



Yttrande över – Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland ->2030, remissversion 2020-03-25

Linköpings kommun tackar för möjlighet att yttra sig över *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland ->2030, remissversion 2020-03-25*.

Det allmänna kollektivtrafiksystemet i Region Östergötland är mycket viktigt för regionens konkurrenskraft och attraktivitet då det erbjuder ett snabbt, effektivt och tillgängligt sätt att förflytta sig på, till jobb, rekreation eller annat. Kollektivtrafiken är även ett hållbart transportsystem som ökar möjligheterna för regionen och kommunerna att nå sina miljömål och att skapa en bättre miljö i städerna. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är därför ett mycket viktigt strategiskt dokument som visar inriktningen och målsättningen med kollektivtrafiken i regionen. Det är mycket positivt att Region Östergötland uppdaterar programmet efter de senaste förutsättningarna.

Linköpings kommun delar uppfattningen att kollektivtrafiken i första hand ska bidra till att skapa en sammanhållen region genom att integrera arbets-, studie- och bostadsmarknaderna och därefter utveckla funktionaliteten mot Stockholm och närliggande regioner. Resandet över länsgräns är viktigt men omfattningen av den inomregionala pendlingen är betydligt större.

Nedan följer Linköpings kommuns synpunkter på remissversionen av programmet.

Mål

- Det har blivit tydligare att målsättningen delas in i sex väl avgränsade målområden med sina respektive specifika indikatorer som följs upp.
- En tydligare målbild för tätortstrafiken i Linköping och Norrköping efterfrågas, då det är med denna som ett mycket stort antal resor i regionen görs. Regionens invånare har nytta av en välfungerande tätortstrafik då många långväga pendlare är beroende av tätortstrafiken för att nå sin målpunkt. Därför bör ett mer specifikt mål för tätortstrafiken tas fram och mätbara indikatorer kopplas till målet.

Målet skulle t.ex. kunna bestå av en önskad restidskvot inom tätorten eller eftersträvt restider till centrum eller resecentrum.

- Ett av målen för klimatpositivt resande är att de klimatpåverkande utsläppen ska minska till 175 g/km till 2030, vilket är samma mål som definierades år 2016. Det som dock inte framgår i remissversionen är att beräkningsmodellen för detta mål har förändrats sedan 2016 och att målet, även om det har lämnats oförändrat, i praktiken innebär en skärpning.
Det är bra att separata mål om bussarnas energiförbrukning har införts. För stadstrafiken anser kommunen att målet är föredömligt högt satt. För regiontrafiken bör det förtydligas varför man har ett sämre målvärde för energieffektivitet år 2030 än i nuläget. Är det för att man antar en större andel biogas och mindre andel biodiesel än i nuläget? Fördelarna med en sådan övergång borde då också beskrivas. I framtiden, när det bedöms som möjligt, vore det intressant att räkna utsläpp per personkilometer istället för endast per körd sträcka. Större kollektivtrafikfordon och tyngre lastade fordon (fler resande per tur) skulle med den nuvarande indikatorn riskera att ge högre utsläpp och energiåtgång trots att fordonen egentligen är mer effektiva räknat på energiåtgång per resenär.
- Målet om tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning är viktigt. Det bör dock framgå tydligt att när det gäller anpassningsgrad av hållplatser så är det framför allt kommunerna som har det praktiska ansvaret för att nå detta mål. I denna fråga behöver regionen och kommunerna ha ett bra samarbete för att nå bästa resultat.
- Vi noterar att marknadsandelen för nuläget har minskat från 23 % till 19 % i remissversionen jämfört med det antagna programmet från 2016.

Strategier

- Linköpings kommun håller helt med beskrivningen av att kollektivtrafik- och samhällsplanering behöver integreras för att kunna öka kollektivtrafikens marknadsandel. Det samma gäller för kollektivtrafikens framkomlighet. En god framkomlighet med snabba attraktiva resor är en förutsättning för att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken och därmed kunna öka marknadsandelen. För att skapa en god framkomlighet och ett tillräckligt bra befolkningsunderlag i staden för kollektivtrafiken behövs ett väldigt bra samarbete mellan kommun och region och en samsyn kring planeringsfrågorna. Som exempel på ett sådant samarbete har Linköpings kommun och regionen/Östgötatrafikens tidigare genomfört en linjenätsanalys i samverkan, arbetar för närvarande med en vägledning för

kollektivtrafikens framkomlighet i Linköping samt planerar att genomföra en uppdatering av linjenätsanalysen.

- Linköpings kommun är även positiv till målstyrd trafikutveckling i samverkan där god samhällsplanering kan bidra till att skapa effektiva och strukturbildande kollektivtrafiklinjer som ger stor samhällsnytta till relativt låga kostnader.
- Linköpings kommun delar regionens syn på att "hela resan" måste optimeras. Synsättet kräver att hela resan från start till slut analyseras för att se vilka åtgärder som behöver vidtas i syfte att förkorta restiden eller förenkla resan. En tydligare strategi om hur hela resan hanteras önskas, vilket till exempel kan handla om förslag på åtgärder som minskar gångtiden till hållplats, minskar eventuell bytestid vid en hållplats (dvs. gångavstånd mellan plattformar), ökar möjligheten till kombinerade resor (dvs. närhet till cykelparkering, mobilitetshub etc.) eller minskar fordonens hållplatstid. Regionen ska inte ta över kommunens ansvar för den fysiska anpassningen men bör vara väl insatt i hur bland annat den fysiska utformningen påverkar kollektivtrafikens attraktivitet och vad som bör göras för att förbättra den ur ett "hela resan"-perspektiv.

Särskild kollektivtrafik

- Angående varaktigheten på funktionsnedsättningen för att beviljas riksfärdtjänst så ska denna vara minst sex månader och inte tre som det står i remissförslaget (s 26).
- Kommunerna har inte lämnat över ansvaret för färdtjänsten till Region Östergötland. Kommunerna har endast lämnat över upphandling av transporter och beställningsfunktion till regionen. Ansvaret för färdtjänst är fortfarande ett kommunalt ansvar då skatteväxling inte har genomförts. Det står vidare i remissförslaget att det som lämnats över är planering, upphandling, drift och uppföljning. I avtalet mellan kommunerna och Region Östergötland ingår inte planering och uppföljning av färdtjänsten (s 26).
- Enligt gällande lagstiftning är det kommunerna som bestämmer den egenavgift som ska gälla vid resor med färdtjänst. Linköpings kommun anser att det finns en fördel med att egenavgifterna är de samma över hela länet och därför bör egenavgifterna samordnas av region Östergötland i samråd med kommunerna. (s 27).
- På s 40 står: "Med en ökad grad av tillgänglighetsanpassning i den allmänna kollektivtrafiken kan behovet av särskild kollektivtrafik minska. Möjligheten för en resenär, som är berättigad till särskild

kollektivtrafik, att resa med den allmänna kollektivtrafiken på del av sin resa bör utvecklas”. Näst sista ordet i meningen borde bytas ut till ”ska” istället för ”bör”.

För Linköpings kommun

Niklas Borg
Kommunstyrelsens ordförande

Kopia till: Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen