



# Rapport från trafik- och samhällsplaneringsnämndens medborgardialog med landsbygdsboende

*Våren 2015*

Handläggare: Roland Nilsson  
Verksamhet: Ledningsstaben  
Datum: 2015-08-04  
Diarienummer: TSN 2015-212

# 1 Förord

Projektledningen vill rikta ett varmt tack till byalag, hembygdsföreningar, LRF-avdelningar och andra landsbygdsorganisationer i länet som deltog vid våra medborgardialogbesök. Tack till lokalpolitiker och tjänstemän som medverkat vid planering och genomförande av träffarna. Gruppens besök har gett en väldigt ingående och nyanserad bild av hur landsbygdsboende upplever kollektivtrafikservicen – hur den har förändrats över tid och önskemålen kring hur den ska utformas i framtiden.

Mötena har präglats av en konstruktiv och positiv anda där många goda förslag och idéer har framförts. Målet är att medborgardialoger ska bli en återkommande metodik i nämndens arbete med dessa och andra frågor. Ordförande har vid våra möten utlovat såväl skriftlig återkoppling av vårens dialogträffar som nya återkommande möten av detta slag.



## 2 Projektgrupp

Politikerrepresentanter:

Göran Gunnarsson (C), ordförande Trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Bengt Nordström (MP), 1:e vice ordförande

Jan Owe-Larsson (M), 2:e vice ordförande

Nils-Ingvar Graan (KD), ledamot

Per-Arne Larsson (S), ersättare

Tjänstemän från regionen:

Eliana Pettersson, ledningssekreterare

Roland Nilsson, projektsamordnare

# Innehållsförteckning

<b>1 Förord</b> .....	<b>2</b>
<b>2 Projektgrupp</b> .....	<b>3</b>
<b>3 Bakgrund</b> .....	<b>5</b>
<b>4 Syfte och avgränsningar</b> .....	<b>5</b>
<b>5 Genomförande och metod</b> .....	<b>6</b>
5.1 Analys av genomförande och metod .....	7
<b>6 Dialogresultat</b> .....	<b>9</b>
6.1 Varför åker inte flera kollektivt av de landsbygdsboende utanför tätorterna? .....	9
6.2 Vad fungerar bra idag med kollektivtrafikservice? .....	10
6.3 Vad fungerar mindre bra med dagens kollektivtrafikservice?.....	10
6.4 Synpunkter riktade till kommunen .....	12
6.5 Synpunkter riktade till Trafik- och samhällsplaneringsnämnden .....	12
6.6 Synpunkter riktade till Östgötatrafiken .....	13
6.7 Övrigt .....	15
<b>7 Analys av dialogresultat och förslag till åtgärder</b> .....	<b>15</b>
7.1 Regionens och Trafik- och samhällsplaneringsnämndens nya roll .....	16
7.2 Samverkan och samplanering .....	16
7.3 Försöksverksamhet .....	17
7.4 Analyser och beslutsunderlag .....	17
7.5 Information om resealternativ och biljettköp .....	18
7.6 Teknik .....	18
7.7 Handläggning och bemötande .....	18
7.8 Övrigt .....	19
<b>8 Referenser:</b> .....	<b>19</b>
<b>9 Bilagor</b> .....	<b>19</b>

## 3 Bakgrund

Kollektivtrafiken spelar en central roll i en attraktiv region genom att skapa möjligheter för invånarna att ta del av en större arbets- och studiemarknad. Kollektivtrafiken behöver därför ständigt utvecklas för att möta nya och förändrade behov hos resenärer och medborgare. Samtidigt spelar kollektivt resande en viktig roll i ett hållbart samhälle genom att minska belastningen på miljön.

Region Östergötland ansvarar genom AB Östgötatrafiken för kollektivtrafiken i Östergötland. Trafik- och samhällsplaneringsnämnden är den politiska grupp som beslutar om övergripande mål för kollektivtrafiken. Denna nya nämnd ansvarar också för regionala utvecklingsfrågor inom samhällsbyggnad, infrastruktur, landsbygdsutveckling samt energi och klimat. Nämnden ansvarar således bland annat för att utreda, utforma och bereda det regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP) och länstransportplanen (LTP). Dessa styrdokument revideras minst en gång per mandatperiod.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP) beskriver kollektivtrafikens vision, strategiska val och mål med en längre planeringshorisont. I processen kring översyn av RTP har nämnden ett brett faktaunderlag bland annat en resvaneundersökning där många östgötars behov och önskemål finns redovisade.

Dåvarande trafiknämnden aktualiserade under våren 2014 behovet av en kompletterande selektiv undersökning i dialogform med olika grupper av brukare/medborgare. Nämnden beslöt därför 2014-10-10 att utse en grupp bestående av ledamöter som tillsammans med tjänstemän skulle genomföra medborgar-/brukardialoger. Dessa skulle riktas mot tre olika målgrupper som vardera bedömdes belysa olika perspektiv av kollektivtrafikservice. Under senhösten 2014 kom således dialog att genomföras med gymnasie studerande ungdomar vid fyra av länets större gymnasieskolor och slutrapporterades vid årsskiftet. Under våren har nu samtliga kommuner deltagit i motsvarande dialog kring landsbygdskollektivtrafikservice. Under hösten kommer det tredje delprojektet slutligen att genomföras avseende anställda vid större företag.

## 4 Syfte och avgränsningar

Uppdraget var dels att utarbeta ett koncept till medborgardialog för trafiknämnden, dels att genomföra dialoger med strategiskt valda grupper i länet. Syftet med dialogerna är att involvera medborgarna och uppnå en högre grad av delaktighet i utvecklingen av kollektivtrafiken. De ska vara ett redskap för att utveckla och öka resande kollektivt och kunna optimera trafik på olika platser i länet utifrån kundernas behov i dag och i framtiden.

Medborgardialogerna ska också tjäna syftet att informera om regionens roll och vara ett led i demokratiprocessen.

Nämnden fastställde enligt ovan att prioriterade målgrupper för dialogerna skulle bli gymnasieungdomar, landsbygdsboende och anställda på stora arbetsplatser.

Inför delprojekt två beslöt nämnden att erbjuda dialoger i länets alla kommuner med representanter för olika landsbygdsutvecklingsgrupper samt lokala handläggare och politiker. Denna rapport beskriver dialogen med landsbygdsboende.

Medborgardialogerna förväntas ge ett resultat som ska användas i det kommande arbetet med översyn av den regionala trafikförsörjningsplanen. Det är också angeläget att en återkoppling av

resultaten sker med de som deltagit. Denna rapport kommer att, förutom till regionens trafik- och samhällsplaneringsnämnd och Östgötatrafiken, att distribueras till samtliga byalag/landsbygdsutvecklingsgrupper som varit representerade vid träffarna.



## 5 Genomförande och metod

Nämndens ambition med alla tre delprojekten är att samla erfarenheter inför framtiden, samt hitta en användbar modell för fortsatt dialog som ett återkommande moment i regionens trafik- och samhällsplaneringsnämnds arbetssätt. Risker är annars, menar ledamöterna, att kommunikationen mellan medborgare/brukare och den regionala nivån äventyras med ett sviktande förtroende som följd. Den nyligen genomförda regionbildningen ställer också högre krav på information och kontakt vilket samtidigt kan tillgodoses vid besöken. Därför utformades i förväg också en powerpointpresentation som beskriver syftet med regionbildningen och den nya nämndens uppgifter (bilaga 1).

