Sörby Boställe, Kimstad
2022-08-05
Ingela Oleskog

Förslag på förändringar i linjedragning som berör busslinje 480 och 482

Efter omfattande mailväxling, dialoger samt utifrån vad vi läser i NT förstår vi att Martin Tollén och Julie Tran kommer att försvara den nya strategin för kollektivtrafiken så länge de sitter kvar i Trafik- och Samhällsplaneringsnämnden. De hänvisar till statistik och de mätetal som tagits fram. Statistik kan man göra på sådant som går att räkna, på sådant man kan sätta siffror på. Tyvärr kan man, utan att ljuga, använda precis den del av mängden statistiska data som främjar just den egna ideologin. Man kan skriva om den på en rad olika sätt och man kan rita kurvor och stapeldiagram med skalor som belyser just det man vurmar för. Därför ger vi inte mycket för den statisk ni säger att ni lutar er mot så länge den inte används i kombination med de lokala förutsättningar och behov som finns.

En viktig sak som framkommit vid samtal med Julie och Martin var att det inte kommer att tas fram några mätetal för att följa upp att de förändringar som nu införs verkligen leder till ökat resande med kollektivtrafik och minskat bilåkande, exempelvis längs Skärblackavägen. De menar att då resandet påverkas av flera faktorer går det inte att peka på att det var just den nu genomförda förändring som är orsaken. Men om man inte mäter, hur ska man då någonsin få veta om denna strategi är den som passar för denna del av Norrköpings kommun?

Tänk om den nya strategin blir ett nollsummespel för sträckan mellan Skärblacka och Norrköping? För att göra skillnad för klimatet räcker det inte med att få fler resanden med kollektivtrafiken utan dessutom måste biltrafiken minska. Kommer vi att märka av en minskad biltrafik längs Skärblackavägen? Eller tänk om det istället blir så att biltrafiken **ökar** längs Skärblackavägen? Dels för att en del Skärblacka/Norrköpingsbor väljer bilen framför bussen då sträckningen nu är 7 minuter längre, dels för att skjutsandet av körkortslösa kommer att öka och dels för att EPA-trafiken kommer att öka längs Skärblackavägen. Längs Skärblackavägen finns ingen cykelbana. Det gör det mellan Skärblacka och Kimstad. Tänk om det mellan den prioriterade sträckan mellan Skärblacka och Kimstad främst blir cyklister som byter till buss? Tänk om antalet nya resenärer går jämt upp med antalet som nu förlorat möjligheten till en attraktiv kollektivtrafik?

