



Regionala strategiska omstigningshållplatser

**Kunskapsunderlag för Regional utveckling och regional och kommunal
planering**

Region Östergötland, oktober 2018

Regionala strategiska omstigningshållplatser

Bakgrund

Av det regionala utvecklingsprogrammet RUP framgår att en av de grundläggande tankarna för det regionala utvecklingsarbetet i Östergötland är att förbättra tillgängligheten mellan regionens olika tätorter. Att förstärka integrationen i regionen är också prioriterat. Det handlar således om att skapa en regional flerkärnighet med på sikt gemensam arbets-, studie- och bostadsmarknad. En förutsättning för detta är ett effektivt transportsystem.

För att tillgängligheten ska vara långsiktigt hållbar (socialt, ekonomiskt, ekologiskt) måste Region Östergötland tillhandahålla en konkurrenskraftig kollektivtrafik längs de mest trafikerade kommunikationsstråken mellan regionens centrala delar och centralorter i mer perifera områden. Detta innebär att det behövs åtgärder för att snabba upp kollektivtrafiken så att den blir mer konkurrenskraftig mot bilen.

En av flera åtgärder för att snabba upp kollektivtrafiken kan vara att i möjligaste mån undvika att göra avstickare från huvudstråket för att inte tappa tid. Detta måste dock ske utan att resmöjligheterna för boende i orter som ligger en bit från själva huvudstråket helt tas bort. Ett led i detta arbete är att arbeta med ett system av regionala strategiska omstigningshållplatser för byten mellan olika trafikslag i anslutning till de strategiska kommunikationsstråken.

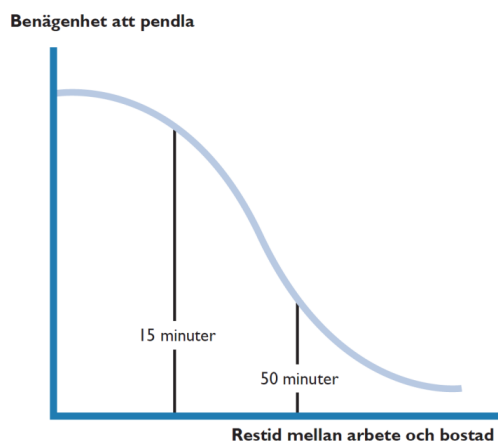
Syfte

Syftet med denna PM är att ur ett regionalt perspektiv identifiera de strategiskt viktiga orter som ligger utmed de viktiga kommunikationsstråken. Orterna bör kopplas till Regionens och kommunernas utvecklingsplaner (regionala planeringsförutsättning och kommunala översiktsplaner), flera av länets kommuner har redan i sina översiktsplaner pekat ut prioriterade orter. Kopplat till utveckling av regionala omstigningspunkter bör även andra offentliga satsningar som Regionen och kommunerna gör övervägas. För att detta ska bli verklighet behöver således också kommunerna planera för utveckling i anslutning till de regionala stråken och identifierade orter. Tanken är att infrastrukturåtgärder kopplat till de prioriterade orterna ska mynna ut i en utbyggnadsplan och att medel för detta ska avsättas i kommande länstransportplaner. Denna PM har också som syfte att sammanfatta de diskussioner som förts om omstigningshållplatser i ett samlat dokument för fortsatt arbete med frågan.

En gemensam arbetsmarknad

Syftet med det flerkärniga Östergötland är att skapa en gemensam arbets- och studiemarknad, och på sikt en gemensam bostadsmarknad. Detta i sin tur skapar förutsättningar för både män och kvinnor i Östergötland att bosätta sig var man vill och ändå kunna ha tillgång till en bred arbets- och studiemarknad. På så sätt hålls Östergötland samman i en funktionell region. Som antyds ovan innebär detta att många kommer att pendla till arbete och studier vilket i sin tur förutsätter goda kommunikationsmöjligheter och att dessa kan göras på ett långsiktigt hållbart sätt. Med tanke på de geografiska förutsättningarna i Östergötland finns dock möjligheter att klara en stor del av detta resande med kollektiva transportmedel. Oftast är restiderna relativt korta. Få människor är dock benägna att avsätta allt för mycket tid för

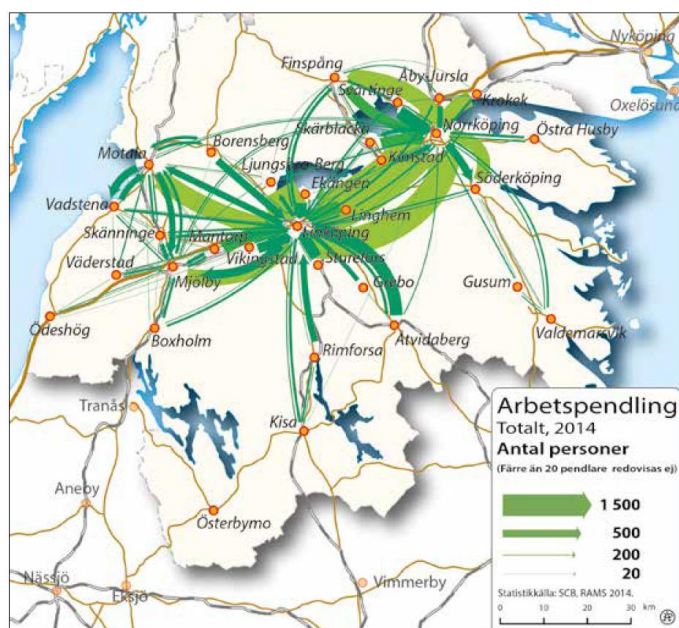
resor mellan bostad och arbete. Redan när restiderna till och från arbetet överstiger 15-20 minuter sjunker andelen personer som är benägna att pendla ganska snabbt.



Figur 1: Benägenheten att pendla förändras med restiden mellan arbete och bostad, källa: TTP-projektet, Regionförbundet Östsam och Handelshögskolan i Jönköping, 2013.

