

Trafikstrategi

Underlag till handlingsplan

UNDERLAG TILL HANDLINGSPLAN

Trafikstrategi

Finspångs Kommun
612 80 Finspång
Telefon 0122-85 000 • Fax 0122-85 033
E-post: post@kommun.finspong.se
Internet: www.finspong.se

Innehåll

Sammanfattning	1	Banverkets vision och verksamhetsidé	1
Bakgrundsfakta	1	Regional vision, regionala mål	1
Befolkning	1	Utgångspunkter och förutsättningar	1
Folkmängden 1968 - 2003	1	Infrastrukturplanering i Östergötland	1
In- och utflyttning	1	Kollektivtrafiken	1
Födda och döda	1	Regionala målbilder 2020	1
Arbetsmarknad	1	Vägar	1
Antal arbetsplatser 1990 - 2002	1	Järnvägar	1
Antal arbetsplatser 1990–2002 efter branscher	1	Hamnar	1
Pendling 1992 - 2002	1	Flyg	1
Antalet arbetsplatser 1993-2002 efter sektorer	1	Kollektivtrafik	1
Sys­sel­­sättnin­gen för män och kvinnor	1	Kommunala visioner, mål	1
Inkomster	1	Finspångs Vision	1
Utbildningsnivå	1	Struktur för samordning & prioritering	1
Utbildningsnivå 2002 för åldern 20-64 år	1	Näringsliv	1
Arbetslöshet	1	Mål – önskad position	1
Totalt antal arbetslösa och i program i kommunen, länet och riket. Årsmedeltal	1	Framgångsfaktorer	1
Arbetslösa och i program i Finspångs kommun 1996 – 2003. Årsmedeltal.	1	Sammanfattning visioner, mål, kommentarer	1
Förvärvsarbetande utpendlare resp. inpendlare 16- år. Fördelat efter de 20 största utpendlings- resp. inpendlingskommunerna, de 5 största utpendlings- resp. inpendlingslänen i kombination med kön. AMPAK 2003	1	Stråk- och ortsanalyser	1
Visioner och mål	1	Områdesanalyser	1
Nationella mål	1	Kultur, stadsmiljö och andra områdeskvaliteter	1
Transportpolitiska mål	1	Önskade/planerade förändringar	1
Miljökvalitetsmål	1	Viktiga målpunkter	1
Boverkets vision 2009	1	Brister, begränsningar i transportsystemet	1
Orter i samverkan	1	Önskvärda förändringar i transportsystemet	1
En uthållig tätortsutveckling	1	Stadsmiljöprogram	1
Arkitekturpolitiska mål	1	Sammanfattning, kommentarer	1
Vägverkets och Banverkets visioner och verksamhetsmål	1	Trafikslagets förutsättningar	1
Vägverkets vision och verksamhetsidé	1	Gång- och cykeltrafik	1
		Planeringsförutsättningar	1
		Kommunala mål	1
		Huvudstråk för gång- och cykelvägar	1
		Rekommendationer och förslag avseende gång- och cykeltrafiksystemet	1
		Kollektivtrafik	1
		Regional tåg- och busstrafik.	1
		Lokal busstrafik och närtrafik.	1
		Marknads- och utvecklingsplaner.	1
		Strategi för kollektivtrafiken som utvecklingsmotor.	1
		Kollektivtrafikens svagheter i Finspång, regionalt, lokalt.	1

Kollektivtrafikens styrka i Finspång, regionalt, lokalt.	1
Kompletteringstrafik	1
Biltrafik	1
Trafiknätsanalys	1
Bilnät	1
Kvalitetsbedömning	1
Olyckor	1
Utryckning	1
Biltrafikflöden, pendling, fordon	1
Trafikflöden	1
Pendling	1
Personbilar	1
Arbetsfordon	1
Miljöpåverkan	1
Utsläpp till luft	1
Buller	1
Parkering	1
Godstransporter	1
Industriföretag	1
Rubrik	1

Sammanfattning

Text

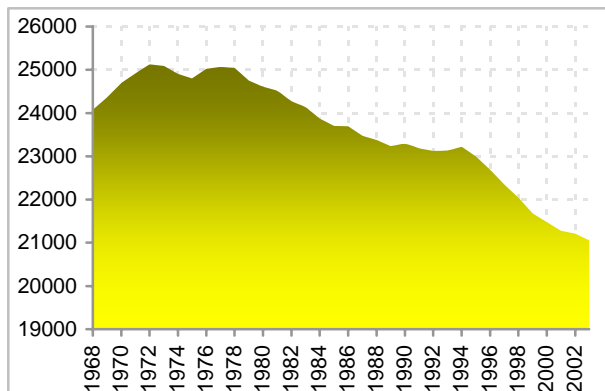
Bakgrundsfakta

Befolkning

Långsiktigt har kommunens folkmängd minskat sedan 1977 (25070 invånare) med undantag för svaga ökningar i 90-talets början, som dock berodde på en omfattande flyktingmottagning. Under 90-talet har antalet flyttare i stort sett halverats samtidigt som nettoutflyttningen blivit allt mer negativ. Möjligen kan man under senare delen av 90-talet skönja en tendens mot en ny balanspunkt mellan in- och utflyttning, vilket vore logiskt.

Flertalet som flyttar är i åldern 25-35 år. Den långvariga perioden med nettoutflyttning medför därför att kommunens åldersstruktur blivit allt mer ofördelaktig. Det påverkar födelsetalen negativt, en förstagångsmor har idag en medelålder på 28,5 år. Nio år i rad har födelsetal i kommunen varit negativt. Det ska ses mot bakgrund att födelsetal för hela riket varit negativt i fem av de senaste sju åren, dock har födelsetalen i Finspång varit relativt sett betydligt lägre.

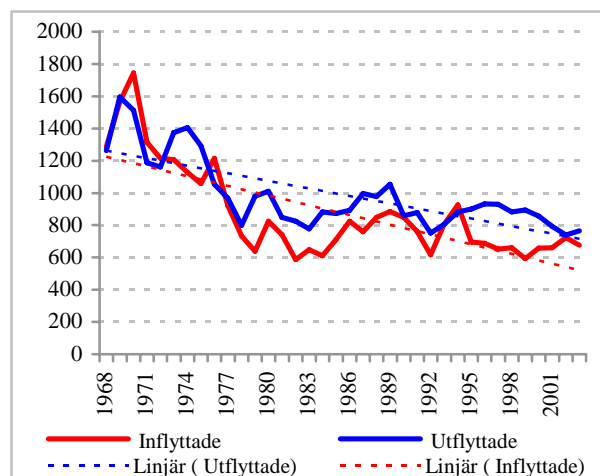
Folkmängden 1968 - 2003



Folkmängden i Finspångs Kommun minskade med 156 personer till 21052 personer år 2003. Kommunen minskar därmed i folkmängd för 8:e året i rad. Nettoutflyttningen var 91 personer och kommunen hade ett negativt födelsetal med 63 personer.

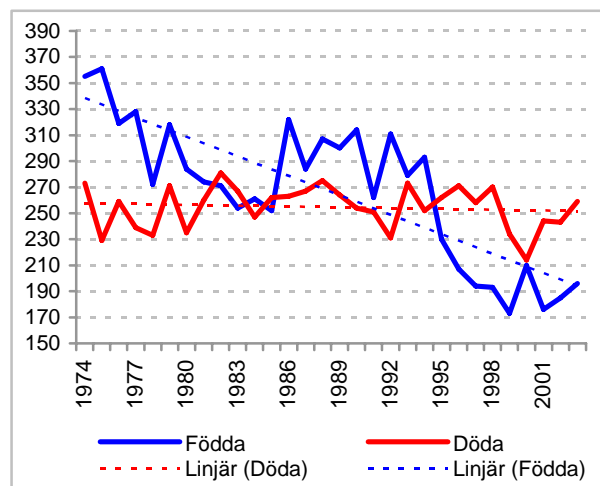
In- och utflyttning

Rörligheten i befolkningen har minskat dramatiskt under 90-talet. Antalet flyttare har i stort sett halverats från en nivå över 1200 per år ner till kring 600 per år.



