



Handläggare, titel, telefon  
Ingela Granqvist, landsbygdsutvecklare  
Anna Larsson, samordnare  
Cecilia Hellqvist, översiktsplanerare .

Östgötatrafiken

## Yttrande till Östgötatrafiken

### Sammanfattande bedömning

Norrköpings kommun ser negativt på att Östgötatrafiken avvecklar kollektivtrafiken för Norrköpings landsbygder. Genom detta trafikeringsförslag får flera av de större prioriterade orterna ett förbättrat kollektivtrafikutbud. Bland dessa är Krokek, Skärblacka, Östra Husby samt att Norsholm får en matarlinje till Kimstad som anpassas efter pendeltåget. Den utökningen är givetvis positiv. Det sker dock på de mindre orternas bekostnad genom att en stor del av kommunens landsbygder föreslås bli utan linjetrafik. Norrköpings kommun anser att detta är olyckligt då det försvårar för utvecklingen av landsbygderna. Det står också i strid med Norrköpings översiktsplan för landsbygden, som antogs av kommunfullmäktige 2017.

Norrköpings kommun har invändningar alternativt ser förbättringspotential enligt följande:

- Norrköping kommun önskar att koncept kring anropsstyrd trafik utvecklas i syfte att i högre utsträckning möjliggöra för resor i områden som nu blir utan linjelagd trafik.
- Förslaget kommer att innebära ökade kostnader för kommunen när det gäller skolskjuts. Kommunen önskar dialog kring möjliga lösningar i de fall då den kommunala kostnaden är hög och östgötatrafikens besparingspotential är låg. Simonstorp är ett sådant exempel.
- Norrköpings kommun anser att närtrafikupplägg för Kvarsebo är otillräckligt. Alternativ med anropsstyrd trafik bör utredas eller att någon buss från Kolmården fortsätter en tur till Kvarsebo morgon och kväll.
- För området Skärblacka, Kimstad, Norsholm önskar kommunen en genare sträckning för bussen till Norrköping samtidigt som en matarlinje införs mellan Skärblacka, Kimstad, Norsholm för att upprätthålla Kimstads roll som knutpunkt.
- Vånga bör även fortsättningsvis trafikeras med linjelagd trafik.

- Stråket Styrstad/Lundby är ett utvecklingsstråk för Norrköpings kommun med många boende i stråket. Norrköpings kommun anser att linje 441 även fortsättningsvis bör vara linjelagd kollektivtrafik.

### **Allmänna synpunkter**

Norrköpings kommun önskar att Östgötatrafikens prövar lösningar med anropsstyrd trafik i större utsträckning för de linjer som föreslås läggas ned. Anledningen till detta är att pendling till arbete och skola inte är möjligt med närtrafiken. En annan lösning vore att se över de tider som gäller för närtrafiken, för att i högre utsträckning möjliggöra pendlingsresor. Vid en eventuell förändring av närtrafiken önskar Norrköpings kommun ha en dialog med Östgötatrafikens gällande vilka hållplatser närtrafikområdena kopplas till.

Norrköpings kommun anser att det är viktigt att resmöjligheter med närtrafiken synliggörs bättre på Östgötatrafikens hemsida samt i den app som används för den allmänna kollektivtrafiken. I nuläget kan resor inte sökas i appen om det är mer än 2 kilometer till närmaste hållplats.

### **Påverkan på kommunens skolskjutskostnader**

Norrköpings kommun uppskattar att förslaget så som det presenterats kan komma att innebära en ökad driftkostnad för Norrköpings kommun om ca 1 miljon kronor per år. I vissa stråk blir påverkan på den kommunala ekonomin jämförelsevis låg och får ses som acceptabel i sammanhanget. I andra fall blir kommunens kostnader relativt höga samtidigt som Östgötatrafikens besparingspotential kan vara mer begränsad. I dessa fall vill kommunen ha en fortsatt dialog. Norrköpings kommun bifogar en analys över de ökade kostnader som Östgötatrafikens förslag innebär för kommunen.

Utöver konsekvenserna på den kommunala ekonomin innebär förslagen om indragna linjer minskade resmöjligheter att ta sig till och från skolan för skolungdomar i gymnasieåldern och elever som har valt annan skola än den anvisade skolan. Dessa konsekvenser redovisas i bilaga.