Projektsamordnaren fick inför det andra delprojektet med landsbygdsboende uppdraget att kontakta länets kommuner. Detta skedde först med telefonkontakt för att utröna vem som ansvarar för dessa frågor och som sedan den fortsatta planeringen skulle genomföras tillsammans med. Vid dessa kontakter visade det sig att länets olika kommuner har olika organisation vad gäller handläggning av landsbygdsfrågor och också olika tradition av samverkan med i kommunen befintliga grupper med inriktning på landsbygdsutveckling. Större kommuner har oftare en person som enbart arbetar med landsbygdsutvecklingsfrågor och då också ofta ett välutvecklat samarbete med dessa grupper och träffas regelbundet. I mindre kommuner är många olika arbetsuppgifter samlade på de få tjänstemän som finns och följaktligen blir det svårare att hantera alla ärenden samtidigt. I instruktionen från trafik- och samhällsplaneringsnämnden betonades betydelsen av samverkan med berörda kommuner. Därför utformades inbjudningsbrevet till organisationerna tillsammans med ansvarig tjänsteman och undertecknades av såväl regionen som kommunen (bilaga 2). Nämnden önskade vid besöken inte ha en allmän och öppen inbjudan utan att landsbygdsutvecklingsgrupperna skulle utse några representanter att vid dialogtillfällena framföra gruppens synpunkter. Syftet med detta var att uppnå en högre kvalitet i mötena och att kunna skapa ett konstruktivt klimat i samtalen.

Det visade sig också snart att de erfarenheter som gymnasiedialogen gett och som skulle ligga till grund för arbetet i andra delprojektet i stor utsträckning inte var tillämpbara. Därför kom ett nytt arbetssätt att utformas successivt under de första mötestillfällena.

Instruktionen från nämnden var först att hantera kommunerna gruppvis för att minska antalet besökstillfällen. Vid de första kontakterna med kommunerna framkom att detta inte alls var önskvärt med anledning av att det skulle kunna innebära ett lägre engagemang och deltagande. Samtliga kommuner har besökts enskilt med undantag för Vadstena och Ödeshög där dialogen kombinerades.

Inför besöken i kommunerna utformades ett frågeunderlag. Utgångspunkten var motsvarande material som använts vid gymnasiebesöken. Däremot behövdes en anpassning till den nya målgruppen. Frågorna skickades inte ut i förväg, de utgjorde ett underlag för ordföranden och var ett sätt att säkra likvärdigheten och jämförbarheten mellan de olika besöken (bilaga 3). Detta underlag kom också att kompletteras med trafikanalys från Östgötatrafiken, som nyligen gjort en ingående analys av turer, resandestatistik och kostnadstäckningsgrad (exempel i bilaga 4). Kollektivtrafiklagen och en karta över den aktuella besökskommunen bifogades även i underlaget. Det visade sig nämligen redan vid de inledande besöken att den geografiska detaljkunskapen inte räckte för att följa diskussionerna. Programmet vid träffarna avslutades varje gång med ett exempel på hur man i civilsamhället kan komplettera samhällsservicen med egna initiativ. I Tolg utanför Växjö har en metod utvecklats för mobilsamåkning med hjälp av smartphones och en speciellt utformad applikation. Det finns flera liknade projekt i landet och trafik- och samhällsplaneringsnämnden har inte tagit ställning till vad som kan rekommenderas i vårt län. Tolgprojektet har genomförts med medel från EU och uppmärksammats med ett innovationspris 2011. Kommunbesöken genomfördes under perioden 3 februari 2015 till 11 juni 2015 fördelade vid tolv tillfällen. Antalet deltagande från respektive kommun varierade mellan 10 och 35 personer. Totalt deltog, förutom regionens representanter, 222 personer vid besöken.

Initiativet till medborgardialog som systematisk arbetsmetod togs av Sveriges kommuner och landsting (SKL) 2006. Utgångspunkten var att stödja medlemmarna i arbetet med att stärka den medborgerliga förankringen. Bakgrunden var en oro för den demokratiska utvecklingen med ett ojämnt valdeltagande med stora skillnader mellan olika områden inom kommuner och landsting, ett minskat intresse för att bli medlem i de politiska partierna samt ett minskat förtroende för politiker och politiska institutioner. Medborgardialogen ska ses som en del i styrprocessen, som ett av flera underlag för de förtroendevalda vid beslutsfattande. Genom medborgardialogen kan de värderingar som råder bland medborgarna fogas samman med de faktakunskaper som tjänstemän tar fram vid beslut.

De erfarenheter som framkommit av SKL:s projekt kring medborgardialogen har utgjort en värdefull grund för trafik- och samhällsplaneringsnämndens arbete.

## 5.1 Analys av genomförande och metod

Det första steget i en dialogprocess är alltid att ta fram principerna för dialogen. Varför ska vi ha en dialog, vad vinner vi och medborgarna på detta och vilka utgångspunkter ska råda? Vilka demokrati- och effektivitetsvinster vill man uppnå? Medvetenheten om och svaren på dessa frågor var också väl tillgodosedda inför delprojekt två.

Det är angeläget att man är överens mellan partierna och att tjänstemännen inte uppfattar processen som att deras faktakunskaper inte skulle räcka. Även på detta område var bilden klar. Ursprungligen var avsikten att när kontakten med kommunerna etablerats någon eller några månader innan tänkt besöksdatum, kommunicera de befintliga utvecklingsgrupperna med det brev som utformats gemensamt mellan region och kommun. Det visade sig att denna metod inte var

effektivt nog. Brevet nådde inte rätt personer och i flera fall var inte kontaktuppgifterna uppdaterade på hemsidor och i register. Detta medförde att projektsamordnaren ringde runt till de olika grupperna för att hitta rätt kontakter och marknadsföra träffarna. Därefter skickades brevet ut. På detta sätt förbättrades kommunikationen med grupperna avsevärt. Vissa kommuner hade färdiga och uppdaterade listor över byalag och hembygdsföreningar medan andra kommuner mer eller mindre saknade sådana. I dessa fall blev uppdraget lite svårare men genomförbart bland annat med tillgång till lista för Länsstyrelsens bygdepeng.

Inför kommunbesöken utvidgade nämnden antalet politikerdeltagare. Till första delprojektet utsåg nämnden tre ledamöter vilket visade sig bli sårbart då förhinder ibland uppstod. Därför utsågs fem representanter till andra delprojektet. Två av de tre från första delprojektet och ytterligare tre. Detta visade sig vara ett bra beslut då förhinder för enskilda nämndrepresentanter inträffade vid flera tillfällen. Ursprungsplanen var att använda ett liknande upplägg vid träffarna som under första delprojektet och genomföra dialogen i mindre grupper vid varje tillfälle. Redan vid första dialogtillfället i Ydre övergavs den tanken. Det kändes helt enkelt inte bra att dela upp de församlade på ett sådant sätt. Ordföranden valde istället att jobba med helgrupp och bikupediskussion inför de olika frågeställningarna.