Samtidigt har vi dock trendmässigt gått från balans mellan in- och utflyttare till att c:a 200 fler flyttar ut än in i kommunen varje år. Under 90-talets senare hälft verkar dock antalet inflyttare stabiliserats kring 650 samtidigt som antalet utflyttare minskar. Det kan tyda på att vi är på väg mot en ny balanspunkt mellan in- och utflyttning.

Födda och döda



I stort sett hela perioden 1974 – 1994 hade kommunen ett positivt födelsetal. Efter 1994 har födelsetalen varit negativa och har varit så de senaste fem åren för riket som helhet. För riket har dock antalet födda barn ökat de senaste åren, även om medelåldern för förstgångsmödrar fortfarande ökar.

Arbetsmarknad

Finspångs Kommun har en lång industriell tradition från medeltidens gruvbrytning och järnframställning till dagens moderna industri. Kommunen domineras av industriell verksamhet med drygt 50 % av antalet arbetsplatser inom tillverkningsindustri och byggverksamhet.

Dominerande företag är Siemens som utvecklar, tillverkar och levererar komponenter och kompletta anläggningar för kraft- och värmeproduktion. Produktutbudet omfattas av avancerade ångturbiner och gasturbiner för kraftgenerering, drivning av kompressorer och pumpar samt marina framdrivningssystem och offshore applikationer.

På det ursprungliga bruksområdet samsas SAPA-företagen SAPA Heat Transfer, SAPA Profiler, SAPA Division Service och SAPA Technology med Outokumpu Copper och SSAB Tunnbräda.

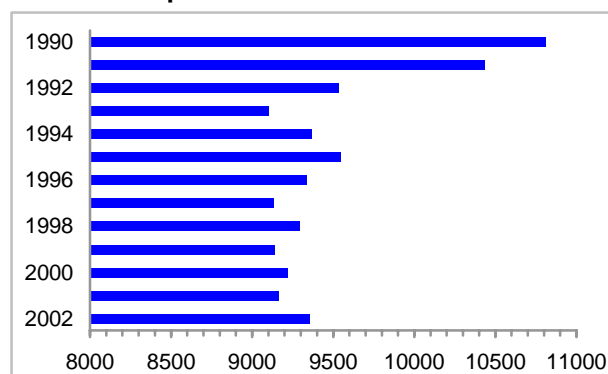
SAPA-företagen är verksamma inom forskning, utveckling och tillverkning av aluminiumprodukter. Sapa Profiler är marknadsledare när det gäller såväl strängpressning som förädling av aluminiumprofiler. Sapa Heat Transfer utvecklar, tillverkar och marknadsför aluminiumband för kylare, luftkonditioneringssystem och andra värmeväxlare till den globala fordonsindustrin.

Outokumpu Copper producerar kopparband och bilkylare i koppar. SSAB har en mindre enhet för produktion av lackerad plåt.

Utmärkande för kommunen är även att de gamla bruksorterna lever. Flertalet bruk överlevde bruksdöden i slutet av 1800-talet och fann nya nischer att verka inom.

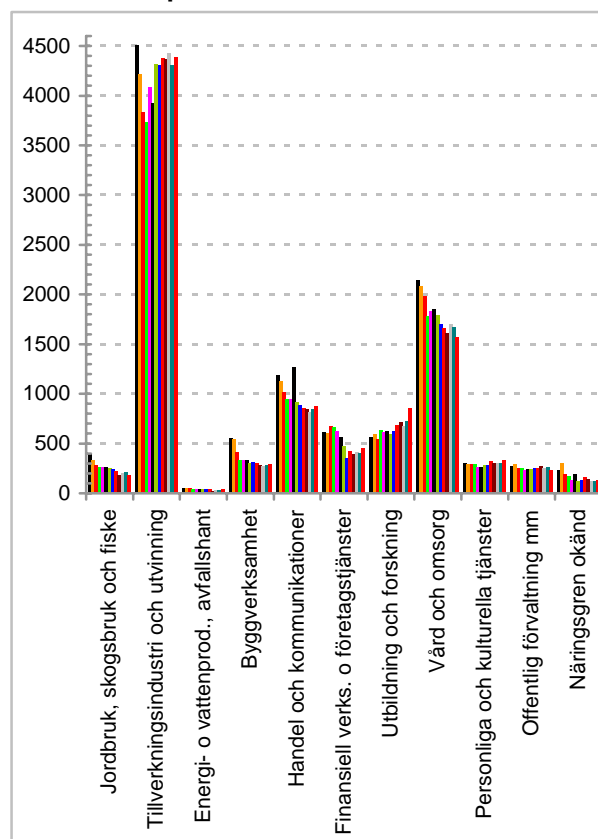
Inom kommunen finns 10 orter med viktiga företag, dels de traditionella bruken som Borggård, Lämneå, Grytgöl, Igelfors och Häfla, dels andra underleverantörer till storindustrin men även företag utanför den industriella traditionen som Rejmyre glasbruk och MoGård. MoGård utför och/eller utbildar för habilitering och rehabilitering av döva och dövblinda personer med ytterligare funktionshinder samt erbjuder i folkhögskolan en individuellt anpassad utbildning i skola och boende.

Antal arbetsplatser 1990 - 2002



Antalet arbetsplatser i kommunen minskade med 1455 från 1990 till 2002. Den stora nedgången skedde 1990-1993, därefter har antalet arbetsplatser varierat mellan 9100 till 9500. 2002 var antalet arbetsplatser 9355, en ökning med 192 från 2001.

Antal arbetsplatser 1990–2002 efter branscher



Finspångs Kommun domineras av tillverkningsindustri. Andelen arbetsplatser inom industrin har ökat från 42 % 1990 till 47 % 2002.

Sysselsättningen inom industrin har efter en kraftig nedgång åren 1990 - 1993 i stort sett återhämnat sig.

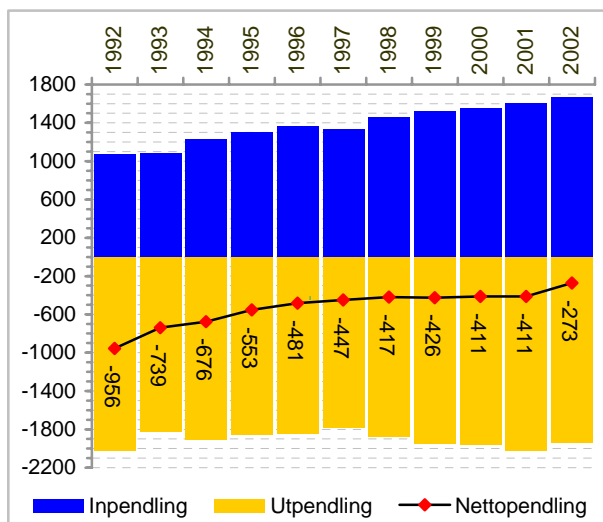
tat sig och är idag på nästan samma nivå som 1990.