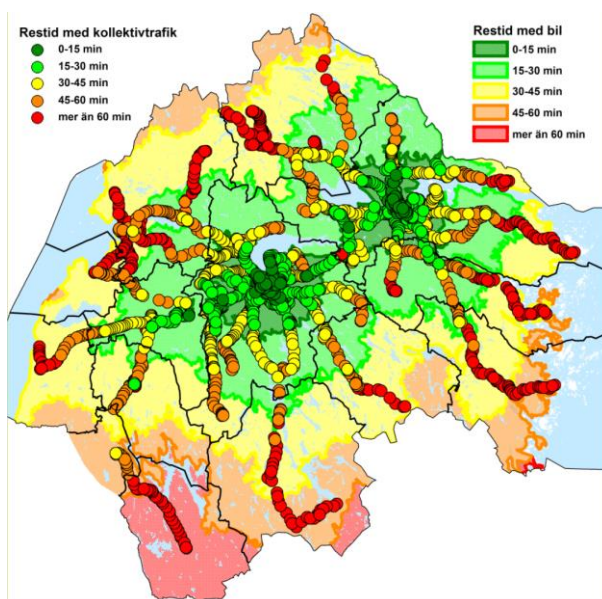
Åtgärder som minskar restiden för kollektivtrafiken i intervallet 15-50 minuter kan ge stora effekter på resandet och arbetspendlingen. Det är således strategiskt viktigt att identifiera vilka åtgärder som behöver göras för att öka kollektivtrafikens andel av pendlingsresorna. I detta sammanhang får inte framkomligheten i framför allt Norrköping och Linköping försämrars, snarare behövs här att åtgärder som förbättrar kollektivtrafikens framkomlighet i de båda städerna prioriteras om önskad effekt ska kunna åstadkommas.

Arbetspendlingen mellan tätorterna i länet är koncentrerade till de mer centrala delarna av Östergötland och har oftast Norrköping/Linköping som målpunkt. Men det förekommer även en relativt stor arbetspendling ut från Norrköping/Linköping till de mindre orterna då dessa i stor utsträckning är beroende av arbetskraft utifrån.



Karta 1: Arbetspendling mellan tätorter i Östergötland 2014, källa: SCB och Regional strukturbild – för Östergötland

I kartan nedan visas en jämförelse av restider mellan kollektivtrafik och bil 2016 för resor till Norrköping eller Linköping. Här framgår att kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilens restider i många relationer. Många orter har idag en restid som överstiger 45 minuter till Linköping alternativt Norrköping med kollektivtrafik. Flera av dessa ligger utmed de utpekade kommunikationsstråken.



Karta 2: Tillgänglighet i restid till Norrköping och Linköping RC 2016 med bil respektive kollektivtrafik, källa: ÖstgötaTrafiken och Regional strukturbild – för Östergötland

Viktiga regionala kommunikationsstråk och målpunkter

I det Regionala utvecklingsprogramet, Regional strukturbild och Länstransportplan har strategiskt viktiga nationella, regionala samt lokala kommunikationsstråk identifierats. Det finns även ytterligare ett antal stråk av mer kommunal karaktär som behöver uppmärksammas.



Karta 3: Ortsstruktur och regionalt betydelsefulla transportstråk, källa: Regional strukturbild – för Östergötland

Merparten av Östergötlands tätorter ligger utmed, eller i direkt anslutning till, dessa kommunikationsstråk. Ca 80 procent av Östergötlands invånare bor mer eller mindre i direkt anslutning till de aktuella stråken. I denna PM är fokus på orter som ligger utmed själva stråken och inte i de större centralorterna. De utpekade strategiska kommunikationsstråken som studerats närmare i detta PM är följande:

- Pendeltågstråket Norrköping-Linköping-Mjölby-Motala/Tranås
- Norrköping-Söderköping-Valdemarsvik
- Finspång-Svärtinge-Norrköping
- Norrköping-Åby/Jursla-Krokek
- Linköping-Ljungsbro/Berg
- Linköping-Borensberg-Motala
- Linköping-Rimforsa-Kisa
- Linköping-Grebo-Åtvidaberg
- Ödeshög-Väderstad-Mjölby(-Linköping)
- Norrköping-Östra Husby
- Motala-Vadstena
- Finspång-Skärblacka-Linköping
- Vadstena-Skänninge-Mjölby(-Linköping)
- Österbymo-Tranås(-Mjölby-Linköping)

I tabellen nedan visas resandet(antal påstigande/år) med kollektivtrafik 2015 och 2017 längs de utpekade stråken. Av tabellen framgår att ur resandesynpunkt kan man dela in stråken i tre tydliga grupper – pendeltågstråket med nästa 4 miljoner resor, sedan en grupp med mellan 400 000-700 000 resor och slutligen en grupp med mellan 100 000-200 000 resor per år.