Frågeställningarna, som utgjorde underlag för mötesledaren, var ett bra stöd för mötena och gav ett bra material utifrån jämförbarhet och slutdokumentation. Ett pragmatiskt förhållningssätt till materialet kom dock att prägla mötena och vartefter inarbetades en bra rutin för genomförandet av dialogerna. Hänsyn fick tas till lokalernas utformning liksom möblering, teknisk utrustning, antalet deltagare och klimatet i gruppen. Det senare utgjorde en intressant iakttagelse. I vissa kommuner upplevde vi ett mycket gott samarbetsklimat mellan landsbygds-, kommun- och regionrepresentanter medan tongångarna i andra kunde vara lite hårdare.

Vid besöken framfördes ofta synpunkter och önskemål som inte har stöd i kollektivtrafiklagen. Vid flera tillfällen fick därför ordföranden anledning att påminna om lagens innehåll. Även om olika tolkningar kan göras om hur skattemedlen ska användas så finns det en gränsdragning för vad som är kollektivtrafikens ansvar och vad som är marknadsens.

En annan erfarenhet som gjordes redan första träffen var att vår kunskap om den lokala geografin var otillräcklig för att kunna följa diskussionen på ett bra sätt. Därför togs inför varje möte fram ett kartmaterial över den aktuella kommunen och som distribuerades till nämndrepresentanterna inför träffarna. Ett annat område som såväl nämndrepresentanter som tjänstemän hade otillräcklig kunskap om gällde de olika turerna och dess förutsättningar. Därför kompletterades underlaget också med Östgotatrafikens nyligen genomförda trafikanalys med uppgifter kommunvis om befintliga turer, resandestatistik och kostnadstäckningsgrad. Detta material utgjorde också en bra kunskapsbas vid besöken.

Östgotatrafikens tankar om förändringar i linjer och turer inför hösten skickades ut i förväg till nämndrepresentanterna för att ha en högre beredskap för de frågor som framfördes. Även om en detaljnivå kring enskilda hållplatser, tider och linjer inte var tanken med samtalen vid besöken kom sådana frågor ändå att vara ofrånkomliga vid sidan om mera principiella frågor och synpunkter, vilka var huvudmålet att avhandla. Detaljfrågor avvisades inte utan det utlovades att rena Östgotatrafikenfrågor skulle vidarebefordras till berörda.

Resultatet av medborgardialogerna ska utgöra ett av flera underlag inför kommande översyn av RTP. Det är angeläget att i styrprocessen ha en klar arbetsgång där man kan följa materialets väg och hur det beaktas. I annat fall kan medborgarnas tilltro riskeras. Vid dialogerna utlovades dels en



återkoppling av slutrapporten och ytterligare dialogmöten som en återkommande metodik för nämndens arbete.

I en dialogprocess är det också viktigt att ha en kommunikationsplan – gärna som del i en större sådan. I detta fall har medierna kontaktats och informerats om kommunbesöken och i några fall har artiklar skrivits och i något fall rapporter funnits på plats. Vi har tyvärr kunnat konstatera att dialogerna inte uppmärksammats medialt på det sätt vi önskat. Däremot har de låtit oss förstå att slutrapport och resultat är av större värde för dem att publicera och kommentera.



## 6 Dialogresultat

Dialogerna med landsbygdsutvecklingsgruppernas representanter, lokala politiker och handläggare genomfördes i en konstruktiv anda. Mötena präglades av ett stort engagemang och deltagarna kom väl förberedda med många synpunkter och förslag till lösningar. Vissa grupper lämnade skriftligt material i förväg eller direkt vid mötena. I ett fall redovisades en av gruppen genomförd enkätundersökning där även andra byalags medlemmar tillfrågats som bor längs linjen.

Det visade sig att endast ett fåtal av representanterna vid dialogtillfällets själva regelbundet nyttjar kollektivtrafiktjänsterna då helt enkelt förutsättningar saknas. Generellt sett är landsbygdsrepresentanterna mycket positiva till kollektivtrafik i sig men många lika negativa till få eller indragna turer, glest med turer och försämringar i samband med införande av expressbussar och pendel.

Här följer en sammanställning av dialogresultaten från de tolv kommunbesöken.

### 6.1 Varför åker inte flera kollektivt av de landsbygdsboende utanför tätorterna?

Den främsta orsaken uppges vara att det helt enkelt inte finns förutsättningar för många att pendla kollektivt. De turer som finns kvar är främst inriktade på skolornas arbetstider och passar inte dem som arbetar inom t.ex. industri, vård och handel. I de flesta fall får man heller inte tillträde till skolskjutsarna.

Den bekvämlighet som erbjuds ombord uppges också vara av avgörande betydelse. Att sitta skönt och rymligt är viktigt och även att kunna arbeta eller vila ombord. Tågen erbjuder ofta denna service men inte bussarna.

Tidsfaktorn är en annan avgörande omständighet. Det är viktigt att tidsåtgången vid kollektiv pendling inte märkbart överskrider motsvarande för personbil. Byten uppskattas inte liksom inte heller långa eller alltför korta väntetider vid dessa byten.

Ytterligare en viktig faktor är tillförlitlighet till turlistornas tider. Bristande kontinuitet och punktlighet minskar tillit och känsla av trygghet för kollektivtrafikservicen. Pendling mellan län upplever berörda vara besvärligt på grund av bristande samverkan över länsgränserna. Samordning efterfrågas för tider, synkronisering, biljettsystem och zoner. Arbetsmarknaden för kranskommunerna omfattar ofta företag belägna i grannlänerna. De boende där menar att alltför mycket fokus ligger på arbetspendling inåt i länet. Man efterfrågar analys av detta behov och bättre möjligheter att nå hela sin presumtiva arbetsmarknad.

En annan synpunkt som flera gånger framkommit är vikten av tillgång till säkra och närbelägna parkeringsplatser i anslutning till åtminstone de större hållplatserna/stationerna. De befintliga uppges vara underdimensionerade. P-platserna förutsätts också vara gratis för att behålla det ekonomiska incitamentet att åka kollektivt.

Avståndet till hållplats spelar också stor roll. Är detta för stort är det enklare att ta bilen hela vägen. Att tillgång till väntrum finns för skydd mot väder o vind är likaså viktigt. Biljettpriset anges sällan som avgörande skäl även om det uppges vara viktigt att kollektivtrafikservicen inte får vara dyrare än privat bilåkande.

De som inte reser kollektivt ofta tycker det är krångligt att ta reda på när turerna går och hur man köper biljett. Man känner inte igen sig i det nya landskapet. Detta gäller särskilt äldre medborgare och andra sällanåkare. Alla har inte tillgång till dator eller smartphone. Fibernäten är långt ifrån utbyggda överallt och mobiltäckningen osäker eller obefintlig på många håll.

Ytterligare en orsak uppges vara bristande tilltro till avgångs- och ankomsttider, i synnerhet beträffande tågtrafiken. Många resande uppger att de inte kan sköta sitt jobb om man inte säkert vet att turlistorna stämmer. Föräldrar känner oro för sina barn vad som kan hända när avgångar försenas eller ställs in och ersättningsfordon sätts in. Ett skarpare system för ekonomisk ersättning till resande som drabbas av förseningar efterfrågas.

## 6.2 Vad fungerar bra idag med kollektivtrafikservicen?

För de resenärer som kan nyttja expressbussar och pendel har servicen förbättrats markant särskilt beträffande restid. Detta har också medfört ett väsentligt ökat kollektivpendlande i länet, vilket ju är önskvärt.