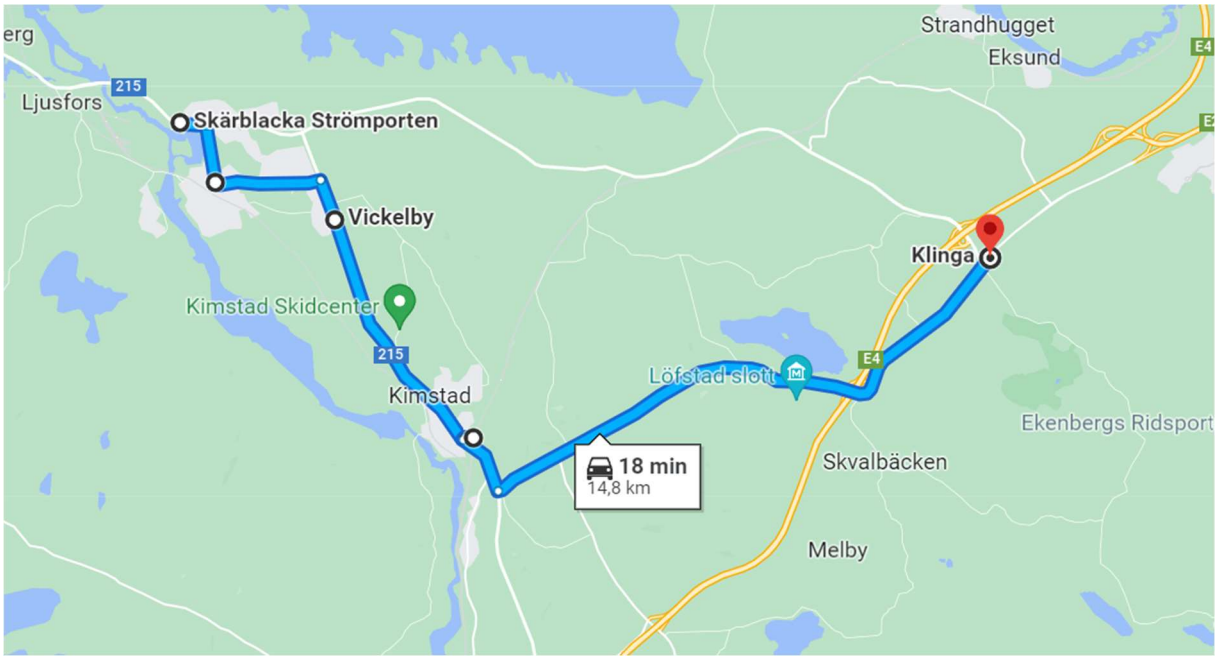
Vi vänder oss nu främst till er övriga i denna nämnd. Vi bor längs med Skärblackavägen, dvs på landsbygden utanför tätort och en av Region Östergötlands ej prioriterade sträckor (dock är denna sträcka prioriterad av Norrköpings kommun enligt https://norrkoping.se/download/18.ea55d0115effd5abbf31b/1508164593728/norrkoping-op-landsbygd-antagen-kf-170619.pdf). Detta gör vi eftersom vi anser att den nya strategin är djupt orättvis, ni applicerar en stadsbos syn på vad som är en attraktiv kollektivtrafik även på landsbygden, ni tar ingen hänsyn till hur trafiksituation och tillgång till cykelbanor ser ut och framför allt tar den nya strategin med dess mål och mätetal inte hänsyn till de landsbygdsmedborgare som är beroende av kollektivtrafik.

Vi är en familj på två vuxna och tre ungdomar som är 15, 17 och 19 år som bor tre km utanför Skärblacka längs Skärblackavägen. Vi har bott i detta hus sedan 1996. Sedan våra barn var i 5-årsåldern har de utövat två idrotter var samt spelat instrument vid den kommunala musikskolan. Vi vet hur man planerar logistik. Under alla år har vi genom ett evigt pusslande med alla medel som finns att tillgå, exempelvis: skjutsande med bil, cyklar stående inne i stan, chatgrupper med barnens

kompisars föräldrar, kollektivtrafik, övernattningar hos kompisar, matlådor som äts i bilen, osv.. fått ihop logistiken. För så måste man göra när man bor på landet. Vi planerar. Vi har lärt våra barn att planera. Vi ser över veckans logistik, kollar i tidtabeller, kommunicerar med andra familjer och löser transporterna. Och det har fungerat under alla år. Inte en träning har de missat på grund av att de inte kunnat ta sig dit de behöver, eftersom vi och andra som bor på landet vet att man måste planera för att få ihop vardagen med alla fritidsintressen. Vi förväntar oss inte att vi bara ska kunna gå till busshållplatsen och veta att det snart kommer en buss. Vi planerar och vi vet hur man läser tidtabeller. Det viktigaste för oss är inte att tidtabellen är enkel, utan att den har ett innehåll, dvs att det finns bussar som vi kan åka med och som har ett acceptabelt utbud så att våra barn kan ta sig själva till och från skolan. Ta sig till skolan oavsett vilken skola de valt och även om de har sovmorgon eller slutar tidigare någon dag. Att barn i tonåren kan ta sig själva till skolan är ett absolut minimum. Dagtid har vi vuxna med körkort nämligen arbeten att sköta. Det är inte rimligt att vi ska behöva gå ner i arbetstid för att skjutsa våra tonåringar till och från skolan när det på andra, närliggande håll finns landsbygdsbussar som går var 20:e minut. Sedan menar vi också att för att kunna anse sig stödja en levande landsbygd är det rimligt att förvänta sig det finns ett utbud som även stöder arbetspendling på vardagar och helger. Ungdomarna i vårt hushåll jobbar extra på helgerna som ledare och domare inom sina idrotter. Med det utbud som den anropsstyrda trafiken kommer att erbjuda finns ingen möjlighet för dem att utnyttja helgtrafiken.