Däremot har övriga näringsgrenar, förutom utbildning och forskning, gått tillbaka eller haft i stort sett oförändrad sysselsättning. Mest markant är nedgången i sysselsättningen inom Vård och omsorg, Handel och kommunikationer samt Finansiell verksamhet och företagstjänster.

Den kraftiga ökningen av näringsgrenen Utbildning och forskning 2001-2002 beror dock på att förskolan flyttas från näringsgrenen vård och omsorg till utbildning och forskning.

Positivt är att sysselsättningen inom finansiell verksamhet och företagstjänster ökat från 1997. En viss ökning har även skett inom näringsgrenen personliga och kulturella tjänster.

Pendling 1992 - 2002



Utvecklingen av arbetspendlingen under 90-talet återspeglar befolkningsutvecklingen. Nettoutpendlingen har kraftigt minskat från -956 personer år 1992 till -273 personer år 2002.

Till helt övervägande del har det skett genom att inpendlingen ökat med drygt 55 % eller 595 personer från 1071 personer 1992 till 1666 personer 2002.

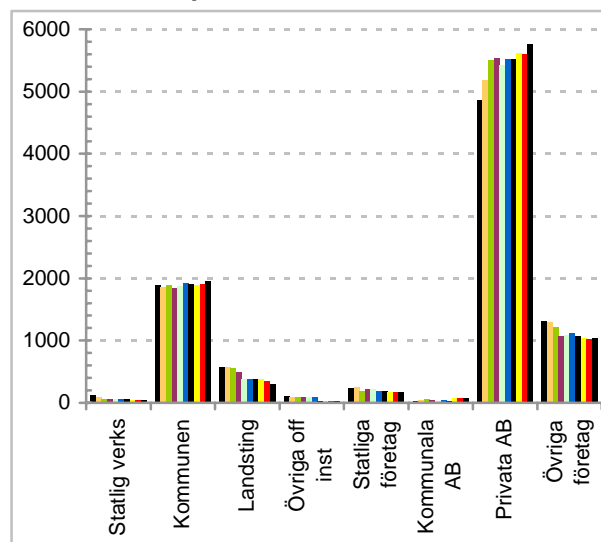
Utpendlingen har under samma period minskat obetydligt.

Statistiken över dag- och nattbefolkning efter näringsgrenar visar kommunens omvärldsberoende.

För industrin finns inte tillräckligt med arbetskraft, för arbete inom industrin i Finspång pendlar 1020 till kommunen, från Finspång pendlar 346 personer för arbete inom industri i andra kommuner, en nettoinpendling med 674 personer. För alla övriga näringsgrenar sker en nettoutpendling.

Pendlingsrelationen Finspång - Norrköping är den helt dominerande, drygt 64% av inpendlingen och 63% av utpendlingen sker mot Norrköpings Kommun. Pendlingsutbytet med Linköping och Motala är obetydligt på grund av brister i vägnät och kommunikationer. För kommunens norra delar är pendlingsutbytet med Vingåker och Katrineholm betydelsefullt.

Antalet arbetsplatser 1993-2002 efter sektorer



Antalet arbetsplatser 1993-2002 efter sektorer visar hur sysselsättningen inom privata aktieföretag ökat, att kommunen haft en oförändrad eller svag ökning av antalet anställda, medan landstinget och övriga företag minskat antalet anställda. Antalet landstingsanställda har i stort sett halverats sedan 1993.

Sysselsättningen för män och kvinnor

Sysselsättningsgraden för män har 1993-2002 ökat till 83,3 procent, vilket är en hög nivå. Den kvinnliga sysselsättningen ligger på i stort sett samma nivå, c:a 70 procent, under periodens början och ökar något de tre sista åren i perioden till nivån 73-74 procent. Det måste dock observeras att detta skett under en period av befolkningsminskning, utan den hade sysselsättningsgraderna varit lägre.

En följd av utvecklingen under 90-talet är att det främst är arbetstillfällena för kvinnor som försvunnit, -954 arbetstillfällena mot -501 arbetstillfällena för män 1990 - 2002.

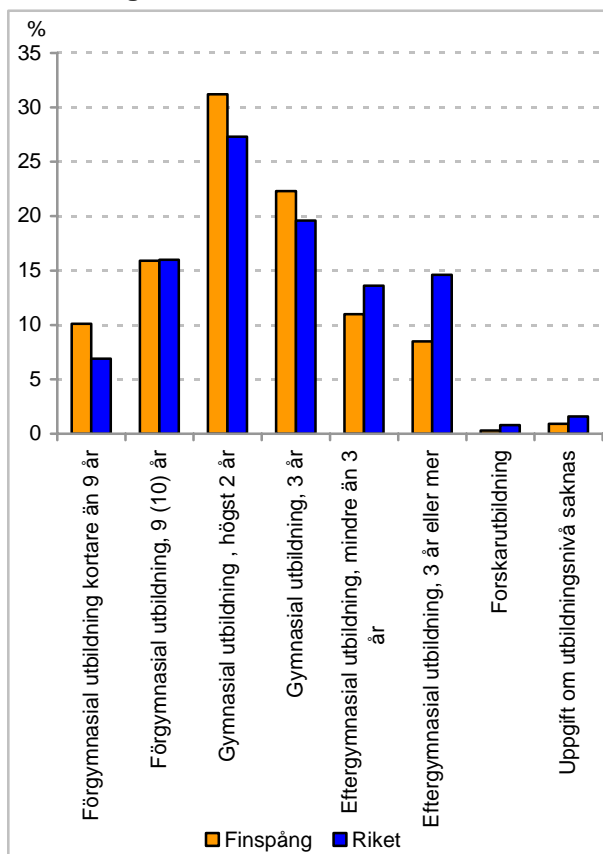
Inkomster

Beskattningsbar förvärvsinkomst 2002 för 20 - 64 år, medelvärde i tkr efter region och kön.		
	Män	Kvinnor
Finspång	232,1	148,2
Östergötlands län	220,0	151,9
Riket	230,1	162,1

Inkomsterna i Finspång är goda. Män i Finspång har den högsta genomsnittliga inkomsten i Östergötland och ligger något över riksgenomsnittet. Kvinnors inkomster är dock betydligt lägre och ligger under genomsnittet för både länet och riket.

Utbildningsnivå

Utbildningsnivå 2002 för åldern 20-64 år

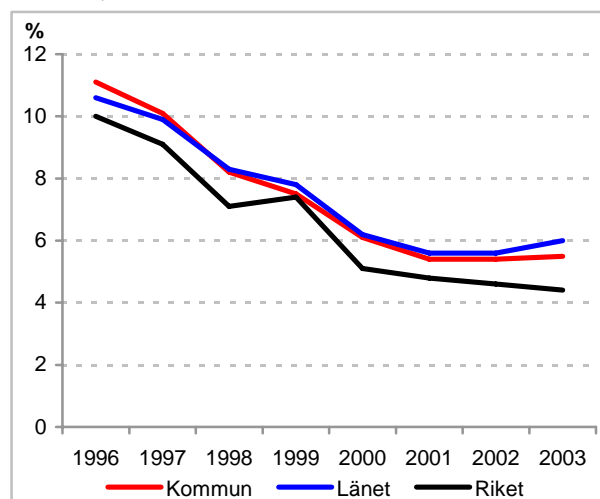


Utbildningsnivån för Finspång kan beskrivas som att det finns välutbildade och skickliga yrkesarbetare men att få går vidare till högre utbildning.

39 procent går vidare till högre utbildning i Finspång, jämfört med 43 procent för samtliga kommuner och 41 procent för gruppen industri-kommuner. Dock har andelen som går vidare till högre studier ökat från 20 procent 1992 till 39 procent 2002.