Skärgårdstrafiken får mycket beröm för sin flexibilitet och höga servicegrad. Det låga priset uppskattas också men ifrågasätts samtidigt för turismen. Det finns – menar man – risk för att underlaget för privata entreprenörer undergrävs.

Lokalt uppskattas också förekomsten av kompletterings- och anropsstyrd trafik. Tågvärdarna får en eloge för trevligt och professionellt uppträdande. Likaså får bussförarna på landsbygdsturerna ett mycket gott betyg.

Östgötatrafikens hemsida får beröm för sin utformning.

## 6.3 Vad fungerar mindre bra med dagens kollektivtrafikservice?

Glesbygdsrepresentanterna är mycket missnöjda med indragna linjer eller turer. Blir turtätheten för låg kan pendlare i realiteten inte nyttja servicen. Det blir helt enkelt en ond cirkel som till slut leder

till nedläggning. Särskilt drabbade är de som bor i områden där expressbussar eller pendeln passerar. Snabba transporter mellan tätorter är i sig bra men har skett på bekostnad av servicen för vissa landsortsbor. Särskilt dåligt är utbudet för boende i närheten av länsgränserna. Här finns något av ett ingemansland vad gäller kollektivtrafik. Samarbetet mellan de olika länstrafik-arrangörerna upplevs vara bristfälligt med några få undantag. Det förekommer ofta att befintliga länsövergripande turer har synkroniserats dåligt med krångliga byten och väntetider som följd. Gymnasieelevernas situation uppmärksammas särskilt. Glesbygdsboende ungdomar drabbas hårt när turer dras in. Boende hemma blir svårt och valfriheten till utbildningsutbudet begränsas. En inackordering innebär en merkostnad för familjen och det känns sällan bra för föräldrarna att lämna en 16-åring ensam i veckorna och leder ofta till att ungdomen senare lämnar hembygden för gott. Familjer uppges av dessa skäl också välja bort boende från områden som saknar god kollektivtrafikservice.

Trafiken på helger och när skolan har lov är mycket glesare och försvårar möjligheten – särskilt för ungdomar – att träffa kompisar eller delta i tätortens utbud av olika aktiviteter. Tvärförbindelser mellan mindre tätorter upplever man vara ett försummat område. Som exempel nämns Åtvidaberg - Kisa och Kisa – Österbymo. Kisa har mycket bra kommunikation norrut. Ydrebor som idag önskar komma norrut måste först ta sig till Tranås för att nå pendeln med ytterligare ett byte i Mjölby. En tvärförbindelse med Kisa skulle underlätta väsentligt. Linjen har funnits men avvecklades för ca 10 år sedan på grund av låg beläggning. Sedan dess har pendlingsmönstret förändrats liksom arbetsmarknadens behov. Nya återkommande analyser efterfrågas.

Alla verkar övertygade om att det kontantfria biljettsystemet har kommit för att stanna. Men detta har också skapat problem som ännu inte är lösta fullt ut. Dagen då kontokort kan användas utan pinkod på alla turer är efterlängtat.

Skärgårdstrafiken får mycket beröm men i vissa fall stämmer inte båttider med anslutningsbussars avgångar. Turister kritiserar för att de enligt uppgift slipper att betala om de inte kan eller förstått systemet. Detta menar vissa representanter förekommer även på bussar och att researrangörer satt detta i system.

Ibland uppfattas zonindelningen ologisk. Det förekommer exempelvis att boende på en ort pga. linjedragningen får betala mera än boende längre bort men som åker med en annan linje. Stadstrafiken upplevs ta allt längre tid i anspråk av olika skäl. Sänkta hastighetsgränser, farthinder och ökad bilism har bidragit till detta.



#### 6.4 Synpunkter riktade till kommunen

Vid flera av dialogtillfällena uttalas kritik mot att olika typer av offentligt finansierade transporter bedrivs utan synbar samverkan mellan olika huvudmän. Skolskjutsarna – som är kommunernas ansvar – borde gå att samordna bättre med kollektivtrafiken och möjlighet bör generellt ges för vanliga resenärer att i mån av plats få åka med. I samband med detta måste då även ett enkelt betalningssystem för biljetter kunna tillämpas. Ett närmare samarbete skulle möjliggöra en större flexibilitet i tillgång på fordon av olika storlek. I några få kommuner har redan initiativ tagits till ett sådant samarbete med positivt resultat.

Mindre skolskjutsfordon skulle sålunda med fördel kunna användas på ledig tid för anslutningstransporter och vid tidpunkter då nyttjandegraden är låg.

Många mindre kommuner saknar taxiverksamhet. Detta skapar problem med långa transportvägar för viss anropsstyrd trafik och bristande lokalkännedom hos förarna. Ett avskräckande exempel redovisas från Kinda där i ett dylikt sammanhang en taxi kom från Norrköping för att köra en kort sträcka. Föraren hittade inte i området och behärskade inte språket tillräckligt.

Ett annat mycket viktigt samordningsperspektiv är skolornas start- och sluttider. Mornarna utgör trafikmässigt en flaskhals beträffande tillgång på fordon och bestämmer i stor utsträckning fordonsflottans volym och de enskilda fordonens storlek. Genom relativt enkla åtgärder skulle åtgången minska betydligt om skolorna försköt sina starttider med exempelvis en kvart. Tillgängligheten till det allt större informationsflödet upplevs vara ett hinder för många medborgare. Det är svårt att få en tydlig överblick över alla olika transportalternativ. En lokal servicefunktion som hjälper medborgarna att få en överblick över möjligheterna för boende på olika platser i kommunen är önskvärt. I flera fall har det framkommit att inte ens kommunens handläggare kan ge besked om detta. Förslagsvis kunde biblioteket, närbutiker och byalag stå till tjänst med denna service i samverkan med kommunerna och Östgötatrafiken.

#### 6.5 Synpunkter riktade till Trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Förväntningarna på den nya nämnden är stora. Nämndens utökade ansvar för övergripande samhällsplanering förväntas leda till att kollektivtrafikfrågan på landsbygden får en fördjupad innebörd. Kollektivtrafiken förväntas ses i en helhet som ett medel att uppnå en levande landsbygd. Således hoppas man att den framtida trafikplaneringen snarare kommer att bygga på hänsyn till lokala behov än till rent ekonomiska perspektiv på lönsamhet.

Nämndens roll i förhållande till bolaget upplevs som otydlig. Vem bestämmer egentligen vad och vilka mål som prioriteras av respektive nivå utefter gällande kollektivtrafiklagstiftning och andra styrdokument. När tas besluten och vilken möjlighet finns att påverka utvecklingen? Processen upplevs i stor utsträckning som en formell byråkratisk modell med dålig insyn och transparens. Starka önskemål föreligger om att lokala organisationer får delta i planeringen av framtida lösningar. Hur ser egentligen nämndens instruktion ut till bolaget vad gäller att bevara en levande landsbygd?

Relevansen ifrågasätts i de beslutsunderlag som ligger till grund för beslut om linjer och turer. Är tillgänglig statistik verkligen tillförlitlig och beaktas pågående och planerade strukturförändringar? Hur räknas elever i grund- och gymnasieskola in i underlaget?