### **Påverkan på kommunens investeringar i infrastrukturen**

Norrköpings kommun vill förtydliga att det i hög utsträckning är Trafikverket som är väghållare för de kollektivtrafikstråk som avses i förslaget. Det är således också Trafikverkets ansvar att hållplatser och övrig infrastruktur i dessa avseenden håller en godtagbar standard. Trots detta finns en eventuell påverkan på kommunens budget då denna typ av åtgärder ofta kräver medfinansiering från kommunens sida. I flera fall är också enskilda vägföreningar ansvariga väghållare och i dessa fall är erfarenheten att åtgärder ofta uteblir då vägföreningarna i många fall saknar ekonomisk kapacitet att genomföra åtgärderna.

Yttrandet följer samma geografiska ordning som Östgötatrafikens trafikutredning.

## **Kommentarer till förslagen**

### **Krokek och Kvarsebo**

Norrköpings kommun anser att det ökade turutbudet till Krokek är positivt och att det stärker Krokek som ort. Gällande förslaget om att lägga ner linje 432 och därmed sluta trafikera Kvarsebo ser Norrköpings kommun som negativt. Kvarsebo är visserligen en mindre ort, men det finns planer på ny byggnation här. Blir Kvarsebo utan linjelagd trafik är arbets- och studiependling med kollektivtrafik inte längre möjlig. Här bör alternativ med anropsstyrd trafik utredas alternativt att någon buss som trafikerar Kolmården även tar en tur till Kvarsebo morgon och kväll. Norrköpings kommun önskar föra en dialog med Östgötatrafiken gällande hållplatser för Närtrafiken.

Norrköpings kommun har förståelse för om Östgötatrafiken vill ta bort linjetrafiken på Strandvägen. Strandvägen är smal och i nuläget inte en trygg färdväg för vare sig fordonstrafik eller gående. Flertalet resande har i stället möjlighet att nyttja den utökade trafiken som föreslås ske från Krokek. I och med att linje 432 föreslås läggas ner, finns det möjligheter för Trafikverket att arbeta med trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs Strandvägen. Norrköpings kommun önskar att Region Östergötland deltar i dialog med Trafikverket gällande möjliga förändringar.

Det finns också anledning att bevaka den nybyggnation av bostäder som planeras väster om Kolmårdsanstalten. Fullt utbyggt kan det finnas anledning att åter igen se över linjestreckningarna i området.

### **Simonstorp**

I förslaget presenteras en ny linje med trafikstart 15 juni 2020. I och med att linjen ännu inte börjat köras önskar Norrköpings kommun att Östgötatrafiken utvärderar resandet på linjen innan beslut om eventuella ytterligare förändringar fattas. Det bor många skolungdomar i stråket som idag är beroende av den allmänna kollektivtrafiken. Vid nedläggning av den linjelagda kollektivtrafiken förlorar många ungdomar möjligheten att på egen hand ta sig till skolan. Ersätts resandet med skolskjuts så förlorar även andra resenärer möjligheten att kunna arbetspendla. Det ekonomiska åtagandet för kommunen skulle bli betydande.

Norrköpings kommun anser att både Simonstorp och Graversfors bör ha någon linjelagd trafik. Graversfors angränsar till Åby och har en god infrastruktur samt ett behov av inpendling till Norrköping.

### **Skärblacka, Kimstad, Norsholm**

Norrköpings kommun anser att det är positivt att trafiken mellan Norrköping och Skärblacka stärks. Norrköpings kommun vill lyfta fram att pendlingen mellan Skärblacka och Norrköping är hög i förhållande till andra stråk i denna geografi och en snabb resväg bör prioriteras. Det förslag som presenteras med en linje som körs via Kimstad (480) medför en ökad körtid

vilket anses vara negativt. Att trafikera det norra stråket, mellan Kullerstad och Tallebo, skulle innebära en kortare restid men sämre koppling med Kimstad enligt den lösning som är presenterad.

