



# Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

Sammanfattning av samråds- och dialogmöten inför  
uppdatering av RTP

Handläggare: Therese Furhoff  
Verksamhet: Regionledningskontoret  
Datum: 2024-04-19  
Diarienummer: RÖ 2023-3079

# Dokumenthistorik

Version	Datum	Kommentar	Handläggare
1,0	2024-02-05	Inlagda anteckningar	Carina Åsvärd
2,0	2024-02-20	Komplettering med WS för TSN	
	2024-04-09	Komplettering kundsynpunkter	
	2024-04-09	Komplettering Norrköpings kommun	
3,0	2024-04-19	Slutversion, komplettering efter möte 3 med politiska referensgruppen	

# Innehåll

<b>1 Bakgrund och syfte samt förutsättningar .....</b>	<b>5</b>
1.1 Uppdatering av RTP .....	5
<b>2 Inriktning för arbetet.....</b>	<b>5</b>
<b>3 Samrådsredogörelsen .....</b>	<b>6</b>
<b>4 Tidplan.....</b>	<b>6</b>
<b>5 Samråd och dialoger .....</b>	<b>7</b>
5.1 Syfte.....	7
<b>6 Genomförda samrådsmöten .....</b>	<b>8</b>
6.1 Funktionsrätt i Östergötland.....	8
6.2 Kunder, allmänhet, civilsamhället samt Resenärsforum .....	9
6.3 Lantbrukarnas riksförbund, LRF.....	22
6.4 Politisk referensgrupp.....	23
6.5 Regioner i angränsande län .....	30
6.5.1 Region Jönköpings län .....	30
6.5.2 Region Kalmar län.....	31
6.5.3 Region Sörmlands län .....	31
6.5.4 Region Örebro län.....	33
6.5.5 Region Stockholms län .....	34
6.6 Region Östergötlands pensionärsråd RPR.....	35
6.7 Region Östergötlands råd i frågor om funktionsnedsättning RRFF .....	37
6.8 Svenska turistföreningen, STF.....	39
6.9 Trafikföretag allmän och särskild kollektivtrafik samt kommersiella aktörer.....	40
6.10 Näringsliv .....	44
6.10.1 Östsvenska handelskammaren, Mjärdevi science park, Norrköping science park och Företagarna Östergötland .....	44
6.10.2 Citysamverkan Linköping, Fastighetsägarna, Lundbergs fastigheter och Länsförsäkringar .....	45
6.11 Övrigt, samrådsmöten som inte hållits .....	45
<b>7 Genomförda dialogmöten .....</b>	<b>46</b>
7.1 Kommunerna i Östergötland .....	46
7.1.1 Boxholm, Mjölby, Ydre och Ödeshögs kommuner .....	46
7.1.2 Finspång, Söderköping och Valdemarsviks kommuner .....	46
7.1.3 Kinda och Åtvidabergs kommuner .....	47
7.1.4 Linköpings kommun .....	48

7.1.5	Motala och Vadstena kommuner .....	48
7.1.6	Norrköpings kommun .....	49
7.2	Pensionärernas riksorganisation, PRO .....	51
7.3	Region Östergötlands avdelning regional utveckling .....	55
7.4	Samverkansdagen om hållbarhet med näringsliv och andra organisationer .....	56
7.5	Trafik- och samhällsplaneringsnämnden.....	56
7.6	Övriga dialogmöten.....	59

# 1 Bakgrund och syfte samt förutsättningar

Nuvarande regionala trafikförsörjningsprogram för Östergötland fastställdes i november 2020 enligt RF § 129/2020. Enligt kollektivtrafiklagen ska det regionala trafikförsörjningsprogrammet uppdateras vid behov, i lagens förarbeten nämns att en bredare översyn bör ske minst en gång per mandatperiod.

Region Östergötland är sedan den 1 januari 2012 regional kollektivtrafikmyndighet med huvudansvar för utvecklingen av Östergötlands regionala kollektivtrafik. I myndighetens ansvar ligger bland annat att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram som ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga all kollektivtrafik inom länet och den kollektivtrafik till angränsande län som till övervägande del består av vardagsresande.

Arbetet med revideringen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet startas upp i början av 2023 och beräknas att ta ungefär två år att fullfölja, med ambition att ha ett nytt trafikförsörjningsprogram framme för beslut under början av 2025. Under 2023 kommer fokus att vara på dialog med kommuner, näringsliv, närliggande län, medborgare och andra intressenter kring målvärden för kollektivtrafiken, medborgarnytta samt trafikförsörjningen både på stad och landsbygd.

## 1.1 Uppdatering av RTP

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden beslutade den 3 maj 2023 (§ 49) om direktiv för att uppdatera regionalt trafikförsörjningsprogram 2040 för Östergötland.

Kollektivtrafikberedningen har som uppgift att öka kunskapen om och bereda frågor kopplade till kollektivtrafik. Beredningen ska fungera som en referensgrupp kopplat till större strategier och planer inom kollektivtrafikområdet. I beredningens uppdrag ingår att bereda arbetet med framtagande av nytt regionalt trafikförsörjningsprogram.

En workshop kommer att hållas med trafik- och samhällsplaneringsnämnden för att diskutera målen utifrån uppdraget i treårsbudgeten.

## 2 Inriktning för arbetet

I Region Östergötlands treårsbudget för 2023 - 2025 med fokusområden framgår att trafik- och samhällsplaneringsnämnden (TSN) har i uppdrag att aktualisera och revidera regionalt trafikförsörjningsprogram bland annat med avseende på målvärden och medborgarnytta, i synnerhet när det gäller landsbygdernas trafikförsörjning. Det nu gällande trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram genom ett omfattande arbete och en bred politisk dialogprocess. Mål och strategier är ambitiösa och möter väl de nationella transportpolitiska målen samt övriga nationella och regionala mål som berör området. För att säkerställa en långsiktighet i arbetet med att utveckla Östergötland och kollektivtrafiken i Östergötland är utgångspunkten för uppdateringen av trafikförsörjningsprogrammet att så långt det är möjligt utgå från nu gällande trafikförsörjningsprogram men med särskilt fokus på målvärden och medborgarnytta i enlighet med uppdraget i treårsbudgeten.

Utvecklingsstrategi för Östergötland är en gemensam målbild för hur livet i Östergötland ska vara år 2040. Tidsperspektivet i det trafikförsörjningsprogram som nu ska tas fram bör följa utvecklingsstrategin. 2040 som målar möjliggör ett visst mått av vision samtidigt som det ligger tillräckligt nära för att kännas relevant och aktuellt. Vid denna tidpunkt är bedömningen även att

Ostlänken kommer att vara på plats, vilket påverkar Östergötland generellt och kollektivtrafiken specifikt.

Fokus vid uppdatering av trafikförsörjningsprogrammet ska ligga på samråd och dialog kring mål och strategier, för att i dessa samråd och dialoger kunna fånga upp eventuella behov av justeringar eller kompletteringar.

En uppdatering behöver göras av bakgrundsinformation samt prognoser vilket främst berör kapitlet Östergötland idag. Även vissa delar av kapitlet framtidsspaning behöver ses över. Generellt gäller att dokumentet kan behöva uppdateras vad gäller nulägesbeskrivningar och prognoser, samt att vissa redaktionella ändringar kan behöva göras för att bättre stämma överens med formuleringar i andra styrande dokument. Dessa uppdateringar kommer i första hand att göras på tjänstemannanivå.

### 3 Samrådsredogörelsen

Denna samrådsredogörelse innehåller frågeställningar som har diskuterats vid möten, synpunkter som lämnats in m.m.

Vissa synpunkter som har framkommit vid möten har tagits bort ur denna redogörelse, då de inte berör uppdateringen av regionalt trafikförsörjningsprogram, utan hanteras i ett annat spår.

### 4 Tidplan

Regionalt trafikförsörjningsprogram	Planerad			Försenad			Genomförd																		
	2023	2023								2024						2025									
Aktivitet	Ansva	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Jan	Feb
Övergripande planering																									
Revidering underlag och prognoser																									
Tidig dialog																									
Samråd/Dialog																									
Samrådsredogörelse																									
Beslut om remissversion i TSN																									
Remisstid																									
Justeringar utifrån remissynpunkter																									
Beslut i TSN-RS-RF																									

# 5 Samråd och dialoger

En intressentanalys genomfördes inför planeringen av samråd och dialoger för att fånga in alla intressenter som berörs av arbetet med revideringen. Under hösten 2023 fram till februari 2024 hölls sedan samråd och dialoger med kommuner, trafikföretag, näringsliv, allmänhet med flera.

En politisk referensgrupp, vald av kommunerna i Östergötland, är tillsatt och finns till för att säkra att kommunernas inspel kommer med i arbetet med uppdateringen av regionalt trafikförsörjningsprogram.

Information har lämnats till Region Östergötlands samråd för strategiska frågor.

## 5.1 Syfte

**Samråd** – utdrag ur kollektivtrafiklagen, regionalt trafikförsörjningsprogram, 2 kap. Regional kollektivtrafik 9 §: Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsade län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

**Dialog** – vid diskussioner inför uppdatering av regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland beslutades att även företag bjuds in till dialog.

Frågor som ställs vid samråd och dialoger är markerade med "fetstil" nedan.

# 6 Genomförda samrådsmöten

Samrådsmöten har hållits med följande:

## 6.1 Funktionsrätt i Östergötland

Samrådet har genomförts vid två tillfällen, den 8 september och 27 november.

### Vad är viktigast för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken?

- RBU – barnfokus
- Tillgänglighet ombord på fordonen, det blir konkurrens mellan olika grupper/personer på samma utrymme: barnvagnar, rullstolar, rollatorer, trångt rent fysiskt. Kan man ha fler flexplatser ombord på bussarna? Information ges om fordonens beskaffenhet, även ombord på pendeln. Branschstandard avvägning med platser, allmän kollektivtrafik – i mån av plats. Östgotatrafiken känner igen frågeställningen.
- Synpunkt från rummet på ”i mån av plats” Målgruppen drabbas hårdare, är bussen nästan full får det alltid plats en stående till, men inte en rullstol. (40 sittande 100 stående är bussarna registrerade för så det är sällan att det är fullt, men inte komfortabelt)
- Kan man anpassa sitt åkande – i appen kan man se belägningsgrad kan man få en indikation kring när det är mycket folk ombord. Passagerarräkning ombord på våra bussar - dock ej liveuppdatering.
- Bytestiden från en hållplats till en annan, den är snäv, har man svårt att gå är det svårt att hinna. Gäller även förhållandet att byta mellan pendeln – buss.
- Anpassningar gällande utrop, text och utrop ibland så är det problem att förare skruvar ner ljudet så det inte hörs.
- Ledsagning vid stora knutpunkter, för att hjälpa att det ska gå snabbare att hitta rätt,
- Reseträning (få grupper att öva på att åka buss) – kan man göra något tillsammans?
- För att klara digital ledsagning måste man vara duktig på appar. Är det problem i trafiken hjälper inte appen.

### Hur underlätta för de med kognitiv funktionsnedsättning att åka med den allmänna kollektivtrafiken?

- Svårt att betala om man inte har en telefon, eller ett barn som inte kan betala färdtjänst, hur kan man göra där.
- Hur man hittar från en hållplats till en annan, gångväg? Man kan söka adress och inte bara hållplats.
- Kan man bara resa på kreditkort, för det har inte barn eller ens alla vuxna. Svar: det går lika bra med debetkort.

### Är det någon grupp av funktionsnedsättning som borde få ett ökat fokus och varför?

- Gruppen med intellektuella funktionsnedsättningar för att våga åka till daglig verksamhet. Ansökningar om färdtjänsten beviljas inte i lika stor utsträckning som tidigare är upplevelsen. Någon form av projekt kring den här gruppen.
- Svårt för den målgruppen intellektuell funktionsnedsättning när det blir en ny tidtabell, för då funkar inte turen som den varit och då är det svårt att börja igen.
- Här hörde jag inte personen på länk ordentligt men jag tror temat var att det ibland blev bråkigt på bussarna och då blir man rätt att åka så det ska kännas tryggt.



## Allmänna dialoger/inspel

Aktualisera och revidera RTP bland annat med avseende på målvärden och medborgarnytta, i synnerhet när det gäller landsbygdernas trafikförsörjning”

De mål som togs upp var: Öka kollektivtrafikens marknadsandel och Öka tillgängligheten för funktionsnedsatta.

Fråga: hållplatserna 2022 – 67% vad en tillgänglig hållplats är, är ändrat från tre kriterier till ett högra antal nu är det andra kriterier, går det att mäta på samma sätt nu?

## 6.2 Kunder, allmänhet, civilsamhället samt Resenärsforum

Events hålls den 29 januari i Linköping och 30 januari i Norrköping.

### Sammanfattning

Behov av ett mer flexibelt resande, där ex cykeln är en del av resan men även förstärkt anropsstyrd trafik. Kombinerat resande generellt i fokus, delvis för att minimera korta resor i kollektivtrafiken.

- Fokus på det länsöverskridande resandet och en biljettflora anpassade till ett mer flexibelt pendlande.
- Arbeta för att öka resandet med tåg.
- Att värna om: landsbygden och möjligheten att leva och bo utanför städerna.
- Att fokusera på: samverkan för att möjliggöra exempelvis prio i städerna, ex framkomlighet genom bussfiler.
- Ta hänsyn till de aktiva seniorerna som fler piggare och fler till antalet.
- Uppmuntra arbetsgivare att erbjuda kollektivtrafik som förmån.
- Förbättrad hantering av störningar och ersättningstrafik (genom ny teknik och samverkan).
- Se över närtrafiken, gör den mer tillgänglig.
- I fokus, social hållbarhet.

### Framtidens resa

- Att kunna ta med cykeln på spårvagn och buss – cykelhållare bak på bussen. Vår, sommar, höst busshållplatser längs Strandvägen till Sandviken t.ex. Vildmarkshotellet
- Går det att använda sig av tekniken med självkörande bussar i vissa områden? Som komplement till ordinarie kollektivtrafik.
- Flexibelt resande främst för landsbygden.
- Goda kommunikationer med framtida stationen för Krösatågen om inte den placeras vid nya Resecentrum.
- Satsa på bussfiler, så restiden minskar.
- Mindre fordon, on-demandlösningar.
- Eldrivna enheter.
- Möjlighet att själv lägga in resebehov utifrån mitt eget resmönster (ifrån resandebehoven skapas en dynamisk turlista (med hjälp av AI). Men ad-hoc beställningar ska kunna göras.
- Arbete för ett ökad införande av tåg.

## Biljetter och tjänster

- Differentierade priser beroende på efterfrågan.
- För liten skillnad i pris på lågtrafikbiljetten. Det räcker med att man göra några oplanerade resor i högtrafik för att det inte ska löna sig. Det kanske räcker att uppdatera i efterhand och få pengarna tillbaka för högtrafikresor alltså att biljetten (för län) gäller kvällar och helger.
- Statistikkarta för egen planering. Nuvarande verkar optimera på tid men det kan t.ex. vara bättre att planera för kortaste promenad.
- Rutinen för inköp av biljetter till korta borde förtydligas. Varken jag eller några av mina bekanta lyckades trots att vi har en stor datorvana. Jag ringde till slut och fick bra information. Jag har själv skrivit instruktioner där en väsentlig del har varit att det ska provas av oberoende.
- Spärr för aktivering av flera biljetter köpa till resekort
- Pensionärer/seniorer i Göteborg åker gratis och i Kalmar för drygt 200 sek/månad i lågtrafik. För seniorer är priset extra viktigt, ju färre äldre i annan trafik, ju lägre samhällskostnad i bland annat vårdkostnader. Seniorer som har fler sociala möten och kultur, upplever ett bättre mående och belastar samhället i mindre utsträckning.
- Samordna biljetter mot närliggande regioner och i förlängningen hela landet. Det ska vara enkelt att fortsätta från Tranås och söderut och från Norrköping och norrut. En biljett Linköping – Västervik som kan köpas både i Linköping och Västervik även utan app.
- Gissar att de flesta jobbresor sker i högtrafik och fritidsresor i lågtrafik. I lågtrafik borde man få åka med landsbygdslinjer även i stan.
- Gratis kollektivtrafik självklart för framtiden.
- Tydligare hållplatsskyltning vid stora knutpunkter. Södertull – använd klockstapeln för skyltar med A-B-C-D-E.
- Resecentrum hållplats ABC tydliga, resten otydliga. Alla vet inte att bussar går där spåren finns.
- Kommun och region behöver samverka kring en bättre läsning gällande "kulturkortet" som fanns för kommunens skolor och förskolor före pandemin. Jag arbetar som fritidspedagog på en skola/fritidshem och kan berätta att vi har skrivit ner vårt resande med de barn vi tar hand om i mycket hög grad. Vi tar oss inte till badstrand/muséer/parker eller andra städer för att det bör dyrt för skolan. 500 sek per grupp är billigt när man åker med 30 personer till Linköping. Men ska man åka i Norrköping med en mindre grupp blir det för dyrt. De elever jag ska arbeta med kommer från socioekonomiska utsatta familjer.
- Gratis kollektivtrafik!
- Bussbiljett/spårvagnsbiljett gälla längre, t.ex. två timmar.
- När vi nu måste betala vore det fördel att kunna pausa periodbiljetten speciellt när en måste ha dubbla biljetter typ lokalt 30 dagarskort och köper ett regionkort under perioden.
- Gratis kollektivtrafik för pensionärer mellan 9:00-15:00.
- Gratis månadskort för elever.
- Qr koden i appen är för högupplöst och för liten så läsarna på fordon kan knappt läsa den. Petar man på den för att öppna bara qr koden är den fortfarande lika liten och svårsläst. Varför fyller den inte hela bredden på skärmen på telefonen? Mindre data så det blir större detaljer och låt den fylla hela skärmens bredd så kommer det gå många gånger fortare att scanna den.
- Jag pendlar Vadstena – Linköping varje vardag. Förslag! Statistik i realtid på resa tre månader tillbaka i tiden.
- Flera bussar som trafikerar Skeda udde oftare.
- Det är för dyrt och för inflexibelt.
- Inför fritid vuxen igen.
- Möjlighet att ha inaktiverade biljetter av olika typ på resekostnader.
- Ambitionen är för lågt ställd när framtidsvisionen inte klarar rita bort bilen för i vart fall de som bor inne i storstäderna. Var är t.ex. det kollektiva bagageutrymmet som ger mig som bilfri möjlighet att åka till Ikea och shoppa på helgen?

- Varandes en av de som köpt fel biljett och vägrats återköp undrar jag också vari värdegrunden inhumant paragrafrytteri ryms?
- På lite högre höjd behövs ju något slags reglering så att "roamingavgifterna" mellan regionerna försvinner. Har jag redan betalat fullpris i Östergötland en dag borde jag banne mig kunna åka fritt runt både Kalmar och Stockholm tills dygnet tar slut.
- Därtill måste ju prismodeller som bestraffar dålig planering avvecklas. Varför ska jag betala tre enkelresor bara för att jag inte på förhand visste att jag skulle resa alla tre? Går det sätta tak på kreditkortsbiljetten borde väl det samma gälla appen?
- En annan storpolitiksfråga är varför inte det finns ett bidrag från arbetsgivaren likt friskvårdsbidraget? Får min arbetsgivare göra lite skatteavdrag köper denna säkert gärna mig ett årskort.
- Här använder jag samma QR kod för alla.
- Om jag köper tio biljetter. Vill jag inte ha tio kvitton på mailen utan ett.
- Kommentrar kring dålig tillgänglighet för äldre. Att behöva många olika reskort. Att hållplatser tas bort vilket gör det svårt att gå för rörelsehindrade
- Jag tycker man ska styra hur långt man åker med kollektivtrafiken med priset för att ta bort onödigt korta resor. Det kan t.ex. vara dyrt att åka korta sträckor som 400 meter, sen blir det billigare för att sen bli dyrare när det blir långt.
- Erbjud rabatterad biljett även för landsortspendlare som inte åker varje dag, månadsbiljett blir för dyrt om man både måste åka bil och bara kan nyttja rabatt om man åker en hel månad. Distansarbete har ändrat förutsättningar.

## Kundservice och kommunikation

- Utveckla en bättre kommunikation när bussarna är försenade. Har varit bristfällig i år.
- Dålig eller ingen information vid störningar. Hänt många gånger. Gör att man inte kan eller vågar välja kollektivtrafik.
- I höstas la ni ut på Facebook att det skulle bli nu tidtabell i Kisa m.m. JA, tänkte jag äntligen men så besviken jag blev. Det gäller ju bara tätortsbussarna. Vad är det att satsa på. Är ju bara pensionärerna som kan åka dessa. Ni satsar ju inget på oss pendlare.
- Sedan var jag ute för en sak till när jag skulle beställa ny månadsbiljett till mitt resekort för några veckor sedan. Kom så långt att jag kunde godkänna mitt köp med BankId men sedan kommer det upp något fel meddelande och jag fick ingen biljett. Pengar drogs ändå på mitt kontokort. Ringde er och så usel service finns inte. Ni hänvisad bara till min bank. Jag försökte beställa biljett 3 gånger men samma problem hela tiden, men jag använde olika kort. Det är leverantören av tjänsten som ska se till att jag får tillbaka pengar direkt. Det ska inte behöva ta över en vecka och otal samtal till er.
- Kundtjänst vid Resecentrum mer generösa öppettider.

## Trafik och linjer

- Vill ha mer direktbussar likt buss 70 över US mot Rimforsa-Kisa.
- Sedan man tog bort 38 så har vår restid ökat med 20 minuter.
- US borde vara en prioriterad busshållplats att passera för att få fler resenärer mellan US och Kinda, både anställda och patienter. Men då ingen mjölkpallsbuss som stannar vid alla hållplatser.
- Se till att bussarna kan komma iväg i rätt tid från resecentrum.
- Återuppta nedlagd busstrafik till Kvarsebo. Klokare tider morgon och eftermiddag som gynnar arbetare, barn och ungdomar att pendla. Byn dör ut för barnfamiljer orkar inte bo här. Då får vi ännu en semesterby där permanentboende blir sommarstuga.
- Vi ska ju värna om en levande landsbygd där även landsbygden räknas.
- Man kan sätta in mindre billigare bussar på smarta tider vilket kommer göra mycket för oss.