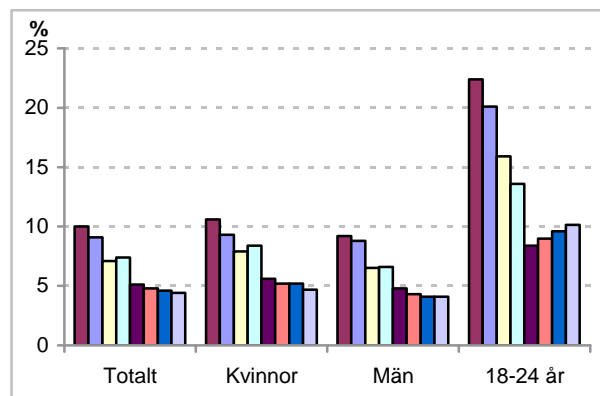
Arbetslöshet

Totalt antal arbetslösa och i program i kommunen, länet och riket. Årsmedeltal



Finspång har en betydligt lägre arbetslöshet än både riket och länet och har under de senaste åren fått ett relativt sett bättre läge.

Arbetslösa och i program i Finspångs kommun 1996 - 2003. Årsmedeltal.



Arbetslösheten som årsmedeltal har åren 1996-2003 kraftigt minskat för både män och kvinnor från en nivå på c:a 10 procent till c:a 4,5 procent. Dock har arbetslösheten för ungdom 18 - 24 år ökat de tre senaste åren.

Förvärvsarbetande utpendlare resp. inpendlare 16- år. Fördelat efter de 20 största utpendlings- resp. inpendlingskommunerna, de 5 största utpendlings- resp. inpendlingslänen i kombination med kön. AMPAK 2003

Nattbefolkning, bostad i regionen				Dagbefolkning, arbetsställe i regionen			
Utpendling till	Män	Kvinnor	Båda könen	Inpendling från	Män	Kvinnor	Båda könen
Kommun				Kommun			
Norrköping	664	544	1 208	Norrköping	786	359	1 145
Linköping	104	60	164	Linköping	133	45	178
Vingåker	65	63	128	Motala	83	17	100
Katrineholm	63	58	121	Söderköping	28	10	38
Stockholm	32	23	55	Katrineholm	24	10	34
Söderköping	16	5	21	Stockholm	12	7	19
Motala	15	5	20	Vingåker	13	5	18
Utlandet	15	3	18	Örebro	10	7	17
Hallsberg	14	2	16	Hallsberg	13	3	16
Örebro	13	1	14	Mjölby	8	4	12
Enköping	7	6	13	Västerås	7	2	9
Nyköping	7	3	10	Valdemarsvik	9	0	9
Södertälje	5	4	9	Göteborg	6	2	8
Eskilstuna	4	4	8	Kalmar	7	1	8
Jönköping	6	2	8	Nyköping	3	4	7
Göteborg	7	1	8	Uppsala	5	1	6
Mjölby	5	0	5	Åtvidaberg	4	1	5
Solna	5	0	5	Varberg	5	0	5
Västerås	5	0	5	Malmö	4	1	5
Nacka	2	2	4	Växjö	4	1	5
Övriga kommuner	80	38	118	Övriga kommuner	88	20	108
Län				Län			
Östergötlands län	810	614	1 424	Östergötlands län	1 054	436	1 490
Södermanlands län	143	129	272	Södermanlands län	47	19	66
Stockholms län	61	33	94	Örebro län	27	12	39
Örebro län	31	4	35	Stockholms län	25	12	37
Västra Götalands län	13	7	20	Västra Götalands län	20	3	23
Övriga län	76	37	113	Övriga län	79	18	97
Totalt	1 134	824	1 958	Totalt	1 252	500	1 752
därav				därav			
inom eget län	810	614	1 424	inom eget län	1 054	436	1 490
utanför eget län	324	210	534	utanför eget län	198	64	262

Visioner och mål

Nationella mål

Transportpolitiska mål

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta övergripande mål har sedan brutits ner i sex delmål som betonar att transportpolitiken ska verka för ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalité, en säker trafik, en god miljö, en positiv regional utveckling och ett jämställt transportsystem. Inom delmålen "tillgänglighet" och "positiv regional utveckling" inbegrips bl. a. att tillgängligheten successivt bör förbättras mellan glesbygd – centralorter samt mellan regionerna och deras omvärld. Det finns också 15 miljökvalitetsmål som ska harmoniera med den nationella transportpolitiken

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

De fem ursprungliga transportpolitiska delmålen inklusive etappmål är

- Ett tillgängligt transportsystem. Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. ... Etappmål för tillgänglighet till transportsystemet för funktionshindrade bör prioriteras.
- En hög transportkvalitet. Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet (prop 2001/02: 20).
- En säker trafik. Ingen skall dödas eller skadas allvarligt av till följd av trafikolyckor (nollvisionen). Transportsystemets utformning och funktion skall anpassa till de krav som följer av detta. ... Antalet personer som dödas i vägtrafikolyckor bör fram till 2007 minska till hälften räknat från 1996 års nivå. ... För handelsjöfarten, fiske och fritidsfartyg bör delmålet vara att antalet allvarliga olyckor under perioden 1998 - 2007 halveras. Antalet olyckor vid

plankorsningar mellan järnväg och väg bör halveras till år 2007 räknat från 1996 års nivå. Kommuner, skolor, företag och frivilligorganisationer bör engageras ytterligare i trafiksäkerhetsarbetet (prop 2001/02:20).

- En god miljö. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god och hälsosam miljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas. ... Utsläppen från transporter i Sverige av
 - koldioxid bör år 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå
 - kväveoxider bör ha minskat med 40 % till år 2005 räknat från
 - 1995 års nivå
 - svavel bör ha minskat med minst 15 % till år 2005 räknat från
 - 1995 års nivå
 - flyktiga organiska ämnen (VOC) bör ha minskat med minst 60 % till år 2005 räknat från 1995 års nivå.
 - De etappmål för trafikbuller som riksdagen beslutat om (prop 1996/97:53) bör ligga fast vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:
 - 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
 - 45 bBA maximalnivå inomhus nattetid
 - 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
 - 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad Etapp- och fördjupningsmål redovisas även för kretsloppsanpassning, natur- och kulturmiljö.
 - En positiv regional utveckling. Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnaderna i möjligheter för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd. Tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan glesbygd och centralorter ... bör successivt förbättras. Tillgängligheten ... mellan tätortsområden bör öka. Senast år 2010

bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade. Cykeltrafikens andel av antalet resor bör öka, särskilt i tätort (prop 2001/02:20).

Som uppföljning av JÄMITs betänkande (SOU 2001:44) har ett sjätte transportpolitiskt delmål införts:

- Ett jämställt transportsystem. Transportsystemet skall vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning. Deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Nya transportpolitiska beslut förbereds fn.

Miljö kvalitetsmål

Begränsad klimatpåverkan

- Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att detta globala mål kan uppnås.

Frisk luft

- Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas

Bara naturlig försurning

- De försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen ska heller inte öka korrosionshastigheten i tekniska material eller kulturföremål och byggnader

God bebyggd miljö

- Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Boverkets vision 2009

Skriften hanterar ca 15 samhällsområden samt redovisar ”visioner” inom 6 delområden:

- Orter i samverkan
- En uthållig tätortsutveckling
- Samspel mellan stad och land
- De areella näringarna
- Den biologiska mångfalden
- En regionaliserad nationell politik

Orter i samverkan

- Sveriges glesta och sårbara lokala arbetsmarknader förvandlas från ”en arkipelag av isolerade öar” till ett nätverk av måttfullt stora, fattbara orter med egen identitet och med hög tillgänglighet till varandra

Då bodde ca 40% av befolkningen i 24 regioner med 6 universitetsorter, i övriga högskoleregioner bodde ytterligare 30 %. I visionen sammanbinds arkipelagen med hjälp av snabba tågförbindelser till ett pärlbandsnätverk med ca 80 % av befolkningen. Ytterligare 10 % anges knytas till pärlbandet för att få viss förbättring av sina lokala arbetsmarknader.