<u>Så till våra förslag till förändring:</u>

Så här kör buss 480 idag, start i Strömporten, Skärblacka:



Figur 1. Nuvarande sträckning buss 480 Skärblacka => Klinga och sedan vidare till Norrköping

Sedan fortsätter bussen från Klinga in till Norrköping.

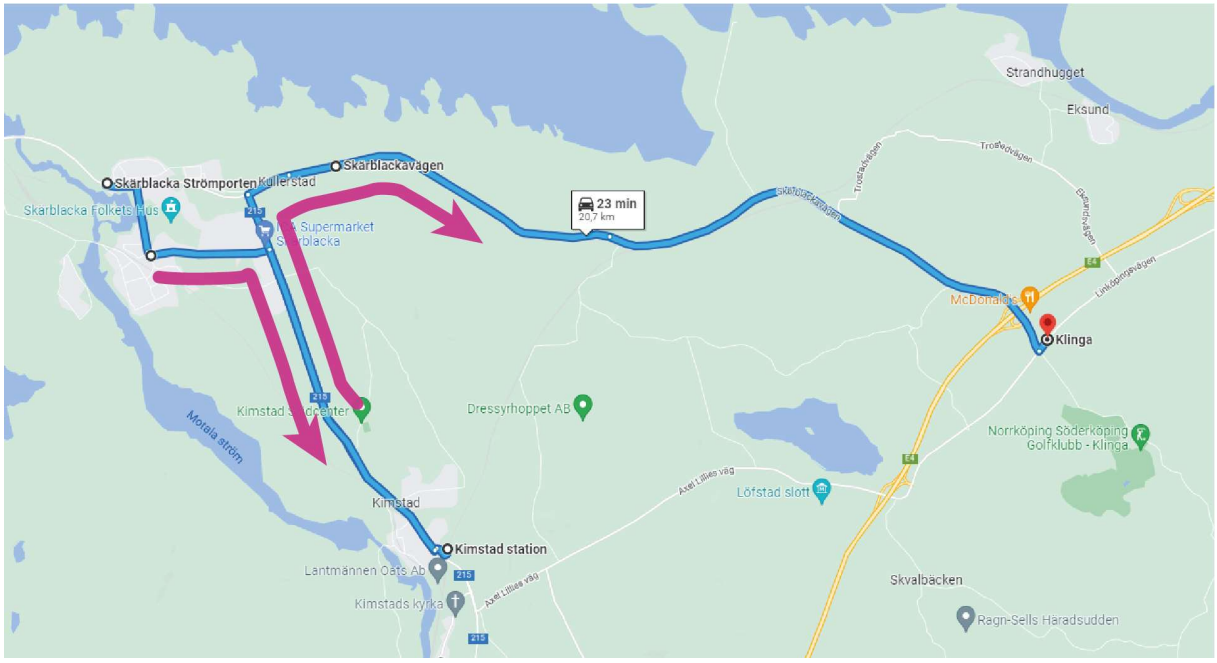
Vi har förstått att i den nya strategin vill man förstärka trafiken där det bor flest människor och säkerställa matatrafiken till Kimstad station. Därför anses det viktigt att alla bussturer går via Kimstad station. Vi har också förstått att restiden har lägre prioritet än målet att passera Kimstad station eftersom restiden från Skärblacka via Lövstad till Norrköping är 7 minuter längre än restiden via Skärblackavägen.