- Anpassa tidtabellen till företag och skolor.
- Buss 11 blir fullsatt ute ifrån Lindö. Resenären går på längre in mot Norrköping och ser bussen passera som fullsatt. Har hänt flera gånger. Vill ha information om det i appen.
- Tycker att närtrafiken fungerar jättebra när man väl fått tag på informationen men om man ska jobbspendla är tiderna snålt tilltaget. Den skulle behöva börja klockan 06.00 och börja lite tidigare på eftermiddagen för att skolungdomarna ska kunna ta sig hem i rimlig tid.
- Jag pendlar dagligen mellan Kisa och Linköping, arbetar på US. Jämför med kollegor som bor i både Motala och Norrköping och de har betydligt fler bussar att välja på. Det går ju direktbussar för dom gånger flera per dag åt varje håll. Vi har ingen direktbuss längre. Hemresan har blivit minst 20 minuter längre nu och då har jag inte tagit i. Vissa dagar åker vi 16:17 från US och är i Kisa station 17:45. Förstår verkligen inte vitsen med att ta bort 38 och ersätta med 546, när både 543 och 540 går den vägen. Man skulle ju kunna ha även minst en 38 gärna fler avgångar från och till US så skulle ni få ännu fler nöjda resenärer. Vi betalar också skatt och ganska dyra biljetter även om vi inte bor i storstäderna.
- När jag frågade om detta igår fick jag svaret: Åh denna klassiska fråga om 38 så jag är uppenbarligen inte den enda som undrar om detta.
- För att öka möjligheten att åka till och från jobbet så vore det önskvärt att 38 sätts in igen! Jag pendlar från Kisa dagligen och hemresan med 546 tar nu förtiden 1,5 timme hem. Det går 1 buss US-Kinda på eftermiddagen. Det är riktigt dåligt!
- Jag bor långt ute på Vikbolandet och åker buss 440 dagligen klockan 06.39 men det som gör mig väldigt undrande är varför det är 3 st bussar som går igenom Ljunga varje morgon. Helt onödigt. Varför kan inte bussen som utgår från Arkösund bara gå förbi? Räcker gott och väl med 2 bussar genom Ljunga. Arkösund byggs det mycket nytt i och undrar om turerna kommer att öka? Som det är nu har vi inte många bussar att välja på in till stan eller hem. Och visst är det inte så många som åker just nu men tror att fler skulle välja buss om linjen läggs om lite. Tycker också det är dåligt att man måste betala länskort dit jag bor men ändå bara har så få möjligheter att ta buss till och från stan. Missar jag 18.20 bussen hem så måste jag vänta ända till 22.26 samt beställa resa från Östra Husby och hem innan 20.00!
- Helt galet att det inte är billigare att åka då och galet att fler alternativ efter 18 inte finns.
- Järnvägen till Kisa, Åtvidaberg, Kalmar och Västervik bord samordnas med busstrafik så att de inte går samtidigt och konkurrerar tidsmässigt.
- Sena kvällar är det otryggt att vänta på resecentrum eller enskild hållplats. Exempelvis linje går Vasavägen upp precis som linje 521 och 522. Landsbygdslinjerna är bättre timade med övriga linjer inklusive pendeln. 4 olika linjer går Bergsvägen mot Vreta kloster, men bara en av dem stannar på hållplatser mellan lilla Ullevi och Vreta kloster. I högrafik är det helt okej, men i lågrafik är det bara en buss per timme. Att se de andra fara förbi är bara att retas och det blir bilen istället.
- Svårt att åka buss inom Ljungsbro/Berg, det verkar som om alla ska åka till Linköping men området är stort. 521 till Björkö borde förlängas och gå vidare mot Björkö skola och sedan till Ljungsbro –Berg och sen till stan eller som ringlinjen Vreta kyrka – Blåsvädret Ljungsbro. Det är inte så många som åker 526 från Berg så den är i farozonen. Förslag: bussen går som 522 till Ljungsbro och byter till 526 vid Ljungsbro centrum. Alla turer Linköping – Ljungsbro behöver inte gå in till Härnegatan tidigt på morgonen.
- Mer samverkan med Billerud så fler kan utnyttja kollektivtrafiken (t.ex. natt jobbar, morgon och kvällstur).
- Fler linjer så det täcker dagsbehovet, exempelvis en linje till/från Slagget mitt på dagen, så fler kan nyttja bussen och inte behöver vänta till sen eftermiddag för att komma hem från ex skola eller företag till stan.
- Att bli av med busslinjer är förödande för landsbygden och skola samt tätort. Hoppas ni även ser och respekterar resandet ur ett barnperspektiv/barnkonventionen.

- Vi i Vånga (tur 482 går tre turer på morgonen och lika måna på eftermiddagen). Äldre som vill nyttja bussen till Norrköping och åter med sista morgonturen måste vara i stan i sju timmar in man kan vända hemåt igen. Vi efterfrågar alltså en middagstur till Norrköping från Vånga och dessutom en middagstur från Norrköping till Vånga.
- Vi utmed linje 482 önskar få en kvällstur hem från Norrköping sista turen från Norrköping går mot Vånga (482) klockan 17.10 ifrån stan. Vi som vill nyttja kollektivtrafiken kan inte delta i kvällsaktiviteter i Norrköping för vi kommer inte hem. Detta är inte demokratiskt i jämförelse med centralt boende. Önskan finns alltså om en kvällstur för 482 hem från Norrköping till Vånga.
- Direktbussar från Kinda till Garnisonen och US.
- Tätare trafik från Linköping till Ödeshög.
- Utökad trafik i Slycke.
- Varför lägga ner direktlinjen till Ödeshög? Tar dubbelt så lång tid med byte i Mjölby.
- Det behöver vara mer snabblagat vid förändringar i närområdet, t.ex. nedläggning av högstadieskolor och behov av kollektivtrafik.
- Gör det 1 enklare för en familj att resa kollektivt, gör det möjligt att ha separata månadskort för vardera familjemedlem 2. Uppmuntra punkt 1 genom att rabattera priset i enlighet med detta. 3. Större och snabbare flexibilitet vid trafikstörningar. Om pendeln slutar gå, sätt in ersättningsbuss omgående.
- Det behövs direktbussar från förorter till stora arbetsplatser och skolor.
- Östgötatrafiken har för litet fokus på att underlätta resande som börjar eller slutar utanför länet. Här uppfattar jag att många andra län samordnar sin trafik med angränsande län betydligt bättre än Östergötland.
- Ska kollektivtrafik vara attraktiv ska det gå att resa mellan de större städerna utan byten eller i alla fall med väl samordnade byten. Det går visserligen att resa enkelt med tåg från Linköping till Norrköping och Motala, men sedan är det stopp. Man hade förväntat sig att man skulle kunna resa från Linköping direkt med tåg till de intilliggande residensstäderna Nyköping, Jönköping, Karlstad och Örebro (och helst även Växjö och Göteborg), men sådana alternativ saknas. Och även om man kan tänka sig att göra dessa resor med byten så är inte tidtabellerna så samordnade.  
Även att förlänga vissa turer med Östgötapendeln från Motala till Hallsberg och från Tranås till Nässjö hade förenklat resandet till andra län betydligt.
- Vi fick ju höra att vi landsbygdsbor inte ska ha tillgång till kollektivtrafik (annat än närtrafik, som inte hjälper oss ett dugg i vardagen eftersom vi inte kommer till och från jobb/skola de tider den går). Men det finns enkla lösningar som åtminstone skulle hjälpa oss något att kunna nyttja den trafik som finns längs de stora stråken, t.ex. väg 34. Om vi kunde få parkeringsmöjligheter nära våra hållplatser vid någotsånär stora vägar, t.ex. vid Törneviks väggors, så skulle det betyda mycket för möjligheterna att kunna ta bussen vidare. Kan vägen breddas så att ett fåtal bilar får plats? Det kan anges att platsen får användas av busspendlare, det skulle även öka trafiksäkerheten då de som ska hämta resenärer vid hållplatsen har någonstans att vänta. De stora parkeringarna (t.ex. Skeda Udde och Brokind) är inte aktuella för oss som bor långt ifrån.
- Se över var linjerna bör ligga utifrån förändrat boende/demografi. Där det fanns för få boende för 10 år sedan kan läget ha förändrats markant.
- Närtrafiken funkar ej för jobbpendlarna/gymnasieelever.
- Erbjud parkering i närheten av hållplatsen, det saknas idag på många ställen på landsbygden. Kräver samordning med kommunen.
- Erbjud park and ride i utkanten av staden. Finns idag relativt få och små pendlingsparkeringar men inget söderifrån via 23/34.



- Närtrafik är bra i teorin men funkar inte om man skulle behöva åka varje dag då det krävs både månadskort för stadstrafik plus utgift för närtrafik. För krångligt och oekonomiskt idag. Funkar inte för jobbpendlare och studerande.
- Skapa flexibla modeller mha modern teknik. När behöver flest åka och på vilka sträckor – anpassa trafiken till det verkliga behovet.
- Uppmuntra hybridmodeller så att de som bor längre bort kan samåka till en busshållplats med parkering. Erbjud digitala lösningar/appar som underlättar samåkning.
- Lär de unga att det är lätt att åka buss/kollektivt så inte EPA och bil blir förstahandsvalet i framtiden.
- Hur ser man till att arbetsplatserna blir bemannade även i kristid om det t.ex. införs ransonering av drivmedel? Vilken roll behöver kollektivtrafiken i det sammanhanget?
- Hultabygdens kretsloppsförening önskar ett besök för regionen för att diskutera de utmaningar vi har idag efter att busslinjen lagts ner år 2016 trots stor inflyttning sen dess.
- Jag bor i Hulta 3 mil söder om Linköping. Närmsta busshållplats är Törneviks vägkors 8 km från oss. Linköping växer utåt och alla hus som byggs o blir till salu köps upp av mestadels unga eller barnfamiljer. Runt oss bor ett 50 tal barn som jag har koll på. Eftersom vi inte har någon busstrafik här blir det ett väldigt farande för att skjutsa högstadiungdomar och gymnasieelever till en buss. Vi önskar en busslinje! Den behöver inte gå mer än ett par turer per dag. Vi bjuder gärna in till samtal i vårt byalag "Hulta kretsloppsförening"
- Jag kan börja med att jag är tacksam för alla mina resor via er, är en mycket nöjd resenär. Östgötatrafiken har en stor chans att öka sina marknadsandelar genom att: konkurrera med bilen, det ska vara billigare att åka kollektivtrafik än att åka privat bil. Inte många skulle tveka att åka kollektivt, då om man inte måste åka bil. Det ska även vara lättare att använda månadsbiljetten för fler än en person.
- Jag tycker man ska satsa på express/snabbussar till tätorter utanför Linköpings stadskärna. Det är de som behöver ett alternativ till bilen mest. Tar resan med kollektivtrafiken för lång tid (som vissa turer gör idag) kommer man aldrig välja bort bilen framför bussen. Tiden är mer värdefull. Att man som idag måste åka runt och stanna på massor av hållplatser när man pendlar från till exempel Rimforsa till US är jättedåligt. Där behövs snabba direktbussar. Tänk så många nya resenärer ni skulle kunna få om ni försökte anpassa turerna efter personal på US! Där finns det ganska många anställda! Som det ser ut idag är det riktigt illa. Vem vill köpa ett resekort för ganska mycket pengar när busstider inte stämmer med arbetstider och när det dessutom tar mer än dubbelt så lång tid att resa?
- Efter kvällens möte blir det definitivt bil framöver. Nonchalant personal från Östgötatrafiken. Nu orkar jag inte hoppas på någon bättring längre.
- Jag brukar åka buss 39 från Kisa klockan 06.21, byte i Teknikringen och sedan buss 4 klockan 07.11. Förr åkte vi buss 38, men när den blev 546 så går inte detta längre. Funkar ju inte med våra tider. Har ju blivit en skolbuss istället och det tar för lång tid. Vi får nästa alltid sitta på helspänn, så vi ska hinna med, för 39:an är alltid sen. Många gånger så kör 4:an över i korset Lambohovsleden/Universitetsvägen och vi får vänta 11 minuter till nästa. Vi är många som åker från Kinda kommun och jobbar runt garnisonen och på vid US. Varför kan inte få några vettiga förbindelser? Vi är många som börja runt 07.30. Om bussen höll tiden så skulle det inte vara några problem. Sätt in buss 38 igen och låt den gå klockan 06.30 från Kisa så hinner alla fram i god tid till sina jobb.
- Alla övriga kommuner i Östergötland har expressbussar via Garnisonen/US men inte Kinda kommun, det tycker vi är väldigt konstigt. Varför ska vi särskiljas? Ni vill att flera ska åka kollektivt men det går snart inte eftersom det inte fungerar med tider mm. Många av oss har ganska långt gående tankar på att börja åka bil, var säger det till miljön? Det är också för dyrt att åka kollektivt. Gör så det är ett enhetligt pris för att åka kollektivt som det är i Norge och Tyskland. Sedan är det värsta när man ska ta sig hem. Min restid per dag ligger nu på 3 timmar, det är inte acceptabelt. Tar nästan 2 timmar att ta sig hem. URUSELT!

- Ska man åka buss 546 från US klockan 16.18 så är man aldrig hemma 17.27 som tidtabellen säger. Oftast är vi hemma 17.45, varför ska det behöva vara så? Jo återigen skolbuss för alla som ska stanna i Slaka och Skeda med omnejd. Det är ju inte så att dom inte har några bussar på vägen via Slaka och Skeda. Det finns 540, 555 m.fl. Annars gör som ni gjort till Sturefors och sätt in en stadslinje. Allt ska ju inte hägra kring Slaka o Skedaborna, vi som pendlar långt ska ju också få ha en dräglig restid. Verkar som om alla chaufförer som får denna sträcka på sig inte är så pigga på detta. Kör skitsakta, vet inte vart dom ska m.m.
- Andra alternativ för att ta sig hem är att ta 2, 4 eller dylikt ner till resecentrum och hoppa på någon buss där men det tar ju ändå cirka 10 minuter dit. Annars måste man ta 4 ut till Teknikringen och hoppa på 39:an där, med risken att man inte får plats på bussen. Oftast fullt och folk får stå till Skeda Udde. Är det acceptabelt?
- På landsbygden är det många som vill åka mellan olika mindre orter. Nu är all trafik inriktad på att ta sig in till stan vilket gör att kollektivtrafiken inte blir ett alternativ. Det finns många företag på landsbygden som inte kan anställa personal för att de inte kan ta sig till jobbet. Barn och ungdomar på landsbygden har ingen möjlighet till fritidsaktiviteter eller att åka hem till kompisar eftersom det inte finns några bussar att välja på.
- Dra spårväg från resecentrum till Vrinnevisjukhuset. Inför hållplats utrop och linje utrop i kollektivtrafiken.

## Övrigt

- Vänd på perspektivet och se landsbygdsbor som potentiella kunder som regionen går miste om, inte som ett problem. Vilka lösningar krävs för att kollektivtrafiken ska bli förstahandsval före bilen. En viktig nöt att knäcka när det gäller social hållbarhet också. Var på information om framtidens kollektivtrafik och jag måste säga att jag blev grymt besviken. Det finns personer som inte bor i centrala Linköping eller Norrköping som också pendlar med Östgötatrafiken, men oss verkar ni ha glömt bort. Trodde faktiskt att man ville att hela Östergötland ska få ta del av detta, vi betalar också skatt i Östergötland.
- Busskurer och anslutning till busskurers tillgänglighet. Denna snörika vinter får man välja att stå ute på vägen (på landet) eller pulsa över en hög snövall som snöplogen sprutat upp. I busskuren är det oftast skottat med problemet är att komma dit. Jag ser dagligen med linje 482 och kliver av och på vid Gistad korset.
- Tätare kontroller av resenärernas biljetter. Buss i närheten av flygplatsen som koordineras med flygtider.
- Bättre möjlighet att ta med cykel på bussen.
- Fungerade Wi-Fi på ALLA landsortsbussar (inte bara en skylt att finns).
- Jag vet att fler och fler använder mobil-app för biljetter. Även jag, men under vinterkyla försvinner batteri fort o då känns det tryggt med resekort.
- Kunna ladda olika resor på resekort vore önskvärt.
- Titta gärna över sökning av buss till Motala/Linköping från Borensberg. Exempelvis om jag söker Borensbergs C till Motala cirka klockan 09.00, så går nästa buss 9.54. Om jag söker Borensbergs Bussterminal så går nästa buss 9.04. Jag har lärt mig det, men hur svårt är det att lägga in "Gå till Borensbergs Bussterminal 300 m", om man av misstag eller okunnighet söker från C.
- Vill ha mer direktbussar likt buss 70 över US mot Rimforsa-Kisa.
- Sedan man tog bort 38 så har vår restid ökat med 20 minuter.
- US borde vara en prioriterad busshållplats att passera för att få fler resenärer mellan US och Kinda, både anställda och patienter. Men då ingen mjölkpallsbuss som stannar vid alla hållplatser.
- Se till att bussarna kan komma iväg i rätt tid från resecentrum.

- Det är viktigt att kommunen skapar goda förutsättningar för alla trafikanter. Idag kan rödljusens prio för busstrafik skapa irritation i stället för en positiv inställning till kollektivtrafik. Att visa rött för alla, även fotgängare förfaller ologiskt. Rödljus när korsande trafik är skyldig att lämna företräde är också störande, i synnerhet när rödljuset är kvar långt efter att bussen har kört förbi.
- Samverkan med angränsande regioner angeläget.
- Biljettkontroll! civilklädda!
- Ej ingång bak! Skyltar-barnvagnsavgift-väskor och skor på sätet! Förare öppna och stänga dörrarna!
- Framtid: fler äldre-mindre färdtjänst!
- Snabblinjer – jobb/skola.
- Servicelinjer - zik-zack från A-B.
- Dåliga kodläsare!
- Dålig väghållning 50 cm iskana för bussen från trottoaren till bussdörren.
- Jag tycker att det är en fantastisk möjlighet att kunna ta med cykeln på pendeln, så att jag kan transportera mig mellan de två skolorna jag jobbar på. Detta rimmar mycket bra med ert hållbarhetstänk. Dock händer det att jag blir avvisad på grund av att maxantalet cyklar är uppnått. Jag hoppas att ni planerar för fler platser för cyklar. För ni har väl koll på hur många cyklar som följer med era tåg? Annars är mitt förslag att ni borde undersöka det. Min förhoppning är att jag ska våga rekommendera mina kollegor att ta med cykeln på tåget, vilket jag inte vill göra nu, då det kan innebära att min cykel inte får plats om fler nyttjar möjligheten.
- Jag önskar tydligare information vid förseningar av pendeln. Dels vid platsen för ersättningsbussarna, där informationstavla saknas. Dels vid stationerna längs pendelns sträckning. Jag hade uppskattat om man kunde få någon typ av information om när ersättningsbussar kan dyka upp, så att man kan ta beslut om det är läge att vänta eller om man bör hitta någon plats att värma dig på, gå och skaffa sig något att äta eller försöka få lift hem. Likaså skulle jag uppskatta att få information om att arbete pågår, så att man förstår att kommunikationen fungerar.
- I er vision lyfter ni tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, men det nämns inget om tillgänglighet för personer med hörselnedsättning. Många högtalare på pendeltågen och i vänthallar är i dåligt skick. Detta borde kontrolleras regelbundet och då under rusningstid med den ganska intensiva ljudmiljö som då råder.
- Det måste bli enklare att resa till städer utanför länet. Många andra län samarbetar med sin järnvägstrafik för att den inte ska sluta vid länsgränsen, men det ser man inte så mycket av i Östergötland. Vill man resa enkelt utan krångliga byten från Linköping så kan man ta sig till Gävle, Malmö, Sala och ibland även Kalmar och Västervik när tågen går som de ska. Det måste bli enklare att resa till bland annat Jönköping, Örebro och Karlstad.
- Flexibla lösningar till förmån för företag och de som bor långt ute på landet.
- Sänka tiden för när man behöver boka anropsstyrd trafik. Även utöka tiderna, framförallt på helgerna.
- Samma prissättning för alla olika trafikslag (inte högre för färdtjänst).
- Bli bättre på att passa tider (kolla med Schweiz). Bättre samarbete mellan närliggande län.
- Cykel önskas på spårvagnar.
- Framtiden är att göra kollektivtrafiken mer flexibel och individuell.
- På landsbygden en kombi av närtrafiken och kollektiva linjer - tillräcklig kapacitet är en nödvändighet. Förkortning av restid är avgörande för attraktivitet.
- Önskemål om tidtabellstyrd ”vanlig” kollektivtrafik på sommaren i kustnära områden med stor andel fritidsboende, där man nu enbart har närtrafiken.



- Mycket mer marknadsföring och information om närtrafiken, för att göra den mer känd. I dagsläget finns det många bofasta som inte känner till att den finns. Och fritidsboende har inte en aning.
- Utöka/ordna pendlarparkeringsplatser längs med väg 209.
- Jag har en muskelsjukdom som gör att jag ibland blir svag i olika muskler och då är det väldigt svårt att åka buss när det är stora snövallar runt hållplatser och precis där bussen stannar och man ska gå av och på bussen. Det är också svårt när bussen stannar för långt ifrån hållplatsen. Det är jättejobbigt när bussen drar iväg med ett ryck eller stannar med en hård inbromsning. Sitter man inte ned då så ramlar man när inte musklerna är stadiga. Varje gång jag måste åka till jobbet och är dålig i mina ben och armmuskler är jag rädd att jag inte ska kunna komma på och av bussen på de hållplatser jag måste använda för att ta mig till jobbet. Så jag väddar att tänka mer på oss handikappade som har väldiga problem trots att både buss och hållplatser ska vara handikappanpassade.
- Cykel önskas på spårvagnar.
- Öka tiden för giltighet mellan bussar 1,5-2 timmar.
- Tydligt när lågtrafikbiljetten gäller info o appen. Info i buss när det är lågtrafik.
- Billigare biljetter så fler åker.
- Önskar: åk buss en månad gratis - Skärblacka/Vånga som man tidigare provat i Ljungsbro/Berg.
- Utveckla/utvärdera anropsstyrda trafiken. Ska det verkligen vara så att den startar efter skolbarnen kommit till skolan eller hem från skolan? Ska de längst ut på landsbygden verkligen betala extra för anropsstyrd trafik och sen även bussen, rättvisefråga?
- Räkna på ett annat sätt när man mäter/räknar resenärer för statistik, idag är det olika räknasätt i staden och från landsbygden in till stad/tätort.
- Tyckte ni bara fokuserade på stadskärnan i mötet. Har önskat mer debatt inne i salen från oss åhörare.
- Knappa/ej tillräckliga bytestider vid resecentrum.
- Prishöjningarna kommer samtidigt som trafiken på bussar och spårvagnar blir mindre tillgänglig. Indragna hållplatser innebär någon minut kortare för de som sitter ombord, men avsevärt längre restid för de som får ökat avstånd till hållplatserna.
- Att inte trafikera Kungsgatan (i Norrköping) lördagar och helger är dåligt. Bland annat för att Ögonkliniken vid Skvallertorget ofta har extra mottagning på lördagar, men främst för boende och turister. Skvallertorget är ju punkt som förenar Visualiseringscenter, Cinema, Stadsmuseet och Arbetets museum.
- Ledbussarna är idag ok för resenärer med rörelsehinder med bra med utrymme för barnvagnar och rollatorer. Men de så kallade boogiebussarna är en katastrof. Det finns bara 4 platser för folk som har svårt med trappor. Alla övriga sittplatser är upphöjda och därför svåra att sätta sig på för "svaga ben" och "slitna knän". Sittstolarna vid barnvagnsplatserna är lågt placerade och kräver stor muskelkraft för att fälla fram. Reseplaneraren borde visa vilken bussmodell som går en viss tur så boogie kan undvikas.
- Toalett på expressbussar önskas.
- Ersätt bänkarna som är i metall med riktiga bänkar, förskräckligt kallt om rumpan på vintern på de hållplatser där de är enda saken att sitta på.
- Fler biljettkontroller på expressbussar.
- Generellt fler biljettkontroller på buss och spårvagn, pendeln funkar bra.
- Tänk över kommungränser, missa inte områden som finns däremellan.
- Utbilda busschaufförerna. Senast idag 31/1 åkte 412 klockan 17:00 förbi hållplatsen efter Eneby Centrum i riktning mot Finspång, så att personen som skulle med fick springa efter och be att få bli insläppt vid rödljuset. Jag åkte precis bakom.
- Ta tillbaka buss till Kvarsebo.