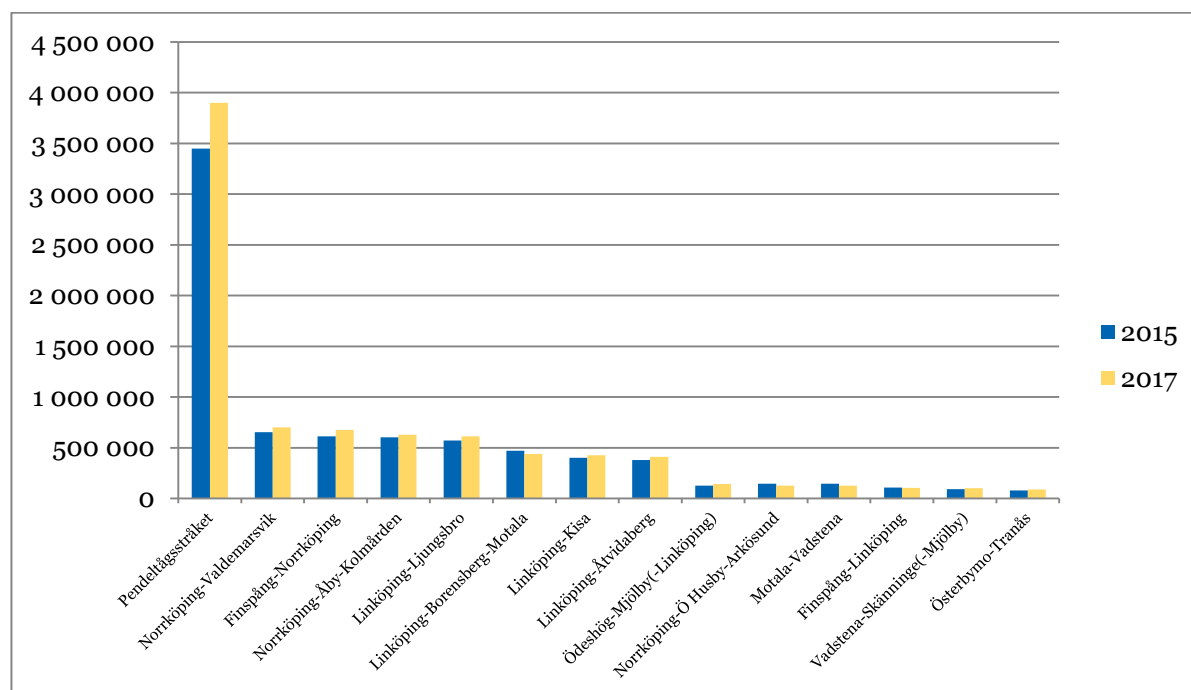
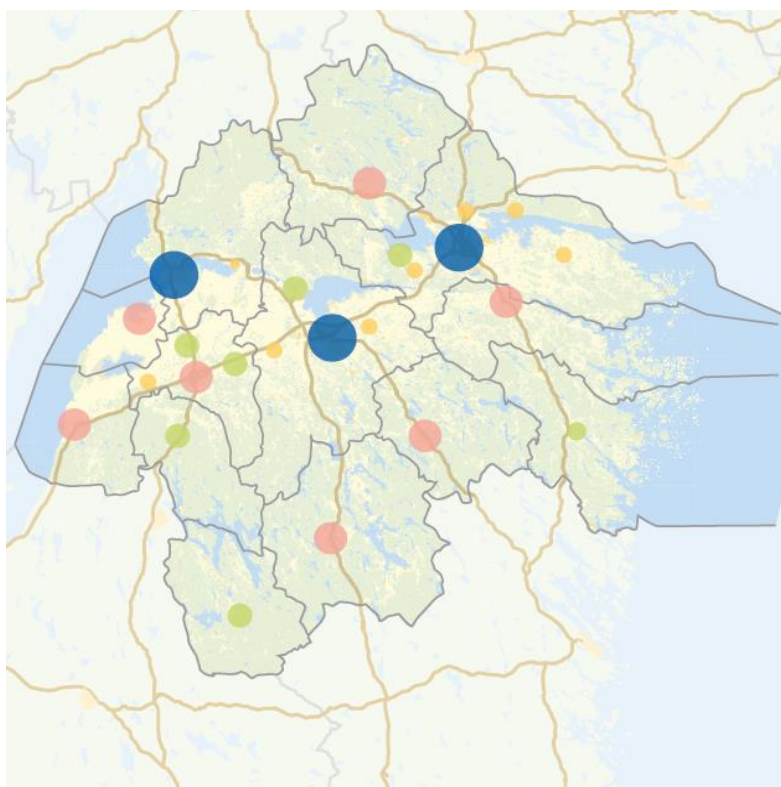


Diagram 1: Påstigande per kommunikationsstråk 2015 och 2017, källa Östgötatrafiken.

I den Regionala strukturbilden har ett antal regionala målpunkter identifierats. Det är orter som har en eller flera funktioner som är viktiga utifrån ett regionalt perspektiv och som har en eller flera av följande funktioner:

- Arbetsplatser med regional inpendling
- Högstadieskola
- Sjukhus, vårdcentral eller apotek
- Kulturmiljöer av regionalt intresse
- Kulturinstitutioner av regionalt intresse
- Större idrottsanläggning
- Större handelsområde
- Centrumfunktioner
- Offentlig service
- Turism och besöksmål
- Nationella kommunikationer

Dessa orter är Finspång, Norrköping, Åby, Jursla, Krokek, Östra Husby, Skärblacka, Kimstad, Söderköping, Valdemarsvik, Åtvidaberg, Linköping, Lingham, Ljungsbro/Berg, Vikingstad, Kisa, Motala, Borensberg, Vadstena, Mjölby, Skänninge, Mantorp, Väderstad, Odeshög, Boxholm och Österbymo.



Karta 4: Regionala målpunkter i Östergötland, källa: Regional strukturbild – för Östergötland

Förutom dessa orter som är viktiga målpunkter för omliggande geografi finns ett antal orter utmed de strategiskt viktiga kommunikationsstråken och som har en relativt omfattande utpendling.

Stråkvis genomgång

Pendeltågstråket Norrköping-Linköping-Mjölby-Motala/Tranås

Stråket ligger utmed Södra stambanan och Godstråket genom Bergslagen. Följande orter, se tabell nedan, har idag pendeltågstation. Antalet invånare i de berörda orterna har ökat under den sista 10-årsperioden förutom i Kimstad. Störst har ökningen varit i Linghem, Mantorp och Vikingstad. Inom den närmaste 10-årsperioden finns inga planer på eventuella nya pendeltågstationer. Det handlar istället om att vårda befintliga stationer. Resandet per invånare med kollektivtrafiken varierar mycket mellan orterna.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Kimstad	1 469	-1,5%	147	642	127 000	86
Linghem	2 853	14,9%	312	1 182	174 000	61
Vikingstad	2 335	12,7%	363	1 010	212 000	91
Mantorp	3 781	13,7%	586	1 523	164 000	43
Skänninge	3 358	3,6%	1 001	1 018	198 000	59
Boxholm	3 229	1,2%	473	633	96 000	30



Karta 5: Pendeltågstråket, källa Eniro

Förslag till åtgärder

I samtliga dessa mindre pendeltågsorter finns idag stationer med både bil- och cykelparkering och med plats för anslutande kollektivtrafik. Här finns också väderskydd, information mm. På en del av orterna börjar det dock bli brist på parkeringsplatser. Förslagsvis görs en översyn av respektive stationsområde för att se om det finns anledning till eventuella förbättringar. Den tågutvecklingsplan som tagits fram indikerar att det inte i dagsläget är aktuellt med några

plattformsförlängningar på någon av orterna eller öppnade av nya stationer. På längre sikt kan en ny station i västra Linköping och möjligen Åby tillkomma.