Orter i samverkan anges innebära en satsning på tätorternas kärnor - ”en renässans för stadsbyggandet efter en lång period av regionalisering av urbana funktioner”.

Små orter får relativt sett de största förbättringarna i lokala arbetsmarknader och vardagsliv. Regionförstoringseffekten (eg Time Space Compression) bidrar till regional utveckling. Effekten på koldioxidutsläppen från biltrafik blir klart positiv (men inte tillräcklig för att uppnå målen för koldioxidutsläpp från motorfordon).

Obs att ortsystemstrategin förutsätter en medveten satsning på att utveckla stadsbygden kring stationslägen och ge dem en mycket hög tillgänglighet för alla färdstätt. Vi vet idag att stationernas egna lokal omland bara är knappt 1 km fågelvägen. De behöver därför draghjälp för att kunna ge utveckling för en hel ort (*SABs kommentar*).

En uthållig tätortsutveckling

Två mål anges för tätortsutvecklingen,

- närbarhet
- bärkraftig utveckling.

”Pärlandsnätverket” anges innebära en satsning på orternas centrala funktioner och stadsbyggnad ”efter en lång tid av regional upplösning”.

Obs att uttalandet bara är korrekt relativt den regionala visionen om man avser funktioner i stations- och knutpunktsnära lägen. I övrigt innehåller tätortsvisionen tyvärr mest allmänt resonemang om olika ortsstorlekars förutsättningar mm och mycket lite om visioner, mål och strategier för att uppnå dessa (*SABs kommentar*).

Arkitekturpolitiska mål

- Arkitektur, formgivning och design skall ges goda förutsättningar för sin utveckling.
- Kvalitet och skönhetsaspekter skall inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden.
- Kulturhistoriska och estetiska värden i befintliga miljöer skall tas tillvara och förstärkas.
- Intresset för hög kvalitet inom arkitektur, formgivning, design och offentlig miljö skall stärkas och breddas.
- Offentligt och offentligt stött byggande, inredande och upphandling skall på ett föredömligt sätt behandla kvalitetsfrågor.
- Svensk arkitektur, formgivning och design skall utvecklas i ett fruktbart internationellt samarbete.

Vägverkets och Banverkets visioner och verksamhetsmål

Vägverket arbetar för att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet.

- Målet är ett tillgängligt transportsystem, där vägtransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transport behov kan tillgodoses
- Målet är att vägtransportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet
- Målet är en säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafik-

olyckor inom vägtransportsystemet. Vägtransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

- Målet är en god miljö, där vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. God hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas. Vägtransportsystemets utformning skall bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen nås.
- Målet är en positiv regional utveckling, där vägtransportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- Målet är ett jämställt vägtransportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Vägverkets vision och verksamhetsidé

Vägverkets vision

Vi gör den goda resan möjlig.

Vägverkets verksamhetsidé

Med människan i centrum skapar Vägverket möjligheter till effektiva, säkra och miljöanpassade transporter för medborgare och näringsliv.

Banverkets vision och verksamhetsidé

Banverket är den myndighet som ansvarar för järnvägen i Sverige

Det innebär att vi följer och driver utvecklingen inom järnvägssektorn, bistår riksdag och regering i järnvägsfrågor, ansvarar för drift och förvaltning av statens spåranläggningar, samordnar den lokala, regionala och interregionala järnvägstrafiken samt ger stöd till forskning och utveckling inom järnvägsområdet.

Banverkets vision

Banverket skapar förutsättningar för säkra, punktliga, snabba och prisvärda järnvägstransporter. Ett ekologiskt hållbart samhälle förutsätter ökad järnvägstrafik. Därför ingår järnvägen som en självklar del i transporter av människor och gods.

Kunniga och lyhörda medarbetare i samverkan skapar förtroende för järnvägen och Banverket.

Tillsammans med järnvägssektorns aktörer har Banverket lagt fast en gemensam vision för sektorn:

”Järnvägssektorn ska – i samverkan med andra transportslag – erbjuda resenärer och godstransportkunder de mest prisvärda, pålitliga och miljöanpassade transporterna”.

Under 2003 har Banverket inlett arbetet med att vidareutveckla sin egen vision samt fastställt de värderingar som ska prägla hela verksamheten.

Regional vision, regionala mål

Utgångspunkter och förutsättningar

En förutsättning för ett väl fungerande samhälle är goda möjligheter att transportera människor, varor och information. En bra infrastruktur är en av de viktigaste förutsättningarna för regionens långsiktiga utveckling. Transport- och kommunikationssystemen måste hela tiden utvecklas så att de är uppdaterade till aktuella behov. Detta innebär att det är viktigt att ha en överblick så att resurser kan sättas in där de genererar mest positiva effekter.

Transport- och infrastrukturpolitik är inte bara en regional fråga utan är ett generellt viktigt område som hanteras på olika nivåer. Den regionala infrastrukturpolitiken kan inte ses fristående från internationell, nationell eller kommunal nivå. Den måste underordna sig långsiktiga intentioner och tillgodose angelägna och aktuella behov.

Mycket tyder på att det framtiden kommer att handla om att på ett genomtänkt sätt kombinera olika infrastrukturslag till ”totaltransporter”, och ”totalresor” och att inte tänka i parallella system. Med krav på hållbara och flexibla kommunikationslösningar samt på genomtänkta prioriteringar blir det allt viktigare att kunna kombinera. Regionens goda grundstrukturer ger bra möjligheter att länka samman och koordinera. IT-tekniken får en allt viktigare roll när det gäller att organisera olika systemlösningar och etablera väl fungerande logistiklösningar.

Det finns ett växande behov av samordning mellan olika aktörer när det gäller transporter av personer och varor av olika slag. Olika nivåer i sam-

hällsorganisationen har olika ansvarsområden – staten är den dominerande aktören när det gäller järnvägar och flyg. På kommunal och regional nivå beslutas om den kommunala och regionala kollektivtrafiken. Privata intressen finns inom flyg, hamnar och IT.

Den regionala nivån har begränsade möjligheter att besluta i för regionen väsentliga frågor inom det här området. Det är därför viktigt att övriga aktörer är väl införstådda i regionens särskilda utvecklingsförutsättningar och krav så att de beslutar i en riktning som är i överensstämmelse med vad som gynnar regionens utveckling.

Infrastrukturplanering i Östergötland

Den centrala utgångspunkten för den framtida infrastruktur- och transportpolitiken i regionen är att Östergötland är landets fjärde största befolkningsområde med 415 000 invånare och med de två stora städerna, Norrköping och Linköping, i centrum och närbelägna varandra. Utöver dessa två städer finns ett flertal tätorter av varierande storlek i ett bandstadsmonster utmed, eller i närheten av, de stora kommunikationsleder som går diagonalt genom regionen. Det innebär att det i enlighet med strategierna i det Regionala Utvecklingsprogrammet finns goda möjligheter att inom regionen förstärka sambanden mellan orter i regionens centrala delar och omlandet, men också att utveckla kontaktytorna mot omgivande regioner, i första hand Stockholmsområdet.