Behovet av kollektivtrafikservice ser olika ut på landsbygden jämfört med tätorterna. Ändå förefaller det som om alla behov ska lösas med samma operativa verktyg och metoder. Här efterfrågas istället större öppenhet för olika lösningar där större flexibilitet eftersträvas såväl vad gäller fordonsslag och fordonskrav som entreprenadformer. Samhällsstödd samåkning är ytterligare ett intressant alternativ som komplement.

Samarbetet över länsgränserna upplevs som bristfälligt. Många östgötar pendlar till orter utanför länet. I många fall beskrivs hur exempelvis turer saknas, synkroniseringen är bristfällig, byten och väntetider försvårar samt taxsystemen och zonindelningarna som är svårbegripliga och inte anpassade till varandra. Allt detta leder ofta till att bilen får lösa transportbehovet.

På vissa håll i landet pågår försök med olika former av alternativa lösningar av transportbehoven på landsbygden. Projekt har skapats utanför det reguljära systemet för att hitta nya vägar att utveckla traditionella former och metoder. Vid dialogtillfällena har visats stort intresse för sådana försök och efterfrågats liknande i vår region.

Man menar vidare att grupper av medborgare inte längre vet hur man nyttjar kollektivtrafik-tjänsterna och har en gammal syn på dessa baserad på erfarenheter bakåt i tiden. Det saknas beskrivande information på bred front som marknadsför kollektivtrafikservice.



## 6.6 Synpunkter riktade till Östgötatrafiken

Många synpunkter har framkommit kring informationen om turer och tider samt tillgång till överblick av alternativ exempelvis i form av anropsstyrd trafik. Den snabba utvecklingen av informationsstrategier liksom förändringar i trafikupplägg har medfört att många landsbygdsboende inte längre ser kollektivtrafikservice som ett alternativ. Även om turer finns så upplevs det för krångligt att söka information. Vissa kommuner har på eget initiativ låtit biblioteket bli ett lokalt resecentrum där info förmedlas liksom hjälp med biljettköp. Söderköpings kommun är ett bra

exempel på detta. Även byalag och pensionärsföreningar har vid besöken visat intresse för att på ett mycket lokalt plan bistå med dylik hjälp. De förfogar ju över en god kännedom om invånarna och deras behov av olika transporter. Detta skulle underlätta – i synnerhet för äldre - som behöver komma till vårdcentraler, sjukhus mm.

Byalagen menar sig – förutsatt möjlighet till medverkan vid planeringen – också kunna erbjuda förslag på alternativa linjedragningar som bättre skulle anpassas till lokala behov och förutsättningar. Man menar att alla drastiska förändringar av kollektivtrafikservicen alltid skall föregås av ett samråd där berörda områdets byalag fick tillfälle att ge synpunkter och inkomma med alternativa lösningar.

Tidsfaktorn är för de flesta resande en avgörande omständighet för nyttjande av kollektivtrafik. Många boende längs indragna linjer eller där snabbtransporterna passerar utan att stanna, upplever sig fått betala priset av snabba kommunikationer.

Samtidigt menar många snabbbussresande att transporttiderna ökat på senare år på grund av att stadstrafiken blivit mycket långsammare. Tidsvinsten minskar. Man oroas också för att situationen blir än värre med de nya stora resecentra som planeras i Linköping och Norrköping. Här krävs noggrann samplanering i ett tidigt skede. Mindre ”centra” efterfrågas kring de större städerna för direkttransport till större arbetsplatser i städernas utkanter.

Ett annat problem som förlänger resandetiden är när landsortsbussar får fungera i stadstrafik på vägen ut till landsorten. Detta uppges i vissa fall öka restiden till den grad att eget transportmedel väljs. En annan tidsfaktor handlar om synkroniseringen vid byten och övergångar. Varken för kort eller för lång tid uppskattas. Avståndet mellan av- och påstigningsplats påtalas också. I synnerhet rörelsehindrade har mycket svårt att klara nivåskillnader och avstånd särskilt vintertid. Tågbytet i Mjölby för resande söder ifrån nämns som ett sådant exempel. Här måste tydligen resande på kort tid förflytta sig mellan olika perronger med nivåskillnad. Ibland är hissarna ur funktion och omöjliggör då resande för rörelsehindrade personer.

Klagomål har framförts över alltför lång handläggningstid av insända skrivelser. I flera fall uppges man överhuvudtaget inte fått svar. Likaså upplever ibland personer som vill framföra klagomål eller ställa frågor per telefon att inte bli tagna på allvar eller få ett inkorrekt bemötande. Olika svar på samma fråga lär också förekomma vid samtal med olika handläggare. Kunskapen om verklig-heten på landsbygden och i skärgården verkar vara otillräcklig i synnerhet av tjänstemän vid beställningscentralen. Situationen är särskilt känslig efter de misslyckade försöken med utomlands belägna beställningscentraler. Det tar uppenbarligen lång tid att övervinna den badwill som uppstod i samband med dem.

Vid besöken i kommunerna har ibland även deltagit representanter som själva är aktiva som entreprenörer i transportbranschen. Man önskar ett avtalssystem som ger en längre planeringshorisont. Det lär enligt dessa finnas exempel på sådana i andra län. De höga kraven på fordon gör det svårt för mindre lokala entreprenörerna att komma ifråga. Fordonsutrustning utöver ”det normala” i branschen ifrågasätts liksom kravet på fordonens enhetliga lackering.

Den anropsstyrda trafiken uppskattas av många representanter samtidigt som också många är omedvetna om att denna service finns. Sannolikt föreligger här ett informationsproblem. Man saknar en överblick över helheten av olika servicealternativ och hur dessa kan kombineras. Det finns ett starkt intresse för landsbygdutvecklingsgrupperna att medverka lokalt för att underlätta och hjälpa till med dylik information till bygdens invånare. Många frågor om den anropsstyrda trafiken har framkommit. Varför kan den inte ha samma sträckning och hållplatser som den reguljära trafiken? Varför kan den inte vara dubbelriktad så att turen kan användas i båda riktningarna? Varför krävs ett dygns framförhållning vid beställning? Vissa andra kommuner påstås motsvarande tid vara bara 2 timmar.

Att mycket lågfrekvent nyttjade turer behöver ifrågasättas finns viss förståelse för. Däremot är man mycket förvånade när väl fungerande linjer och turer läggs ner eller förändras på ett ogynnsamt sätt. Ett exempel på detta är när den välfyllda direktlinjen från Östra Ryd till Norrköping via Västra Husby drogs in och ersattes med linje via Söderköping. Detta medförde så stora olägenheter tidsmässigt att Östra Rydsborna i stor utsträckning började åka bil istället. Man menar att en bättre analys i förväg borde visat detta.

Realtidsinformation är en välkommen tjänst men kan dessvärre inte nyttjas av alla linjers resande ännu. Samtidigt påpekas att vissa förseningar som är högst uppenbara för resenärerna inte alltid rapporteras exempelvis vid vägåtgärder.

Flera frågor har gällt begreppet närområde och zonindelningen. Man menar att det geografiska avståndet borde vara avgörande för biljettpriset. Åtskilliga exempel på motsatsen har presenterats såväl inom länet som över länsgränserna.

En ständigt återkommande synpunkt från såväl yngre som äldre vid samtliga kommunbesök har varit avsaknaden av aktuell turlista på busshållplatser. Man menar att modern teknik inte full ut kan ersätta denna traditionella informationsmetod.