Stråket Norrköping-Söderköping-Valdemarsvik

Stråket ligger längs E 22 från Norrköping och söderut mot Valdemarsvik. Längs, eller i anslutning, till stråket ligger tätorterna Söderköping, Ringarum och Gusum med delvis mycket omfattande arbetspendling mot Norrköping, främst mellan Söderköping och Norrköping. Till Söderköping finns även en betydande inpendling. Resandet per invånare med kollektivtrafik i stråket är förhållandevis högt, framförallt gäller detta från Ringarum, Gusum och Valdemarsvik. Befolkningsmässigt kan konstateras en viss positiv utveckling, dock inte för Gusum och Valdemarsvik som tappat både invånare och arbetstillfällen.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Söderköping	7 418	6,7%	1 568	1 968	223 000	30
Ringarum	610	0,8%	177	215	25 000	41
Gusum	1 149	-5,1%	91	383	43 000	37
Valdemarsvik	2 685	-6,9%	558	534	107 000	40



Karta 9: Stråket Norrköping-Söderköping-Ringarum-Gusum-Valdemarsvik, källa Eniro

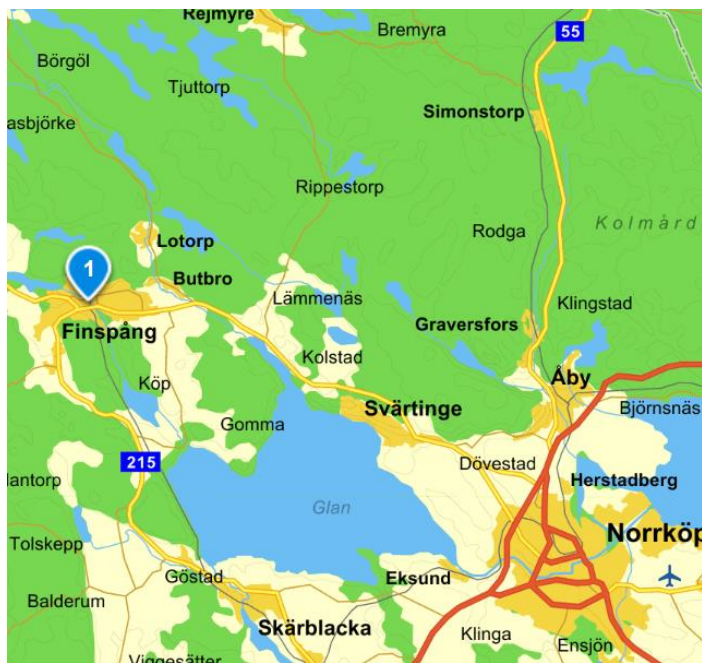
Förslag till åtgärder

Söderköping har ett förhållandevis lågt resande och trafikering behöver ses över. I samband med byggandet av E22:s förbifart kommer en ny omstigningshållplats att anläggas i anslutning till Östra Rydsvägens korsning med E22, främst för expressbusstrafiken Valdemarsvik-Söderköping-Norrköping. Här kommer det krävas åtgärder utöver det som byggs i samband med förbifarten. Troligtvis kommer det också finnas behov av en mer central omstigningshållplats i Söderköping. I samband med detta bör kollektivtrafikens linjesträckningar i centrala Söderköping ses över. I Ringarum och Gusum behöver möjligheterna till nya omstigningshållplatser i direkt anslutning till E22 studeras närmare. Vidare behövs ett nytt RC i Valdemarsvik med bra möjligheter till bil- och cykelparkering samt anslutande kollektivtrafik. Tillsammans bedöms ovanstående åtgärder innebära en restidsförkortning på ca 10-15 min för en resa Valdemarsvik-Norrköping. Något behov av ytterligare omstigningshållplatser utmed stråket bedöms inte finnas.

Stråket Norrköping-Svärtinge-Finspång

Stråket ligger längs riksväg 51 mellan Norrköping och Finspång. Längs stråket ligger Svärtinge med en omfattande arbetspendling mot Norrköping men även mot Finspång samt Butbro med en liten arbetspendling mot Norrköping och Finspång. Befolkningsmässigt kan konstateras en positiv utveckling i de båda orterna. Vistinge är inte någon tätort enligt SCB:s definition men fungerar som en omstigningshållplats för resenärer till/från Rejmyre.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Butbro	290	34,9%	10	140	1 000	3
Vistinge	0	0,0%	0	0	16 000	0
Svärtinge	3 326	38,0%	183	1 540	70 000	21



Karta 6: Stråket Norrköping-Svärtinge-Vistinge(Rejmyre)-Finspång, källa Eniro

Förslag till åtgärder

Vid Vistinge finns en nybyggd omstigningshållplats med möjlighet till bussbyte och bil- och cykelparkering. Här ansluter idag kollektivtrafik till/från Rejmyre. Butbro är knappast aktuell med tanke på det lilla resandeunderlaget. Svärtinge har ett förhållandevis lågt resande jämfört med liknande orter. Bedömningen är dock att en ny omstigningshållplats på Rv 51:s förbifart, som tidigare diskuterats, inte skulle påverka resandet nämnvärt då avståndet är för långt och nivåskillnaderna för stora. För att öka resandet från Svärtinge behövs en översyn av nuvarande kollektivtrafikupplägg göras. Något behov av ytterligare omstigningshållplatser bedöms inte finnas längs stråket.

Stråket Norrköping-Jursla/Åby-Krokek-Djurparken

Stråket ligger längs E4 samt Södra stambanan/Nyköpingsbanan från Norrköping och norrut mot Nyköping. Längs, eller i anslutning, till stråket ligger tätorterna Åby/Jursla och Krokek/Strömsfors med omfattande arbetspendling mot främst Norrköping, men även med en betydande inpendling. Befolkningsmässigt kan konstateras en positiv utveckling. I yttre delen av stråket ligger Kolmårdens Djurpark som är ett stort besöksmål och betydande arbetsplats. Resandet per invånare med kollektivtrafik är förhållandevis lågt.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Åby/Jursla	6 917	7,2%	711	2 483	176 000	25
Krokek/Strömsfors	5 053	8,0%	382	1 705	108 000	21



Karta 7: Stråket Norrköping-Åby/Jursla-Krokek/Strömsfors, källa Eniro

Förslag till åtgärder

Resandet från Åby/Jursla är förhållandevis lite. I dagsläget saknas dock en riktig omstigningshållplats som skulle kunna fånga upp resenärer från omlandet. Samtidigt pågår diskussioner om en eventuell framtida pendeltågstation, vilken då skulle kunna fungera som en framtida omstigningshållplats. Något behov av ytterligare omstigningshållplatser bedöms inte finnas längs stråket.