Tre perspektiv är särskilt viktiga att uppmärksamma när det gäller att utveckla infrastrukturen för regionen:

- det ena är att åtgärder successivt ska förstärka möjligheterna att förflytta sig inom regionen i samband med arbete, boende, studier, kultur, fritid etc.
- det andra är att åtgärder ska förbättra möjligheterna till daglig pendling och sällanpendling över länsgräns för samma syften.
- det tredje är att åtgärderna totalt sett ska kunna leda till ett över tiden robust transportarbete där hållbarhet och miljövänlighet tillhör de viktigaste inslagen.

Det innebär i sin tur att det blir särskilt viktigt att förstärka utbyggnaden av strukturer för vägar, järnvägar etc och att dessa samtidigt kompletterar

varandra på ett bra sätt i vissa knutpunkter genom en trovärdig och effektiv så kallad stråk- och nodplanering.

Att i infrastrukturplaneringen uppmärksamma och ta hänsyn till dessa tre perspektiv ger viktiga bidrag till strategierna att ”stärka Östergötlands attraktivitet, konkurrenskraft och positionering”, ”stärka system och strukturer som verkar för att en flerkärnig stadsregion utvecklas i Östergötland” och ”stärka system och strukturer som verkar för att utveckla Östergötland till en region i balans”.

En utveckling av infrastrukturen ger nya förutsättningar som, för att kunna utnyttjas fullt, utkräver att annan samhällsplanering tar hänsyn till förändringarna. I exempelvis den kommunala översiktsplaneringen bör hänsyn tas till den regionala och nationella infrastrukturplaneringen så att planeringen ”drar åt samma håll”.

Kollektivtrafiken

Behovet av och utvecklingen för kollektivtrafiken styrs allt tydligare av två faktorer

- kollektivtrafiken som bidrag till hållbar utveckling. Ökat bilåkande kommer att bli allt mindre önskvärt på grund av de negativa miljö- och resurshushållningspåverkande effekterna. Bättre kollektivtrafik som anpassas och utvecklas för att passa in i vårt komplicerade livspussel kommer därför att efterfrågas.
- vi väljer boende först och arbetsplats sedan i allt större utsträckning. Därmed ökar behovet att resa vilket kan stå i motsats till mål om hållbarhet och resurser. En del av utvecklingen av kollektivtrafiken syftar till att först minska ökningen av negativ påverkan för att därefter bidra till att den reellt sett minskar.

Ett viktigt styrmedel är skatter och priser. Sannolikt kommer skatterna att formas så att resurs- och miljömässigt hållbara alternativ gynnas. Kollektivtrafiken kommer med en sådan utveckling att framstå som ett mer gynnsamt alternativ och samhället kommer att prioritera sina insatser efter detta.

För att kollektivtrafiken skall framstå som ett positivt val för den enskilde är det viktigt att den erbjuder lika korta restider för hela resan dörr till dörr som bilresan innebär och att prisstrukturen

uppfattas som anpassad till varierande resmönster och färdmedelsval.

Kollektivtrafiken ska bidra till att knyta ihop de lokala arbetsmarknaderna inom regionen och öka medborgarnas sociala och ekonomiska välfärd genom att tillgängligheten till privat och offentlig service förbättras. En av huvuduppgifterna för kollektivtrafiken måste vara att genomföra en regelbunden tät och snabb trafik i de viktigaste regionala pendlingsstråken.

Regionala målbilder 2020

Vägar

Inför 2020 ska vi arbeta för en situation när det gäller vägar där

- en serie systematiska åtgärder har genomförts som medfört att vägstandarden mellan centralorter i de olika kommunerna, i synnerhet mellan de centrala och mer perifera delarna av regionen, avsevärt har förbättrats.

Järnvägar

Inför 2020 ska vi arbeta för en situation när det gäller järnvägar där

- kapaciteten på järnvägarna genom länet har förbättrats i sådan grad att den spårbundna kollektivtrafiken, dvs tåg i olika former, klarar en avsevärd del av förflyttningarna inom och till och från de centrala delarna av regionen.
- pendeltågssystemet har blivit en sådan succé att tillskottet av arbetsplatser i allt större utsträckning tillkommit på sådana platser att det på ett mycket bra sätt kan dra nytta av de mycket goda pendeltågförbindelserna.
- kapacitetshöjningen och höghastighetstågen på stambanan mot i första hand Stockholmsområdet har inneburit att Östgötaregionen i genomsnitt kommit att ligga på cirka en timmes restid från och till Stockholm, vilket medfört att regionens arbets- och studiemarknader knutits mycket tydligare till Stockholms.
- denna regionförstoring har skett utan att totala utsläppen av miljöfarliga ämnen ökat till följd av att järnvägen har tagit marknadsandelar av biltrafiken.
- utrymmet för pendeltågstrafik och godstrafik till bl a Norrköpings hamn på gamla stambanan har ökat.

Hamnar

Inför 2020 ska vi arbeta för en situation när det gäller hamnar där

- statsmakterna tydligt har utpekat Norrköpings hamn som en av de nationellt och regionalt strategiska hamnarna i Östersjön och till följd av detta strategiska ställningstagande har skett fortlöpande utbyggnader inom hamnen och omfattande investeringar gjorts i omlandet för att förbättra tillgängligheten till hamnen - anslutning till E 4, ny spåranslutning och breddning av inseglingstrännan har genomförts och en ny kombiterminal har anlagts vid hamnen. Hamnen har blivit den modernaste östersjöhamnen i landet.

Flyg

Inför 2020 ska vi arbeta för en situation när det gäller flyg där

- det regionala flyget har omstrukturerats och därigenom har det regionala flyget återtagit marknadsandelar, turtätheten och resandeunderlaget har kunnat ökas och det regionala flyget kan erbjuda en stor mängd "bästa alternativ" vid flygningar inom Europa.
- dagens nav Köpenhamn och Stockholm har kompletterats med nav som exempelvis London. Genom den ökade turtätheten har följt att ett antal direktlinjer såväl söder- som österut har öppnats.

Kollektivtrafik

Inför 2020 ska vi arbeta för en situation när det gäller kollektivtrafik där

- genom samverkan mellan berörda kommuner längs de funktionella stråk där huvuddelen av den regionala trafiken bedrivs har resmöjligheterna utvecklats med fokus på att tillgodose resor till arbete och studier.
- pendeltågens och den regionala busstrafikens utveckling har inneburit att de arbetsmarknadsområdena i regionen smält samman och utvidgats och det är möjligt att nå omgivande regioners centralorter med tåg på ca en timma från Norrköping och eller Linköping.
- sedan år 2010 all kollektivtrafik är anpassad så att funktionshindrade i stor utsträckning kan utnyttja allmänna kommunikationer för sina resor

- resor underlättas både inom regionen och över regiongränserna med nya nationellt samverkande biljettsystem
- kollektivtrafiken vinner marknadsandelar genom att trafikslagen görs konkurrensneutrala med miljömässigt hållbarhet som utgångspunkt
- nya trafikformer som anpassats till landsbygdens förutsättningar har utvecklats, något som gäller både former för trafiken och teknik för samordning av resor.

Kommunala visioner, mål

- mål i översiktsplanen
- kommunala miljömål/agenda 21
- mål för ökad tillgänglighet för funktionshindrade
- övriga mål

Finspångs Vision

Finspång är den mest attraktiva kommunen som står för öppenhet och trygghet och som bjuder livskvalité i boende, service och utvecklingsmöjligheter.

