



FINSPÅNG

Datum  
2021-11-01

Beteckning  
KS.2021.1048

Er beteckning  
2021/0472  
TSN2021-164

Handläggare  
Lina Alm  
Utvecklingsstrateg Översiktlig planering  
0122-85003  
lina.alm@finspang.se

Östgötatrafiken

## Yttrande avseende Trafikutredning Finspångs landsbygdstrafik.

Finspångs kommun har tagit del av Östgötatrafikens rapport "Trafikutredning Finspångs landsbygdstrafik, 2021-0472, TSN 2021-164".

### Bakgrund

Utredningen är del av Östgötatrafikens trafikutvecklingsprocess och följer enligt rapporten de riktlinjer Östgötatrafiken har för kontinuerlig effektivisering av trafiken. Det här är den fjärde utredningen av kollektivtrafiken i Finspångs som genomförts i närtid och som påverkar kollektivtrafiken i Finspång.

- Trafikutredning Norrköpings landsbygd 2022, (dnr 2019/0576) berörde trafiken i Finspång utifrån expressbussen mot Linköping och linje 419.
- Trafikutredning Norrköping – Finspång & Norrköping – Söderköping – Valdemarsvik (2020/0362) som då omfattade expressbusslinjerna Norrköping- Finspång samt linje 410.
- Nyligen avslutades även utredningen Trafikutredning Finspångs tätort, (2021-0163) som omfattade Linjelagd linje 187 samt Anropsstyrd linje 188.

Det finns även ett uppdrag hos Östgötatrafiken att se över närtrafiken, tidsplan för detta är oklart. Utöver detta har Östgötatrafiken hösten 2021 startat upp ett arbete med att ta fram en busstrategisk plan motsvarande den för tågtrafiken (*Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik*) som arbetades fram och beslutades i Trafik- och samhällsplaneringsnämnden i Region Östergötland 2020.

Den aktuella utredningen berör kvarstående linjetrafik på Finspångs landsbygd, det vill säga linje 413, 414, 416 och 417. Utredningen hanterar även hållplatslägen och linjedragning för landsbygdstrafiken inom Finspångs tätort. Utredningen för Finspångs landsbygdstrafik har genomförts av Östgötatrafiken och dialoger har förts med tjänstemän från ledningsstab och planeringsenheten i Finspångs kommun.



Den kommande landsbygdstrafiken är redan upphandlad av Östgötatrafiken vilket medför att det trafikförslag som presenterats måste hålla sig inom ramarna för de frivolymer som redan är upphandlat.

## Trafikförslag

Idag har Finspångs landsbygd följande trafik:

- Linje 413 Finspång – Hällestad – Grytgöl
- Linje 414 Finspång – Hällestad – Ljusfallshammar – Skönnarbo
- Linje 416 Finspång – Vistinge – Rejmyre – Hävla
- Linje 417 Finspång – Lotorp – Igelfors