Det pågår ett arbete med att ta fram en fördjupad översiktsplan för Krokek och det finns en avslutad ÅVS för bättre framkomlighet genom samhället. I dagsläget finns en fungerande omstigningshållplats i anslutning till Kolmårdens station. Den långsiktiga bedömningen är dock att tågtrafiken på Kolmården kommer att försvinna när Ostlänken står klar. Stationen skulle dock även fortsättningsvis kunna fungera som en omstigningshållplats. Vidare finns en icke fullgod pendlarparkering i Strömsfors som skulle gå att utveckla. I Sandviken vore det kanske läge för en mindre omstigningshållplats för omgivande landsbygd. Behovet av och läget för en eller flera omstigningshållplatser i Krokek/Strömsfors är något som den kommande fördjupade översiktsplanen bör kunna ge svar på. Något ytterligare behov av omstigningshållplatser längs stråket bedöms inte finnas.

Stråket Linköping-Berg-Ljungsbro

Stråket ligger längs Rv 34 och Lv 1123 mellan Linköping och Ljungsbro. Längs stråket ligger Berg och Ljungsbro med omfattande arbetspendling mot Linköping. Till Ljungsbro finns också en relativt omfattande inpendling. Befolkningsmässigt kan konstateras en positiv utveckling mellan 2005 och 2015. Däremot har antalet arbetstillfällen minskat under motsvarande period. Utpendlingen från området har totalt ökat sedan början på 2000-talet, medan inpendlingen till området har minskat under motsvarande period. Resande per invånare med kollektivtrafik är förhållandevis högt.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Ljungsbro	6 763	3,9%	566	2 781	243 000	36
Berg	1 307	6,3%	110	574	53 000	41



Karta 18: Stråket Linköping-Berg-Ljungsbro, källa Eniro

Förslag till åtgärder

I både Ljungsbro och Berg finns behov av att etablera ordentliga omstigningshållplatser, som kan ersätta de nuvarande som är av mer provisorisk karaktär, där all kollektivtrafik möts samt för boende norr om samhällena. I övrigt bedöms det inte finnas något behov av ytterligare omstigningshållplatser längs stråket.

Stråket Linköping-Borensberg-Motala

Stråket ligger längs Rv 34 via Borensberg mellan Linköping och Motala. Längs stråket ligger Borensberg med omfattande arbetspendling framför allt mot Linköping men även mot Motala. Borensberg har också en relativt stor inpendling. Befolkningsmässigt kan konstateras en viss positiv utveckling mellan 2005 och 2015. Likaså har antalet arbetstillfällen ökat något under motsvarande period. Både ut- och inpendlingen från/till området har ökat sedan början på 2000-talet. Resandet per invånare med kollektivtrafik ligger med en jämförelse varken speciellt högt eller lågt.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Borensberg	2 942	8,5%	549	1 028	106 000	36



Karta 19: Stråket Linköping-Borensberg/Fornåsa-Motala, källa Eniro

Förslag till åtgärder

I dag finns en mindre omstigningshallplats i Borensberg. Problemet med denna är dock att inte all kollektivtrafik trafikerar denna. I Borensberg behövs därför en studie över kollektivtrafikens framtida linjesträckning och en eventuell ny omstigningshallplats där all kollektivtrafik angör genomförs. I övrigt finns inte något behov av ytterligare omstigningshallplatser längs stråket.

Stråket Linköping-Rimforsa-Kisa

Stråket ligger längs Rv 23/34 mellan Linköping och Kisa. Längs, eller i anslutning, till stråket ligger ett antal tätorter: Skeda Udde, Brokind och Rimforsa med omfattande arbetspendling mot framför allt Linköping. Befolkningsmässigt kan konstateras en viss positiv utveckling mellan 2005 och 2015 förutom i Brokind. Däremot har antalet arbetstillfällen minskat något under motsvarande period. Utpendlingen från området har totalt ökat något sedan början på

2000-talet medan inpendlingen minskat under motsvarande period. Resandet per invånare med kollektivtrafiken bedöms som högt från samtliga orter.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Skeda Udde	368	45,5%	2	176	16 000	43
Brokind	508	-3,4%	2	228	22 000	43
Rimforsa	2 259	3,6%	262	812	87 000	39



Karta 16: Stråket Linköping-Rimforsa-Kisa, källa Eniro

Förslag till åtgärder

I Skeda Udde och Brokind har nya mindre omstigningshållplatser byggts vid infarterna från Rv 23/34. Vidare har det byggts en större omstigningshållplats i Rimforsa samhälle som innefattar både järnvägsstation, bussterminal och expressbushållplatser uppe på Rv 23/34. Något behov av ytterligare omstigningshållplatser mellan Linköping och Kisa bedöms inte finnas. Däremot finns behov av en upprustning av Kisa RC.

Stråket Linköping-Grebo-Åtvidaberg

Stråket ligger längs Rv 35 mellan Linköping och Åtvidaberg. Längs, eller i anslutning, till stråket ligger tätorterna Bankekind och Grebo med delvis omfattande arbetspendling mot framför allt Linköping. Befolkningsmässigt kan konstateras en viss positiv utveckling mellan 2005 och 2015, det samma gäller för antalet arbetstillfällen under motsvarande period. Både in- och

utpendlingen har ökat något i området sedan början på 2000-talet. Resandet per invånare med kollektivtrafiken är förhållandevis högt från båda orterna.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Bankekind	437	12,1%	38	206	16 000	37
Grebo	1 047	6,9%	63	465	40 000	38



Karta 14: Stråket Linköping-Bankekind-Grebo-Åtvidaberg, källa Eniro

Förslag till åtgärder

I Bankekind har en ny mindre omstigningshållplats byggts vid infarten till samhället från Rv 35. I samband med ombyggnaden av Rv 35 förbi Grebo kommer där att anläggas en större omstigningshållplats, vilken således är beslutad och finansierad. Vidare har det byggts en ny mindre omstigningshållplats vid Rv 35 i norra delen av Åtvidabergs samhälle. Något behov av ytterligare omstigningshållplatser bedöms inte finnas längs stråket.