## 6.7 Övrigt

Ett bättre samarbete mellan Östgötatrafiken och Visit Östergötland efterfrågas. I marknadsföringen av länets sevärdheter bör transportlösningar också presenteras så att kollektivresande till dessa kan nyttjas. På samma sätt önskas liknande information vid kallelse till sjukhusen. Många upplever det komplicerat att ta reda på hur man enklast tar sig dit från resecentrat.

Ett annat önskemål som framkommit är att få medtaga cykel ombord – åtminstone vissa tider på dygnet.



# 7 Analys av dialogresultat och förslag till åtgärder

Dialogerna har i samtliga fall genomförts i en mycket konstruktiv anda. Mötena har varit välbesökta med representanter från såväl landsbygdsutvecklingsgrupper som kommunerna. Många synpunkter har framförts. Eftersom gränsdragningen uppfattas som otydlig vad gäller bolagets, nämndens och

kommunens ansvar har vi i rapporten valt att försöka dela upp frågeställningar och synpunkter mellan dessa. Innehållet kan dock sannolikt vara relevant för flera nivåer i systemet.

I den samlade analysen och vid mötena framkomna förslag till åtgärder är allt samlat under samma rubrik.

## 7.1 Regionens och Trafik- och samhällsplaneringsnämndens nya roll

Det föreligger ett stort informationsbehov angående bakgrunden till regionaliseringen och innebörden av denna reform. Vidare har den nya nämnden ett större och mera heltäckande ansvarsområde som väcker stora förväntningar om en mera aktiv landsbygdsutvecklingspolitik.

- Låt erfarenheterna från dialogprojektet ligga till grund för ett nytt arbetssätt där olika former av nivåöverskridande arbetsformer införs och blir ett återkommande inslag i en strategi att på ett systematiskt sätt återkoppla, fånga upp idéer och öka förståelsen för det regionala arbetet.
- Synliggör nämndens nya roll genom att peka på konkreta åtgärder som vidtagits eller planeras med anledning av detta.
- Regionens förtroendevalda behöver arbeta mera aktivt för att bryta den anonymitet och misstänksamhet som tyvärr sedan gammalt finns i förhållande till kommunerna och dess invånare.

## 7.2 Samverkan och samplanering

Inom länet efterfrågas en högre grad av samverkan och samplanering på många olika sätt samt mellan olika nivåer och huvudmän.

- Hållplatserna behöver bli säkrare för av- och påstigande – i synnerhet på platser där bilpendlare ansluter till kollektivtrafiken. Vistingekorset på vägen mellan Norrköping och Finspång var ett exempel på en sådan men som nu byggs om på ett föredömligt sätt.
- Pendlarparkeringar måste vara tillräckligt stora och gratis.
- I vissa kommuner samplaneras redan skolskjutsorganisationen med den regionala kollektivtrafiken. Önskvärt att så sker i hela länet då många samordningsvinster kan göras och flexibiliteten ökar bland annat beträffande tillgång på fordon av olika storlek. En annan fördel är bolagets stora kompetens och erfarenhet av upphandling som inte alltid finns i alla kommuner.
- Det finns en utbredd önskan att låta allmänheten i mån av plats få åka med skolskjutsarna. Detta är möjligt i några kommuner och tillämpas som anropsstyrd trafik. En åtgärd som borde vidtas i alla kommuner och som skulle öka servicen i glesbygd.
- Det föreligger önskemål om att mindre resecentra eller hubbar inrättas i anslutning till de större städerna för att länka direkt till större arbetsplatser så att alla slipper åka in till centrum för att byta, vilket ofta blir mycket tidskrävande.
- Se resbehovet på landsbygden i en helhet. Grundskolelevernas, gymnasieelevernas och övriga resandes behov måste hanteras i ett sammanhang. Detta kan skapa nya förutsättningar för hotade linjer. I synnerhet gymnasieeleverna hamnar annars lätt i en besvärlig situation om de på egen hand måste lösa sitt transportbehov.
- Viktigt att stadsplaneringen underlättar framkomligheten för bussar så att inte tidsvinsten med expressfordon äts upp av långsam stadstrafik.



- Enligt uppgift styrs mycket av kollektivtrafikflottans dimensionering av skolornas start- och sluttider. Regionens kommuner bör snarast hantera denna fråga tillsammans med bolaget.

Arbetsmarknaden för boende i länet omfattar i många fall såväl anställningar i grannlänerna som ännu avlägsnare platser. Om möjligt vill dessa medborgare kunna bo hemma och arbetspendla kollektivt. Idag har många svårt att få tillvaron att gå i hop – Stockholmspendlarna undantaget såvida de inte bor alltför långt ut på landsbygden. Bättre samplanering önskas med grannlänens trafikbolag avseende

- Synkronisering av kollektivtrafiken så att krångliga byten undviks. Såväl alltför korta som för långa skapar olägenheter
- Zonindelning vid resa över länsgränsen missgynnar ibland trafikanter så att en relativt kort tur kan kosta mera än en resa tvärs hela länet
- Biljettsystemen skiljer sig onödigt mycket mellan länen

### 7.3 Försöksverksamhet

Att hantera kollektivtrafiken på ett rationellt sätt i en stor region är mycket komplicerat – det är alla medvetna om. Med respekt för detta så framkommer ofta önskemål om att våga pröva nya vägar för att utveckla verksamheten och kunna tillgodose landsbygdens behov av transporter.

- Avsätt medel för att prova nya idéer. Kanske ska trafik- och samhällsplaneringsnämnden förfoga över dessa och driva egna försök?
- Ge boende på utvalda områden under en begränsad tid möjlighet att testa kollektivåkande till ett starkt reducerat pris för att återupptäcka denna möjlighet.
- Ge några utvalda landsbygdsutvecklingsgrupper möjlighet att få delta i planerings- och utredningsarbetet inför fastställande av nya trafikplaner.
- Inventera marknaden för att finna goda förebilder av nytänk i andra delar av landet
- Testa lokala lösningar med andra entreprenadformer
- Ge stöd till byalag etc. att prova olika former av samåkning
- Ett önskemål från flera landsbygdsboende längs expressbusslinjerna och pendeln är att dessa stannar på flera ställen under heltrafiken för att då i större utsträckning möjliggöra tätortsbesök och deltagande i utbudet där.
- Vid samtalen har också önskemål framkommit om helt nya linjedragningar på grund av förändrade boende- och pendlingsmönster. Att tillsammans med berörda testa en linje söder om Glan menar många boende där skulle vara mycket intressant.

### 7.4 Analyser och beslutsunderlag

Ute på landsbygden är oron stor för att mista linjer och turer. Man ifrågasätter ofta relevansen i beslutsunderlagen och själva processen som föregår besluten

- Berörda landsbygdsutvecklingsgrupper önskar bli delaktiga i analysen av underlagen till beslut om framtida linjer och turer.
- Fördjupad analys efterfrågas angående ut- och inpendlingen från och till länet. Pendlingsmönster och arbetsmarknadens behov förändras ibland snabbt bland annat på grund av konjunktursvängningar eller strukturella förändringar.
- Viktigt att pågående eller planerade strukturförändringar i kommunerna verkligen beaktas i planeringen av nya linjer och turer.