Kommunen föreslår att sträckan Skärblacka-Kullerstad-Norrköping kvarstår då den har fler resenärer än sträckan Kimstad-Norrköping. På den norra sträckan finns det också ett äldreboende vid Tallebo, vilket gör att kollektivtrafiken är extra viktig den sträckan.

Norrköpings kommun önskar lyfta fram ett alternativ med att förlänga den föreslagna matarlinjen (484) även till Skärblacka, detta skulle koppla ihop orterna på ett bra sätt.

Samtliga bussturer Norrköping-Skärblacka går via Kimstad till hållplats Ringvägen (men inte till Kimstad station). Mellan klockan 9-12 samt 19-02 kommer bussen gå till Kimstad station för byte till Östgötapendeln. I Skärblacka föreslås endast på- och avstigning inom orten. Norrköpings kommun anser att det bör vara möjligt att stiga på och av kollektivtrafiken genom Skärblacka utan restriktioner så att kollektivtrafiken även kan nyttjas för resor inom orten. Kommunen anser vidare att busstrafiken mellan Skärblacka och Norrköping bör gå direkt, utan byten, även utanför högtrafik.

Kimstad trafikeras av pendeltågstrafik vilket medför att orten är en viktig knutpunkt i stråket Skärblacka, Kimstad och Norsholm.

Norrköpings kommun anser även att Vånga fortsatt bör trafikeras av linjelagd kollektivtrafik. Det är cirka 110 personer som arbetspendlar från Vånga till Norrköping. Sedan tillkommer grundskole- och gymnasieelever som då utgör ett ännu större behov av kollektivtrafik. Sett till den resandestatistik som presenterats under samrådet nyttjas denna del av linjen mycket, vilket gör att Norrköpings kommun anser att den bör kvarstå.

Gällande Skärkind har Norrköpings kommun förståelse för att resandet i nuläget är lågt med hänsyn till gällande tidtabell samt att potentialen är begränsad. Norrköpings kommun önskar dock en anropsstyrd linjelösning för att fortsatt möjliggöra arbets- och skolpendling. Ett annat alternativ kan vara att linjen som trafikerar Norsholm tar en tur till Skärkind morgon och kväll.

### **Linköping och Finspång**

Norrköpings kommun har inga synpunkter på detta trafikeringsförslag.

### **Vikbolandet**

Norrköpings kommun ser positivt på en god trafikering till Östra Husby utmed väg 209 och att trafikering fortsatt sker till Arkösund med möjlighet till förstärkt utbud under sommaren.

När det gäller trafikering till Arkösund önskar Norrköpings kommun att Östgötatrafiken utformar trafiken utifrån såväl besöks-/turistperspektivet som arbetspendling för säsongarbetande.

Norrköpings kommun anser att linje 441 har viss potential och att boende i stråket har ett behov av allmän kollektivtrafik. I stråket Styrstad/Lundby finns utvecklingsplaner vilka innebär ett ökat resandeunderlag för framtiden. Utöver de nästan 500 personer som bor inom nyckelkodsområdet Styrstad i nuläget är det drygt 80 arbetspendlande personer med målpunkt i centrala Norrköping som bor inom den östra linjesträckningen för linje 441. Av denna anledning anser Norrköpings kommun att det bör finnas linjelagd trafik.