- Ni måste se till att trafikera landsbygden bättre, som det är nu är det katastrof. Som förälder ska man inte behöva köra och hämta till/från skola och fritidsaktiviteter.
- Det är ett måste med bussar till glesbygden. Vi bor i Kvarsebo och våra barn kan inte ta sig till/från kompisar, fritidsaktiviteter, senare också skolan. Fler beställningsbussar behövs på tider som passar barnens skolgång! Gärna beställning måndagar-fredagar!
- Boende i Kvarsebo med barn. Ett mycket stort problem framförallt när barnen vartefter ska ta sig till gymnasiet. Även till fritidsaktiviteter och kompisar. Även de äldre blir drabbade, som inte kan ta sig på grund av att bussen är borttagen.
- Idag finns ingen buss från Kvarsebo in till Kolmården/Krokek. Hur ska våra barn som går i gymnasiet i Norrköping ta sig dit? Man kan väl åtminstone ha 2 bussar på morgonen, 2 bussar olika tider på eftermiddagen ut till Kvarsebo. Finns säkert många tider ni kan spara in på andra ställen har bussförbindelser 1 gång i timmen, dessutom med dubbeldäckare som inte ens fylls till hälften. Hur tänker man där? Till exempel buss som går ut till Kolmårdens djurpark vintertid. Dubbelbuss som är nästan tomma och går hela tiden. Nej gör om och gör rätt och rättvist. Vi på landet betalar också skatt men har inte samma rättigheter. Ett alternativt är faktiskt att bara ha en liten minibuss från Kvarsebo till Kolmårdens djurpark. Så kan man byta där och ta den andra bussen som då går in till Norrköping. Hur ska vi få barnfamiljer att flytta ut till Kvarsebo om man inte finns buss tillgängligt. Hoppas att vi kan få tillbaka vår buss till landsbygden.
- Sätt tillbaka bussarna ut till Kvarsebo. Räcker med små bussar. Landsbygden behöver leva, skolorna, företagen behöver överleva. Och för att de ska funka behövs kollektivtrafik för alla.
- Att vi fattigpensionärer kan få åka gratis på lågtrafik när vi ska handla eller ska till US m.m.
- Trafikera Kvarsebo regelbundet. Satsa på landsbygden, tänk långsiktigt.
- Det bör definitivt finnas en busslinje till Kvarsebo. Vår dotter börjar gymnasiet till hösten och vi tvingas flytta om det inte går en busslinje så att hon kan komma till skolan i Norrköping på morgonen.
- Jag måste köra min son till och från skolan varje dag då han har valt att gå i skolan i Sandbyhov och har ingen skolskjuts utan endast tillgång till ett busskort men det hjälper ju inte oss som bor i Kvarsebo, för bussen går ju inte här längre. Jag tycker det borde finnas möjlighet att åka buss tidig morgon och sen eftermiddag åtminstone för oss som bor i Kvarsebo.
- Att lägga ner bussförbindelsen Kvarsebovägen/Norrköping var inte bara djupt orättvist mot icke bilburna personer på landsbygden, det var ett beslut i strid mot krav på hållbart resande. Den här typen av beslut cementerar bilism. Som pendlare från Krokek kan jag välja och vraka vilken av de många halvfulla bussarna jag ska åka med. Andra åker inte alls. Kollektivtrafiken bör vara både hållbar o rättvis!
- Jag undrar hur ni ska kunna ta hand om alla dessa "lösa" synpunkter från oss som var med på träffen i måndags. Hoppas att ni klarar att strukturera dem och dra nytta av dem.
- Tar ni reda på vart människor förflyttar sig? Jag vet att ni undersöker om vi går, cyklar, åker bil eller kollektivt, men jag hittar inga undersökningar om till och från vilka platser som förflyttningen sker, eller när. Med dagens möjligheter till databehandling borde det vara möjligt att närma sig optimala kollektivtrafikrutter. Jag skulle gärna vilja se en enkät som skickas till alla hushåll i regionen. Den skulle (tyvärr) bara kunna besvaras digitalt, men vara så kortfattad att en stor del av invånarna förhoppningsvis skulle besvara den. I enkäten skulle man redovisa alla återkommande resor som någon i hushållet gör minst en gång i veckan. På en karta skulle man pricka in start- och slutpunkt för respektive resa. Man skulle också ange tid(er) och veckodag(ar) för resan. Utifrån kunskapen kan ni sedan ta fram linjedragningar som passar de flestas behov. (Det skulle också vara relevant att för varje resa ange om man kan tänka sig att åka sträckan med kollektivtrafik. Om man t.ex. normalt sett cyklar sträckan finns det ingen anledning att öka busstrafiken just där.) Gör helst undersökningen till en stor glad händelse och informera om den i media i förväg, tala om varför ni gör den och se till att ingen data går att härleda till person.

- Samarbeta med "stora" arbetsgivare. Exempel: När SAAB meddelar att de måste bygga ut sina parkeringar för anställda hoppas jag att ni omedelbart kontaktar ledningen och frågar om ökad och anpassad kollektivtrafik kan vara ett alternativ. (Helst skulle förstås frågan ha kommit innan de tänker bygga ut parkeringen, men bättre sent än aldrig.)
- Samarbeta med andra regioner. Se till att det är lätt att resa över regiongränserna.
- Arbeta för mer tåg! Snabbt, energieffektivt, trevligt, ingen åksjuka, möjlighet att arbeta på ett annat sätt än på buss och dessutom i framtiden förhoppningsvis förutsägbart. Jag har svårt att tänka mig att flytta till en plats som man inte kan resa med tåg till/från. Hjälp hela regionen att leva genom att se till att tågen stannar även på mindre orter. Vad skulle Mantorp, Lingham och Vikingstad vara utan Östgötapendeln? Ge samhällen norr- och söderut samma möjligheter att växa.
- Möjlighet att ta med cykel är ett stort plus.
- Varför är rabatterna gjorda för att man ska resa fem dagar i veckan? För mig som endast reser kollektivt två dagar i veckan (i övrigt cyklar och går) är det precis på gränsen att det lönar sig att köpa ett 30-dagarskort jämför att köpa endagsbiljetter. Om jag sedan blir sjuk eller oplanerat får skjuts av någon blir det en förlustaffär. På mötet nämndes en blipp-tjänst där man blipper sitt kontokort varje resa och när man betalt som för en 30-dagarsbiljett (?) dras inte mer pengar den perioden. Så önskar jag att det kunde vara även för länsresor. Alternativt skulle jag vilja kunna köpa ett "klippkort", som på gymmet, med exempelvis 10 rabatterade resor.
- Gränsen för lågtrafik är strikt. Jag reser 80-100 minuter per dag varav 10 minuter är under högtrafiktid (tåget går klockan 08.20). Därför kan jag inte köpa lågtrafikbiljett. I framtiden kanske en större flexibilitet kan vara möjlig?
- Att som jag, reser regionalt två dagar i veckan, där 10 minuter av resan är i högtrafiktid är verkligen inte optimalt ur kostnadssynpunkt. Dessutom stannar inte tåget längre i Opphem, dit jag ska, så min resa tar 1,5 h inklusive cykelturer i båda ändar jämfört med 45 minuter för bilresa. Kollektivtrafiklösningen är dessutom dyrare än bensinen skulle ha varit. Jag förstår att ni inte kan ta ansvar för mitt val att ändå åka cykel och tåg, men jag hoppas att det visar hur viktig kollektivtrafiken är. Och att om fler ska välja den lösningen behövs en förändring.)
- Skapa en god spiral. Lägre priser => fler resenärer => lägre priser. När kommersiella aktörer vill öka sin kundkrets sänker de priserna.
- Samarbeta med andra regioner. Se till att det går att ha bevakning på gränsöverskridande resor i appen (själv skulle jag t.ex. vilja kunna få en notis om när vissa av Krösatågets avgångar är inställda/försenade).
- Bättre skyltning/information vid ersättningstrafik. Det är väldigt svårt för en ovan resenär att veta var ersättningsbussar går ifrån på Linköpings station.
- Mer tåg!
- Fler små bussar med tätare turer?
- Det ska vara billigare att resa kollektivt än att åka bil!
- Som nämndes på mötet, möjlighet att "cykelhyra" ingår i kollektivtrafikbiljett så att man på ett enkelt sätt kan ta sig hela vägen.
- Det ska vara billigare att resa kollektivt än att åka bil!
- Jag vill väldigt gärna se en nationell kollektivtrafikbiljett som den som infördes i Tyskland förra våren. Fantastiskt!! Att kunna åka buss, spårvagn, lokal- och regionaltåg i hela landet för motsvarande 550 kronor i månaden. I stället för att sänka bensinpriser, sänk kollektivtrafikpriser! (För dem som inte har kollektivtrafik i någorlunda närhet får man ha en annan lösning, men de allra flesta har trots allt möjligheten att resa kollektivt.)
- Idag skulle jag också vilja lägga till ett tips om att marknadsföra Stångådalsbanan som en turistattraktion. Tågresan Linköping-Rimforsa som jag brukar åka är fantastiskt vacker! Även Tjustbanan är säkert värd att åka bara för utsiktens skull.

- Har bott i Kvarsebo sedan 30 år tillbaka. När vi flyttade ut hade vi en bil och det gick att pussla ihop livspusslet med hjälp av kollektivtrafiken. Vart efter åren gick så blev det svårare då ni minskade på turerna hit ut. Två bilar blev ett måste. Nu om man har ungdomar får föräldrar skjutsa i det oändliga, ohållbart framför allt för miljön och även den personliga familjesituationen.
- Kvarsebo som bostadsort behöver buss på tider som anpassar behovet. Skolungdomar kan inte bo här ute utan buss och det betyder att landsbygden utarmas. Gamla behöver buss för att ta sig till affär och övriga sociala behov.
- Det behövs en bussförbindelse till Kvarsebo på vettiga tider och med rimlig restid in till Norrköping.
- Tycker det är konstigt att vi som bor i Krokek ska behöva åka till Norrköping för att åka till Åby och tvärtom. Utveckla pendeltåg mellan Norrköping-Åby-Kolmården Nyköping för framtida koppling till Ostlänken. Säkerställ trafik på Strandvägen/Kvarsebo och det nya området vid gamla anstalten. Det som skett med nedläggningar är inte analyserat och skapat mycket elände för boende – ha miljötänk och ha kollektivtrafik som gör att man inte behöver ta bilen.
- Jag bor i Krokek. Skär ner på antalet bussturer till Norrköping via E4. Är väldigt glest med resenärer dagtid. Räcker med 1 tur/halvtimme eller timme. Sätt in fler från Kvarsebo och via Strandvägen där många blir låsta hemma eller beroende av skjuts eller egen bil just nu. Det byggs ju även mycket vid Torsvägen, före detta anstalten just nu.
- Jag tycker att ni inte tänker på dom människor som bor i Falerum som påverkas om det inte går några tåg dit för det är ju egentligen det enda sättet att åka kollektivt eftersom bussen går så sällan. Varför medverkar ni till att införa direkt tåg Västervik - Stockholm för dom flesta byter i Linköping? Som en sista sak så hoppas jag verkligen att linje 5 får vara kvar i Linköping.
- Lägg 1 av busslinjerna som går via Åby/Ättetorp som ringlinge att även passera Krokek/Strandvägen dagtid.
- Jag uppskattar verkligen er satsning på busslinjerna ut mot Västra Husby från Norrköping centrum och tillbaka.
- Det vore bra om linje 11 inte var fullsatt flera gånger i veckan på klockslagen 7.40 och 7.50, de åker helt sonika förbi hållplatsen vid Hemköp. Det har slutat med att jag nu skjutsar mina barn varje morgon till Söder tull, det är inte rimligt.
- Det är viktigt att på ett smidigt sätt kunna ta sig till Kvarsebo.
- Spårvagnar i Linköping, finns många bra korridorer att dra dem i.
- Satsning på Tjust- och Stångådalsbanan med elektrifiering och återöppning av stationer i Sturefors, Bestorp, Brokind, m.m.
- Man ska "tjäna" på att köpa 24 timmars biljett eller andra större biljetter också. Just nu är 24 h lika med två enkelbiljetter. Det finns alltså ingen fördel med att köpa den egentligen. Landsbygden är alldeles för lågt prioriterad, självklart åker färre kollektivt när avgångarna är för få och dumma tider. Det begränsar även ungdomar, alla har inte epa eller moppe och man ska heller inte behöva det. Med den hastigheten som priserna stiger ökar också klyftorna för folks möjlighet att ta sig runt i staden eller länet. Alla har inte eller ha råd att äga bil, alla kan inte ta sig till jobb, skola eller dylikt med cykel och nu har de som är minst ekonomiskt benägna till bil ännu svårare att förflytta sig till olika platser på grund av höga priser. I längden borde ni tjäna på längre priser då fler väljer att åka och inte väljer bort likaså med fler avgångar på landsbygden. I städerna kan man gå många sträckor där avgångarna går flera gånger i timmen.
- Jag önskar ett månadskort eller liknande anpassat för oss som jobbar hemma ibland. Kanske ett 30 resorskort, som gäller två månader? Eller något liknande. Jag åker gärna buss, men det blir dyrt att köpa månadskort, om jag inte åker varje dag.
- Saknar bussen 412 som gick genom övre Svärtinge. Vissa som bor här ute nu har 3-4 km att gå.
- Gör om Krösatåg linjen, Västervik-Linköping till Östgötapendeln.



- Hade varit bra om Östgötatrafiken behandlade Boxholm och Tranås som delar av Östergötland också i stället för att styvmorsbehandla all trafik som går söder ut från Mjölby. Resonemang som "få resenärer" osv är felaktiga och dessutom inte demokratiska. Fortsätter ni på det spår som ni hållit de senaste 5-6 åren med att prioritera Motala trafik som dessutom har en stor mängd bussar så kommer det troligtvis bli högljutt för det är väldigt irriterat redan idag på diverse forum inom dessa samhällen med hur ni sköter det uppdrag ni har.
- Gällande tågtrafiken så behöver den bli mycket mera robust, som jag ser det finns ingen förändring eller förbättring som kommer i närheten av att vara lika viktig. I år har det inte gått en vecka utan mycket allvarliga störning av pendeltågstrafiken. Förseningar med missade arbets- och skoltider men också överfulla tåg när väl något tåg går med panikartade situationer ombord. På min arbetsplats, som är Östergötlands största privata, väljer man bort pendeltåg trots möjliga ekonomiska och miljömässiga vinster jämfört med bilåkandet. Skälet är enkelt; man kan inte lita på att tågen går, eller går i närheten av angivna tider.
- Ta bort alla onödiga glesbygdslinjer som ingen åker med, det kostar bara massa pengar.
- Vid träffen den 29/1-24 på Konsert och kongress framförde jag bl.a. en idé om inköpsresor som togs emot väldigt positivt av Östgötatrafikens medarbetare. För att förslaget inte skall stanna vid detta vill jag här lämna mitt förslag skriftligt: Kollektivtrafiken jämförs ofta med bilen och det är då viktigt att man kan visa att kollektivtrafiken är både bättre och billigare än bilen. Det är ju inte alltid så lätt. En av bilens stora fördelar är att vid inköp kan man köra fram varorna till bilen lasta in dem och bekvämt åka hem. t.ex. med matvaror. Hur tar man idag hem t.ex. ett större paket eller tunga matvaror via kollektivtrafiken? En inköpsresa består av en buss som avgår vid en viss tidpunkt från ett varuhus, centrum, större affär eller liknande och kör alla hem med varorna till deras respektive adresser. Bussen parkerar 30 min före avgång vid angiven plats utanför affären. Vill man utnyttja bussen måste man boka dagen innan och ange namn och hemadress. Chauffören har alltså namn och adresser i förväg och kan lägga upp en rutt. Resenärerna åker alltså kollektivt för att handla i varuhuset och i god tid innan bussen kommer. Hem får man skjuts med alla sina varor. Till exempel en inköpsresa går på onsdagen klockan 14.00 från ICA Maxi. Senast på tisdagen måste man ha bokad. Troligen behövs en mindre buss men med bra utrymmen för gods kanske max 20 personer/tur. Från 13.30 parkerar bussen och passagerarna kan börja lasta på och sedan gå och sätta sig. Den bör parkera så att man med en kundvagn lätt kan köra fram till bussen. Chauffören prickar av passagerarna efterhand. Eftersom alla får vänta en stund och sedan skall åka runt till allas adresser kommer troligen en glad och munter stämning att uppstå i bussen. I Linköping kan man tänka sig ett stort antal lämpliga utgångspunkter som centrum, ICA Maxi, Stora COOP, IKANO m.fl. varuhus. Jag tror också det lätt går att få bidrag till turen från det aktuella företaget. Det finns ingen företagare som inte vill att bussen skall gå från hans företag. Eventuellt kan resorna bli populära och med rätt prissättning konkurrera med bilen. För äldre t.om. en möjlighet att bo kvar i huset.
- Förbi Lundby på väg 846 gick en buss för några år sedan, sen lades den linjen ned. Nu har det byggts mycket nya hus och en buss önskas där. Åtminstone morgontur och eftermiddags/kvällstur till/från city till att börja med! Samarbeta också med skolbussen för att få en vettig lösning för alla arbetande och skolungdomar som inte har någon skolbuss.
- Idag saknas tidtabeller anslagna på hållplatser i förorter (ex. Skärblacka, Kimstad, Norsholm, Svärtinge, Sturefors, Lotorp, Borensberg, Skänninge) och helt i vissa kommuner (ex. Valdemarsvik, Ödeshög, Boxholm, Ydre). Det bör krävas att de finns minst i närheten av affärer och andra besöksmål (ex Göta kanal).
- Idag får man ta med cykel på landsbygdslinjer. Av omloppsskäl trafikeras vissa turer på dessa med dubbeldäckare (t.ex. 410). Flixbus har dubbeldäckare där cyklar placeras stående baktill.
- Idag är ersättningstrafiken för pendeltåg väldigt svår att förstå. Det är långa avstånd i Norrköping, Linköping och Mjölby mellan station och ersättningsbussar. Vid busshållplatsen finns ingen informationstavla om tågtrafik så man kan se eventuell uppdatering om tåg.

- Östgötatrafiken har slutat lägga in PDF-tidtabeller för ersättningstrafik även för planerade avbrott på grund av tidtabeller "kan behöva justeras under arbetets gång". Det borde väl räcka med att tydligt skriva på dem att justering kan ske. PDF-tidtabell är bra om man vill se hur ofta vagnen går olika dagar och tider. Det är jobbigt att bläddra fram detta vid sökningar i förväg.
- Östgötatrafiken har sedan många år slutat använda monitorerna i pendeltågen. Visserligen klickar de flesta resenärer nu på sina telefoner. Förr kunde man se vilken hastighet man färdades i och strax före station glimtade till anslutande bussavgångar med hållplatslägen. Just hastigheten bör vara något man skryta med arbetskamrater om hur fort man kommer fram med tåg.

### 6.3 Lantbrukarnas riksförbund, LRF

En utbyggd kollektivtrafik möjliggör för personer att bosätta sig på landsbygden. Friluftsliv och allemansrätten har blivit mer aktuellt sedan covid.

Ett av de viktigaste medskicken, är frågan exploatering och byggnationen av åkermark. Mål för livsmedelsförsörjning etc. tillgänglighet, trafikmöjligheter. I en radie runt våra pendeltågsstationer måste man släppa till åkermark. Inte vid skogsmark eller sämre mark, våra större och äldre orter har byggts upp där. Sämre orter där är kommunikationen dålig. Kommunikationerna kan inte komma upp förrän det att det finns hus. Vill inte ställa skogsmark mot åkermark.

I andra län, t.ex. Skåne måste det vara ok att bygga cirka 500 meter från där man har en befintlig infrastruktur. Bli trafik som man kan bygga ut ifrån osv. påverkansarbete mot kommunerna (planmonopol). Exploatering kan ske mot Kisa, Finspång eller någon annan stans (Mantorp), den här bebyggelsen behöver inte ligga i Linköping.

Pendlarparkeringar du åker en liten bit med bilen, sedan åker du kollektivt. Eventuellt kan lantbrukare låna ut sin energiproduktion. LRF ser på ladd platser på landsbygden. Kan lantbrukaren låna ut sin mark? Vi skulle vilja ha en pendlarparkering på det här området – vi har en affärsmöjlighet till detta.

Att visa att något inte läggs ner är ett positivt inslag.

Om man frågar LRFs medlemmar eller regionstyrelse – måste alla förstå att det kostar att köra en buss till en viss plats. Stomme och hållplatser, pendlarparkeringar är bra. Barn och ungdomars möjlighet att resa är viktigt, skolskjutsar kommunal angelägenhet. För äldre människor – att färdtjänst eller närtrafiken finns.

#### **Dagens mål i RTPn**

Klimatneutralt resande. Man kanske ska ha ladd infrastruktur på landsbygden också. Det händer mycket på lantbruk nu att t.ex. traktorer på el. Svenska kraftnät är intresserade av att hyra lantbrukarnas kapacitet. Lantbrukaren använder sin el mest under augusti och september då de torkar spannmål som mest.

Sker det något samspel med skolskjuts? Vi tittar på om vi kan ge skolelever chansen att åka kollektivt.

Organiserade lokalt och kommunalt – måste se det över ett regionalt perspektiv. Närtrafik fantastiskt bra, att det finns möjligheten att resa. Bra att man satsar. vill sätta in detta i ett större exploateringsperspektiv.

För deras del (de som ska svara måste se målens konsekvens). Lina målkonflikter som uppstår. Vad är hönan och var är ägget?

Lämnar ett medskick till dialogen med Transportstyrelsen: länstransportplanen diken, vägtransportunderhåll. Många upplever bland deras medlemmar att det är svårt att komma fram på vissa vägar. Tunga transporter i skogsnäringen försämrat. Går det att skärpa tonen mot Transportstyrelsen? Allmänt medskick. Att det uppfyller det kravet för de som kör.

## 6.4 Politisk referensgrupp

### Möte 1

Gruppdiskussioner genomfördes i tre grupper. Frågeställning som diskuterades: Utifrån kollektivtrafikens roll i samhället, vilka transporter ska samhället erbjuda?

Prioritet är studie- och arbetspendling samt den särskilda kollektivtrafiken vi ska erbjuda.

Närtrafiken är ett bra erbjudande, men ganska okänd. Den är begränsad, men möjliggör inkludering/minskat utanförskap.

Andra målgrupper som lyftes upp var turister och andra former av säsongsbehov. Linköping behöver mer trafik på vintern när färre cyklar och Valdemarsvik behöver mer trafik på sommaren. Går det att säsongsanpassa trafiken?

Även behov av resor över länsgräns t.ex. Kisa Vimmerby togs upp.