## 7.5 Information om resealternativ och biljettköp

De flesta resenärer behärskar systemet av biljettköp och turlistor på nätet. Men det finns en inte försumbar grupp som inte gör det och som därför väljer bort kollektivt åkande. Det handlar om de resenärer som inte regelbundet nyttjar tjänsten och då i synnerhet äldre. Man upplever informationen svårtillgänglig och svår att överblicka. Många är omedvetna om att anropsstyrd trafik erbjuds och hur man beställer. Förslag har framkommit hur deras situation skulle kunna underlättas.

- Utforma lokalt anpassade informationspaket som beskriver det utbud och de alternativ som finns på orten samt om tillvägagångssätt vid biljettköp.
- Låt bibliotek eller butiker bli lokala informationscentra med hjälp av dessa infopaket.
- Byalag och andra landsbygdsutvecklingsgrupper har erbjudit sig att vara behjälpliga med information på ett verkligt lokalt plan. Man har god kännedom om de lokala förutsättningarna liksom om de personer som bor i bygden och behöver hjälp. En systematisk kontaktmöjlighet mellan dessa grupper och den regionala kollektivtrafiken skulle utöka servicen, öka antalet resande och ge behövlig goodwill.
- Personer som kallas till sjukhus för provtagning, behandling etc. upplever det mycket svårt att kollektivt ta sig fram i städerna. Förslagsvis kan till kallelserna bifogas en enkel beskrivning om hur man tar sig från resecentrum till sjukhuset och hur man löser biljett.

## 7.6 Teknik

Teknikutvecklingen går snabbt och många efterfrågar tidsenlig nivå på tekniktillämpningen.

- WiFi och eluttag ombord på bussarna på samma sätt som det redan finns på tågen. Många vill ha möjlighet att kunna jobba under resan.
- Applikationer anpassade till GPS-systemet. Applikationen kan då känna av var den resande befinner sig och anpassa informationen.
- Realtidsinformationen är verkligen uppskattad men omfattar inte alla linjer och uppdateras inte alltid konsekvent.
- Utrustning för enklare kortbetalning ombord efterfrågas.
- Automatiska hållplatsutrop i bussarna ökar tryggheten för resande särskilt under den mörka årstiden då orienteringen kan vara svår.

## 7.7 Handläggning och bemötande

Många synpunkter har framkommit som rör bemötande i telefon och handläggning av skriftlig kommunikation mellan enskilda och bolaget.

- Enskilda medborgare uppger att brev och mejl inte alls har besvarats. Likaså har andra fått vänta flera månader med svar. Viktigt att företaget har goda rutiner för denna hantering så att svar erhålls inom rimlig tid.
- Kritik har framkommit angående bristande lokalkännedom hos tjänstemän och handläggare inom Östgötatrafiken. Detta gäller i synnerhet beställningscentralen. Viktigt att anställda får möjlighet till regelbunden utbildning och själva ibland åka med olika linjer särskilt på länets landsbygd och skärgård.

- Kritik har också framkommit mot det personliga bemötandet vid telefonkontakt med Östgötatrafiken. Man menar sig inte alltid blivit tagen på allvar eller fått ett inkorrekt bemötande på annat sätt. Det har förekommit att man fått olika svar av olika tjänstemän. Kundkontakt kan säkert vara besvärligt ibland men företaget måste ha en tydlig policy i detta avseende som tillämpas konsekvent.

## 7.8 Övrigt

Under denna rubrik återfinns en svårgripbar men nog så viktig företeelse. Det handlar om attityden hos medborgarna till kollektivtrafikservicen i länet. Vi har, särskilt på den uttalade landsbygden, mött en bristande tillit till samhällets omsorg om invånarna i detta avseende. Det är naturligtvis omöjligt att tillgodose alla önskemål och behov. Trots det är det angeläget att skapa en förtroendegivande relation med medborgarna som skapar tillit och förståelse.

- Skapa förutsättningar för utökad delaktighet kring beslut om större förändringar
- Öka möjligheten till insyn i processen kring framtida beslut
- Tydliggör ansvarsförhållandet mellan nämnd och bolag och gör det tillgängligt
- Förbättra punktlighet och kontinuitet hos kollektivtrafikservicen för att öka tillit och trygghet

## 8 Referenser:

1: Medborgardialog som del i styrprocessen; Lena Langlet SKL 2011  
<http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-929-4.pdf?issuusl=ignore>

2: Elva tankar om medborgardialog i styrning; Lennart Hansson SKL  
<http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-427-5.pdf>

## 9 Bilagor

- 1: Presentation av Regionen
- 2: Brev till landsbygdsutvecklingsgrupper
- 3: Exempel på Trafikanalys från Östgötatrafiken
- 4: Frågeställningar som underlag för diskussion

Fotograf Nils-Ingvar Graan

# Introduktion till medborgardialog



# Varför bilda Region Östergötland?

- Starkare och mer demokratiskt inflytande över utvecklingsfrågorna genom direktvalda politiker
- Förutsättningar för bättre samordning och större utvecklingskraft i länet
- Genom ett samlat ansvar för regionala utvecklingsfrågor blir regionen en starkare och tydligare samverkanspartner för kommuner, stat, näringsliv och andra organisationer





# Region Östergötlands uppgifter

- Ansvar för huvuddelen av den hälso- och sjukvård som invånarna i Östergötland har behov av
- Ansvar för all kollektivtrafik i länet
- Ansvar för regional utveckling med länsövergripande kultur- och samhällsbyggnadsfrågor





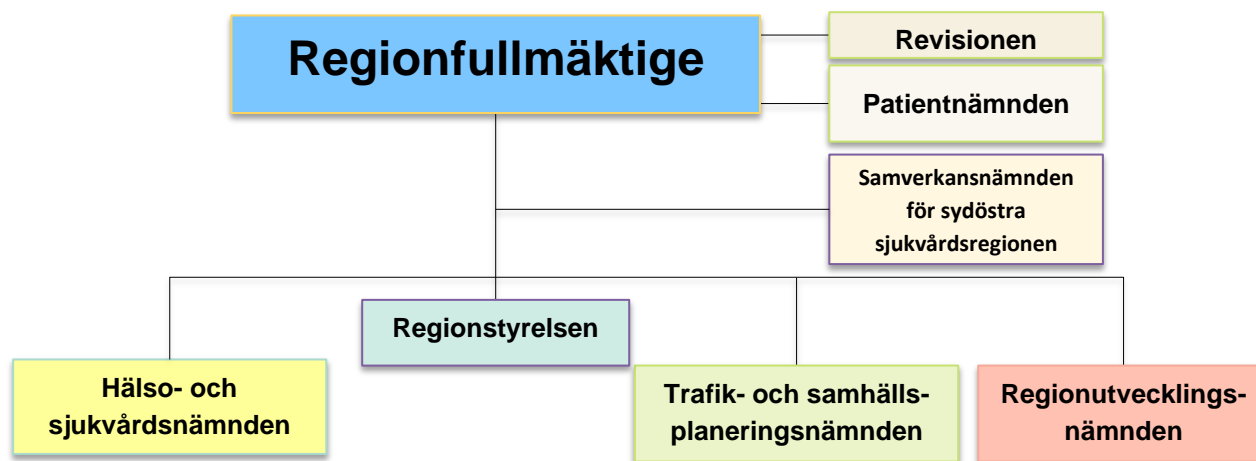
# Så styrs Region Östergötland

- En demokratiskt styrd organisation
- Beställar- och utförarmodell används
- Högsta beslutande organ är regionfullmäktige, med 101 folkvalda politiker





# Politisk organisation







# Trafik- och samhällsplaneringsnämnden (TSN)

- Ansvarar för regionala utvecklingsfrågor inom samhällsbyggnad, kollektivtrafik, infrastruktur, landsbygdsutveckling samt energi och klimat
- Ska verka för att hålla samman övergripande fysisk planering med regional utveckling
- Specifika linjefrågor hanteras av Östgötatrafiken



# Vad vill vi med dialogen?

- Samla idéer kring framtida lösningar för kollektivtrafiken
- Dialog med särskilt utvalda, viktiga grupper:
  - Gymnasieskolor i länet hösten 2014
  - Landsbygdsboende våren 2015
  - Anställda på större arbetsplatser kommande målgrupp
- Nu vill vi veta vad just ni tycker...  
Vad vill ni skicka med till Trafik- och samhällsplaneringsnämnden?