Stråket Ödeshög-Väderstad-Mjölby(-Linköping)

Stråket ligger längs E4 mellan Mjölby och Ödeshög. Längs stråket ligger tätorten Väderstad med viss arbetspendling framför allt mot Mjölby men även mot Ödeshög, vidare har Väderstad en omfattande inpendling från många håll. Befolkningsmässigt kan konstateras en viss negativ utveckling mellan 2005 och 2015. Däremot har antalet arbetstillfällen i Väderstad ökat kraftigt under motsvarande period. Inpendlingen till området har således ökat kraftigt medan utpendlingen minskat något sedan början på 2000-talet. Resandet per invånare med kollektivtrafiken från Väderstad bedöms som lågt.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Väderstad	573	-3,7%	688	199	12 000	21



Karta 22: Stråket Ödeshög-Väderstad-Mjölby, källa Eniro

Förslag till åtgärder

Finns behov av en förbättrad mindre omstigningshallplats i Väderstad, främst för boende i den omgivande landsbygden. Något behov av ytterligare omstigningshallplatser längs stråket bedöms inte finnas.

Stråket Norrköping-Ljunga-Ö Husby

Stråket ligger längs Lv 209 från Norrköping och österut mot Arkösund som är en port mot Skärgården. Längs, eller i anslutning, till stråket ligger tätorterna Ljunga och Östra Husby med relativt omfattande arbetspendling mot Norrköping. Östra Husby har också en relativt stor inpendling. Befolkningen i tätorterna har ökat något sedan början av 2000-talet. Resandet per invånare med kollektivtrafiken är förhållandevis högt från Östra Husby med lågt från Ljunga.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Ljunga	751	4,0%	94	318	16 000	21
Östra Husby	868	8,0%	382	274	34 000	39



Karta 8: Stråket Norrköping-Ljunga-Östra Husby-Arkösund, källa Eniro

Förslag till åtgärder

I Ljunga byggs för närvarande en ny omstigningshållplats ute vid Lv 209 för Ljunga och omgivande landsbygd vilket också medför att restiden mellan Östra Husby och Norrköping kan kortas med ca 5 minuter. I Östra Husby finns behov av en riktig omstigningshållplats för den omgivande landsbygden men även för bussbyten. Något behov av ytterligare omstigningshållplatser längs stråket bedöms inte finnas.

Stråket Motala-Vadstena

Stråket ligger längs Lv 919 Motala och Vadstena. Längs stråket finns inga tätorter. Vadstena har både stor in- och utpendling från/till Motala. Befolkningsmässigt kan konstateras en viss positiv utveckling i Vadstena mellan 2005 och 2015. Likaså har antalet arbetstillfällen ökat något under motsvarande period. Både ut- och inpendlingen har ökat sedan början på 2000-talet. Resandet per invånare med kollektivtrafiken är förhållandevis litet.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Vadstena	5 674	1,1%	1 195	1 055	102 000	18



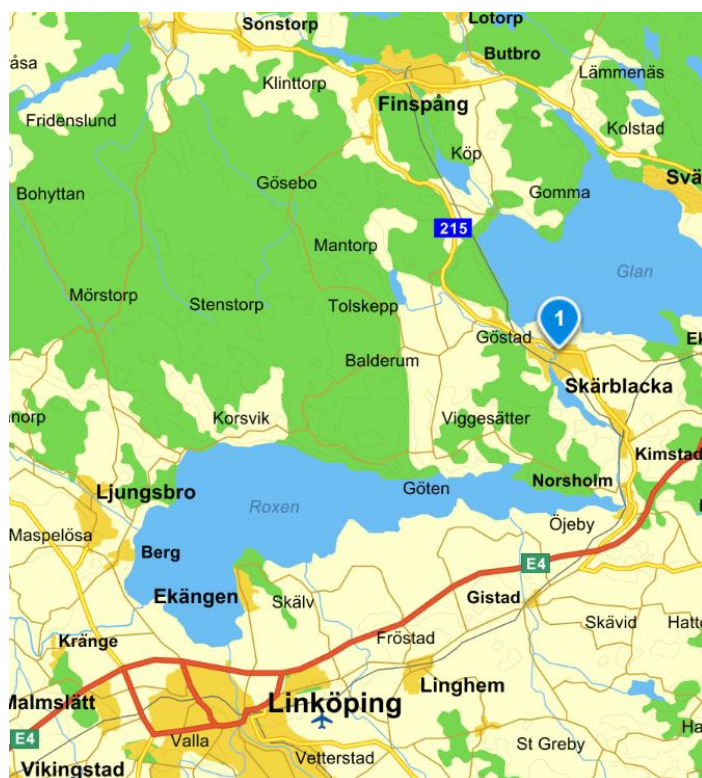
Karta 22: Stråket Motala-Vadstena, källa Eniro

Förslag till åtgärder

I Vadstena behövs beslut om framtida linjesträckningarna och byggande av ett nytt RC, som kan fungera som en omstigningshållplats, främst för att fånga upp resenärer från de södra delarna av kommunen. Något behov av ytterligare omstigningshållplatser bedöms inte finnas.

Stråket ligger längs Lv 215 via Skärblacka och E4 till Linköping. Längs, eller i anslutning, till stråket ligger de större tätorterna Skärblacka, Kimstad, Norsholm och Lingham med delvis omfattande arbetspendling mot Finsspång och Linköping. Befolkningsmässigt kan konstateras en viss negativ utveckling mellan 2005 och 2015 förutom i Lingham. Det kan också noteras en relativt omfattande arbetspendling till Skärblacka. Resandet per invånare med kollektivtrafiken är högt från pendeltågsorterna Kimstad och Lingham medan förhållandevis lågt från övriga orter.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Skärblacka	4 023	-0,6%	808	1 249	107 000	27
Kimstad	1 469	-1,5%	147	642	127 000	86
Norsholm	566	-1,2%	104	258	17 000	30
Linghem	2 853	14,9%	312	1 182	174 000	61



Karta 12: Stråket Finspång-Skärblacka-Kimstad-Linköping, källa Eniro

I Skärblacka saknas en central strategisk omstigningshållplats där all kollektivtrafik möts för resenärer från omlandet norr om samhället. Kimstad och Linghem har redan pendeltågstationer som redan uppfyller behoven. I Norsholm finns behov av en mindre omstigningshållplats i anslutning till vägpor-ten under gamla E4 för att skapa tillgänglighet till expressbusstrafiken mellan Finspång och Linköping. Något ytterligare behov av omstigningshållplatser längs stråket bedöms inte finnas.

