

Region Östergötland  
registrator@regionostergotland.se.

## Yttrande över remiss - Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland RTP 2040

Linköpings kommun tackar för möjligheten att yttra sig över Region Östergötlands förslag till reviderat regionalt trafikförsörjningsprogram med målår 2040. Eftersom trafikförsörjningsprogrammet har stor påverkan på kommunens möjligheter att nå sina transportpolitiska mål samtidigt som kommunens planering i sin tur påverkar Regionens möjlighet att nå sina mål så är det viktigt att det finns en samsyn om detta i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Linköpings kommun har följande synpunkter på programmet:

- s 22, Klassningen av den regionala busstrafiken enligt Regionens busstrategiska målbild (klass A-D-stråk) bör inte blandas ihop med en liknande klassning av stadstrafiken. Det är i så fall bättre att konsekvent dela upp stadstrafiken i primär och sekundär stadstrafik, liksom det görs i rubriksättningen.
- sid 28, Utsläpp sista stycket. När det gäller utsläpp från motorn elimineras dessa i princip helt i och med elbussar. Dock borde det även påpekas att partikelutsläpp från däck och vägbanan fortfarande kvarstår och som genererar luftföroreningar i framför allt stadskärnorna. I förhållande till övrig vägtrafik är kollektivtrafiken ingen stor utsläppskälla men det vore ändå bra med ett kort konstaterande.
- s 31, Under rubriken "Regionens stora städer" är det bra skrivet om kollektivtrafikens yteffektivitet och att en prioritering behöver göras mellan trafikslagen. Det vore bra om det även förtydligades att kollektivtrafikplanering och stadsplanering är beroende av varandra och behöver samverka, särskilt när det gäller utvecklingen av Linköping och Norrköpings tätorter. Ny bebyggelse behöver främst lokaliseras utmed stråken för den primära stadstrafiken samtidigt som kollektivtrafikens framkomlighet i stadskärnorna säkras. Då blir kollektivtrafiken det effektiva verktyg i en god samhällsplanering så som det beskrivs i den regionala utvecklingsstrategin för Östergötland.

- s 43, Målet om att andelen av befolkningen bosatta i D-områden med mindre än 5 km till närmaste bytespunkt ska öka från 27 till 35 %. Har det gjorts någon analys av vad ett uppfyllande av målet skulle innebära för den linjelagda trafiken i regionen? Linköpings kommun är givetvis för en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken för personer bosatta på landsbygden men vi ser också att kollektivtrafiken bör förläggas på ett sådant sätt att man får mest utbyte av investerade medel. Linköpings kommun är beroende av bra kollektivtrafik i de starka stråk i tätorten där efterfrågan på resor är störst, för att kunna utveckla och förtäta vår stad med bibehållen attraktivitet och goda livsmiljöer. Vi vill inte se att målet om bättre och närmare kollektivtrafik på landsbygden leder till en utveckling med sämre kvalitet och därmed lägre antal resande i kollektivtrafiken i staden.
- s 45, Det är bra att Regionen går över till att mäta utsläpp per personkilometer istället för fordonskilometer som i tidigare RTP. Det nya måttet är mycket mer rättvisande och skapar bättre förutsättningar för att jobba effektivt mot måluppfyllnaden. Det nya målvärdet är också ambitiöst satt och bygger på antagandet om en kraftigt ökad andel elbussar i kollektivtrafiken.

#### Synpunkter av mer redaktionell art

- sid 21-22, Det skulle bli enklare att läsa stycket om Östgötatrafikens system med en mer stringent ordning av underrubrikerna. Östgötapendeln borde behandlas först och därefter den regionala busstrafiken (klass A-D stråk), följt av stadstrafiken (primär och sekundär) och sist övrig trafik (När- och skärgårdstrafik)
- s 21, Det vore bra med en hänvisning till både busstrategiska och tågstrategiska målbilden i inledningen av stycket "Östgötatrafikens system". Nu ligger hänvisningen till tågstrategiska målbilden på sid 22 under Östgötapendeln och då förlorar man helhetsbilden av dessa två dokument, som ligger som grund för planeringen av kollektivtrafiken i regionen.
- s 36, Under rubriken "Trafik på landsbygd och skärgården" står att utanför A-, B- och C-stråk där resandeunderlaget är svagare ska en mer anpassad kollektivtrafik erbjudas. Under rubriken "Närtrafik" står sedan nästan samma skrivning. Det skulle bli tydligare att korsreferera mellan dessa stycken så att man förstår att i D-områden där inte linjetrafik erbjuds så erbjuds istället Närtrafik

För Linköpings kommun

Kristina Edlund  
Kommunstyrelsens ordförande