Utmaningar som togs upp i diskussionerna:

- Framkomligheten i städerna.
- Pålitligheten/täckningsgraden. Hållplatser plockas bort på landsbygden. Medborgare kanske har bosatt sig på en plats för att det fanns kollektivtrafik där. Innan man lägger ner en busslinje borde man försöka marknadsföra linjen.
- Nyttjandegraden – tomma bussar, kan vi ha mindre bussar?
- Möjligheter som togs upp i diskussionerna: Kombinera skolskjuts med kollektivtrafik? Utnyttja de transporter som finns.
- Ge mer än själva resan, lägga till saker som lockar och som löser mer av resenärernas vardag ex pendlarparkeringar
- Gemensam finansiering av kollektivtrafiken? Kräver nära samverkan mellan kommunerna för gemensamma prioriteringar av resurserna.
- Påverka människors beteenden för att få fler resenärer.
- Dialog med arbetsgivare som kanske kan ändra sina arbetstider för att gynna det kollektiva resandet.

### **Avslut med sammanfattning av diskussionerna**

Förslag att det fortsatta arbetet i referensgruppen ska fokusera på målkonflikten mellan marknadsandel och yttäckning. Inför nästa möte i december kommer diskussionsfrågor att skickas ut innan.

### Möte 2

Östgötatrafiken ligger högt vad gäller andel nöjda kunder.

Det är positivt med målstyrda organisationer, men undrar om målet är kopplat till samhällsservice. Det kan inte bara handla om att det är fler som åker, det ska även uppfylla en samhällsservice, inte minst på landsbygden.

Användning av bälte i buss bör bli bättre. Det är många som inte använder det.

Restidskvoten är viktig, tänk på att kombinera god restidskvot med turtäthet.

Ur Linköpings perspektiv är det viktigt att prioritera turtäthet på de linjer som har hög beläggning. Det gör större skada att dra ner i starka stråk till förmån för de svagare, det är inget vi ser som möjlig lösning.

### **Subventionsgrad och kostnader i kollektivtrafiken**

Målbilden, ska det handla om ekonomi eller ska det handla om mer samhällsservice? Hade varit bra med två mål, en för tätort och en för landsbygd.

Mjölby; som samhällsnyttan beräknas idag är den inte relevant. Det är vitt skilda saker att köra tätortstrafik kontra landsbygdstrafik. Det är inte jämförbart. Bör delas upp, viktas på olika sätt.

Tittar man på nyckeltal, bör man nog fokusera mera på vissa landsbygdsfrågor. Man använder gärna en hel stadsbild där städerna är i fokus och landsbygden glöms bort.

Exempel hur vi arbetar med trafikutveckling idag utifrån målen. Processen för trafikutredningar och information hur dialogen sker med kommunerna som berörs av utredningens geografiska område presenteras.

Den politiska förankringen behöver vara bättre. I trafikutredningen gällande Ödeshög har dialogerna på tjänstemannanivå fungerat, men den politiska dialogen kom för sent. Frågan tas med till TSNs presidie om hur vi kan förbättra den politiska dialogen vid trafikutredningar.

Exempel på hur arbetet med trafikutredningar utgår från målen för att förbättra trafiken, samt beskriver vad lågeffektiv och effektiv kollektivtrafik innebär. Det upplevs som provocerande med modellen när det handlar om samhällsnyttan för landsbygden. Att "jaga" minuter i stadstrafiken, om förbättringen av minuter inte gäller hela resan och målpunkter missas, upplevs som felriktade insatser. Norrköping känner inte att man når fram med dessa frågor. Gäller särskilt målpunkter som gymnasieskolor.

Beräknas linjer utifrån olika tider, när linjen går bättre över dygnet dvs att titta på trafiken i "block"? Hänsyn tas till att ett högt resande i peak också innebär att det är fler turer utanför peak.

Även på landsbygden kan minuter ha en liten betydelse för resandet. Kan man exempelvis plocka upp fler på landsbygden för att få in fler i staden och i stället minska stadstrafiken? Exempelvis linje 460, varför svänger den bussen in vid Navestad i stället för att gå direkt till resecentrum? Borde inte de resande som ska stiga av på vägen in genom staden kunna kliva av och byta till stadstrafiken i stället?

### **Kollektivtrafik på landsbygden**

Om man inte har en buss på landsbygden så kan man inte räkna antalet påstigande. Allt bygger på resandeunderlag som finns idag. Information ges om att det finns trafikbokslut och infrastrukturbokslut, som innehåller mer detaljerad information om resandet per linje att ta del av på regionens hemsida.

Information ges om att närtrafikresor i Norrköping, men även Vadstena och Mjölby, har ökat. Ökningen beror sannolikt på att mer information om närtrafiken har spridits i Östgötatrafikens kanaler samt de trafikomläggningar som gjorts.

Kan andra målpunkter för närtrafiken tas fram? För att exempelvis kunna arbetspendla med närtrafiken om arbetstider kan anpassas till närtrafikens öppettider.

### **Vilken är vår ambitionsnivå för kollektivtrafiken till 2040?**

Fordonsanpassning till landsbygdstrafik borde kunna göras så att inte så stora bussar används. Fordonsflottan i stort, dvs kapaciteten bygger på att klara peaken.



Statistiken av resandet, hur fungerar det? Skolbarnen är medräknade. Vid utredningar tittar vi på vilka som reser och separerar skolelever och övrig pendling. Det har varit oklart i dialogen med kommunerna tidigare när det gäller linjelagd trafik och skolskjuts. Det är positivt att vi nu pratar mer om studiependling för att underlätta för gymnasieelevernas resor. Har inte varit så historiskt.

Förslag, för att underlätta för mindre trafikföretag hade det varit bra om bussarna inte behöver vara målade. Det hade räckt med en skylt. Just för att det inte ska bli för dyrt.

Gymnasieungdomar och arbetsgivare kan eventuellt börja arbete och skola något senare. Just för att skapa möjligheter att kunna pendla med närtrafiken. Vrider man arbetsscheman och skoltider kan studie- och arbetspendling ske via närtrafiken.

Infrastruktur är oerhört viktig inte minst nu när fler sitter på distans och avstånden till arbete då kan bli längre.

Närtrafiken fyller endast ett visst syfte och fungerar inte för alla. De frågor vi fokuserar på är arbetspendling och det är inte möjligt överallt, exempelvis Hävla – Finspång.

En lösning önskas mot Kalmar län, E22 är en viktig väg men finns ingen direktförbindelse till Västervik. Barn i Valdemarsvik har svårt att välja gymnasier i Västervik pga dåliga förbindelser. Det är positivt att höra att Regionen nämner gymnasiependling.

Hållplatser där skolbarn reser har plockats bort på E22, vilket skapar problematik. Skärgårdstrafiken bör vi vara bättre på att marknadsföra.

Regionens dokument måste hänga ihop. Den Regionala utvecklingsstrategin, RUS är tydlig med att man ska kunna bo på landsbygden och att vi ska ha en levande landsbygd, vilket innebär samhällsservice. Dokumenten behöver hänga ihop. Kollektivtrafiken behöver spegla hur vi vill utveckla regionen.

68% av bilåkande kopplas enbart till landsbygden. En andra bil skulle vara möjlig att undvika om kollektivtrafiken fungerade bättre.

De förändringar som gjorts i trafiken har varit målstyrda och uppföljning visar att det på totalen lett till ett ökat resande.

### **Vad har kollektivtrafiken för roll för en levande landsbygd?**

Det ska vara en samhällsservice, men också en samhällsekonomisk nytta. Man ska kunna bo var man vill och ändå jobba med mycket olika.

Ska man lämna över ansvaret till kommunerna igen då de upplever att de inte får vara med och påverka/bestämma var kollektivtrafiken ska gå?

Kan man värdera en resa på landsbygden högre än en resa i staden för att se värdet av levande landsbygd eller på annat sätt omvärdera samhällsnytta.

Kan man bli ense om att det är en samhällsservice och inte ha fokus på fler resor, exempelvis gynna landsbygden. Kommunerna ser på samhällsnyttan på ett annat sätt än den beräkningsmodell som gäller nu. Ta exempelvis skärgårdstrafiken, där ser politiken ett annat värde. På samma sätt skulle man kunna göra med landsbygden. Vad kan kommunen få om de ser till att skolorna börjar senare? Hur mycket landsbygdstrafik kan de få?

Är serviceutbudet i form av närtrafik en tillräckligt bra lösning för att utgöra lägsta utbud att erbjuda samtliga invånare? Nej närtrafiken är inte tillräckligt utbud på landsbygden.

Lägsta utbud är att gymnasieleverna ska kunna ta sig till och från skolan. Varje elev ska kunna ta sig till och från gymnasiet oavsett var man än bor i länet.

Vad vill vi förändra på landsbygden? Vilken effekt vill vi uppnå med kollektivtrafiken som medel?

Kommunerna vill kunna vara positiva när folk vill bo på landet, men regionens mål står i vägen.

Kommunerna vill bygga på attraktiva platser och regionen ska underlätta för det, regionen vill att de ska bygga där bussen går.

Vad är landsbygd, när man ska diskutera den här frågan? Linköping ser inget värde i att det ska gå en buss till Ulrika på bekostnad av andra linjer. Är dessa två miljonerna rätt investerade i Ulrika? Det är något som man måste resonera om.

Pendlarparkeringar exempelvis Blåsväddret. Anslutning med snabba direktförbindelser börjar ge effektivitet i beteende. Pålitliga linjer med hög turtäthet. Behöver arbeta mera kring bytespunkter/pendlarparkeringar.

Små förarlösa bussar, det är inte helt otroligt att de skulle fungera i vissa situationer även på landsbygden som ansluter till pendlarparkeringar år 2040.

Kommer samåkning vara lika populärt framåt? Svårt att svara på. Koppling Mjölby – Väderstad. Samåkning bör vara större.

Viktigt att vi är med i forskningen. En levande landsbygd innebär att ungdomarna kan leva där, ta sig till skola, kompisar och fritidsaktiviteter.

Är serviceutbudet i form av närtrafik en tillräckligt bra lösning för att utgöra lägsta utbud att erbjuda samtliga invånare?

Hela Åtvidabergs kommun är landsbygd, yttäckning är viktig. Men det behöver inte vara en linje. Närtrafiken är ett bra komplement men behöver utvecklas för att fylla ett bredare syfte.

Mer fokus på besöksnäring och kultur.

Riksvägarna har blivit tät trafikerade och det går inte cykla på dessa vägar.

Exempelvis Ljungsbro och Berg, där har vi Björkö friskola. Det är inga problem egentligen. Tidpunkterna när bussen passerar fungerar ändå inte. Det första etappen är redan byggd och den andra etappen är på gång. Det blir eventuellt ett glapp. Sträckan till Björkö plockas bort, men det är ingen större förlust med tanke på att den gör liten nytta.

El-cyklar är bra komplement.

Vad vill vi förändra på landsbygden? Vilken effekt vill vi uppnå med kollektivtrafiken som medel?

Samhällsnyttan ser olika ut, önskar ökad kontakt främst på politisk nivå för att kunna prata om det. Mer anpassad samhällsnytta för respektive kommun efterfrågas.

Borde heta levande landsbygder, inte landsbygd. Det finns olika landsbygder och de kan inte likställas. Snarare är det skillnaden stad-land, dvs att i staden har man helt andra förutsättningar. Frågan bör handla om kompetensförsörjning och infrastruktur, dvs. kollektivtrafikens betydelse för arbetsmarknaden. Det är viktigare än andra målpunkter som affärer och skolor, där upplevelsen är att fokuset tidigare har legat (i vart fall för närtrafiken).

Bilen är inte en konkurrent. Kollektivtrafiken är ett komplement till bilen dvs en möjlighet att bara kunna ha en bil på landet. Viktigt för att kommunerna ska kunna bygga bostäder/utveckla mindre orter på landsbygden. Viktigare hur många resenärer man kan skapa och inte hur många resenärer som reser idag. RTPn sträcker sig till 2040. Kommunernas översiktsplaner har olika tidsperioder vilket är ett problem. Blir inte synkat.

Hur kan vi skapa arbetspendling till stora arbetsplatser där det inte finns kollektivtrafik idag? Hur reser man idag till arbetsplatserna? Vi (Söderköping) behöver vara beredda att dra ner i de delar som har mer frekvent trafik för att skapa fler turer till mindre orter utanför tätorten/staden. Alla har ett Ekängen. Satsa på kollektivtrafik i utvecklingsområden.

Är serviceutbudet i form av närtrafik en tillräckligt bra lösning för att utgöra lägsta utbud att erbjuda samtliga invånare?

Närtrafiken bör kunna användas för arbetspendling. Är det möjligt? Ja i vissa fall går det redan (Söderköpings kommun). Var finns dessa arbetsplatser? Det kanske är andra målpunkter än tätorterna. Över länsgränser och kommungränser, hur ska det resandet se ut? Mycket landsbygd ligger i gränslandet mellan kommuner/regioner. Hur ser kartsikket ut när det gäller arbetspendling? Vilka noder finns? Viktigt att titta på många olika förutsättningar. Marknadsföring av närtrafiken behövs kanske också.

Det är ett argument för val av bostadsort, att exempelvis kunna flytta ut på landet men fortsatt bara ha en bil. Kollektivtrafik på landsbygden är ett incitament som också påverkar strukturen på landsbygden. Det möjliggör att kunna jobba på en plats, men bo på en annan plats. Ger trygghet för familjen och en möjlighet för barnen att kunna resa själva.

### Möte 3

Information om förslag av revideringar av mål. Fördjupad gruppdiskussion avseende de områden som varit i fokus för revideringen; marknadsandel och geografisk tillgänglighet. För övriga målområden, genomförs en kort reflektion efter presentationen av förslagen.

### **Öka marknadsandel**

Förslag att målet kompletteras med en uppföljning av marknadsandel nedbrutet i stråk i strategidelen. Alla kommuner ska ha ett stråk med i uppföljningen av stråk (dvs det resandemässigt starkaste stråket).

Gruppdiskussion 1 sammanfattning:

- Hur kan ni, inom era kommuner, bidra till en ökad marknadsandel?
- Hur kan uppföljningen i stråk ge nya insikter och kunskap om förutsättningar?

Förbättrad kommunikation mot kommuninvånarna. Synliggöra kollektivtrafiken för tydligare marknadsföring.

Ökad samverkan mellan region och kommun. God samhällsplanering, t.ex. vid större bytespunkter är det viktigt att säkerställa anslutning i form av säkra gång- och cykelvägar.

Det utgör en risk när bussen går via en stor väg istället för i ett samhälle, exempelvis E22. Det blir långt avstånd till hållplats. Viktigt att se till hela resan. Många hållplatser har tagits bort längs med E22. Kommunen och regionen har inte samsyn gällande de förändringar som skett i hållplatsbilden längs med E22.

Det kommunen kan göra är att jobba med trygghet särskilt på resecentrum.

Fritidsresandet till besöksnäringen i kommunen kan bidra till en ökad marknadsandel.

Gång och cykelväg till noder.

Aktiv stadsplanering genom att se till att kollektivtrafiken får plats.

Tänk på pendlingsparkeringar särskilt nu när kommunerna gör nya översiktsplaner.

Riktigt bra och tät trafik där det bor många, prioritera ställen där många åker framför sträckor där få åker.

Vadstena informera om att det finns bra trafik där vi har det. Informera och marknadsför tillsammans med kommunerna exempelvis med Vadstena om den bra trafik som finns till Motala och Vadstena.

Infrastruktur kan kommunerna bidra med, exempelvis underlätta för pendlarparkeringar. Behövs samarbete även med Trafikverket. Exempelvis har de synpunkter på hur Finspång anlägger dem. Kan mer göras när det gäller prissättningsmodeller för resande under färre dagar per vecka för att öka resandet? Fasta turer med servicelinjer har varit positivt i Finspång.

Vad beror det på att marknadsandelen inte ökar? Vad är regionens ansvar och vad är kommunens ansvar? Kollektivresandet ökar, men bilresandet har ökat mer vilket är en utmaning.

Behövs tänk kring hela resan, dvs ända från hemmet. Vad kan man göra när bussar inne i tätorten försvinner? Går det att skapa en linje som ansluter till pendeln på morgonen för pendlare till Linköping? Här behöver de ekonomiska möjligheterna betäckas.

Uppföljning i stråk ger kunskap för att kunna fatta beslut. Positivt att följa upp på stråknivå. Ger en signal för regionen och kommunerna hur det går. Det kan leda till ökad förståelsen mellan regionen och kommunerna och ge förutsättningar för en gemensam politisk dialog. Uppföljningen kan också användas som underlag för dialog med de stora arbetsgivarna (Toyota, Siemens).

### **Fler nöjda kunder**

De som inte reser med oss, vad vet vi om dem och deras behov? Vi mäter rekommendationsgrad (NPS). Det kräver mycket arbete att påverka attityder och varje procent upp kostar pengar. Nöjdheten behöver balanseras.

Viktigt att undvika målkonflikter när man tittar på helheten, exempelvis marknadsandel och nöjd kund.

### **God geografisk tillgänglighet**

Nytt målförslag om bytespunkter har tagits fram och beskrivs. Och en ny strategi föreslås om linjelagd kollektivtrafik. Bakgrunden är uppdraget om särskilt fokus på landsbygdernas trafikförsörjning vid revideringar av RTP:n. Både målet och strategin innebär samverkan och dialog på politisk och tjänstemannanivå mellan regionen och kommunerna.

Hur är det med angränsande län? Viktigt med dialog framåt om möjliga bytespunkter vid länsgräns.

Kommunikation kring linjelagd skolskjuts? Behöver finnas med i resesök och kunderna behöver kunna se att det är linjelagd trafik även om det är skolskjuts.

Linjelagd skolskjuts innebär en demografisk utmaning, eftersom det sker förändringar över tid när det gäller skolskjutsen.

Gruppdiskussion 2 sammanfattning:

- Hur kan ni, i era kommuner, bidra till utvecklingen av attraktiva bytespunkter?
- Hur ser ni på samverkan för att linjelagd skolskjuts ska kunna öppnas upp för allmänheten?

När bytespunkter föreslår byggas på enskild mark kan kommunen vara med och påverka. Kommunen kan fungera som en mellanhand.

Kommunen bär ett stort ansvar avseende utformningen av bytespunkter med tillhörande cykel- och bilparkering. Ett gemensamt arbete krävs för att säkerställa en ökad attraktivitet gällande hållplatser och bytespunkter.

Kringtjänster så som postombud eller liknande kan vara intressant att kolla på, där spelar kommunen en viktig roll som mellanhand.

Linjelagd skolskjuts skapar goda förutsättningar för boende på landsbygden inte minst för gymnasieelever. Kommunen är oftast inte beredda att bekosta trafik som endast avser gymnasiependling, därav är det bra idé att samutnyttja fordon.

Gymnasieleverna når oftast inte sitt slutmål via skollinjerna utan behöver ofta fortsätta resan med annat förmedel för att komma till målet.

Dynamiska linjer kan skapa problem, det blir svårt att planera pendlingen för kommande läsår. Det är en utmaning som behöver diskuteras innan det nya konceptet driftsätts.

Linjelagd skolskjuts kan även fungera för personer med flexibla arbetstider. Pensionärer är sannolikt mer intresserade av närtrafik. Viktigt att bibehålla närtrafiken som komplement.

Ta med kollektivtrafiken i översiktsplaner och detaljplaner. Samverka.

Tänk på vad som fungerar nu och om 10 år och tiden däremellan.

Linjelagd skolskjuts kan ge PR för att det finns en resmöjlighet.

Hur ska finansiering ske? Trafikverket och privata aktörer är markägare. Till viss del ligger det därför utanför kommunernas kontroll, men kommunerna kan trycka på och ha dialog. Strategiska markförvärv kan vara en väg. Hur blir det med bytespunkter vid linjer som kommuner finansierar?

Kommunerna kan arbeta med att upprätthålla samhällsservice vid bytespunkter och skapa gång- och cykelvägar.

Linjelagd skolskjuts är positivt och ligger i tiden. Det innebär samverkan för minskade kostnader och ökad servicegrad, vilket är bättre för medborgarna. Innebär viss osäkerhet för resenären, exempelvis går ingen trafik under lovtider. Det går inte att hänga upp sin tillvaro på den trafiken.

Samverkan är nyckeln. Under de senaste åren märks en positiv utveckling när det gäller samverkan.

### **Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet**

Om expressbussen inte kan stanna på bytespunkter är det viktigt med alternativ så att människor kan gå på andra linjer. Viktigt att kommunicera att det finns olika typer av trafik och att expressbussarna stannar på färre platser.

Stomtrafikbegreppet, innebär ändringen skillnad att nå målen om medelhastighet? Nej, det är samma linjer som ingår vid beräkning av medelhastigheten.

### **Klimatneutralt resande**

Beredskapsfrågor kan påverka när det gäller elektrifieringen. Trafikverket är sektorsansvarig och direktiv ska komma. Pågår även samverkan inom svensk kollektivtrafik och SKR avseende beredskap.

### **Ökad tillgänglighet för funktionsnedsatta**

För fortsatt anpassningsgrad av hållplatser behövs samverkan. Det finns fortsatt möjligheter att ansöka om LTP-stöd för tillgänglighetsanpassning. Går även att söka LTP-medfinansiering för bytespunkter. Kommunerna kommer att bjudas in till samråd och dialoger kring Länstransportplanen senare i år.

## Övrigt

Hur ser arbetet ut med beredskap generellt kring bränsle? Nationella direktiv saknas i nuläget men det pågår arbete regionalt kring beredskapsfrågor.

Det finns även risker med att allt är kopplat till olika former av applikationer. En beredskap för hur hanteringen av en eventuell teknisk störning behandlas inte minst kopplat till transportsektorn krävs.

### Avslut och uppföljning

Återkoppling om hur dialogen har varit i den politiska referensgruppen.

Bra diskussioner. Viktigt för kompetensuppbyggnad, vilket ger möjlighet att få en helhetsbild och på det sättet kan en annan dialog föras på hemmaplan.

Dela med sig av egna erfarenheter. Inblick och förståelse för varandra (mindre och större kommuner). Fördjupning i kollektivtrafiken och förståelse för fördelningen av resurserna.

Eventuellt kommer den politiska referensgruppen även ha ett fjärde möte i november efter remissperioden. Information om detta kommer längre fram.

## 6.5 Regioner i angränsande län

### 6.5.1 Region Jönköpings län

Diskussion kring RTP och länsöverskridande trafik.

#### **Hur ser Region Jönköping på kopplingen mot Östergötland?**

Viktigt med en gemensam dialog. För Ydre kommun är kopplingen mot Region Jönköping oerhört viktig. Många resor sker mellan grannkommunerna och det långväga resandet är inte lika stort. Skolpendlingen mot Tranås lyfts. Det är ett tiotal elever som pendlar från Ödeshög till Tranås.

#### **Vilka reserelationer är viktigast över länsgräns?**

Östgötapendeln och kopplingen mot Linköping och Norrköping är absolut viktigaste och den kan behöva förstärkas. Östergötlands näringsliv och universitet är en viktig del för Jönköping. Där hade regionerna kunnat koppla ihop bättre för att möjliggöra de längre resorna på ett bättre sätt än idag. Gymnasiesamverkan finns mellan länen men förbindelsen mellan skolorna är ett problem. Vid en rejäl reseökning i stråket kan åtgärder behöva göras. Det är dock något som ligger långt fram i tiden.

#### **Vilka är de viktigast målgrupperna?**

Arbets- och studiependling.