Stråket Vadstena-Skänninge-Mjölby(-Linköping)

Stråket ligger längs Rv 50/Lv 206 via Skänninge mellan Mjölby och Vadstena. Längs stråket ligger Vadstena och Skänninge med relativt omfattande arbetspendling framför allt mot Mjölby men även mot Linköping. Både Vadstena och Skänninge har också en omfattande inpendling. Befolkningsmässigt kan konstateras en viss positiv utveckling mellan 2005 och 2015. Likaså har antalet arbetstillfällen ökat något under motsvarande period. Både ut- och inpendlingen från/till området har ökat sedan början på 2000-talet. Resandet per invånare med kollektivtrafik från Vadstena är lågt med det är högt från Skänninge.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Vadstena	5 674	1,1%	1 195	1 055	102 000	18
Skänninge	3 358	3,6%	1 001	1 018	198 000	59



Karta 21: Stråket Vadstena-Skänninge-Mjölby(-Linköping), källa Eniro

Förslag till åtgärder

I Skänninge finns redan idag en pendeltågstation som motsvarar behovet av omstigningshållplats. I Vadstena behövs däremot ett beslut om de framtida linjesträckningarna och byggande av ett nytt RC som kan fungera som en omstigningshållplats, främst för att fånga upp resenärer från de södra delarna av kommunen. I övrigt bedöms det inte finnas något behov av ytterligare omstigningshållplatser längs stråket.

Stråket Österbymo-Tranås

Stråket ligger längs Lv 131 Österbymo-Tranås. Längs stråket ligger Hestra tätort samt den mindre orten Asby. Hestra har en relativt liten in- och utpendling. Befolkningsmässigt kan konstateras en viss negativ utveckling i Hestra mellan 2005 och 2015.

Ort	Befolkning 2015	Förändring 2005-2015	Inpendling 2015	Utpendling 2015	Påstigande 2017	Påstigande/inv och år 2017
Asby	0	0,0%	0	0	7 000	-
Hestra	458	-6,5%	16	40	15 000	33



Karta 22: Stråket Österbymo-Hestra, källa Eniro

Förslag till åtgärder

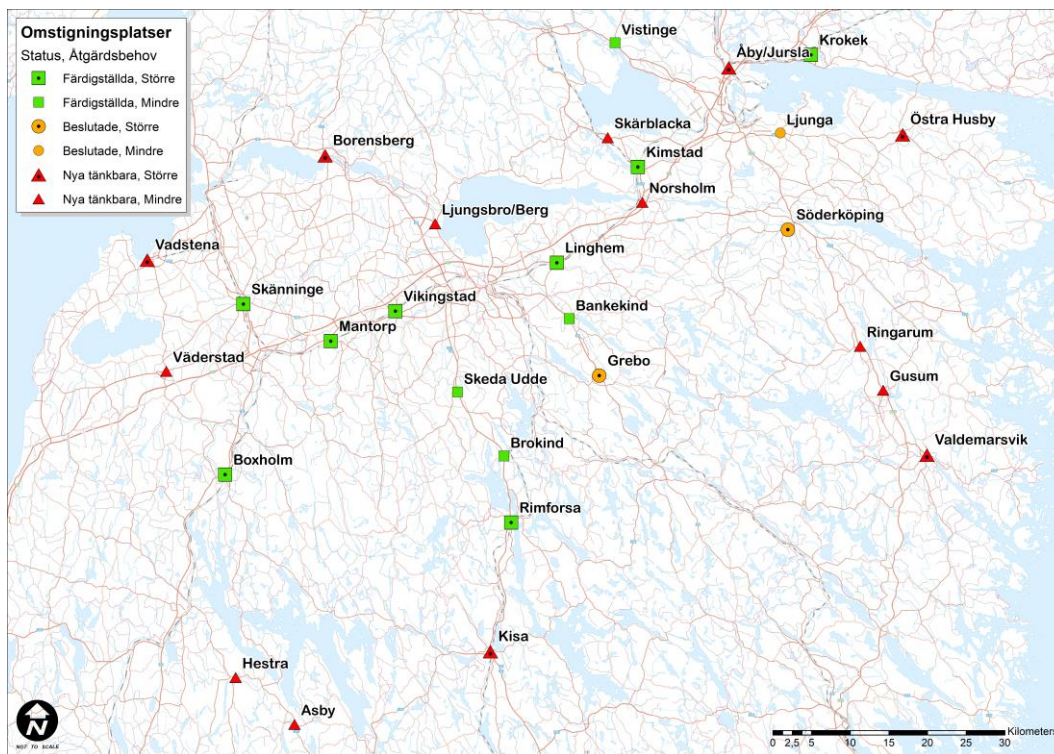
I Hestra och Asby finns behov av förbättrade mindre omstigningshållplatser, främst för resenärer i omlandet. Något behov av ytterligare omstigningshållplatser längs stråket bedöms inte finnas.

Identifierade tänkbara orter för omstigningshållplatser, planeringsläge

I nedanstående tabell redovisas aktuellt planeringsläge för de tänkbara omstigningshållplatserna i stråkenomgångarna. Av tabell framgår att det har byggts ett antal, inte minst alla pendeltågstationer, men även ytterligare ett antal av framför allt mindre karaktär. Ytterligare 3 är beslutade och pengar är avsatta.