Ett stort problem för oss som bor längs med Skärblackavägen är att längs denna väg finns människor som är beroende av kollektivtrafiken och som nu inte kan ta del av det rika utbud som buss 480 erbjuder. Nedan följer tre olika lösningsförslag för att åtgärda detta:

Den enklaste lösningen vore naturligtvis att återinföra fler bussturer för linje 482. Detta skulle vara en stor fördel för **alla boende från Vånga hela vägen till Tallebo och Löt.**

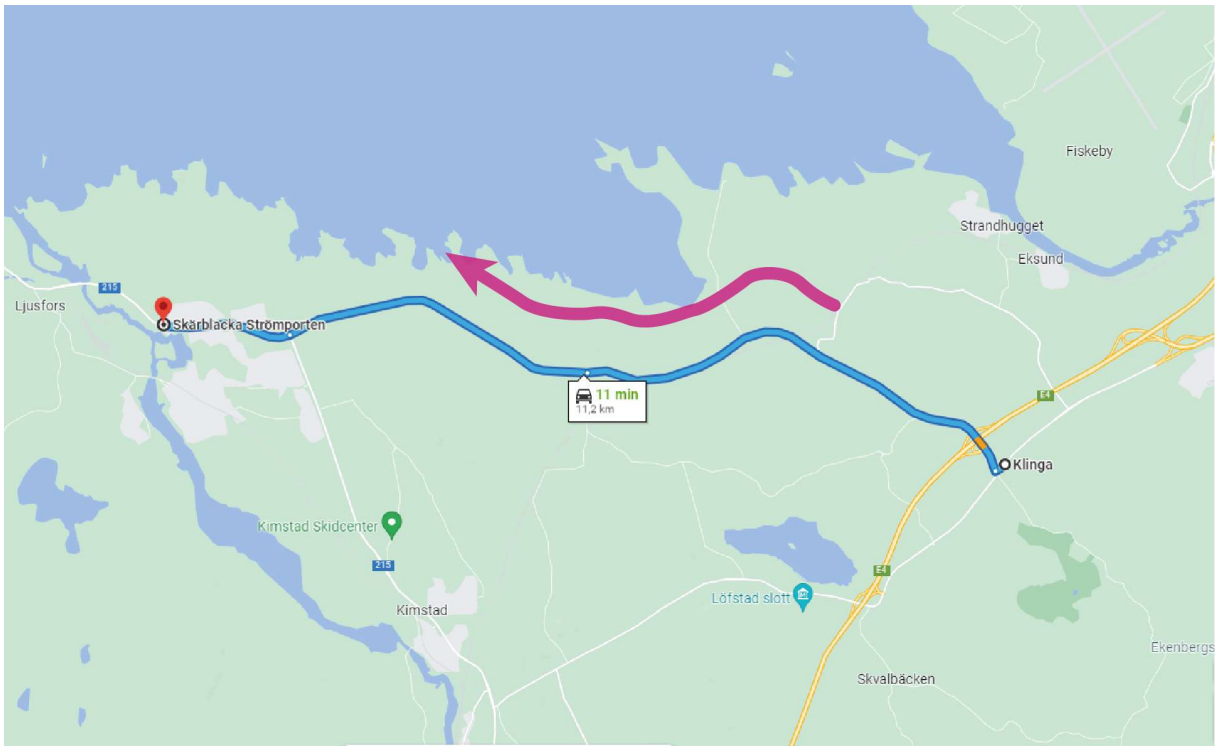
Men om detta inte anses vara ett möjligt alternativ skulle några av turerna från 480 kunna flyttas så att de går längs med Skärblackavägen istället för via Lövstad. Fördelen med denna sträckning är dels att det bor fler personer längs Skärblackavägen jämfört med sträckan som går över Lövstad, dels är den 7 minuter snabbare för de som reser från Skärblacka och sist men inte minst skulle detta öppna upp för alla som bor längs med den tungt trafikerade Skärblackavägen som inte har någon cykelbana att ta sig till Skärblacka respektive Norrköping med en attraktiv kollektivtrafik.