### **Djurön**

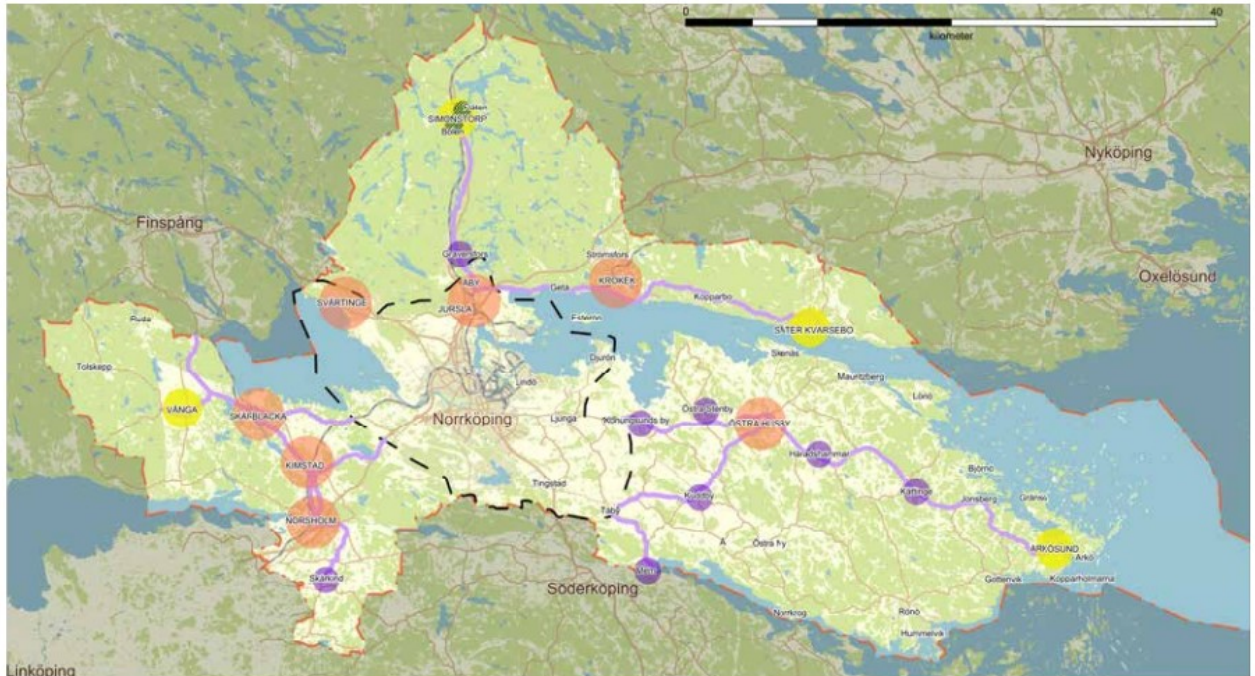
Norrköpings kommun håller med Östgötatrafiken om att linje 444 till Djurön har utvecklingspotential. Det finns utvecklingsplaner för flera bostadsområden i anslutning till linjens dragning vilket kommer att ge ett kraftigt ökat resandeunderlag framgent.

### **Västra Husby och Östra Ryd**

Norrköpings kommun anser att trafikeringsförslaget är bra och ser positivt på möjligheten att trafikera stråket Gamla Övägen och även Björkalund med ett tätare utbud. Norrköpings kommun kommer att arbeta för att möjliggöra de anslutningar som krävs för trafikering in via Björkalund. Norrköpings kommun har även önskemål om fortsatt dialog gällande framtida trafikering av Björkalund med stadstrafik.

### **Översiktsplan för landsbygden**

I översiktsplanen för Norrköpings landsbygd används tre olika begrepp för beskrivning av orterna, prioriterade utvecklingsorter (röda markeringar), prioriterade landsbygdsorter (gula markeringar) samt prioriterade mindre landsbygdsorter (lila markeringar).



Hållbar ortstruktur

På landsbygden utanför prioriterade orter och prioriterade stråk ska pågående markanvändning fortgå om inget annat påvisas i karta eller text. Enstaka bostadshus prövas genom förhandsbesked.

Prioriterad utvecklingsort



Prioriterad utvecklingsort för bopäpelse-, verksamhets- och serviceutveckling på landsbygden. Viktig serviceort med allsidig service för närliggande landsbygdsorter och landsbygd. Tillgång till eller potential för mycket god kollektivtrafikförsörjning.

Prioriterad landsbygdsort



Landsbygdsort med bra förutsättningar för lokalisering av nya bostäder, service och verksamheter på landsbygden. Tillgång till eller potential för god kollektivtrafikförsörjning.

Områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS)



Områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS)

Prioriterad mindre landsbygdsort



Landsbygdsort med förutsättningar för lokalisering av nya bostäder, service och verksamheter på landsbygden. Tillgång till eller potential för god kollektivtrafikförsörjning.

Prioriterade stråk



Utmed de prioriterade stråken finns orter med offentlig service och kommunen prioriterar att dessa stråk ska fortsätta att upprätthålla en god servicenivå. Det finns också kommersiell service som genom fler boenhet kan få ökade kundunderlag. I merparten av de prioriterade stråken finns kollektivtrafik och kommunen väntar för att kollektivtrafiken utmed dessa stråk består. Vågar för bitrafik och på flera ställen också vägar för cyklande förväntas hålla en god standard.