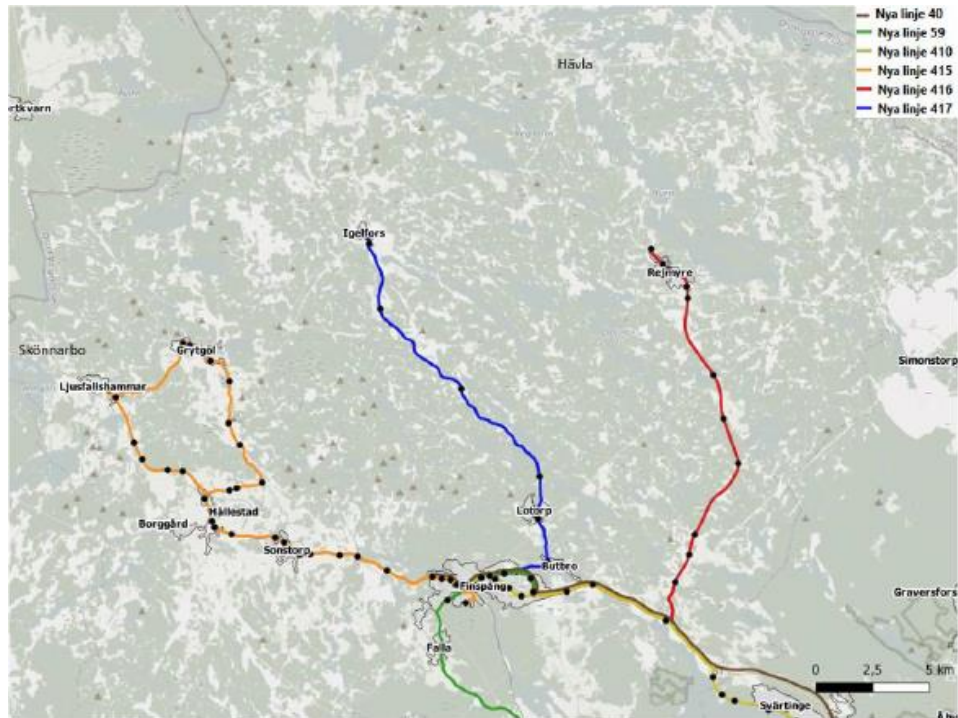
Utredningen föreslår från sommaren 2023 att dagens linje 413 och 414 slås samman till en ringlinje 415 i västra stråket. Det innebär att bussen kör medurs Finspångs station – Sonstorp - Hällestad – Ljusfallshammar – Grytgöl – Sonstorp (Sonstorpsbruk vk) – Hällestad, åter till Finspångs station via riksväg 51.

I det östra stråket föreslås linje 416 och 417 vara kvar. Förslaget innebär att dagens linje 416 får en genare linjedragning i Finspångs tätort, reducerat antal hållplatser och förkortas till Rejmyre. Det innebär att Hävla inte kommer trafikförsörjas av den linjelagda kollektivtrafiken i det presenterade förslaget.

Linje 417 kör likt idag men med en reducerad hållplatsbild samt med en genare linjedragning i Finspångs tätort. Skaftkörning in till Huvklintvägen i Lotorp kvarstår i förslaget.

Förslagen till trafiklösning innebär enligt Östgötatrafiken att Grytgöl, Ljusfallshammar och Hällestad får ett ökat trafikutbud. Rejmyre, Lotorp och Igelfors kommer ha i ungefär samma turutbud som idag. Alla linjer kommer få söndagstrafik, vilket saknas idag.

Förslaget på ny trafikering ser ut enligt nedan.



## Synpunkter

Finspångs kommun vill lyfta följande synpunkter som anses viktiga att föra en fortsatt dialog kring. Synpunkterna är fördelade på "Trafikering och hållplatslägen" samt "Övergripande synpunkter".

### Trafikering och hållplatslägen.

I förslaget finns ett större antal åtgärder föreslagna som påverkar hållplatslägen samt utförande av hållplatser. Finspångs kommun bedömer att förslagen kommer kräva investeringar av Finspångs kommun. Det blir en prioriteringsfråga för kommande års investeringsbudgetar. Förslaget innebär en reduktion med mer än 50% på antalet hållplatser. En fortsatt dialog med Finspångs kommun måste ske för att säkerställa rätt hållplatser och dess placering.

- Placeringen av hållplatser i förslaget är generellt bra.
- Hållplats Lasarettsvägen kommer fortsatt att trafikeras av landsbygdslinjer och tätortstrafik. När Finspångs kommun tar över vägarhållaransvaret för Bergslagsvägen kommer alla linjer återigen att trafikera hållplatsen som då ska justeras. Det finns idag en dialog mellan Finspångs kommun, Östgötatrafiken och Trafikverket om denna hållplats. (kommentar till bilaga 2)