#### **Hur ser Region Jönköping på utveckling av dagens trafik över länsgräns?**

På grund av för långa restider och flera byten blir resandet mellan orterna lågt. Den stora frågan är hur vi på bästa sätt knyter an mot regionkärnan. Det är där som den största utvecklingspotentialen finns och hade varit intressant att utreda vidare. Ydre är viktigt för norra Småland.

#### **Hur ser Region Jönköping på utvecklingen av biljettsamverkan mellan länen?**

Biljettsamverkan är viktig men svår att hantera. Hade varit bra om vi kan närma oss varandra. Det bör vi arbeta tillsammans med under nästkommande år. Det bästa hade varit ett nationellt biljettsystem som gäller för hela Sverige



## 6.5.2 Region Kalmar län

Diskussion kring RTP och länsöverskridande trafik.

### **Hur ser Region Kalmar på kopplingen mot Östergötland?**

Viktigt mot Östergötland för att underlätta främst arbets- och studiependling.

Viktiga reserelationer Vimmerby, Kisa, Västervik och Åtvidaberg mot Västervik. KLT känner en viss oro kring tågtrafiken via Linköping och stationsläget som är presenterat.

Viktigt med expressbusslinje med stopp på E22 mot Norrköping. BRT-projekt för Kalmar län – info hur arbetet fortlöper. Infrastruktur viktig mot Oskarshamn.

Kalmar har en väldigt liten del skärgårdstrafik.

### **Vilka reserelationer är viktigast över länsgräns?**

Vimmerby, Kisa, Västervik och Åtvidaberg mot Västervik är för dålig, regionerna bör sätta sig ner tillsammans och diskutera detta. För mycket trafik idag från Åtvidaberg mot Linköping (går dubbelt).

Buss och tåg mot Västervik går ner gradvis. Norra Kalmar viktigt, regionutveckling är med i denna diskussion (avsiktsförklaringen för besöksnäringen). Skrivning till Trafikverket om upprustning av banan. Fortsätta diskussionerna med av tjänstepersoner.

### **Vilka är de viktigaste målgrupperna?**

Arbets- och studiependling.

### **Hur ser Region Kalmar på utveckling av biljettsamverkan mellan länen?**

Östergötland har samarbetet med Skåne och Blekinge.

Idag behöver resenärer som åker över länsgräns köpa biljett i båda länen, gäller även för skolbiljett.

Kalmar önskar samarbete med gott om tid för att gå igenom förutsättningarna för en ökad biljettsamverkan.

Frågan ställs om det fortfarande är aktuellt att ingå samverkan mellan Skåne, Blekinge och Östergötland? Tar fortfarande lång tid att eventuellt ingå i samarbetet. Frågan behöver utredas igen. Kalmar ser att det befintliga systemet fungerar bättre och bättre.

### **Hur ser Region Kalmar på utvecklingen av dagens trafik?**

Se ovan.

Östergötland deltar gärna i möten med Kalmar för att diskutera den länsöverskridande trafiken.

## 6.5.3 Region Sörmlands län

### **Hur ser regionerna på kopplingen mellan länen?**

Busslinjerna som går över länsgräns: Finspång-Vingåker (cirka 120 arbetspendlar) och Finspång-Katrineholm (cirka 200 arbetspendlar). Dessutom finns även skol- och gymnasiependling.

Stavsjö-Strömsfors linje 564 - i resandestatistiken mellan Sörmland-Östergötland har antalet vuxenresor ökat från 2019. Antalet pendlingsresor behöver ses över på sikt när det gäller studie-, arbetsmarknads- samt fritidsresor – hur det ser ut och hur det fungerar.

Tågresor – Uvens (UVEN Uppsala-Västerås-Eskilstuna–Katrineholm-Norrköping och Linköping) och kopplingen mot Norrköping och Linköping. Positivt att Linköping nås. Antalet studie- och fritidsresor växer. Fortsatt viktig koppling för Östergötland är Katrineholm eftersom ingen ny stambana kommer att byggas. Ostlänken när den är färdig och en integrerad station i Norrköping behövs (för koppling mellan de olika systemen).

Norrköping-Nyköping har bra utbyte mellan de storregionala orterna. Resorna mellan Linköping-Nyköping blir lång i och med bytet i Norrköping. Det hade underlättat med direktresor till Linköping. Sörmland kör mer trafik Nyköping-Stockholm. Det är viktigt att se trafiken även på helgen. Olika resandemönster efter pandemin, hur möter vi en annan slags resande? Mälartåg är stommen för kvällar och helger.

### **Vilka reserelationer är viktigast över länsgräns?**

Södra stambanan (Katrineholm-Norrköping). Det fortsatta gemensamma arbetet med Ostlänken är viktig, både etapp 1 och 2. Viktigt med stabilitet. Kompletterande busslinjer är också viktiga (som vi har idag).

Ha fortsatt samarbete inom ramen för Mälardalstrafik (Mälardalstrafik och Uven).

Fråga om Östgötapendeln, finns det utrymme att ansluta Norrköping-Linköping-Mjölby? Just nu kör Östgötatrafiken kvartstrafik Norrköping-Linköping-Mjölby och sedan halvtimmestrafik som stomme. Svårt att få in mer tåg, det går eventuellt förlänga tågen med ytterligare vagn. Östgötatrafiken tursätter idag 14 av 18 tåg.

Mjölby blir en flaskhals, då dubbelspåret Mjölby – Hallsberg blir klart 2031 och godstrafiken väntas utökas. Östgötatrafiken har genom överenskommelser med SJ lyckats freda de stomtåg som Östgötatrafiken kör med halvtimmestrafik. När de körs med kvartstrafik i rusningen så hamnar Östgötapendeln i konkurrens med SJ snabbtågsågen. Kommer det fler aktörer på SSB så blir det svårare. I den tågstrategiska målbilden 2040, som förutsätter att Ostlänken finns på plats, anges att Mälartågen körs till Mjölby. Vi får se över behoven fram till dess, främst med koppling till plats och nyttjande av Mjölby.

Den tågstrategiska målbilden kan komma att ses över i samband med Ostlänken startar. Kapacitetsanalys kring Nyköpingsbanan kommer att göras. Viktigt att detta tas med och relaterar kring Östergötlands RTP (Sörmlands inspel).

Östergötlands diskussioner kring pendeltågsstationer med Trafikverket i Åby och Kolmården ser inte Region Sörmland som aktuellt. Önskar att det diskuteras först med Sörmland innan det skrivs in i förslaget till RTP.

Beakta Ostlänken-projektet samt att Sörmland och Östergötland går över till två olika Trafikverketområden. Samsynkning är viktigt i arbetet.

Uven/Mälardalstrafik och länsöverskridande trafik. Hur långt sträcker sig Östergötlands trafik mot Sörmland? Svar: till Åby, Krokek och Rejmyre.

Sträckan till Åby – är utpekad i tågstrategiska målbilden. Viktigt att ha en dialog med Sörmland gällande det.

### **Vilka är de viktigaste målgrupperna?**

Arbets- och studiependling är huvuddelen i ny RTP. Fritidsresor har både Sörmland och övriga tagit upp som viktigt.



## **Hur ser regionerna på utvecklingen av dagens trafik över länsgräns?**

Campus Norrköping och Linköpings universitet är viktigt även för Sörmland, ha med i fortsatta planeringen. Norrköping är enkelt att nå med tåg, viktigt att även ha bättre koppling till Linköpings universitet. När man planerar nytt är det viktigt att tänka på helheten.

## **Vad kan vi gemensamt göra för att uppnå det som står i ÖMS 2050?**

Sörmland menar på att i den rumsliga strategin tonar Östergötland ner Sörmland.

Region Sörmland menar på att det är viktigt att Region Östergötland ser kollektivtrafikkopplingen till Stockholm Skavsta och se den resursen i ett storregionalt, nationellt och internationellt perspektiv. (Det finns flera flygplatser i Sörmland men bara en med stor utvecklingspotential och det är Skavsta). Sörmland anser att Östergötland behöver vidga perspektivet och se resurser utanför länet. Inte bara flygplatserna inom länet som är små i sammanhanget.

ÖMS 2050, arbetet med att koppla ihop detta i ett stort sammanhang är viktigt på tjänstepersonsnivå. Östergötland och Sörmland har två nodstäder vardera. Ta tillvara dessa och agera tillsammans i regionerna (samhällsplanering och trafikförsörjning). Utmana gärna dessa strategiskt i arbetet med trafikförsörjningsprogram, tågstrategier osv. Vad innebär detta i försörjning om en väl utbyggd kollektivtrafik?

Arbetet med ÖMS pågår – politiken och kommunerna i Östergötland behöver delta mer i detta arbete – det är jätteviktigt.

## **Övrigt**

Önskan om samverkan har tagits upp i många samråd. Arbetet över länsgränserna är viktigt. En samsyn på dagens möte är att det är bra samverkan mellan kapacitet på stambanan, En bättre sats och Ostläken.

## **6.5.4 Region Örebro län**

### **Hur ser Region Örebro på kopplingen mot Östergötland?**

Örebro får fortfarande bidrag till Trafik i Bergslagen, TiB från Trafikverket.

Mot Östergötland är det tågtrafiken till Mjölby som kopplas mot Östergötland för att sedan resa vidare. Diskuterade hur man kan köpa biljetter. Se länken, information om TiBs linjekarta som beskriver hur man kan resa med olika pendlarbiljetter.

Ett förslag är presenterat för politikerna i Örebro - att två landsbygdslinjer som tas bort bl.a. Askersund-Hammar. Det är inget stort pendlingsstråk mellan Örebro och Östergötland. Om man är student flyttar man ofta till staden man studerar i.

### **Vilka reserelationer är viktigast över länsgränsen?**

Se ovan, man tar tåget när man kan och det är nödvändigt. Annars är det bil.

Det är en hel del dialog om TiB och planeringen av trafik. Ibland diskuteras Hjortkvarn i Finspång. Inget annat än önskemål, Örebro har mer koppling mot Värmland. I somras hade de ett tåg som gick mellan Norrköping-Örebro som eventuellt är intressant att se över, mycket fritidspendling.

### **Vilka är de viktigaste målgrupperna?**

Fritidspendlingen viktig mellan länen men även delvis arbetspendling för (TiB och MÄLAB).

## Hur ser Region Örebro på utveckling av biljettsamverkan mellan länen?

Movingo gäller på all kollektivtrafik i Mälardalen. Biljett måste alltså köpas för att åka med Tåg i Bergslagen mellan Örebro och Östergötland.

Östgötatraffiken har ingen biljettsamverkan mot Örebro. Förutom i Mälardalstrafiks samarbete.

Vi kan titta på vad vi har idag och vad vi eventuellt kan utveckla tillsammans till förmån för resenären. Frågan lämnas till tjänstepersoner i Östergötland och Örebro.

### 6.5.5 Region Stockholms län

Helår 2023 - marknadsandel 20% i Östergötland. Marknadsandel mäts via kollektivtrafikbarometern. Att dela upp marknadsandelar kan underlätta inte minst i samverkan med kommunerna, förslagsvis räkna på olika stråk.

Östgötatraffiken har ett högt resande främst på Östgötapendeln, Linköpings stadstrafik och i vissa regionbusstråk. Lägre resande i Norrköping i förhållande till Linköping. Stor del av resandet sker på ett fåtal starka linjer.

Det går inte köra närtrafik i högtrafik i och med att fordonen är upptagna.

Systemet bygger på att merutnyttja fordonen. Det finns dock önskemål från medborgare om närtrafik under högtrafik.

Det är viktigt med en förståelse över vad framkomlighet kostar och vad det är värt. Behöver incitament. Vad kostar det att inte prioritera kollektivtrafik för kommunerna?

Vi kan inte göra något ensamma, utan vi är beroende av kommun och Trafikverket. En god samverkan är avgörande.

## Hur ser regionerna på kopplingen mellan länen?

SL har hög marknadsandel. Det är viktigt för Stockholm att se brett, inte minst kopplat till godstrafik och arbetspendling. Det är dock viktigt att inte glömma fritidsresandet.

Stockholm blir mer intressant om det är ett 4–5 miljoners kluster än ett 2 miljoner kluster. Ju större desto bättre förutsättningar.

Den länsöverskridande trafiken är en liten del av det stora för SL, men är inte oviktigt. Det sker en dubbelriktad pendling mellan länen. Pendlingen ut från Stockholm, har visat sig öka i takt med att distansarbete tillåts i högre utsträckning.

Det finns numera en delvis utplattning av peaken mycket tack vare ökat distansarbete och flexibilitet i arbetsscheman. En förstärkning av lågtrafikutbud, driver marknadsandel även i högtrafik. Viktigt att närma sig de nya resmönstren och följa utvecklingen framåt.

I Stockholm nyttjas kollektivtraffiken av människor från olika samhällsklasser medan kollektivtrafikresenärer i Sverige utgörs i stor grad av lägre socialekonomisk standard. Stockholm har inte återhämtat sitt resande efter pandemin i samma utsträckning som Västtrafik och Skånetrafiken har gjort vilket kan ha sin grund i att fler personer från lägre socialekonomisk standard nyttjar kollektivtraffiken.

Det är en stor skillnad mellan Östgötatraffiken och SL. Bussområde t.ex. Nynäshamn, är majoriteten skolbarn och följer det klassiska resmönstret.

## **Vilka reserelationer är viktigast över länsgräns?**

Utöver innerstaden finns viktiga regionala kärnor, exempelvis Flemingsberg, Arlanda och Södertälje. Skiljer sig från Stockholms innerstad i resmönster.

Kostnadstäckningsgraden kan bli bättre. Gäller främst där restiden är bättre än bilens. Stockholm – Uppsala är oerhört intressant, stråket är skattesubventionerat. Stabilitet i stråket är viktigt. I stråket Uppsala – Stockholm var det många avgångar som plockades bort när SJ körde.

## **Vilka är de viktigaste målgrupperna?**

Arbets- och studiependlingen är viktigast men de övriga resorna får inte glömmas bort. Viktigt att definiera vad som menas med fritidsresor.

## **Hur ser region Stockholm på att senarelägga skolstarten?**

SL driver inte frågan med justerade skoltider för gymnasiet. Andel gymnasieresande i Stockholm är litet i förhållande till Östergötland. Blir därav inte lika stor effekt i Stockholm som i Östergötland. Finns potential att senarelägga skoltider.

Det fria skolvalet, har gjort att gymnasieskolor dyker upp på platser där det är svårt att förutse att skolor etableras. Det i sin tur försvårar den långsiktiga trafikplaneringen.

Finns det något målområde i RTP som region Stockholm tycker att region Östergötland saknar?

Region Stockholm har liknande målområden i RTP som region Östergötland. Region Stockholm mäter länsinvånare vid analys av potential i marknadsandel, och mäter inte bara resenärer via kollektivtrafikbarometern.

## **Frågor som inte hanns med under mötet.**

Hur ser regionerna på utvecklingen av dagens trafik över länsgräns? Och •Vad kan vi gemensamt göra för att uppnå det som står i ÖMS 2050?

Politiker ska träffas i maj gällande ÖMS 2050.

## **6.6 Region Östergötlands pensionärsråd RPR**

### **Hur skiljer sig resandet för pensionärer år 2040 från idag?**

Appen bra – i framtiden viktigt att seniorer är medvetna om appen. Utveckla appen och fler digitala tjänster.

Resandet kommer att öka, man kommer att åka längre – syns tendens redan idag. Man sitter mindre och mindre hemma.

Mycket pensionärer 2040 – tillgängligheten viktig. Självkörande fordon möjligt hot?

Viktigt med länsöverskridande trafik (Örebro). Svårt att konkurrera idag med dubbla biljetter.

Samma möjligheter som alla andra för att delta i olika aktiviteter, bryta passiviteten som finns idag. Man väljer bilen för att man ska kunna komma nära, inte bära för mycket, avstånd, man vet lite om möjligheter där det inte finns vanliga bussar, skapa möjligheter, att det finns, berätta om möjligheterna. Närtrafik är bra men att bära matkassar i 2 km, det är tungt och långt, då utnyttjar man inte kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är inte primärt för att åka att handla längre. Delta i samhällsgemenskapen för att bryta ofrivillig ensamhet, då behöver det kännas tryggt och enkelt.

Om man ska åka på olika saker och man är flera, åka kollektivt idag, hänga med de yngre pensionärerna, vi för över på en yngre generation att man åker kollektivt åker tillsammans dit.

Göra saker i då träffar man resecentrum och så åker man vidare. Tillsammansbiljetter ännu billigare. Fler åker med då. Priset är en viktig faktor och tillgängligheten, sårbarheten. Man vågar sig inte riktigt ut vid dåligt väder för man vet inte om bussar och pendel kommer att gå eller ställas in, då blir man "strandad". Hur kan man få information bättre om det?

Vilka resor kommer man att vilja byta: Större andel av de resor där jag går eller cyklar där man kommer att ha behov av att gå och cykla men inte lika långa avstånd, när ska man sluta köra bil. Erbjudna resealternativ för de som ställt bilen, utbud på olika nivåer, förstärker med snabb och tät i stråk i stora underlag men även hitta luckan som fyller fälten där emellan. Digitaliseringen är en förutsättning, digitala lösningar, underskatta inte APP användning hos pensionärer. Det får inte vara för besvärligt då orkar man inte ta tag i det. Så man har möjlighet. En typ under högtrafik – arbetsresor – snabba förbindelser, satsa på de linjerna för att få jobbpendlare, och så de mer tidskrävande som kommer närmare. Hur fordonen är utformande, pendeln är bra men andra tåg är svåra att ta sig ombord.

### **Vad är kollektivtrafikens viktigaste syfte för målgruppen pensionärer?**

Aktivera pensionärer, problem med ensamhet. Delaktigheten i samhället är viktig.

Tryggt från a – b, att känna tryggheten att komma i tid till aktiviteterna, förarna ska inte köra för fort.

### **Vad är viktigt för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett tryggt och attraktivt sätt att resa?**

Tryggt och säker - ingen enkel fråga. Äldre och äldre, svårare att klara av mentalt och fysiskt – glesbygden som blir hänvisade till annat län för sjuktransport. Ydre skickar till Höglandssjukhuset, problem när man inte får sjukresa.

Jämför med Jönköpings län.

Viktigt att alla betalar.

Förare är stressade, bidrar till försening. Viktigt att förarna är varsamma, inte kör iväg för att hålla tidtabell.

Bussarna ska sänkas! Mer serviceminded. Förarna kan bidra med trygghet.

Tillgängligheten – man ska kunna ha ett val.

Kompensera landsbygden för en sämre service än städerna.

Gruppen äldre blir större, snittåldern blir högre. Använd pensionärer som bollplank vid utveckling, för att få med gruppens behov. 2040 – stor grupp pensionärer, måste vara enkelt.

Äldres körförmåga utreds nu av regionen, den dagen man inte får ha körkortet längre om det inte är frivilligt då är det en sårbarhet, då ska kollektivtrafiken vara en attraktivitet, det ska inte bli så smärtsam. Låg tröskel in. Förarens körsätt ska inge trygghet, säkra att personer hinner sätta sig ner, förarens agerande kan ge både trygghet och oro. Föraren måste vara duktig på att uppmärksamma på vilka som kliver på och av.

Ropa ut hållplatser så man vet när man ska gå av, att rätt hållplatser visas och följs, hinna av, stanna nära trottoarkanten så man inte fastnar med rullatorn, vissa orkar inte lyfta rullatorn, snön ställer till problem när det plogas upp en kant vid hållplatserna.

Se över hållplatserna med tidsangivelse, vissa visar tider inte andra Mer digitala siffror, extremt bra när det fungerar. I Motala finns ex inte det.

Det ges inte plats för äldre som kommer ombord, vara en god medresenär, hänsyn, hjälpa varandra.

## Övriga synpunkter

Klagomål på nedlagd linje är ofta de som inte åker alls.

Om man har avsikt att byta ut Linköping Björsäter, ingen passagerare åt något håll, vinna på att ta fram en anropsstyrd linje vid behov. Under 2024, se över närtrafiken se hur och på vilket sätt som den kan utvecklas, så den frågan tas med in i det arbetet.

Hur man kan samla så att fler åker med varje avropsstyrd avgång i stället för att alla får åka en och en. Varför har man kvar ett målvärde som redan är 100%? Varför gör man inte om den till något nytt? Vad är värdet att ha kvar dem och ska eller de ändras?

Anropsstyrd trafik: den mest anonyma trafiken idag, hur kan man göra den mer synlig.

PRO – gratis kollektivtrafik eller någon form av ytterligare pensionärsrabatt.

Begränsningen om antal resor i den kommunöverskridande färdtjänsten – att den inte togs i rådet. Inget samråd, besparingar tagits upp och beslutats där. Mkt diskussion

Gällande begränsningarna i den kommunöverskridande färdtjänsten, är besvikna på TSNs beslutsgång, varit på RPR men då vetat att man skulle ta beslutet men inte tagit sin, besvikna över den politiska hanteringen. Processen, det finns för alla från alla nämnder i rådet inte ansett att vare en fråga för de berörda, lärande till kommande. Förväntan på deltagarna i råden att de tar frågan vidare.

## 6.7 Region Östergötlands råd i frågor om funktionsnedsättning RRFF

### Vad är viktigast för att öka tillgängligheten och få fler att resa? Vad är tillgänglighet?

- Ledsagning på långväga resor. Kommer man resande till station i Östergötland med SJ och ska vidare med Östgötatrafiken saknas det ledsagning från SJ till exempelvis Östgötapendeln. Den ledsagning som finns i dag i Östergötland är enbart till SJs avgångar. Det borde finnas ledsagning som möjliggör vidare resande.
- Talande webb bra för dem som kan, men många kan fortfarande inte använda olika tekniska lösningar.
- Om man reser som familj eller sällskap och någon är rullstolsburen vill man åka tillsammans i den allmänna kollektivtrafiken. Då finns det alltid en osäkerhet om alla kommer med då det finns begränsade rullstolsplatser, kan man titta på något sätt att se till att alla får plats? Fler platser? Boka?
- Tillgänglighet vid biljettköp. Det finns personer som inte har tilltro till betalkort, man vill betala kontant, svårighet med att använda appen.
- Viktigast av allt servicevänlig personal.
- Kan man ta sig med bil en del av resan är det viktigt med pendlarparkeringar.
- Tillgänglighetsanpassade hållplatser.
- Hjälpmedel som fungerar och som får användas, exempelvis arbetsmopeden, önskan att få ta med den i kollektivtrafiken.
- Talade hållplatsutrop (externa utrop) är bra men det är svårt när man inte ser och bussarna står efter varandra. Ombord på bussarna är det också viktigt med utrop, på landsbygdsbussarna fungerar det inte så bra. Den visuella informationen är också viktigt och behöver fungera, båda behövs lika mycket.
- Ibland krävs det så mycket energi att ta sig med kollektivtrafiken att det är lättare att ta färdtjänst för att orka hela dagen, är det samhällsekonomiskt?

