad del av besöksupplevelsen.

Region Sörmland har också integrerat transportperspektivet i energieffektiviseringsrådgivningen för små och medelstora företaget genom projektet GeniÖMS, där fokus har legat på att koppla samman energieffektivisering och hållbara resval.

Under 2024 har Sörmlandstrafiken gjort en större översyn av Sörmlandstaxan, där zonindelning, prissättning och biljettprodukter har analyserats för att skapa en mer attraktiv och användarvänlig kollektivtrafik. Dessutom har en ny marknads- och försäljningsstrategi tagits fram för att stärka kollektivtrafikens roll i länet. Ett viktigt steg i det arbetet är implementeringen av en ny varumärkesplattform, där fokus ligger på att tydligare kommunicera Sörmlandstrafikens identitet och värdeerbjudande.

Sörmlandstrafiken har tagit fram en varumärkesplattform som breddar kollektivtrafikens roll och positionerar kollektivtrafiken som ryggraden för hållbart resande.

Sörmlandstrafikens varumärkesplattform betonar Sörmlandstrafiken som en nyckelspelare i skapandet av ett mer hållbart och tillgängligt samhälle genom att främja rörelsefrihet, mobilitet och sammanlänkade transportlösningar.

Region Sörmland och kommunerna har en betydande roll som organisation för att främja både förutsättningarna och incitamenten för hållbart resande för både anställda och besökare. På flera håll i länet har organisationerna gjort olika interna insatser för just detta.

Region Sörmland, Trosa, Nyköping och Eskilstuna har genomfört interna resvaneundersökningar för att mäta hur anställda reser både i tjänst och till och från jobbet. Katrineholm, Vingåker och Eskilstuna har genomfört cykelutmaningar där anställda fått tävla genom att cykla till och från arbetet samt under arbetstid.

Region Sörmland har byggt en ny låsbar cykelbur för anställda på Nyköpings lasarett med 40 platser. Bilparkeringsavgifterna har höjts vid tre sjukhus under året och en tipsrunda med hållbart resande tema ordnades med ett kollektivtrafikkort som pris till vinnaren.

Region Sörmland ordnade cykelservice utanför regionens fyra sjukhus där medarbetarna kunde lämna in sin cykel för en enklare service under arbetsdagen.

Totalt fick 212 regionanställda sina cyklar servade utanför Sörmlands fyra sjukhus. Utöver detta har även regionens förmåncyklar visats upp för att möjliggöra för medarbetare att se, känna på och prova cyklarna innan de tar beslut om de vill köpa en cykel på bruttoavdrag. Slutligen har regionen arbetat fram ett koncept för reserådgivning för regionens verksamheter där verksamheterna kan få vägledning i hur de kan göra förbättringar och insatser på arbetsplatsen som främjar en mer hållbar arbetspendling och tjänsteresor.