Vilka tankar och associationer väcker vår vision för samhällsplaneringen? Uppdraget omfattar utvecklingen i hela kommunen men där vi betonar stadens betydelse som tillväxtmotor för samhällsutvecklingen och samspelet mellan staden och dess omgivning oavsett om det handlar om ekonomiska, sociala eller kulturella aktiviteter.

Visionen är den blandade och attraktiva staden där stadens identitet har varit utgångspunkten i planeringen. Det är en gång och cykelstad med effektiv kollektivtrafik i staden, kommunen och inom regionen och där även bil- och godstrafiken fungerar för oss som bor och verkar här.

Visionen är framförallt staden som är till och tillgänglig för alla, en stad fylld av mänskliga möten där människor vågar och vill vistas på gator och torg alla tider på dygnet, en stad där barn kan röra sig fritt på egen hand. Det är en stad med lika villkor för män och kvinnor. Den är tillgänglig för alla oavsett funktionshinder.

Vår kommun står för öppenhet. Vi vill öka medborgarnas medverkan i tidiga skeden av planeringsprocessen. Särskild omsorg vill vi ägna formerna för hur barn och ungdom skall komma till tals och påverka den bygd de skall växa upp i och ta över som vuxna.

Öppenhet står även för en nyfikenhet på det nya, att vi vågar ompröva och pröva nytt. Det står även för att vi med öppen famn välkomnar de som flyttar hit från andra delar av landet och andra länder. I det öppna Finspång lever vi integrerade oavsett

social tillhörighet, i vilket skede av livet vi befinner oss i eller vilken etnisk grupp vi tillhör.

Vi vill se en hållbar stads- och ortsutveckling som värnar om vårt kulturarv, natur och miljö och som främjar ett hälsosamt liv.

Struktur för samordning & prioritering

Utgångspunkten för vårt val av organisering är kommunens mission:

Tillsammans ska vi verka för att göra Finspång känt som den attraktivaste bygden i en spännande region

Uppdraget är att samarbeta för bygden och inom regionen. Planering med ett helhetsperspektiv är nödvändig för en hållbar stadsutveckling där staden och trafiken förutsätter varandra. De viktigaste budskapen är följande:

- Samhällsplanera i stället för att trafikplanera, bebyggelseplanera, miljöplanera, verksamhetsplanera etc. var för sig.
- Ta utgångspunkt i den egna orten och kommunen och de människor som bor och vistas där.
- Riv barriärerna mellan olika sektorer och fokusera på en tidig medverkan av den social och kulturella sektorn.
- Utveckla formerna för att integrera de horisontella målen och programmen i samhällsplanering och sektorsplanering:
 - Jämställdhet
 - Barns rättigheter
 - Tillgänglighet
 - Miljö
 - Folkhälsa
 - Mångfald
- Gör medborgarna, företagen och organisationer delaktiga.
- Gå i riktning mot den hållbara staden, från normernas mot riktningarnas epok.
- Gå mot en sammanhållen och hållbar samhällsutveckling.

Näringsliv

Kommunens strategier och mål för företagande och arbete har formulerats i det lokala tillväxtprogrammet som utarbetats i samverkan med näringslivet, fackliga organisationer, arbetsförmedling mfl. Nedan återges delar av avsnittet företagande och arbete.

Mål – önskad position

- Fler arbetstillfällen
- Ökad sysselsättning för kvinnor
- Ökat antal nya företag med tillväxtpotential
- Expansion av besöksnäringen

Framgångsfaktorer

Vi ser kommunikationer som en viktig faktor. Här vill vi nämna vikten av en utbyggd Riksväg 51 mellan Norrköping och Örebro. Detta skulle skapa goda res- och pendlingsmöjligheter. Under delrubriken kommunikation ser vi också en fullt utbyggd bredbandskommunikation som en faktor.

Stödet till nyföretagandet med ett väl fungerande Nyföretagarcentrum är en första faktor för framgång vad gäller näringsliv och arbetstillfällen. När det gäller samverkan vill vi under denna rubrik lägga till ett tätare samarbete mellan företag. Detta kan exemplifieras av nätverksbyggande inom olika branscher. Avknoppning från större enheter kan vara en tillväxtfaktor och som kan skapa nya arbetstillfällen.

När det gäller produkter som tillverkas i Finspång är en ökad förädling inom kommunens gränser en viktig tillväxtfaktor värd att lyftas upp. Det är ingen vild gissning att påstå att det finns stora expansionsmöjligheter i "Finspångsprodukterna" energisystem, koppar och aluminium.

Inom utbildningsväsendet i Finspång är det viktigt att stimulera entreprenörskap för att skapa fler entreprenörer och därmed arbetstillfällen.

Tillgången till riskkapital och aktiva banker inom kommunen har partnerskapet också tryckt på som en framgångsfaktor.

Tillgången på arbetskraft är en viktig faktor för en gynnsam näringslivsutveckling. Partnerskapet har identifierat analysprojektet "Vargen kommer" som ger en tydlig bild av de pensionsavgångar vi står inför de närmaste åren. För att täcka luckorna

och skapa förutsättningar för nyanställningar vid investeringar och utvidgning av befintligt näringsliv måste arbetskraftsreserven utnyttjas på ett bättre sätt. Vi måste bli snabbare och effektivare på att slussa in invandrare på den ordinarie arbetsmarknaden. Vi behöver komma tillrätta med de höga ohälsotalen för att få fler tillgängliga på arbetsmarknaden. Detta säger vi trots att SOCSAM-projektet i Finspång varit framgångsrikt. Det finns alltså mer att göra på den här punkten. Vi måste med gemensamma krafter erbjuda kompetensutveckling av individer för att anpassa fler till dagens arbetsmarknad och öka anställbarheten.

Sammanfattning visioner, mål, kommentarer

Stråk- och ortsanalyser

Områdesanalyser

Kultur, stadsmiljö och andra områdeskvaliteter

Önskade/planerade förändringar

Viktiga målpunkter

De viktigaste målpunkterna i Finspång är centrum med affärer, restauranger, kommunala byggnader, busstation och industrierna.

Finspångs lasarett med vårdcentral och gymnasiet i västra delen av samhället är viktiga målpunkter.