Färdtigitställda	Beslutade	Nya tänkbara
Kimstad, pendeltågstation	Söderköping, större	Ringarum, mindre
Linghem, pendeltågstation	Grebo, större	Gusum, mindre
Vikingstad, pendeltågstation	Ljunga, mindre	Valdemarsvik RC, större
Mantorp, pendeltågstation		Åby/Jursla, större-ev. pendeltågstation
Skänninge, pendeltågstation		Ljungsbro/Berg, mindre
Boxholm, pendeltågstation		Kisa RC, större
Vistinge, mindre		Östra Husby, större
Krokek, järnvägsstation		Vadstena RC, större
Skeda Udde, mindre		Skärblacka, mindre
Brokind, mindre		Borensberg, större
Rimforsa, större		Norsholm, mindre
Bankekind, mindre		Väderstad, mindre
		Asby, mindre
		Hestra, mindre

Av nedanstående karta framgår var de olika omstigningshållplatserna är geografiskt lokaliserade.



Karta 23: Studerade orter för omstigningshållplatser

Av nedanstående diagram framgår antalet påstigande i de aktuella orterna under 2017.

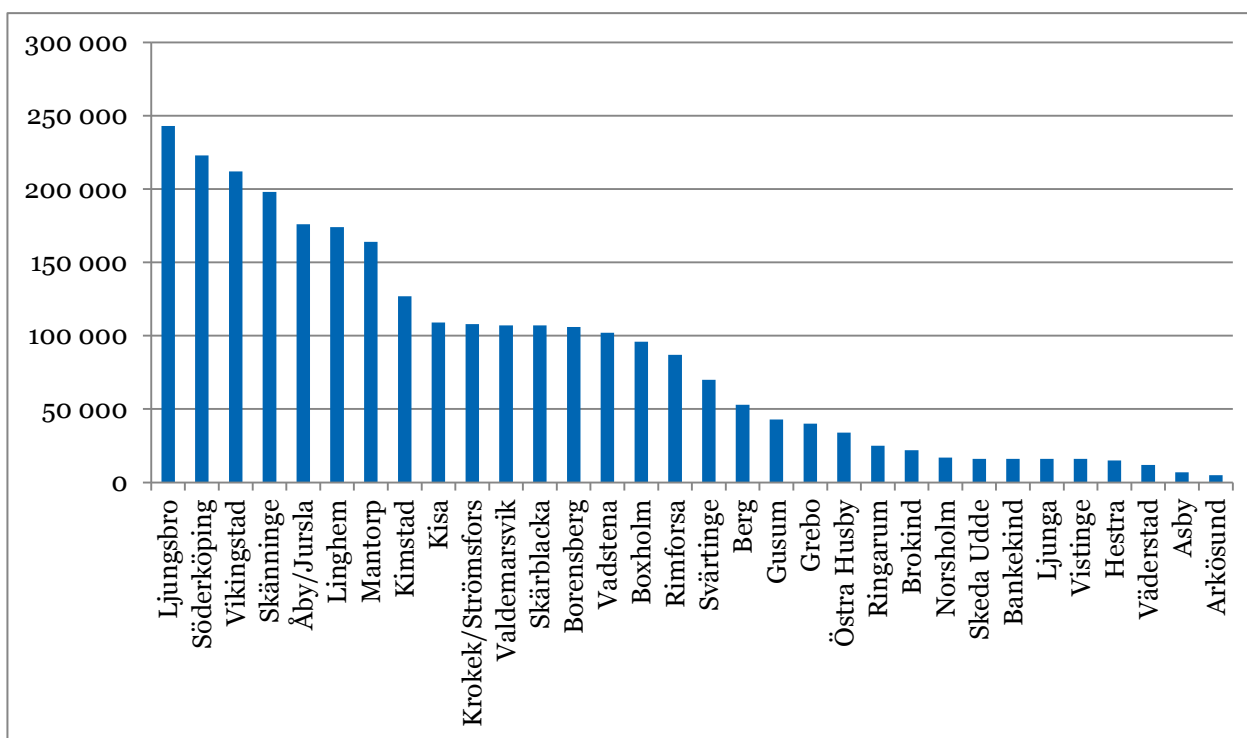


Diagram 2: Antal påstigande i respektive ort 2017, källa ÖstgötaTrafiken

Utformning av regionala omstigningshållplatser

Tanken med en regional omstigningshållplats är att den ska fungera lite som en "pendeltågstation" fast på väg. Den ska således kunna erbjuda samma funktioner som en "pendeltågstation", dvs vara en plats där olika typer av färdmedel kan mötas och där byten görs mellan dessa. Skillnaden mellan en större och mindre omstigningshållplats är framför allt volymen av de olika funktionerna. De funktioner som ska erbjudas är:

- **Parkeringsplatser**, antalet resande får avgöra hur många som behövs. Det är dock viktigt att bevaka möjligheten till utbyggnad av antalet platser.
- **Cykelparkering**, antalet resande får avgöra hur många som behövs och de bör vara under tak. Det är dock viktigt att bevaka möjligheten till utbyggnad av antalet platser.
- **Väderskydd**, hur stora får avgöras av antalet resenärer. Dessa bör vara glasade och innehålla sittbänkar samt informationstavlor och vara belysta.
- **GC-vägar och eventuella planskildheter** till och mellan olika hållplatslägen ska vara belysta och uppfattas som trygga.
- **Kanalisering** framdragen till hållplatserna för eventuell framtida realtidsinformation samt till parkeringsplatserna för eventuella framtida laddstolpar.

Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet är det viktigt att komplettera med hur orterna beskrivs i respektive kommuns översiktsplan. Detta för att bedöma utvecklingspotentialen för orten och det kommunala intresset, inte minst med tanke på kommunal medfinansiering. Detta görs lämpligen tillsammans med respektive kommun och ÖstgötaTrafiken. Här är det också viktigt med långsiktiga åtaganden när det gäller kollektivtrafikens utbud.

När det kommer till prioritering – vilken ska komma först så finns det ett antal faktorer att prioritera utifrån:

- Restidsvinster
- Störst resande
- Störst ut- och inpendling
- Resandepotential
- Utvecklingspotential
- Det kommunala intresset
- Göra klart hela stråk först

Inför kommande planeringsomgång bör Regionen tillsammans med respektive kommun och ÖstgötaTrafiken ta fram en prioriterat lista som beskriver vad som ska göras och kostnader och därefter reservera medel i nästa Länstransportplan för genomförande.