## FINSPÅNG

- När det gäller hållplats Pumphuset måste Östgötatrafiken ha en dialog med vägförening, ett nytt hållplatsläge behöver anläggas. (kommentar till bilaga 2, nya linje 415)
- Föreslagen minskning av hållplatser i Grytgöl samt Igelfors behöver utredas vidare. Dels blir avståndet mellan hållplatslägen långa även utifrån ett landsbygdsperspektiv där avstånden brukar planeras utifrån 1-1,5 km, dels är vissa av de utpekade hållplatserna viktiga för ortens ungdomar.
- Hållplats Hällestad skola bör utredas vidare av Östgötatrafiken med fokus på drift och skötsel samt upprustning av vägen.
- Hållplats Hällestad kyrka bör utredas vidare av Östgötatrafiken och trafikverket. Detta utifrån tidigare diskussioner med boende i området.
- Förtydligande: Pendlarparkering finns vid hållplats Bävervägen.
- Förtydligande: Nytt läge för hållplats Gröna vägen är under utredning.

Om skafftkörningen till Borggård tas bort, i enlighet med förslaget, måste en säker hållplatslösning säkras vid Tallberga. Vid hållplatsen har flertalet incidenter hänt under åren. Det behövs en planfri, trygg och säker väg för oskyddade trafikanter till och från Tallberga, detta då det är en synnerligen viktig hållplats tillsammans med Hällestad skola. Detta måste Östgötatrafiken driva tillsammans med Trafikverket. Finspångs kommun menar att Borggård fortsatt måste trafikeras tills en trafiksäker lösning har genomförts vid Tallberga. I diskussionerna som skett mellan tjänstemän har även förslag lyfts om att Borggård skulle kunna trafikeras med den förstärkta skoltur som redan i dag finns och som föreslås finns kvar. Att det kommer att ske måste förtydligas i utredningen.

Hållplats Missionskyrkan Sonstorp förslås slutas trafikeras, vilket Finspångs kommun motsätter sig. Många skolbarn stiger på/ av bussen där till Hällestad skola. Det krävs att denna hållplats trafikeras tills nytt hållplatsläge vid Grytgöls vk är klart. Det pågår en utredning av detta mellan Region Östergötland och Trafikverket.

Det framkommer i sammanfattningen ” 85 procent av befolkningen i Finspångs kommun får fortsatt eller förbättrad linjetrafik.”. Är det en slutsats som baseras på förslaget till landsbygdstrafik eller är det en bedömning baserat samtliga förändringar som genomförts sedan 2016 och föreslås ske 2022 och 2023?

Finspångs kommun önskar en fortsatt dialog om möjligheten till att blippade betalkort införs i Finspångs i samband med trafikstarkt 2022 (tätort) samt 2023. Detta för att underlätta och uppmuntra resandet i Finspång. Det vore en del i att uppmuntra även landsbygdsresenärer att välja kollektivtrafiken oftare.



## Övergripande synpunkter

Nedan följer mer övergripande och strategiska synpunkter på utredningen som presenterats.

Det framkommer i förslagen till ny trafikering vid flera tillfällen att goda bytesmöjligheter kommer att finnas. Finspångs kommun vill lyfta att "goda bytesmöjligheter" för våra kommuninvånare är kort väntetid och möjlighet att vara på skola, arbetsplats eller vid resecentrum i Norrköping och Linköping på en sådan tid att man kan hinna till sin arbetsplats inför vanlig kontorstid. Det samma gäller omvänt. Den formen av byten måste säkerställas i kommande arbete.

Finspångs kommun betraktar Falla, Butbro och Lotorp som en del av tätorten och stora utvecklingsområden finns i dessa områden, vilket tydligt framkommer i översiktsplan 2020. Varken i förslaget till tätortstrafiken eller landsbygdstrafiken finns någon analys eller förslag kring framtida trafikering av Butbro. Falla och Lotorp trafikeras idag, och föreslås även fortsatt, av landsbygdstrafiken. Finspångs kommun vill poängtera att detta på sikt behöver ses över.