Randzon för Norrköpings stad (Geografisk avgränsning för planen)



Kommungräns

Trafikeringsförslaget stärker kollektivtrafikens roll i flera av de prioriterade utvecklingsorterna (Krokek, Östra Husby, Norsholm, Kimstad och Skärblacka) vilket Norrköpings kommun ser som positivt. Östgötatrafikens trafikeringsförslag innebär dock att den linjelagda kollektivtrafiken försvinner från de prioriterade landsbygdsorterna (Vånga, Simonstorp och Kvarsebo). I översiktsplanen anger Norrköpings kommun att det finns tillgång till eller potential för god kollektivtrafikförsörjning inom dessa områden. Trafikeringsförslaget påverkar även flertalet av de prioriterade mindre landsbygdsorterna, (Graversfors, Skärkind och Kuddby). Även där anger översiktsplanen att det finns tillgång till eller potential för god kollektivtrafikförsörjning. Östgötatrafikens förslag till förändringar innebär att översiktsplanen till stora delar påverkas negativt och behöver omarbetas.

Lars Stjernkvist  
kommunstyrelsens ordförande

### *Avvikande yrkande i kommunstyrelsen*

Till förmån för Sophia Jarls (M) förslag till förändringar enligt nedan reserverar sig Sophia Jarl (M), Roger Eklund-Åkesson (M), Fredrik Björkman (M) och Joanna Sjölander (M);

#### **1/ Nytt stycke. Sid 1**

Direkt efter ”Det står också i strid med Norrköpings översiktsplan för landsbygden, som antogs av kommunfullmäktige 2017”.

#### **Tillägg**

Norrköpings kommun anser att det är en oroväckande utveckling om målkonflikter mellan kommunens översiktsplanering och Östgötatrafikens styrdokument leder till att en kommun tvingas omarbete strategiska planer i form av t ex översiktsplaner. I det aktuella fallet är det rimligt att frågan om vilka mål som är överordnade; kommunens plan för utveckling av olika geografiska områden eller de mål som Östgötatrafiken anger i bakgrundsmaterialet utreds innan formella beslut fattas inom Östgötatrafiken.

#### **2/ Punkt 1. sid 1**

##### **Stryks**

##### **Ersätts med**

Norrköpings kommun anser att det alternativ som erbjuds i de områden där linjelagd trafik läggs ner, Närtrafik och eventuell anropsstyrd trafik, inte är ett tillräckligt alternativ för t ex studie- och arbetspendling. Därför vill Norrköpings kommun att Östgötatrafiken ser över villkoren för Närtrafiken och anropsstyrd trafik med avseende på utbud och pris.

#### **3/ Tillägg punkt 5 sid 1**

Vånga bör även fortsättningsvis trafikeras med linjelagd trafik

##### **Ersätts med:**

Vånga, Djurön och Ljunga bör även fortsättningsvis trafikeras med linjelagd trafik

#### **4/ Under ”allmänna synpunkter”**

Norrköpings kommun önskar att Östgötatrafiken provar lösningar med anropsstyrd trafik i större utsträckning för de linjer som föreslås läggas ned.

**Ersätts med:**

Norrköpings kommun önskar att Östgötatrafiken dels provar lösningar med anropsstyrd trafik i större för de linjer som föreslås läggas ned. Och dels ser över villkoren med närtrafiken avseende tidsramar och biljettstruktur.

**5/ Under ”Vikbolandet” sid 4**

Direkt efter första stycket som slutar med: .... Utbud under sommaren.

**Tillägg**

Dock bör den linjeförlagda trafiken som passerar Ljunga samhälle fortsätta. Kommunen bedömer att resandeunderlaget på linjen till Östra Husby kan komma att minska radikalt om Östgötatrafiken tar bort möjligheten att resa från eller till Ljunga samhälle och enbart på- och avstigning utmed väg 209. Kommunen prioriterar fler resande än den tidsvinst som stipuleras genom att slippa passera Ljunga samhälle.