- Skulle det vara nytta i att vissa grupper får resa kostnadsfritt.
- I Barcelona finns det ramper på bussarna som fälls ut automatiskt när man stannar på en hållplats.
- Svårt att hålla koll på/se/veta när ens månadskort (periodbiljett) går ut.
- Det är även svårt att se när ens färdtjänstillstånd går ut, önskan om att man kan se detta själv, som resenär.
- Trygghet på länets resecentrum, dessa är inte trevliga.
- På pendeltågen finns det tystavdelning, finns det möjlighet att göra motsvarande på bussarna?
- Enklare sätt att köpa biljett – svårt att köpa årskort för färdtjänst på webben.
- Vad är en tillgänglig hållplats och hur den ska se ut. En standard är framtagen tillsammans med tjänsteperson på Östgötatrafiken, den vill man sprida och att den ska komma i med i RTP dokumentet.
- Enklare att ta med sig cykel i kollektivtrafiken, vilka cyklar får man ta med och hur många. Hur kan man kombinera olika resesätt om man inte vet att man får ta med sig sin cykel.
- Upphandling – finns det möjlighet till fler platser i pendeln och buss för rullstolsburna. Exempel som gavs: basketklubben (inom parasport) som ska till Norrköping och träna, hur skulle de kunna resa i den allmänna kollektivtrafiken exempelvis.

## Övrigt

Förutom de specifika frågorna (se ovan) fördes även nedanstående fram:

Likvärdighetsprincipen - idag finns det i RTP särskilda kapitel om tillgänglighet, borde inte hela dokumentet genomsyras av detta på samma sätt som exempelvis klimatfrågan. Om alla ska ha möjlighet att tillgodogöra sig kollektivtrafiken så blir det likvärdighet först när tillgänglighet inte behandlas som en separat fråga i två kapitel. Vad säger det här om allas lika värde.

Reflektion på den kommentaren: jättebra, vi måste tänka tänket hela tiden inte bara just nu vid möten utan i allt man jobbar med.

Kollektivtrafiken är attraktiv i Östergötland, i många kundundersökningar ligger Östergötland i toppskiktet och många har haft periodbiljetter länge.

Långsiktighet är viktigt för att ändra beteende. Hur tar Östgötatrafiken hand om de som haft exempelvis årskort länge, hur tas deras synpunkter om hand de kan belysa hur det kommer sig att man fortsätter resa år in och år ut.

Många som tycker till om kollektivtrafiken reser inte ens men har starka åsikter, hur tappar vi inte bort de som faktiskt tycker det är bra och reser år ut och år in.

Bra att årskortet är billigare än att köpa månadsvisa periodbiljetter, bra med olika aktiviteter såsom prova-på biljetter skapa förstagångs resenärer men hur håller vi kvar dem

Kanske lyssna mer på de som faktiskt reser än de som inte gör det, bör det vara egna samråd för de resenärer som reser ofta.

Belyser RTP jämställdhetsstrategier? Genusperspektivet känns bortglömt i RTP. Är det skillnad på hur män och kvinnor reser, vet man varför och hur?

Beröm till Östgötatrafikens kommunikationsavdelning – modern kommunikationsmodell, den moderna människan kan inte uppläxas längre utan pedagogiskt utbildat, ta med i framtida processer, hur berömmar man för att få med sig dem.

Inte hacka ner på bilen utan vänder till att reser du med oss gör du nytta.



## Övriga inlämnade punkter

- Önskas ledsagning på stationen, ur ett hela resan perspektiv
- Ta hänsyn till kunder med minnesproblem
- Rampen ska användas
- Ett tryggare resecentrum
- Bättre utrymme för rullstolar, idag trångt
- Biljettköp för de som inte kan använda app måste fungera
- Kontanter
- Viktigt med service och vänlig personal
- Pendlarparkeringar
- Inre och yttre utrop viktigt för långa hållplatser
- Ledsagning på långväga resor, att ledsagare tar över från tåget till ex buss
- Talande webb är bra för de som inte kan använda dagens teknik. Många står utanför kan inte använda appar.
- Det skulle vara bra om man kunde ta med cykel på bussen och pendeln.
- En person i gruppen cyklar mycket och skulle tycka att det vore bra att kunna ta cykeln på pendeln till dottern i Lingham och slippa ta bilen.

Bättre tillgänglighet på bussen så att fler med rullstol, rollator och barnvagnar får plats och slipper att bli hänvisade till nästa buss när det redan är fullt. Inför nästa upphandling borde man se över busstyper som ger möjlighet till fler tillgängliga platser (kravställning).

Regionen skulle ha en buss som är anpassad för många rullstolar så att t.ex. de killar och tjejer från Linköping som tränar basket med Dolfins i Norrköping kunde få med sina specialrullstolar också. För att stimulera ett aktivt liv för en bättre folkhälsa. Det finns en buss som är fullt tillgänglig som är kopplad till Ädelfors Folkhögskola, den kanske numera ägs av Nilsbuss.

Vi inledde gruppdiskussionen med en presentation om vad tillgänglig kollektivtrafik kan vara. Så jag berättade om det arbete som några från samverkansrådet har haft med tjänsteperson för att ta fram en standard för tillgängliga hållplatser.

## 6.8 Svenska turistföreningen, STF

Det är lätt att köpa biljett och även att tap-and-go (blippa) är aktiverat i Linköping och Norrköping.

Närtrafik, anropsstyrd trafik. Östergötland är spännande ur ett besöksperspektiv, det är den generella utvecklingen över landet. Positivt med breda täckningen, dvs. allmän kollektivtrafik och närtrafiken. Resan beställs på telefon – utveckling sker. Man ska inte behöva sitta i telefonkö. Hur bokar man, utpekade uppsamlingsplatser? Svar på utpekade uppsamlingsplatser, i andra län är det på adress.

Målområden: Närtrafiken – är det bostadsadress eller t.ex. vandrarhem? det är den adress man är skriven på.

Representerar STF och har lokalavdelningar. Dagens presentation har varit värdefullt för lokalavdelningarna att veta. Östergötland ur besöksnäringens perspektiv, lokala och regionala ändamål. Med en startpunkt och en slutpunkt.

### **STF tar upp tre huvudpunkter ur ett strukturellt perspektiv**

1. Viktigt att tidtabellerna släpps tidigt. Besöksnäringens perspektivet, t.ex. Borkhult i Åtvidaberg bokas kanske ett halvår i förväg. Om den som bokat boende inte hittar möjlighet till resa. Då tolkar han att det inte finns någon kollektivtrafik dit. Som turist vill man boka med lång framförhållning, trygghet att resenären kommer fram. Turistens behov (resan är ej tidsstyrd).

2. Det ska vara enkelt att köpa en biljett. Så fort man åker över länsgräns är det svårt att köpa biljett och veta vad som gäller. Fritisresenärer, de som bor inom Östgötatrafikens område. Enkelhet är väldigt viktigt för den här gruppen.
3. Vikten av att välkomna fritidsresenärer o turister i kollektivtrafiken. Är fritidsresenärer och turister utpekade målgrupper i vårt regionala trafikförsörjningsprogram.

Ser det som positivt att närtrafiken är öppen för alla.

En enkät sändes ut förra året, redovisar STF:s medlemmars synpunkter: omläggningen av linjenätet 2022 kopplat till att vissa landsbygdslinjer togs bort. Sörmlandsleden och vandring i Kolmårdsskogarna. Närtrafiken lyfts som positivt. Östgötatrafiken sticker ut positivt på denna sida.

Neddragningar har inte gjorts i trafiken, utan satsningar. Fast kanske på annan plats.

STF ser en ökad efterfrågan på inhemsk turism, som redan påbörjades före pandemin. Klimatförändringar gör också att man väljer att turista i Sverige. Detta kan påverkas framöver. Slutligen efter pandemin så hör STF att det är en annan fördelning av pendlare gentemot fritidsresenärer. Det kan påverkas genom att fler arbetar hemma.

## Övrigt

Skärgårdstrafik tas upp, är det något som STF uppmärksammar? STF har inte mycket i Östergötland. I övriga landet har synpunkterna varit att sommartidtabellen börjar för sent på våren och slutar för sent på hösten. Tidtabellsläpp, kunderna vill veta om det går en båt.

## 6.9 Trafikföretag allmän och särskild kollektivtrafik samt kommersiella aktörer

### Vilka hinder och svårigheter upplever ni med kompetensförsörjningen?

- Upplevelse av större omflyttning, fler byter yrke och bransch än tidigare. Företagen behöver jobba för att behålla de anställda som finns, arbetsmiljö och scheman.
- Åldersstigen förarkår.
- Extra svårt på depåer på landsbygden, företag har fått flytta depå från Ringarum till Norrköping.
- Attraktiviteten i yrket är viktig, klimatet, stoltheten.
- Tomma platser på utbildningarna till bussförare – utbildningsplatser finns, men inte sökande.
- Många vill jobba, men språket räcker inte till.
- För lång utbildningstakt jämfört med behovet på järnväg.
- Många vet inte att yrket finns, höglöneyrke som inte kräver mer än gymnasieutbildning.
- Schemaläggning stort problem, delade turer.
- Familjelivet är inte förenligt med yrket om båda jobbar. På mindre orter finns inte förskola nattetid.
- Mycket kan göras kring arbetsmiljön, ex rastplats, toaletter, viktig dialog med kommunerna. Ej samma problem i järnvägen där rastplats m.m. finns på stationer.
- Brist på underhållspersonal på järnvägen och även bussidan – där det även är ett skifte på kompetenser pga övergång till el. På järnvägen krävs nyare fordon mer digital teknik.
- Tågtekniker försvinner till lastbilssidan där det är bättre betalt.
- Utbildningsplatserna har enligt praktikanter gamla verktyg.
- Krävs olika kompetenser beroende på om de kör taxi eller färdtjänst - krävs en hög social kompetens om man kör färdtjänst
- Få in ny personal är ett stort problem eftersom det är begränsat antal som vill arbeta inom branschen kopplat till färdtjänst och skolresor.
- Beslut om ökning av ingångslön kan skapa ökad attraktivitet. Bra om det finns en karriärstrappa



- Östgötatrafiken kan hålla i utbildningen av förarna, just för att säkerställa att alla får samma utbildning med fokus på planeringssystem och service.
- Marknadsföra yrket mera hos unga, för att få fler att välja yrket.
- De nya som kommer in i tjänst och som inte har tidigare erfarenhet bör få möjlighet att köra enklare uppdrag till en början för att inte skrämja bort ny personal.
- Svårigheter: ålder, för hög instegsålder med 21 år i serviceresetaxi och buss, ingen attraktionskraft på fordonsprogrammet, många av dem som vill ut i arbete direkt efter studenten.
- Fanns det en lägre instegsålder så är det här bra extrajobb i samband med att man pluggar på högskola. Man ser sedan i branschen att man försvinner ut och kommer sedan tillbaka vid 55 år, då blir det en svårighet den höga medelåldern inom yrket.
- Grundlönen för en bussförare är bra, men så fort det går utanför "vanlig" tid men villkoren för att jobba kvällar, helger, högtider så är det dålig utveckling i jämförelse med till exempel större industrier där man får skifttillägg plus ob. Detta incitament saknas i bussförarlönen, det märks knappt att man jobbar obekvämtid, helger.
- Persontrafik (serviceresor/särskild kollektivtrafik) är i det lägre lönespannet (under bussförare), och har en lägre attraktionskraft då det har en lägre grundlön.
- Nya avtal behöver komma i löner, tider, pass, trygghet, arbetstider = attraktionskraft
- Svårighet att rekrytera kvinnor, ungdomar, arbetstiderna viktiga särskilt för kvinnor.
- Bra om man kan använda fordonen i större utsträckning för då blir det en mer sammanhållen arbetsdag, närtrafiks upplägget är bra med tanke på det.
- Resursutnyttjande av fordonen, varför börjar alla skolor samtidigt, hopplöst att få till, Skövde i framkant en buss kör 5 skolor, i grannkommunen desto sämre. Kan ni inte skjuta kort tid, man kan ha det rullande mellan skolorna skulle det bli mer rättvist.
- Pandemins påverkan – många lämnade branschen, vill behålla kompetens, nu måste vi dra ner för att behålla pengar, tänka kortsiktigt. En hög medelålder inom branschen gjorde att under pandemin valde många att gå i pension, många fick andra jobb, högkonjunktur i pandemin, många arbetstillfällen finns. Gick till industrin, nu lågkonjunktur – fördel här att fylla på. Industri/teknikföretag, metall/Volvo, Geografisk närhet eller högre lön, inte så mycket att man inte trivts i yrket.
- Trivseln god inom yrket generellt, man är i olika miljöer, inte instängd, träffar många olika människor, men när man får familj söker man högre lön fastare arbetstid. Trygghet i upphandlingar, i industrin jobbar mycket med bemanning med anledning av orderingång.
- Tåg och bussidan, hur ser det ut när det gäller tekniker och reparatörer? Problem med folk som vill bli mekaniker. Kompetens förloras.
- Stora tunga fordon, motorer. Elen kommer in och blir datastyrd (datateknisk kompetens behövs). Det sker ett skifte.
- Upplever att tågtekniker saknas. Vet inte hur det ser ut i Boxholm på depån. Utbildning finns i Jönköping.
- Förarbrist större utmaning för Nobina. Man får köra stadstrafik när man är 21 år och EU-körning när man är 24. Ingen gymnasieutbildning för bussförare finns, men lastbilsförare. Man har förlorat mycket redan där. Ev kanske man behöver sänka åldern till 19 som för lastbil. Säkerhetsmässigt är att det är människor med i fordonen därför åldern. 21 eller 24 år, fånga dem tidigt. Det är hög medelålder i bussbranschen, nya kompetenser saknas.
- Nobina har inget i den administrativa kompetensen som saknas. Inte SJ heller. Jönköping har en utbildning (ekonomiplanering etc med fokus på tåg). De som behövs så det ska rulla. Kartlagt att behov finns.
- Är åldern den springande punkten för bussförare eller utbildningen? Nobina har inte längre den utbildningen idag. Grönlunds vann den nya upphandlingen, även Komvux i Norrköping, men de stannar i Norrköping eller Sörmland. Det borde även funnits på Komvux i Linköping. Tidsspann vid utbildningar.
- Pandemin inget tapp. Avbräck i tågutbildning i pandemin.
- Inte många bussförare lämnar branschen. 50/50 slutar med pension eller går till annan bransch. Ibland kommer de tillbaka till bussföraryrket.

- På tågsidan ser att man lämnar branschen helt, t.ex. vill ha ett jobb på dagtid, familj o barn. Inte oregelbunden arbetstid.
- Fler möjligheter finns idag med nattdagis osv.
- Ev kan man behöva göra andra scheman för anställda på grund av att det händer något i familjen.
- Pensionsavgångar är en stor utmaning framöver, generationsväxling.
- Målen som finns idag ställer krav.
- Kan regionen påverka kommunen om att Komvux startar?
- Gymnasieutbildning fordon.
- Man får det bättre och bättre

## Hur kan Östgötatrafiken bidra med att underlätta för kompetensförsörjningen?

- På Krosatag.se kommer det att läggas upp filmer, intervjuer, länkar till utbildningar som finns etc. Kan man göra så på Östgötatrafikens webb?
- Gå armkrok i arbetsmiljöfrågor när det gäller raster och rastplatser etc.
- Se till möjligheten med många arbetstillfällen, dialog med kommuner och utbildningsaktörer.
- Arbetsförmedlingen har haft bussutbildningar men med få/inga sökande så utbildningen försvinner. Utbildningarna försvinner om inte platserna fylls
- Utbildning: när man tar D-legitimation för buss, varför kan man inte få taxilegitimation samtidigt "på köpet". Många trafikföretag har trafiktillstånd både för buss och taxi, föraren skulle då kunna byta emellan och få mer variation att köra olika typer av trafik.
- Det borde skapas en separat utbildning för servicereseförare – det är inte detsamma som att köra taxi. Taxilegitimation borde vara steg ett och sedan byggs det på till servicereseförare.
- Lite bättre inflöde av förare nu, både lågkonjunktur samt att flera har provat andra yrken.
- Högre sjukskrivningstal jämfört med före pandemin, kräver flera anställda för att få ut samma antal timmar.
- Vi behöver ha en plan B kring hur vi gör om vi måste ställa trafik på grund av förarbrist.
- Självkörande tekniken tycks inte än vara något som avskräcker.
- Reducering av sommartrafik är viktigt på tågsidan. Våga reducera ännu mer under sommaren, de som idag jobbar juni, juli och augusti får jobba mycket övertid och man säljer mycket semester.
- Bussföretagen vill att bussarna ska rulla (inte dras ned på sommaren).
- Via det nya planeringssystemet som implementeras senast mars 2024, det ska vara dynamiskt och progressivt.
- Olika legitimation beroende på om man ska köra färdtjänst/skolskjuts eller taxi eftersom svårighetsgraden varierar.
- Östgötatrafikens regelverk bör samsynkas bättre med vad trafikföretagen ser för behov.
- Kontanthantering bör inte finnas, det skapar fler problem än nytta.
- Olika fordon skapar en osäkerhet, vissa fordon är svårare att köra än andra.
- Tråkigt att ta rast längs med vägen pga fordon ska rulla så mycket som möjligt.
- Flextider är ett problem, svårt att veta när man slutar för dagen. Varje dag ser olika ut.
- Rimliga krav ställs från Östgötatrafiken i upphandlingen, språkkrav bra. De andra kraven är också rimliga. I upphandlingar bör RKM ställa krav som gör att det blir mer attraktivt, sociala och arbetsmiljömässiga villkor, bygga in det i avtalen, hålla högre nivå.
- Bättre styrning i upphandlingarna
- Exempel på lyckad satsning från Västra Götaland: Jobbinarium – webbsände en rekryteringsträff, inbjudan på webb med arbetsförmedlingen, VD, arbetssökande, befintliga förare (ambassadörer) pratade positivt om yrket, yrkesvux, gymnasiedagar,
- Att det finns ett förarforum tillsammans med trafikföretagen och Östgötatrafiken. Att förarna kommer närmare Östgötatrafiken efterlyses, det är framgångsrikt i andra län.
- Många har svängt att personalfrågan att det är "allas" fråga även om utförandet upphandlas, det är en samverkan som behövs, flera faktorer som det kan samverkans kring. Även om frågan ägs/ligger hos trafikföretaget men fler måste vara inblandade,

- Östgötatrafiken kan vara en kommunikationskanal, det pratas för lite om det pratas lite om busstrafik på nationell nivå. Hur kan man lyfta yrket och bli en politiskt viktig fråga?
- I Västergötland har man startat ett branschråd mellan Trafikverket, Transportstyrelsen, regionalt branschråd, Arbetsförmedlingen, synliggöra yrket,
- Det finns ca 70 000 utfärdade taxilegitimationer men det finns ca 25 000 aktiva förare.
- Östgötatrafiken ska skapa förutsättningar sedan är det upp till varje person var man vill jobba och vad varje företag har för villkor.
- Vissa företag har egna akademier, vad kan varumärket hjälpa till att skapa hype kring yrket.
- Trafikplaneringsyrket är även en bristvara, även trafikledare det söks hela tiden, ett verkligt bristyrke, simultanförmåga, teknisk kompetens men är ett kontorsyrke, mer kontorstider, ofta två eller tre pass. Där ha man inte delad tjänst, men kanske skiftgång istället, det har ökat attraktionskraften även nu trafikleda hemifrån som kan användas vid toppar, jobba hemifrån vid föräldraledighet.
- Behöver bli modernare, jobba hemifrån, tänka mer modernt, jobba på distans, istället för hur gör vi oss till en mer attraktiv arbetsgivare, arbetsmiljön (slitet på många kontor med gamla möbler) tala gott om yrket. Vardagshjälte prata gott om yrket, inte lyfta det negativa först.
- Omställningsprogrammet – byta yrke – jobba längre kan man byta kontor mot fordonet, få lön och ta busskort. Trött på det här men jag har, trogna lugna förare, man har stora barn, man kan jobba mer oregelbundet, lämna grå kontoret.
- Generellt gnälligt i kåren, man vill köra, generationen vill att nästa ska göra det bättre.
- Var finns lokförare och var hålls utbildningen? Är man på utbildning vid en viss ort är det lätt att stanna där.
- Politiskt i kommun och region (utbildningsinsatser). Se till att det finns utbildningsplatser där det finns förarbrist.
- Höja status på yrket (förr yrkesstolthet). Hjälpas åt för att få fler till branschen. Utbildningen till bussförare idag är omodern.
- Östgötatrafikens trafikbeställning är bra, blir resurseffektivt vilket minskar personaltillgången.
- Höja statusen för yrket, visa fördelarna. Branschen = trafikföretagen behöver Östgötatrafikens hjälp att gemensamt sprida info.
- Bra att Östgötatrafiken samlar upp medarbetare i trafikföretagen och träffas. Det skapar bra förutsättningar. Viktigt att få en-vikänsla.
- Vi har riktigt bra trafik i Östergötland!
- I upphandlingar – utvärdera kvaliteten, inte bara det mest ekonomiskt fördelaktiga. Det höjer statusen när lägsta pris inte helt styr, för att attrahera fler till branschen. Inte pressa trafikföretagens egna resultat.
- Medskick till beställare
- Reducering behövs i spårbunden trafik maj, juni, juli, augusti och september. Då kan alla få semester. I juli hade SJ 2 000 övertidstimmar, de som är kvar inne och jobbar - jobbar mycket. Inte attraktivt att som medarbetare. Det finns inte lokförare som kan vara vikarier. Dialog
- Bussbolag vill att bussarna ska förare
- Vy har självkörande buss som test i Stavanger. Då sitter man i ett kontrollrum och styr bussen. Attraherar ungdomar att söka sig dit.

### **Hur kan ni som trafikutövare bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken?**

- Förarna ska vara ambassadörer.
- Säker trafik med hög regularitet och punktlighet
- Bättre teknikstöd till förarna vad gäller störningar, omplanering
- Bättre samordning mellan olika aktörer även kommersiella för att samarbeta vid störningar
- Kroka arm mer vad gäller utbildning och information till förare
- Spela in en kort film där vi vänder oss direkt till förarna
- Vara tillgänglig när behov finns, på rätt plats vid rätt tid.
- Att parkering betalas med Östgötatrafikens biljett.
- Utveckla appen, visar förslag på hela resan.
- Hög service och bra kommunikation mot kund.
- Köra extra turer vid större event.

- Hur ser det ut vid länsgränserna? Pratar Östgötatrafiken med andra länstrafikbolag?
- Mer ondemand där man kan använda serviceresor-fordon, där det finns tomma platser. Virtuella hållplatser så kan man boka in sig där, öka resursutnyttjande. Kan en man åka mer "blandat" dvs. allmän kollektivtrafik, sjukresor, exempel från Jämtland. Modernare form av närtrafik.
- Mer gemensam teknik och alla fordon i den allmänna kollektivtrafiken ser likadant ut. Större resursutnyttjande av fordon, i Tyskland finns det ett kort som man får resa med allt.
- Enkelt att köpa biljett för sällanåkarna, "blippa"
- Svårt att köpa biljett är ett hinder, begripligt, det borde vara en och samma lösning i hela Sverige. Kan man ta emot alla som vill resa?
- Fokusera mer på behov hos kund när vi ska öka utbudet
- Utveckla produkten inte bara ett politiskt perspektiv utan vad finns det för behov i området hos kunder/icke kunder. Generella fakta som restidkvot, relevant för att beakta kundbehovet.
- Nya fordon, växlar om till ny teknik, berätta det – ger positiv klimatpåverkan, kunskap att ställa om till klimatanpassad trafik. Bidrar till klimatmålen, vill vi flera ska resa hållbart andra faktorer som vi ska titta på för att öka marknadsandelen.
- Närtrafik, behovsstyrt utifrån resenären. Ondemand modernare sätt av närtrafik, i stället som kan komplettera den befintliga trafiken. Inga riktiga hållplatser, en närhet och en attraktiv produkt. Kostnadseffektivt alternativ. Utveckling av närtrafiken
- Hur jobbar vi mellan buss och tåg? Östgötapendeln är motorn och busstrafiken planeras utifrån den trafiken. 06.25 i stället för 06.15 flyttade tolv bussavgångar.
- Bevakar och jobbar med kostnadstäckningsgrad och hjälper till att omfördela resurser där det finns behov.