Det hänvisas till flera styrande dokument i utredningen, bland annat lyfts regional utvecklingsstrategi (RUS) och regionalt trafikförsörjningsprogram (RTP). Finspångs kommun menar att utredningen inte når till de målbilder som ges i dessa dokument.

- I RUS framkommer bland annat att attraktiva livsmiljöer och ett sammanknutet Östergötland är prioriterat. Vidare är tillgången till utbildning och unga människors möjlighet att avsluta sina grundutbildningar viktigt. I detta är en väl fungerande kollektivtrafik på landsbygder centralt och en del av ett jämställt samhälle. Även i gleset befolkade delar.
- I RTP framkommer att två av målen för gällande RTP är att öka kollektivtrafikens andel samt en god geografisk tillgänglighet. Dessa föreslagna ändringar på landsbygden risker att motverka dessa mål. För arbets-, skol- och studiependling är inte närtrafiken ett alternativ.

Ett av effektmålen i utredningen är att öka kostandstäckningsgraden. Finspångs kommun undrar hur säkra dessa siffror är och vilka felkällor som finns i materialet. Det är uppenbarligen en viktig faktor för Östgötatrafikens utredningar, men siffrornas tillförlitlighet diskuteras inte. Hur säkerställer Östgötatrafiken att samtliga resor registreras, att periodkort och enstaka biljetter bokförs på rätt linjer?

Finspångs kommun menar att det är av yttersta vikt att Östgötatrafiken genomför informationsinsatser kring trafikstarten 2023 samt vid skolstarten för hösten 2023 för att uppmärksamma resande inom tätorten på den nya möjligheter som finns



Finspångs kommun samarbetar gärna med detta utifrån de förutsättningar som förvaltningen då har.

Finspångs kommun menar att det är olyckligt att utredningen om närtrafiken inte har synkroniserats med denna utredning kring landsbygden. Med detta upplägg är det inte möjligt att skapa en övergripande bild av trafikeringen efter 2023 utanför Finspångs tätort.

Finspångs kommun vill avslutningsvis att Östgötatrafiken tar fram en redovisning av de trafikutredningar som gjorts sedan 2012 med vilka förändringar det sammantaget har inneburit för Finspång. Det är olyckligt att Östgötatrafiken väljer att dela upp Finspång i flera mindre utredningar under en längre tidsperiod då det saknas ett helhetsgrepp över förändringarna och dess konsekvenser för invånare och Finspångs kommun.

## Ekonomiska konsekvenser

En konsekvens av utredningens förslag, om dessa genomförs, är att kostnader flyttas från Östgötatrafiken till Finspångs kommun.

Den föreslagna förändrade linjedragningen främst gällande Borggård, Skönnarbo och Hävla kommer innebära ökade kostnader för Finspångs kommun. Utifrån den kunskap som finns om boende i dessa områden (oktober 2021) beräknas kostandesökningen för Finspångs kommun bli 380 tkr per år för utökad skolskjuts.

Förändringen innebär även att trafiksäkerhethöjande åtgärder i områdena behöver ses över vilket kan medföra investeringskostnader för Finspångs kommun.

Finspångs kommun har redan fått ökade kostnader i och med Östgötatrafikens nedläggningar av linjer på landsbygden.

- Slopande av medfinansiering av Östgötatrafiken för Vingåker – Hävla (linje 401) och Hävla - Katrineholm (linje 411) vilket omfattar drygt 600 tkr/år sedan 2019.
- Ingesjärde-Regna Ky-Igelfors kostade från 2016 och framåt drygt 137 tkr/år.
- Från och med hösten 2021 går bussen mellan Regna Ky-Igelfors och kostar cirka 110 tkr/år.
- Nedläggning av linje 418, Mo Gård, 2016 har inneburit en ökad kostnad på 500 tkr de första åren. Idag kostar det Finspångs kommun drygt 775 tkr/år.



FINSPÅNG

## Sammanfattning

Finspångs kommuns bedömning är att de förslagna förändringarna kommer påverka både landsbygdsboende och dess resandemöjligheter samt kommunens ekonomi negativt.