Om det trots allt visar sig att det viktigaste målet är matartrafiken mellan Skärblacka och Kimstad som ska förse Kimstad station med resenärer för arbetspendling mellan Norrköping och Linköping presenteras här en tredje möjlig lösning, **en anpassning till lokala förhållanden i området Skärblacka, Kimstad, Norrköping:**



Figur 2: Nytt förslag på sträckning Skärblacka=> Klinga via Kimstad station, sedan vidare till Norrköping

1. Bussen startar som tidigare i Strömporten-Skärblacka
2. När bussen anlänt till Kimstad station vänder bussen för vissa turer tillbaka mot Skärblacka för att köra Skärblackavägen till Klinga och sedan vidare mot Norrköping (sträckan Kimstad station-Kullerstad Skärblacka tar enligt Google Maps 6 minuter med bil).
3. Resande till/från Skärblacka kan nyttja busshållplats Kullerstad.
4. Bussen åker sedan vidare till Klinga och fortsätter till Norrköping



Figur 3: Nytt förslag på sträckning för buss från Norrköping, sträckan Klinga => Skärblacka

5. Vägen tillbaka går från Klinga via Skärblackavägen till Strömporten i Skärblacka. Sedan börjar turen om igen, mot Kimstad station.
6. Varannan tur skulle kunna gå den nuvarande sträckningen för 480 och varannan enligt det nya förslaget som tur och retur endast blir 2,3 km längre.

Med detta förslag kan fortfarande **alla turer trafikera den så viktiga sträckan Skärblacka – Kimstad station.** Skärblackaborna som ska in till Norrköping kan kliva på vid hållplatsen i Kullerstad när bussen varit och vänt i Kimstad så de får en kortare restid. Endast de personer som väljer att åka med bussen från Kimstad till Norrköping får en något längre restid. Men de flesta som reser till Kimstad förväntas väl i den nya strategin ta tåget, antingen till Norrköping eller Linköping, för dessa spelar det således inte heller någon roll. Det blir förstås något färre turer för boende längs med Lövstadvägen. Men eftersom det bor färre personer längs denna sträcka jämfört med längs Skärblackavägen så innebär detta förslag **en rättvisare fördelning av bussturerna då detta öppnar upp för boende både längs med Skärblackavägen och via Lövstad att få en attraktiv kollektivtrafik.**

Vi som bor i Östergötlands landsbygd mellan tätorterna vill också ha en åtminstone någorlunda attraktiv kollektivtrafik. Även om vi inte är lika många som de som bor i tätorter vill vi också räknas. Med lokala anpassningar kan kollektivtrafiken planeras så att fler kan få tillgång till kollektivtrafiken då bussarna ändå måste transportera sig mellan tätorterna. **En strategi där vissa människor stängs ute till förmån för att en större prioriterad grupp ska få bättre förutsättningar utan att vi ens vet om de kommer att nyttja dem är en samhällsutveckling som går åt fel håll i ett klimatsmart samhälle där vi alla måste tänka på hur vi använder våra resurser.** Att centerpartiet och socialdemokraterna driver en sådan här strategi är för mig obegripligt och en otäck överraskning. Jag hoppas nu innerligt att detta inte är samhällsutveckling som övriga partier vill vara med och driva.

Betänk att den nuvarande strategin mest av allt drabbar ungdomarna på landsbygden. Visa dem att ni har förmåga att ändra fattade beslut när det framkommer att konsekvenserna blev större och allvarligare än vad ni först insett.

Vi kommer inom kort att skicka en inbjudan till ledamöter i nämnden för Trafik- och Samhällsplanering där vi erbjuder er att få följa med på en cykeltur från Kimstad station mot Skärblacka för att sedan svänga in på Skärblackavägen och sedan de tre km längs Skärblackavägen hem till oss så bjuder vi er på frukost. Det blir en resa på cykel utefter den väg som Östgötatrafiken rekommenderar oss och våra ungdomar att cykla eller köra elskoter på de tre kilometerna till närmaste busshållplats i Skärblacka.

Med förhoppning om snabb och positiv återkoppling,

Ingela Oleskog