## 6.10 Näringsliv

### 6.10.1 Östsvenska handelskammaren, Mjärdevi science park, Norrköping science park och Företagarna Östergötland

#### Hur kan kollektivtrafiken bidra till era affärs mål?

- Utbud – arbetsgivarperspektiv – viktigt med dialog för anpassningar ex till skiftgång.
- Driv från arbetsgivare exempelvis grön resplan - behöver mötas upp med utbud. Resmönster? Följa upp.
- Biljettpriser – konkurrens med gratis parkering och elbil.
- Kommunens parkeringsprogram? Styr mot förre parkeringar, påverkar fastighetsägarnas planer. Dialog med Östgötatrafiken.
- Samarbete med fastighetsägare.
- Räknesnurra - jämför med bilen och bilens kostnader.
- Till och från arbetsplatsen, hur mäter man?
- Samåkning, hur kan Östgötatrafiken bidra?
- Flexiblare biljetter (vid exempelvis hemarbete)
- Samverkan över län.
- Hela resan perspektiv.
- Lösa hela familjens behov (för konkurrensfördel, ibland är det billigare att ta bilen).
- Hjälpas åt att marknadsföra företagsportalen.
- Svårt för arbetsgivare utanför städerna att hitta personal (ofta säsongsarbetare).
- Koppla kollektivtrafik med ex hyrbildpool.
- Få ut realtidsinfo på företags monitorer i ex receptioner.

#### Hur kan ni bidra till ett ökat hållbart resande?

- Påverka kunderna, kommer krav.
- Information – klimatvinster + prisvärt.

- Andra vinster – tid, möjlighet att jobba under resan.
- Tredjepartstjänster i samarbete.
- Subventionera för medarbetare och kunder.
- Maas tjänster, informera i samarbete med Östgötatrafiken.
- Bjuda in Östgötatrafiken för att prata med anställda.
- Tjänsteresor - kan vara svårt på landsbygden, tid i stan för att vänta och när man måste förflytta sig. Policy att resa kollektivt när det går.
- Minska P-platser, attrahera personal, konkurrensmedel (ekonomi/hållbart/bekvämt).
- Samarbete om marknadsföring (ex Benify).

## 6.10.2 Citysamverkan Linköping, Fastighetsägarna, Lundbergs fastigheter och Länsförsäkringar

### Hur skiljer sig resandet 2040 från idag? Ser ni andra syften och behov?

Ökad tillgänglighet viktigt framåt, kommer att vara fler transporter, dock antagligen bilfritt (löser man behovet och inte utgår från bilen så är bilen inte viktig).

Det behövs ställen där man kan ställa sin transport (hubsystem) för att ta sig vidare. Det ska vara lätt att ta sig till fots, kompakt stadskärna. Man ska enkelt ta sig till en stadskärna.

Genom ett tråktänk kan man styra var busshållplatserna och p-platserna. Som exempel gav negativa effekter för handlare när Eddan försvann (stråket eddan – innerstaden).

Framåt – shuttlar som matar från noder i in stadskärnan. Blir viktigt när Ostlänken kommer, man vill inte gå från nya RC.

2040 noder, mikrobilitet. Viktigt med trygga p platser för cyklar. viktigt att identifiera rätt noder.

### Övrigt

Borde heta regionalt kollektivtrafikförsörjningsprogram.

Trend hemmakontor, även om normen är att vara tillbaka på kontor (i Stockholm dyrt med lokaler, lång pendling = många föredrar sina hemmakontor). På grund av lång pendlingstid, svårt att få tillbaka medarbetare till kontoren.

## 6.11 Övrigt, samrådsmöten som inte hållits

Tillväxt Motala och Citysamverkan i Norrköping har fått inbjudan till samråd men inte återkommit för bokning av möte.



# 7 Genomförda dialogmöten

Följande dialogmöten har hållits:

## 7.1 Kommunerna i Östergötland

Dialogmöten har hållits med tjänstepersoner.

### 7.1.1 Boxholm, Mjölby, Ydre och Ödeshögs kommuner

Deltagarna diskutera följande frågor som är kopplade till två av sex målområden i nuvarande RTP.

#### **Öka kollektivtrafikens marknadsandel**

- Marknadsandelsmålet, vilken ambitionsnivå ska vi ha? Och vad får det för konsekvenser?
- Bör marknadsandelsmålet delas upp tydligare så att vi har delmål för olika kommuner/reserelationer eller stråk?
- Hur kan vi tydligare lyfta fram olika transportslags olika prioritet i olika geografier/områden? Hur gör vi kombinerat resande ännu mer attraktivt
- I stället för att titta på storstad/landsbygd skulle det vara bra att titta på färdmedelfördelningen i stråk.
- Prata om antalet påstigande i stället för marknadsandel för att det ska bli mera konkret.

#### **God geografisk tillgänglighet**

- Mobiliteten på landsbygden; Vad fungerar bra idag? Vad vill vi förändra? Vilken effekt vill vi uppnå?
- Är serviceutbudet i form av närtrafik en tillräckligt bra lösning för att utgöra lägsta utbud att erbjuda samtliga invånare?
- När vi tittar på andra mobilitetslösningar för landsbygden vad är det i första hand för mobilitetsproblem vi vill lösa?

Underlättat om närtrafiken hade utökade öppettider för att göra det mer likt färdtjänsten. Arbeta aktivt med smart mobilitet, samåkningsapp etc.

### 7.1.2 Finspång, Söderköping och Valdemarsviks kommuner

#### **Öka kollektivtrafikens marknadsandel**

- Marknadsandelsmålet, vilken ambitionsnivå ska vi ha? Och vad får det för konsekvenser?
- Bör marknadsandelsmålet delas upp tydligare så att vi har delmål för olika kommuner/reserelationer eller stråk?
- Hur kan vi tydligare lyfta fram olika transportslags olika prioritet i olika geografier/områden? Hur gör vi kombinerat resande ännu mer attraktivt

Kommunerna tycker det är bra att dela upp målet kopplat till olika geografier med tanke på att förutsättningar skiljer sig mycket åt.

Målet om 32% - bra med högt mål, viktigt i arbetet inte minst kring samverka för att tillsammans nå målen. Högt mål men realistisk för att få genomslag.

RTP får nytt målår 2040 vilket innebär att vi har mer tid på oss att nå målet om 32 procenten marknadsandel.

Finspång och Söderköping – jobbar aktivt med parkeringsavgifter, ett måste för att få folk att välja bussen. P-skiva används för att hålla staden levande. Vanlig parkering bör regleras med tid eller



pengar. Medan pendlarparkering där syftet är att resa vidare med kollektivtrafik bör vara gratis eller inkluderad i pendelbiljetten för att inte tappa dessa resenärgrupper.

### **God geografisk tillgänglighet**

- Mobiliteten på landsbygden; Vad fungerar bra idag? Vad vill vi förändra? Vilken effekt vill vi uppnå?
- Är serviceutbudet i form av närtrafik en tillräckligt bra lösning för att utgöra lägsta utbud att erbjuda samtliga invånare?
- När vi tittar på andra mobilitetslösningar för landsbygden vad är det i första hand för mobilitetsproblem vi vill lösa?

Vad funkar och vad funkar inte (mobilitet). Finspång, svårt att ta sig till och från hållplats på ett säkert sätt (brist på säkra passager och gång- och cykelbanor till hållplats). Man kan behöva ta sig över en hårt trafikerad väg, vill inte släppa barn eller gå själv. Det saknas alternativ och därav är det oerhört viktigt att arbeta med bytespunkter så som exempelvis Högamon i Ljusfallshammar. Vi vill marknadsföra trafiken, men vi behöver även vara tydligare med hur man tar sig till och från hållplatsen. Ibland går det bra i en riktning, men inte i andra. Som kund är man utsatt i dagens trafikklimate.

Vad är landsbygd, det ses som C och D områden i den busstrategiska målbilden.

Närtrafiken – kompletterande trafik utanför högtrafik – i kombination med bytespunkter kan det vara en bra lösning för glesbygden. Synpunkt som kommer – varför kan man inte åka på en 30 dagarsbiljett i närtrafiken. Önskemål om mer marknadsföring gällande närtrafiken. Svårt för kommuner som inte äger infrastrukturen i vissa lägen (ex pendlarparkering och hållplatser på enskilt vägnät).

### **7.1.3 Kinda och Åtvidabergs kommuner**

Generella synpunkter: Remisstiden bör inkludera september 2024

Regionförstoringsperspektivet var mer tydligt i första RTP än i nuvarande upplaga. Kommer det skrivas tydligare i kommande RTP? Viktigt för Åtvidaberg att kopplingen mot Västervik lyfts. För Kinda kopplingen mot Kalmar.

Frågor som diskuteras är kopplade till två av sex målområden i nuvarande RTP.

### **Öka kollektivtrafikens marknadsandel**

Åtvidaberg: Öka antalet resor i närtrafiken och mellan Åtvidaberg och Linköping. I stället för att titta på storstad/landsbygd skulle det vara bra att titta på färdmedelfördelningen i stråk.

Kinda: Önskar nyckeltal i bokslut. Prata om antalet påstigande i stället för marknadsandel. Det blir mer konkret då.

Oklart var ansvaret för kollektivtrafiken är i kommunen. Blir ännu otydligare när den särskilda kollektivtrafiktrafiken lämnats över.

### **God geografisk tillgänglighet**

Åtvidaberg: Jobbar just nu med ett samarbetarbete med Östgötatrafiken gällande samåkningsapp. Letar efter personer som kan tänka sig att testa.

Hade underlättat om närtrafiken hade utökade öppettider för att göra det mer likt färdtjänsten. Man riskerar att trycka över resenärer till den särskilda kollektivtrafiken om tidsfönstret är för snävt.

Provtagning på vårdcentral är ofta på morgonen vilket är omöjligt med närtrafiken. Risk att man ansöker om färdtjänsttillstånd i stället.

Arbetsresande är en mycket liten del av resenärgruppen för närtrafik.

Universitetssjukhuset är en målpunkt som ligger lite för långt bort från bussen från Åtvidaberg. Till viss del även Universitet. Kanske köra via Tinnerbäcksbadet.

Göra det enklare och lättare att se vilka stadstrafiklinjer som går till US om man inte kan dra om linjen.

Besöksnäringsspektivet får inte glömmas bort. Besöka verksamhet, semesterboende eller gå vandringsleder.

Kinda: Fritidskort har delats ut till alla ungdomar i kommunen. Fritidsbiljetten gäller ju inte på närtrafiken. Önskemål om att fritidskortet skulle gälla i närtrafiken för att göra det lättare för ungdomarna att ta del av fritidsaktiviteter.

Till ett visst avstånd är det möjligt att åka EPA till bytespunkt.

#### 7.1.4 Linköpings kommun

Linköpings kommun har innan mötet fått ut följande frågeställningar: Marknadsandelsmålet, vilken ambitionsnivå ska vi ha? Och vad får det för konsekvenser? Bör marknadsandelsmålet delas upp tydligare så att vi har delmål för olika kommuner/reserelationer eller stråk? Hur kan vi tydligare lyfta fram olika transportslags olika prioritet i olika geografier/områden? Hur gör vi kombinerat resande ännu mer attraktivt?

##### Synpunkter från Linköpings kommun

- Kan man förlänga remisstiden så att det är ok att inkomma med svar under september? Skulle verkligen underlätta den politiska processen i kommunerna.
- Hur löser man behovet för landsbygden? Lösningen är nog inte linjelagd kollektivtrafik utan man måste vara innovativ och hitta andra lösningar.
- Färdmedelsmätning i kommunens egna trafikförsörjningsprogram. Arbete med uppdatering av trafikplan pågår. Kommunens mål är att minska andelen biltrafik i städerna.
- Linköpings kommun kan delas in i olika färdmedelsfördelning. Förslag är att sätta målvärden efter restid i stället för område man bor i.
- I stället för enkät på RVU vill Linköpings kommun använda mobildata framöver.
- Kommunen ska fundera vidare på hur marknadsandelsmålet påverkar deras verksamhet. För om målet är 32% för hela regionen, vad innebär det då för kommunen? 60%
- Jobba mer med analyser av andelar i olika stråk. Analysera varför vi inte når upp till målen.

#### 7.1.5 Motala och Vadstena kommuner

##### Motala kommun

Vårt inspel kring RTP:n är fokuset som denna lägger på landsbygdens utveckling och innebörden av tillgänglig kollektivtrafik. Grundvisionen är det inget fel på och vi står bakom den, men vi ser att kopplingarna till busstrategin blir otydliga och ibland kan man få uppfattningen att dom går direkt emot varandra i sakfrågor. Exemplet som vi tog upp är de större stråk som redovisas i busstrategin. Dessa stråk binder samman regionens större tätorter och ett stort fokus ligger på dessa, samtidigt som flertalet andra stråk mot landsbygden inte är inkluderade (Godegård exempelvis). Det behöver tydligare redovisas hur alla strategiska dokument hör ihop, och det behövs betydligt bättre redogörelse kring relationen mellan stora stråk och landsbygden. Vi hade också en kommentar kopplat till skrivningen "Särskilt inte om de leder till att resurser styrs utanför de stora stråken", samtidigt som det redovisas att STOR hänsyn har tagits till kommunala utvecklingsplaner. Vi

kommuner som har mycket landsbygd där vi ser en minskning av den linjelagda kollektivtrafiken i stort har svårt att se att hänsynen har tagits till den landsbygdsutveckling som vi tydligt arbetar för i våra strategiska dokument. Samtidigt som den nya RTP:n ska ha landsbygden i fokus. Region Östergötlands kommuner har olika förutsättningar att klara mål i regionala strategiska dokument. Större hänsyn behöver därför tas för respektive kommuns förutsättningar, där landsbygden är en stor del. Färdmedelsandelar som vi diskuterade är en sak där våra två storstäders färdmedelsfördelning inte kan jämföras med en kommun som består till stor del utav landsbygd, där behöver alternativa mål tas fram.

## Vadstena kommun

Betydelsen av kollektivtrafiken för möjlig samhällsutveckling är viktigt att lyfta. Kollektivtrafiken är inte bara ett medel för att ta sig från A till B utan skapar också förutsättningar för tillväxt och attraktivitet. I stället för att ha generella mål i RTP för hela länet så kanske man kan ha olika mål kopplade till olika geografier eller stad/tätort/landsbygd för att skapa en bättre förståelse. Det är också viktigt att beskriva att betydelsen/behovet av kollektivtrafiken kan vara olika i olika geografier. Utöver arbetspendling så är möjligheten för ungdomar att kunna ta sig till studier (gymnasium) en viktig fråga som i dagsläget hamnar lite mellan stolarna, bra om den lyfts i kommande RTP-arbete. Om resandeströmmar skulle visa sig vara stora i vissa stråk så kanske man även ska vara öppen för att se om man kan ha kollektivtrafik för annat än bara arbetspendling (och studiependling), exempelvis till besöksmål som Omberg och Tåkern. Det är bra att Närtrafiken finns men den skulle behöva utvecklas för att fungera som ett komplement till linjelagd kollektivtrafik. Exempelvis, om en buss har gått mellan två tätorter och linjen läggs ner bör man som boende mitt emellan kunna välja vilken av tätorterna som man vill åka Närtrafik till. Målpunkterna/servicen i orterna skiljer sig många gånger åt och behoven av vilken ort man behöver ta sig till kan växla. I dagsläget skapar de administrativa kommungränserna hinder för de funktionella sambanden. Bokningssystemet för närtrafiken behöver förenklas och göras till en digital tjänst.

### 7.1.6 Norrköpings kommun

#### Möte 1

#### Öka kollektivtrafikens marknadsandel

Hur ser man på huvudfärdmedlen kontra kompletterande färdstätt. Vilka delresor går in i marknadsandelen?

Det är dumt att sänka ambitionsnivån från de 32 procenten, även om vi vet att det kostar. Hög marknadsandel underlättar i diskussioner med trafikverk. Skulle även kunna vara draghjälp i stadsutvecklingen hos kommunerna. Bra för arbetet med bytespunkter.

Dela upp på olika relationer skulle hjälpa, speciellt i de stora stråken (prioriterade – rumslig strategi). Det är logiskt att ha ett högre mål kopplat till marknadsandel i städerna i förhållande till landsbygd/glesbygden.

Önskan om tydlighet i valt tal, varför x procent? Och inte y? styr det mot några andra mål eller uträkningar? Eller ses det som etapp 2040 mot något senare? Vad baseras det på, valt tal? Men bra och viktigt att bibehålla ett SMART-mål.

Att dela upp beroende på geografi är.

- Positivt: på grund av tydligare att det finns olika mål-, krav- och möjlighetsbild. Man kan då bryta ner på geografi, stråk eller liknande relevanta indelningar.

- Problematiskt: pga. hur stor målmatriken kan bli, att delarna ändå kan summeras i över strategiskt övergripande helhetsmål i just RTP (och då brytas ner i andra dokument, så som målbilderna).

Det kan vara känsligt med för detaljerade kommunala mål från Regionen.

Kan vara idé att komplettera marknadsandelsmålet med ett mål om andel i hela färdmedelsbilden så att man får med GC, och Regionens roll breddas utanför Östgötatrafikens roll – dvs två mål som kompletterar varandra, harmoniserat.

Målet kopplar mot God geografisk tillgänglighet om ”var”.

### **God geografisk tillgänglighet**

Mobilitet på landsbygden funkar på landsbygden för specifika syften, ej för skol- och arbetspendling. Frågan är vilket syfte man vill ha med resorna i den typen av miljöer. Vilka mobilitetsproblem ska kollektivtrafiken lösa och inte?

Önskvärt är att se över närtrafiken alt. andra mobila lösningar. Knäckfrågan är hur gymnasieleverna (eller fria skolvalet) ska ta sig till och från skolan.

Hur kan kommunen hjälpa till att prata landsbygd? Närtrafiken är inte tillgänglig, ska bokas, enkelbiljetter utan övergång. Många trösklar. Målpunkterna i närtrafiken bör ses över. Enklare beställningsförfarande. Definition av landsbygd – vi bör ha en gemensam bild av det. Definition ”där vi inte har kollektivtrafik idag?

Kopplar mot Marknadsandelsmålet men också bundet till Attraktiv kollektivtrafik (stomlinjer etc.). Viktigt med att målen försöker ”helhetstäcka”.

Bra med ”100 % täckning”.

Skillnad mot om Närtrafiken är totalt sett tillräcklig, eller om den är tillräcklig mot SITT syfte. Två väldigt olika frågor. Men som lär behöva besvaras och mötas politiskt och ”tekniskt”.

### Möte 2

#### **Inspel från politikerna i Norrköpings kommun**

- Ställer sig frågan till vilken effekt bussfiler ger. Hur många fler resande kan ett par minuters restidsbesparing ge?
- Vad gör Östgötatrafiken för att få fler att resa kollektivt?
- Uttrycker missnöje med kollektivtrafiken på landsbygder.
- Norrköping pekar ut områden i strategiska dokument så som i översiktsplanen där Östgötatrafiken valt att plocka bort trafik. De kommunala dokumenten och regionens inriktning går inte hand i hand.
- En dialog är avgörande vid stadsplaneringen och samsyn krävs i frågor för att uppfylla maximal potential. Kollektivtrafiken är oerhört viktig vid satsning av nya bostadsområden, Lundby är ett exempel där det inte fungerat.
- Mycket fokus på miljö i dagens regionala mål, men samhällsservice är minst lika viktigt och bör lyftas. Ett av målen bör vara kopplat till samhällsservice med fokus på landsbygder.
- Norrköping ser hellre mindre trafik i staden till förmån för landsbygden. De i stan accepterar ett lägre turutbud och att vänta lite längre på bussen medan de på landsbygden har större behov av en linjetrafik.
- Norrköping ser att det är rimligt att skära ner på skärgårdstrafiken till förmån för landsbygdstrafiken på land.
- Östgötatrafiken konkurrerar kraftigt mot de kommersiella aktörerna i skärgården vilket vi är frågande till om det är bra.

- Norrköpings kommun har öppnat upp skolskjutsen för allmänheten i Kvarsebo-Krokek, Styrstad/Lundby-Rambodal/Smedby och Simonstorp-Åby, vilket kostar en miljon extra. Det är inte kommunens primära uppdrag utan det ligger på regionen att hantera.
- Närtrafiken, antalet resande har ökat markant i Norrköpings kommun efter trafikomläggningen 2022. Önskar en analys kring varför antal närtrafikresor i Norrköping har ökat så pass mycket, är det ett tecken på avsaknaden av linjelagd kollektivtrafik? Det är ett bekymmer att det inte går att studie- och arbetspendla med närtrafiken. Många föräldrar behöver köra sina barn, för de har valt att bosätta sig i områden där det inte längre går en buss.
- Målet om God tillgänglighet bör vara fokus i nya RTP, då extra kraft enligt uppdraget ska läggas på landsbygder. Något ytterligare mål bör tilläggas, exempelvis någon form av hybridlösning som kan bidra med samhällsservice på landsbygder.

### **Inspel från politikerna i Region Östergötland**

- Närtrafiken ska ses över till hösten och då kommer frågor gällande öppettider och utformning hanteras.
- Linjelagd skolskjuts är ett gemensamt projekt som skulle kunna bli en bra lösning på landsbygder.
- Ett möte med byrådet i Kvarsebo är inplanerat för att prata trafikförsörjning till och från området.
- Inriktningen är att behålla skärgårdstrafiken likt dagens upplägg.
- TSN presidiet arbetar för en mer aktiv dialog mellan politiker i samtliga kommuner men även med medborgare och andra aktörer.
- Östgötatrafiken har en begränsad budget varje år, och det gäller att hantera det på ett så bra sätt som möjligt för att uppnå maximal samhällsnytta inom den uttalade ram som finns.
- Förslag om incitamentavtal/överenskommelse mellan regionen och kommunen, om att sprida ut skoltiderna för att på så sätt nyttja fordonen på ett bättre och mer effektivt sätt. Det skulle kunna generera ett ökat resande.

### **Övrigt**

Önskemål från politiken i Norrköping om att ha ytterligare ett samråd ang. Skärgårdstrafiken.

## **7.2 Pensionärernas riksorganisation, PRO**

### **Möjligheten att påverka de politiska målen, övriga kommentarer från den övergripande presentationen**

Närtrafiken är besvärlig, hur tar man sig till vårdcentralen, varför får man inte åka över kommungränsen? Många kommentarer kring Tjällmo då har man sin vårdcentral i Ljungsbro (?). Det tar halva dagen att bara komma dit.