Datum

Byalag och utvecklingsgrupper verksamma  
i Vadstena kommun samt ansvariga för  
landsbygdsutvecklingsfrågor

## Inbjudan till medborgardialog med landsbygdsboende

Kollektivtrafiken spelar en central roll i en attraktiv region genom att skapa möjligheter för invånarna att ta del av en större arbets- och studiemarknad. Kollektivtrafiken behöver därför ständigt utvecklas för att möta nya och förändrade behov hos resenärer och medborgare. Samtidigt spelar kollektivt resande en viktig roll i ett hållbart samhälle genom att minska belastningen på miljön.

Inför översynen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet önskar företrädare för trafik- och samhällsplaneringsnämnden att träffa olika målgrupper i länet. En av dessa målgrupper är landsbygdsboende. Nämnden vill därför träffa byalag/utvecklingsgrupper och motsvarande för en öppen dialog om utvecklingsfrågor kring framtida lösningar av kollektivtrafiken. Det kan naturligtvis handla om synpunkter på kollektivtrafikens nuvarande tjänster men framför allt kring framtida lösningar av landsbygdsboendes transportbehov.

Planen är att under första halvåret 2015 genomföra dialogmöten i länets kommuner. I samverkan med kommunen, bjuder regionen in 3 - 4 representanter från ert byalag/utvecklingsgrupp till dialog.

Tid: **Tisdagen den 24 februari kl 18.30**. Beräknad sluttid ca 21.00.

Plats: Riddarsalen Ödeshög

Mötet inleds med en kort presentation av regionen och regionaliseringens effekter. Efter kvällsfika genomför vi själva dialogen i mindre grupper. Samtalen dokumenteras som underlag för slutrapport och återkoppling. Detta material kommer att utgöra ett värdefullt komplement till övriga underlag vid utformning av kommande styrdokument.

Tacksam för anmälan till Eliana Pettersson senast 2015-02-20.

Tel: 010-1037140 eller epost: [eliana.pettersson@regionostergotland.se](mailto:eliana.pettersson@regionostergotland.se)

Med vänliga hälsningar

Roland Nilsson  
Projektsamordnare  
Region Östergötland  
070-5289777  
[roland.f.nilsson@regionostergotland.se](mailto:roland.f.nilsson@regionostergotland.se)

Leif Gustavsson  
Utredare  
Vadstena kommun  
0144-35000  
[leif.gustavsson@vadstena.se](mailto:leif.gustavsson@vadstena.se)



VADSTENA

Fotnot:

Region Östergötland ansvarar genom AB Östgötatrafiken för kollektivtrafiken i Östergötland. Trafik- och samhällsplaneringsnämnden är den politiska grupp som beslutar om övergripande mål för kollektivtrafiken. Denna nya nämnd ansvarar också för regionala utvecklingsfrågor inom samhällsbyggnad, infrastruktur, landsbygdsutveckling samt energi och klimat. Nämnden ansvarar således bland annat för att utreda, utforma och bereda det regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP) och länstransportplanen (LTP). Dessa styrdokument revideras regelbundet. . Bifogar kortversionen av RTP. Kompletta dokument finns på <http://www.lio.se/Om-regionen/Uppdrag-och-ansvar/Kollektivtrafik/Regionalt-trafikforsorjningsprogram/>

## Vadstena kommun

### Dagens trafik

Inom Vadstena kommun finns regional busstrafik mellan Vadstena och Motala antingen via gamla riksväg 50, förbi Skeppstad eller via Fågelsta. Busstrafik som ansluter till och från Östgötapendeln i Skänninge körs också från Vadstena. Dessa två stråk trafikeras alla dagar.

Regional busstrafik finns också i form av expressbuss mellan Vadstena och Linköping med två turer i vardera riktningen på vardagar.

Linje 610 som trafikeras utmed gamla riksväg 50 söder om Vadstena mot Borghamn-Ödeshög, trafikeras på vardagar med ett antal turer anpassade för arbetspendlare och gymnasieelever. En del turer trafikeras enbart inom Vadstena och körs då med mindre fordon. Majoriteten av resenärerna som reser med denna linje är skolelever.

#### Antal turer

Linje, riktning	Antal turer M-F	Antal turer Lördag	Antal turer Söndag
610, Ödeshög	2 + (3*)	-	-
610, Vadstena (Motala)	3 + (2*)	-	-

\*Trafikerar enbart inom Vadstena

#### Resandestatistik

Linje, riktning	M-F Unika kort	Resor/dag	Andel skol	Andel gym	Lördag Snitt	Söndag Snitt
610, Ödeshög	242	40	16 %	42 %	-	-
610, Vadstena (Motala)	325	58	31 %	30 %	-	-

#### Kostnadstäckningsgrad

Linje	Kostnadstäckningsgrad	Antal dim fordon	Fordonstyp
610	5,90 %	0,5	24 81

Inom Vadstena tätort finns en servicebusstrafik, linje 390, som främst vänder sig till den äldre befolkningen.

### Vadstena tätort

Flest resenärer i Vadstena kliver på mot Motala. Även busslinjen mot Skänninge, med vidare koppling mot Mjölby-Linköping-Norrköping, har relativt många resenärer. Andelen grundskoleelever i trafiken är mycket lågt medan andelen gymnasieelever ligger på drygt 40 %.

### Vadstena östra landsbygd

Vadstenas östra landsbygdsområde genomkorsas av den regionala busstrafiken mellan Vadstena och Motala samt mellan Vadstena och Skänninge. Antalet påstigande är mycket lågt.

### Vadstena västra landsbygd

Vadstenas västra landsbygdsområde trafikförsörjs av landsbygdslinjen mellan Ödeshög och Vadstena. Trafiken körs på vardagar och antalet resenärer är få. Majoriteten av de påstigande är skolelever.

Frågeunderlag – medborgardialog med byalag

Hur ser resvanorna ut idag? Vad är syftet med din resa? Arbete, skola, nöje?

---

---

---

---

Hur reser du? Kollektivt, samåkning, cykel, taxi, bil?

---

---

---

---

Om du upphört att åka kollektivt – vad fick dig att byta färd sätt?

---

---

---

---

Vad kan få dig att åka mera buss?

---

---

---

---

Vad fungerar bra idag gällande kollektivtrafiken?

---

---

---

---

Vad fungerar dåligt idag gällande kollektivtrafiken?

---

---

---

---

Goda exempel: Anropsstyrd trafik, Samåkning Tolg, Pendelparkering

---

---

---

---