12 miljoner, vem var det som satsade, Norrköpings kommun eller Region Östergötland - Region Östergötland. Debatt att man inte får köpa till egen kollektivtrafik och svaret är att JA det får kommunen göra så en kommun kan satsa extra om de vill. Det tar ca 3 år innan en trafikförändring sätter sig.

Fråga: priset för att resa färdtjänst, vem bestämmer, den 50% ökningen i Linköpings kommun som det var en artikel i Corren kring. Förslag att man bjuder in de lokala politikerna. Svar: Det ekonomiska läget är hur det har föranlett att man behöver höja priset och begränsa resorna.

### **Revideringen av RTP**

Ska man ha som mål hur många som använder de digitala tjänsterna?

Vad är en restidskvot? Skillnaden mellan vad det tar att resa direkt med bil och skillnad med kollektivtrafiken. Hur ser sträckan ut, är det samma? Man mäter mellan start och sluthållplats. När man lägger ner linjer hur fungerar det? Är det samverkan mellan region och kommun? Ja samverkan när det gäller trafikutredningen men sedan är det nämnden som beslutar (RÖ). Ökad samverkan under den här mandatperioden inte klara än men presidiet är. Målvärden, allt talar för att en linje ska läggas ner att förstärka, man har sagt nej för man ser andra värden, även om det är logiskt att dra ner den. Samspel mellan kommunen, Region Östergötland och Östgötatrafiken. Östgötatrafiken är Region Östergötland. Ja, det är TSN som beslutar syvende och sist.

Vad räknar ni som landsbygdstrafik och hur räknas det? Stadstrafik i Linköping, Norrköping, Söderköping och Motala? Så Landsbygdstrafik är det som går från huvudorterna och sedan utåt i länet. I trafikbokslutet kan man läsa om alla linjer och det finns på hemsidorna.

Workshopfrågor och anteckningar från dessa:

### **Hur skiljer sig resandet för pensionärer år 2040 från idag?**

- Beroende på hur kollektivtrafiken bedrivs.
- Utbudet styr resandet. Bättre lägga mer pengar på kollektivtrafik (miljösynpunkt) samt utvecklat elbussar (samhällsekonomiska perspektivet). Framtiden för resandet: Självgående bussar (går oavbrutet)
- Ex: Åtvidaberg Linköping (1 gång i timmen)
- Miljön viktigaste
- Begränsa/förbjuda trafik centralt i större städer
- Inte ta bort det som är bra, effektivare stadstrafik
- Billigare för pensionärer
- Mer tidsdifferentierade biljettpriser (kommuner totalt har gratis vissa tider)
- Öka turtäthet åt landsbygdshållet (skapa förflyttning från bil till kollektivtrafik)
- Högre marknadsandel (automatiskt pga kostnad för bil)
- Klimatförändringarna
- Ökat resande, förflyttning från bil till kollektivtrafik
- Självgående trafik
- Mindre storlek på färdmedel (färdiga slingor) (miljöfaktorn viktig)
- Dagens bussar inte anpassade
- Hållbarhetsperspektivet
- Höja parkeringsavgift (göra det mer attraktivt att)
- Lätt och enkelt att komma till och på färdmedlet (högre marknadsandel) ovisst hur hög
- Kollektivtrafiken går hela vägen till ens slutdestination (ökad närhet)
- Restidskvot viktigt
- Utbud som anpassar sig till olika resandegrupper (tätare turer mindre behov av restidskvot och tvärtom) (Dynamiskt utbud)
- När bussarna går (tillgänglighet) (Hongkong mindre bussar om ca 10 st o på så sätt öka turtätheten)
- ny generation med digitalisering
- information via digital för att visa på efterfrågan av resande
- Miljömedvetenheten (klimat) kommer öka, fokus här
- Kombinerat resande: pendelparkering
- Elbussarna (automatiserade förarlösa bussar)
- Ökad informationsgivning (för ökat resande)
- Tillgänglighet: tillgång, utbud, närhet till hållplats
- Mer reglering/avstängda områden i centrala större stadsområdes delar (Linköping, Norrköping)
- Tar man bussen pga miljön rent kollektivt



## Vad är kollektivtrafikens viktigaste syfte för målgruppen pensionärer?

- Tillgång till kollektivtrafik för alla, Kunna resa dit man önskar. Rörlighet
- Tillgänglighet viktig, närhet, pris, fordon och hållplatser.
- Möjlighet att kunna genomföra resor för olika aktiviteter, kultur, handla etc.
- Förarnas påverkan på reseupplevelse, hjälpsamma förare, trygg och säker körning. Hjälpa rullstolsburna resenärer.
- Information, exempelvis att det är möjligt för rullstolsburna att åka kollektivt eftersom alla bussar är utrustade med ramp.
- Färdtjänst, samordning av resor ifrågasattes.
- Prova på biljetter för pensionärer. Flertalet hade åkt den 21 september på körkortet och hade en mycket positiv upplevelse av detta (normalt bilåkare).
- Rabatter för pensionärer, bra med rabatter som finns. Inget önskemål om gratis för pensionärer.
- Priser och biljettgiltighet, utökad giltighet för enkelbiljett från 1 till 2 timmar trodde flera skulle kunna locka fler pensionärer att ställa bilen. Man hinner då uträta sina ärenden och åka hem på samma biljett.
- Information om trafik och biljetter, generellt låg kunskapsnivå om trafik och biljetter hos pensionärer. Information om hur det verkligen är skulle öka resandet trodde flertalet
- Närtrafik, upplevelse att närtrafik inte är tillgänglig för alla. Svårt för äldre att gå upp till 2 km till hållplats om man bor på så sätt och inte har tillgång till närtrafik.

## Vad är viktigt för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt och tryggt sätt att resa?

Kommentar till svaren: Det var tydligt utifrån hur de svarade att attraktivt och tryggt gick hand i hand och man kommenterade sällan från grupperna att det här är trygghet och det här är attraktivitet.

Trevligt bemötande av förarna är viktigt. Viktigt att förarna har utbildning, både i hur man säljer biljetter, Östgötatrafiken säger att det går men förarna kan inte, orolig när det kommer en kontrollant att få avgift för att man har ogiltig biljett.

Sedan måste förarna hålla koll på de resande, man tittar på mobilen så fort bussen stannar vid en hållplats då missar man att sänka bussen, de har ju ansvar för säkerheten. Två berättade om hur de blivit klämda i dörrarna vid avstigning.

Resor i Åbylund mycket ungdomar som står i klungor mitt i bussen man står och pratar, tittar i mobilerna, blockerar dörrarna och förarna säger inget, förut fanns det skyltar i bussen där det stod att man skulle gå bakåt, förarna säger inget. Förarna kan ju inte heller då se att man vill av när det finns klungor som står. Förarna ska ha uppsikt över sina resenärer.

Många äldre har inte appen, kan inte använda sin mobil, vill lösa biljetten, föraren vet inte hur man löser biljetten, kommer det en kontrollant, då blir man osäker – landsbygdsbussen. Vill inte få tilläggsavgift. Osäkerhet uppstår. En kommentar var att om man förklarade så blev man sällan man blir ifrågasatt av kontrollanterna. Lättare att se ditt saldo, svårt att hålla koll på hur många resor man har. Man kan inte kolla hur sitt saldo, har jag resor både in och hem? Kan inte det komma upp när man blipper sitt resekort. Önskar få hjälp av föraren att komma på och av när man har rullator, rullstol eller för den delen även de yngre med barnvagn, nu måste andra resenärer hjälpa till.

Viktigt att det är lätt att köpa biljett. När man köper biljetten så är det besvärligt att man måste välja hållplatser, kan man inte bara få köpa en tätortsbiljett? När det här har påpekats så har svaret varit att det är på grund av statistiken, får inte ni den ändå när vi stiger på?

För att det ska gå att åka måste man orka gå till hållplatsen. Många har svårt att gå svårt att gå 1,5 km, men man är för frisk för färdtjänst, vad återstår då? Flera har flyttat från Malmslätt av den anledningen.

Säker körning, tryggheten väntar in att man hinner sätta sig och att man kan sitta till man ska gå av, inte stanna långt från trottoarkanten. Utrop är bra så man vet var man ska åka. Östgotapendeln är bra, lätt att komma in med rullator.

Inget prat i telefon, förare verkar stressade för tidtabellen, kvalitetsavdragen gör att det är stressande. Orimligheter i körtiderna (kommentar: jag uppfattade att det här gällde både färdtjänst och bussarna).

Hur man ska köpa biljett, det känns otryggt, hur funkar det med betalkort på bussen?

Linjen indragen Malmslätt, så då tar man bilen i stället, för långt att gå till nya hållplatserna.

Trygghetsfråga, hjälp av föraren att komma ombord både på och av. Nu får man förlita sig på medpassagerare.

Svårt i de bussar där det är ett steg inne i bussen, nivåskillnad.

Ungdomar tar inte hänsyn till äldre ombord på bussen, man väljer bort för man vet inte om man får sitta.

Rädsla att åka, man vet inte hur man gör.

Media hjälper till att det är osäkert och lite farligt att resa. Det var ett bra initiativ att resa på körkortet, kul att initiativ, då vågade man prova utan att vara rädd att man köpt fel biljett eller inte visste hur man skulle göra ombord på buss/pendeln. Då fick man även en annan bild än den i media hur det är att åka (främst buss).

Det är inte alltid att man köper sig ett kort eller tar det digitala, hur kan man resa då, vill kunna betala på bussen.

För den som har svårt att gå eller har dålig balans är det viktigt att få en sittplats. Många reser sig inte upp, gäller både yngre och äldre. Detta gäller även vid de platser som är märkta för dem ed funktionshinder.

Sänkning av bussen, när man är rörelsehindrad (vilket många blir lite bara av att vara äldre) är det problematiskt att bussarna inte sänks när man ska av och på (gäller inte alla förare men många). Då blir man osäker och inte vill åka för man vet inte om man kommer att komma på och/eller av. Sedan i vissa bussar finns det ett trappsteg upp en bit in i bussen (efter första dubbeldörrarna) det är svårt att ta det stora steget då är man hänvisad till främre säten där det ofta är fullt.

Föraren väntar inte på att man har satt sig innan man kör då kan man tappa balansen och ramla och det kanske inte finns något att hålla sig i.

Vissa förare kör också väldigt fort, och ryckigt. Är det så snäva tidtabeller som gör att det inte finns tid att vänta in kunderna och köra för fort?

På vissa ställen är det väldigt trång för bussen att köra (inte bara vid vägarbeten utan exempelvis vid Garnisonsvägen, hållplats Tinnebäcksgård, där kan bussen få vänta länge, är det därför man kör för fort?

Tiden, kan man lita på tidtabellen? Kommer man fram i tid.

Avstånd till hållplats avgör också om man kan åka eller inte om man har vårt att nå, 1 km är då väldigt långt.

Där kan man också bli klämd med hur färdtjänsten bedöms, det är ofta gränsen för hur man orkar gå ett par hundra meter. Borde inte de här stämma överens?

Borde inte bussarna gå till saker som många vill resa till, exempelvis bibliotek och vårdcentral. Måste allt gå så fort? Då gör det att äldre inte kan åka plus att det är för långt till hållplatserna. Hur bussarna parkerar vid en busshållplats, har man svårt att gå och ens buss kommer in som buss tre vid en hållplats hinner inte bort till den. Kommer bussen att köra fram? Vid Trädgårdstorget särskilt, om man kan väljer man då i stället en annan hållplats. Måste verkligen alla stadsbussar (i Linköping) gå till resecentrum?

Att köpa biljett – smartphone, alla har inte en sådan. De är inte bara en teknikfråga utan även en ekonomisk fråga.

### 7.3 Region Östergötlands avdelning regional utveckling

Behövs samråd även med regionutvecklingsnämnden? Trafik- och samhällsplaneringsnämnden är ansvarig nämnd, men det kan behövas fler perspektiv. Östgötatrafiken tar med frågan tillbaka till ansvariga politiker inom TSN.

#### **Andra styrdokumentens påverkan på RTP:n? Vilka målområden berörs? Finns eventuella risker för målkonflikter?**

Det finns en kulturplan för Östergötland som ger inriktningen att ”bredda deltagandet” och att förutsättningar över länet ska ges för att delta i kulturella sammanhang. Kulturens geografi, kartläggning av besöksmål och kulturaktiviteter finns att ta del av i kulturplanen.

Barnkonventionen och barnrättslagen. Kan det finnas ett forum för dialog även med barn och unga? Regionen har riktlinjer att öka barn och ungdomars deltagande i beslutsprocesser. Finns det möjlighet att fokusera mer på det? Hållbarhetsenheten är gärna behjälpliga i det arbetet. Det finns även ett hållbarhetsprogram som bl.a. innehåller genomförandet av riskanalys utifrån jämlikhet och jämställdhet.

Museum i länet kan vara en dialogpart för att diskutera barnens möjligheter att förflytta sig mellan kulturpunkter. Undersökning av hur barn och unga kan ta del av kultur kan göras via kulturskolan.

Kunskapsunderlag till RUN; här finns angivet vilka turistnoder som finns.

Lagar på EU nivå som handlar om smart och hållbar mobilitet, men även annan EU-lagstiftning som utsläppsnormen. Avseende järnvägstrafiken är Linköping och Norrköping utsedda till noder.

#### Återkoppling från Östgötatrafiken

Prioritering av arbetspendling och pendling för studier ligger i linje med lagstiftningen avseende kollektivtrafik, men är också väl förankrad inom politiken. Annat resande är positivt och önskat, men vid avvägning är det trafik som gynnar pendling som har företräde.

Östgötatrafiken tackar för input om ytterligare dialogpartners och kommer att återkoppla det erbjudna stödet i processen framåt.

#### **Fokus på landsbygden (marknadsandel/ yttäckning): Vad är det i första hand för mobilitetsproblem vi vill lösa? Finns det andra medel än kollektivtrafik?**

Vad är politikens inriktning och önskemål? Deltagarna har inte någon ytterligare input i den frågan. Om det är andra mobilitetstjänster som avses så är det för glest befolkat för att det ska vara en lösning. Men frågan grundar sig sannolikt i en önskan att kunna ta sig till jobb och skola även på landsbygden, dvs förväntningarna att ha samma möjligheter som andra.

## 7.4 Samverkansdagen om hållbarhet med näringsliv och andra organisationer

- Hur kan kollektivtrafiken bidra till era hållbarhetsmål och affärer?
- Göra kollektivtrafiken till det ”nya normala”.
- Kampanjer för att prova på kollektivtrafikresor t.ex. byta resmönster.
- Marknadsföra kollektivtrafiken för personal och kunder.
- Öka statusen för kollektivtrafiken genom exempelvis lokala förebilder för att attrahera nya målgrupper.
- Extra hjälpmedel (kostnad, tillgänglighet, användarvänlighet).
- Minska behovet av parkeringsplatser.
- Fortsatt hög service och utbud.
- Attraktiv arbetsgivare
- En biljettlösning som fungerar mellan regioner eller att man har möjlighet att köpa andra biljetter i våra köpkanaler.
- Redovisning av tjänsteresor på periodbiljetter.
- Samåkningsfokus till närmaste hållplats, ta med kollega på befintlig biljett (prisvärt tillägg).
- Ha en biljettlösning/återbäringsystem för de som kan tänka sig att åka kollektivt någon dag i veckan (regelbundet).
- Hur kan ni bidra till ett ökat hållbart resande?
- Mål för den egna verksamheten om att minska klimatpåverkan, åka kollektivt för arbetspendling, tjänsteresor ska ske med kollektiva färdmedel.
- Anpassa schema för att passa kollektivtrafiken.
- Införa resepolicy.
- Samåkning i personalgruppen.
- Vara ambassadörer för kollektivtrafiken, förebilder/visa att det går.
- Budskap att man inte måste välja det ena eller det andra; ”Ställ bilen hemma fredagar” ”Ta första mötet hemma” (för de som har möjlighet).
- Cykel/kollektivt som standardvalet. Reseportalen för tjänsteresor (och enklare möjligheter för redovisning av dem).
- Redogöra för förutsättningarna att åka kollektivt beroende på anställdas adress resp. kontoren/arbetsplatsernas adress.

## 7.5 Trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Frågor som diskuteras

Marknadsandelsmålet, vilken ambitionsnivå ska vi ha? Och vad får det för konsekvenser

Vi har begränsade ekonomiska förutsättningar, hur använder vi dessa på bästa sätt för att uppnå samhällsnytta genom kollektivtrafiken?

Är serviceutbudet i form av närtrafik en tillräckligt bra lösning för att utgöra lägsta utbud att erbjuda invånarna?

Hur kan vi tydligare lyfta fram olika transportslags olika prioritet i olika geografier/områden? Hur gör vi kombinerat resande ännu mer attraktivt?

Sammanfattning gruppdiskussioner

### Marknadsandel

Kombinerat resande (noder) underlättar och borde ge ett ökat resande. Även beslut (politiska) kan vara incitament som leder till ökade marknadsandelar, t.ex. bilfri innerstad. Målet borde vara

specificerat och uppdelat mellan landsbygd och städerna. Det går inte att ha samma målsättning. Åtminstone bör skillnaderna diskuteras i texten i RTP:n. Statistiken är regional, men visa att det finns en medvetenhet om att det är olika förutsättningar.

Marknadsandel: 32% är ett högt mål, ambitiösa mål är bra. Det krävs åtgärder även på kommunnivå. Differenserna marknadsandelsmålet, rimligtvis en högre andel i tätort och lägre på landsbygd. Eventuellt höja marknadsandelen med tanke på framflyttning av målåret.

32% bör vara kvar

Svenska Kollektivtrafik har 40%, vilket gör att SL, Västtrafik och Skånetrafiken måste ha högre resultat har långt

MP vill ha högre mål.

S tar upp problem att strypa biltrafiken. Vad vill man ta för fight?

Storgatans avstängning i Linköping och dess syfte är inte för att gynna kollektivtrafiken utan mer för att skapa möjligheter för nöje, mm.

Restidskvoten och kombinerad mobilitet påverkar

Beteenden är svåra att påverka. Tex exempel från US och alla korta resor som görs inom 5 km.

Svider det plånboken att ta bilen? Trafiksituationen i Sthlm som ett exempel.

Hur gör man själv inom RÖ? Hur styr reseersättningen tex?

Vi ska ha kvar 32 %, men då måste vi ha kollektivtrafik där den är effektivast.

Fler anropsstyrda linjer där.

Målet 32 % behöver brytas ner på lägre nivå.

### **Samhällsnytta**

Skärgårdstrafiken är för billig, är det rimligt att samhället ska bekosta den med så mycket? En otrolig service för så få. Levande skärgård är viktig med vad får trafiken kosta?

Titta på samhällsnytta differentierat stad och landsbygd. Arbets- och studiependling – förutsättningarna är olika särskilt för gymnasieeleverna.

Vad betyder samhällsnytta? Beskrivs idag i tal och kronor. Men vad är det regionala bidraget som ger samhällsnytta? Studenterna ska skapa framtida samhällsnytta. Finns det linjer idag som lagts ned tidigare där vi skulle få ett ökat resande idag? Väljer man bosätta sig på landsbygden gör man ett val. Men gymnasieeleverna kan inte påverka, det är föräldrarna som valt.

Vi bör använda de ekonomiska förutsättningarna på bästa sätt. Fler som åker betyder mer pengar för trafikutveckling.

Det finns en stor målkonflikt mellan ekonomi, social och miljömässig nytta. Frågan är vilket som väger tyngst och om regionen sätt att räkna på det är det rätta. Majoriteten av befolkningen bor i mer urban miljö. Kollektivtrafiken är viktig för att säkra social hållbarhet inom städer, där segregation är stor.

Om man bara ser på pengar så ska man satsa på de starka stråken.

Svårt att få bärighet på landsbygden. Vi har 86 men vill ha 90. De sista procenten är dyr.

Vilka bor i tätorterna? Gymnasieelever, pendlare? Analys bör göras.

Vi måste säga att resandet är kollektivt och inte för en person.

Tryck på närtrafiken att öka resmöjligheterna. Kan vi politiker hålla emot. "Fri" annars.

Pendlarparkeringar och gångvägar kan behövas.

Samverkan med kommunerna när det gäller att invånare får åka med skolskjutsen

### **Närtrafik**

Närtrafiken är inte för alla – inte för studie- och arbetspendling. Om det ska utvecklas behöver regelverket ändras. Bra lösning som lägsta utbud, men är det tillräckligt som lägsta utbud på alla platser? Vem ska åka och vilka tider gäller då? Viktigt att kommunicera närtrafiken.

Vi överskattar kapaciteten på landsbygden, miniminivån bör vara lägre i de glesa miljöerna, bör istället jobba med att stärka närtrafiken.

Närtrafiken är ett bra komplement för att nå hög yttäckning. Lagg förslagsvis ner de riktigt lågeffektiva linjerna i glesbygden och lagg dessa resurser på närtrafiken. Se över öppettiderna för närtrafiken för att underlätta pendling inte minst för gymnasieungdomar.

100% ska ha tillgång som nu.

Forskare på ett tidigare seminarium tog upp om den sociala rollen kollektivtrafiken har. Då kan man inte bo varsomhelst.

Svårt att hantera enskilda i media, även av politiker.

Björkfors, linjen hade en resande innan den lades med. ... Man försvarar kollektivtrafiken som en symbol för landsbygden även om man inte själv reser med den.

### **Serviceutbud/Närtrafik**

Inte tillräckligt bra för att den inte kan gå över kommungräns. Detta ska utredas i samband med genomlysning under året.

I övrigt tillräckligt bra lösning men behöver kommunicera bättre.

### **Kombinerat resande**

Kommunernas ansvar för resandet inom städerna skulle vara större ekonomiskt. Den trafiken är mer till gagn för de stora städerna med inomstadsresandet. Pendlarparkeringar är regionens fråga. Om kommunerna vill att trafiken ska dimensioneras högre bör de vara med och betala. Vi bör ställa mer krav att de är med och bidrar, skapar förutsättningar för resandet.

Teknikutveckling går framåt, fördel med appar som hjälp för att kunna kombinera resandet.

Valdemarsviks kommun har föreslagit att testa att senarelägga tider för högstadielärover. En inskickad motion i fullmäktige. Ett sådant förslag skulle sprida ut peaken och därmed möjliggöra mer plats i fordonen.

Viktigt att förstärka bytespunkter/noder.

Kommunerna måste hjälpa till med tex pendlarparkering.

Ta med cykel ombord.

### **Övrigt**

Kan vi kommunicera tidigt vilka linjer som ligger i farozonen för att läggas ner?



## 7.6 Övriga dialogmöten

Information har getts till Region Östergötlands samråd för strategiska frågor och ledningsgruppen för strategiska frågor inom regionen.

Dialog har hållits löpande med Östgötatrafikens ledningsgrupp, anställda hos Östgötatrafiken samt facklig organisation inom Östgötatrafiken.

Politiska partier och Östergötlands kommuner har vid olika möten erbjudits ytterligare möjlighet att bjuda in presidiet för trafik- och samhällsplaneringsnämnden samt tjänstepersoner för att diskutera regionalt trafikförsörjningsprogram.

Norrköpings kommun har återkommit och ett ytterligare dialogmöte har hållits.

Inga övriga möten har hållits.