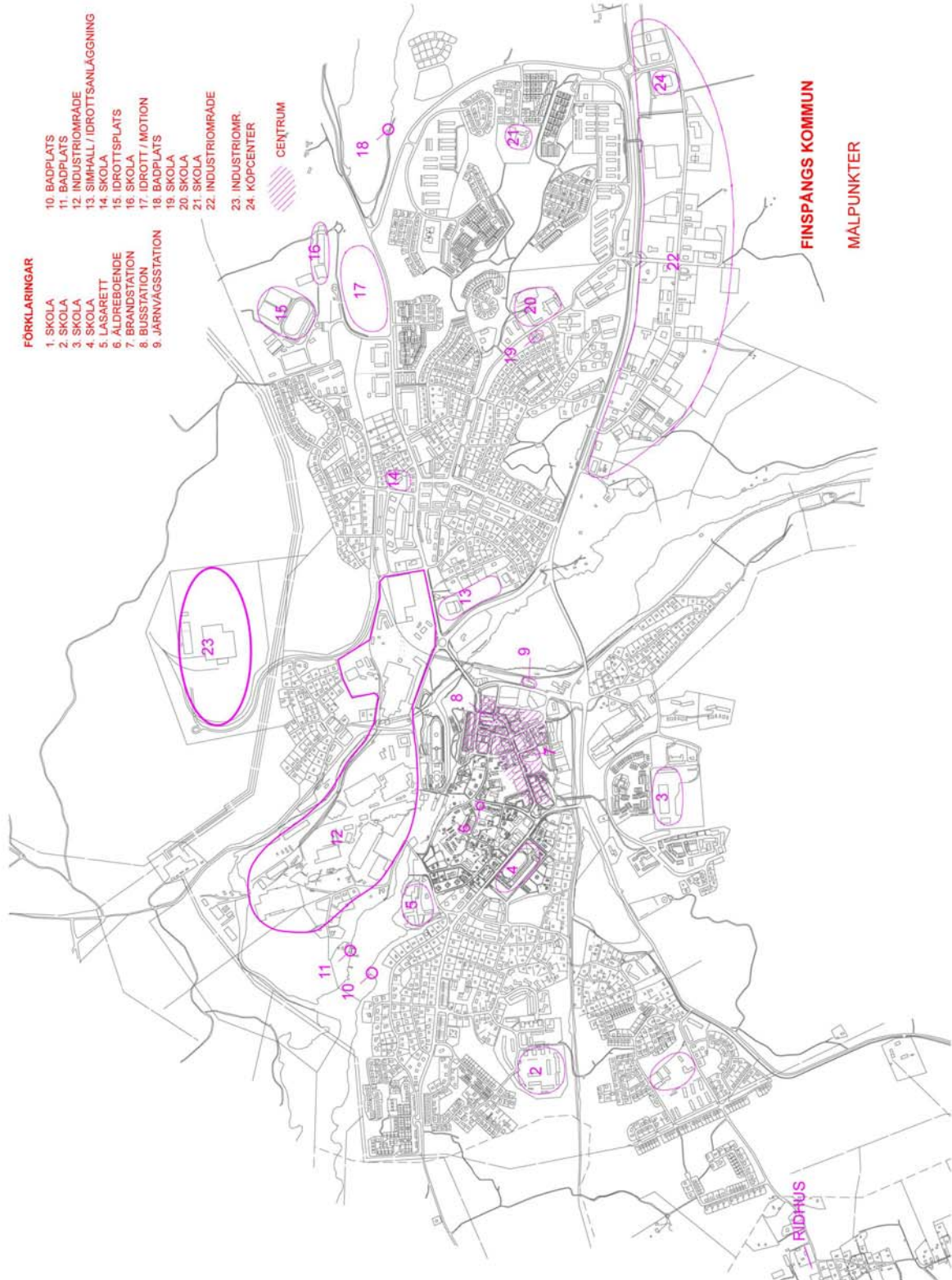
På östra sidan av samhället finns de stora internationella företagen med stora pendlingsströmmar från Norrköping.

NÖK med Viberga stormarknad dominerar handeln längst ut i öster.

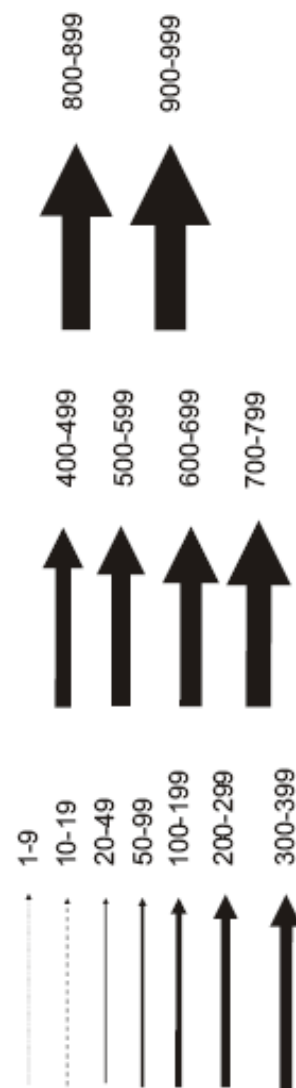
I söder finns Nyhemsskolan med ca 540 elever och lärare.

En karta som utvisar antalet elever och lärare har upprättats.

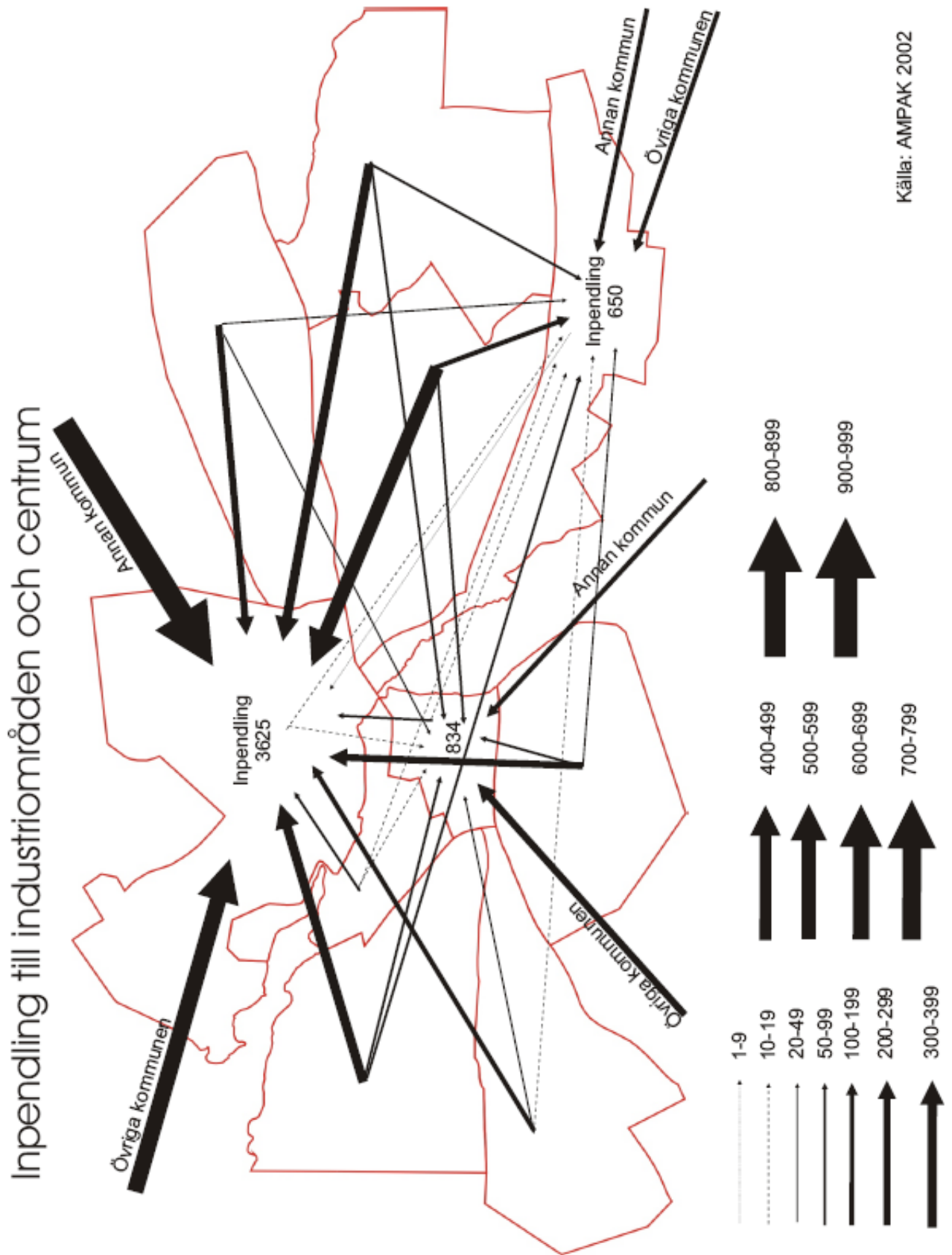
Arbetsställena har redovisats i en RAMS rapport från år 2003.



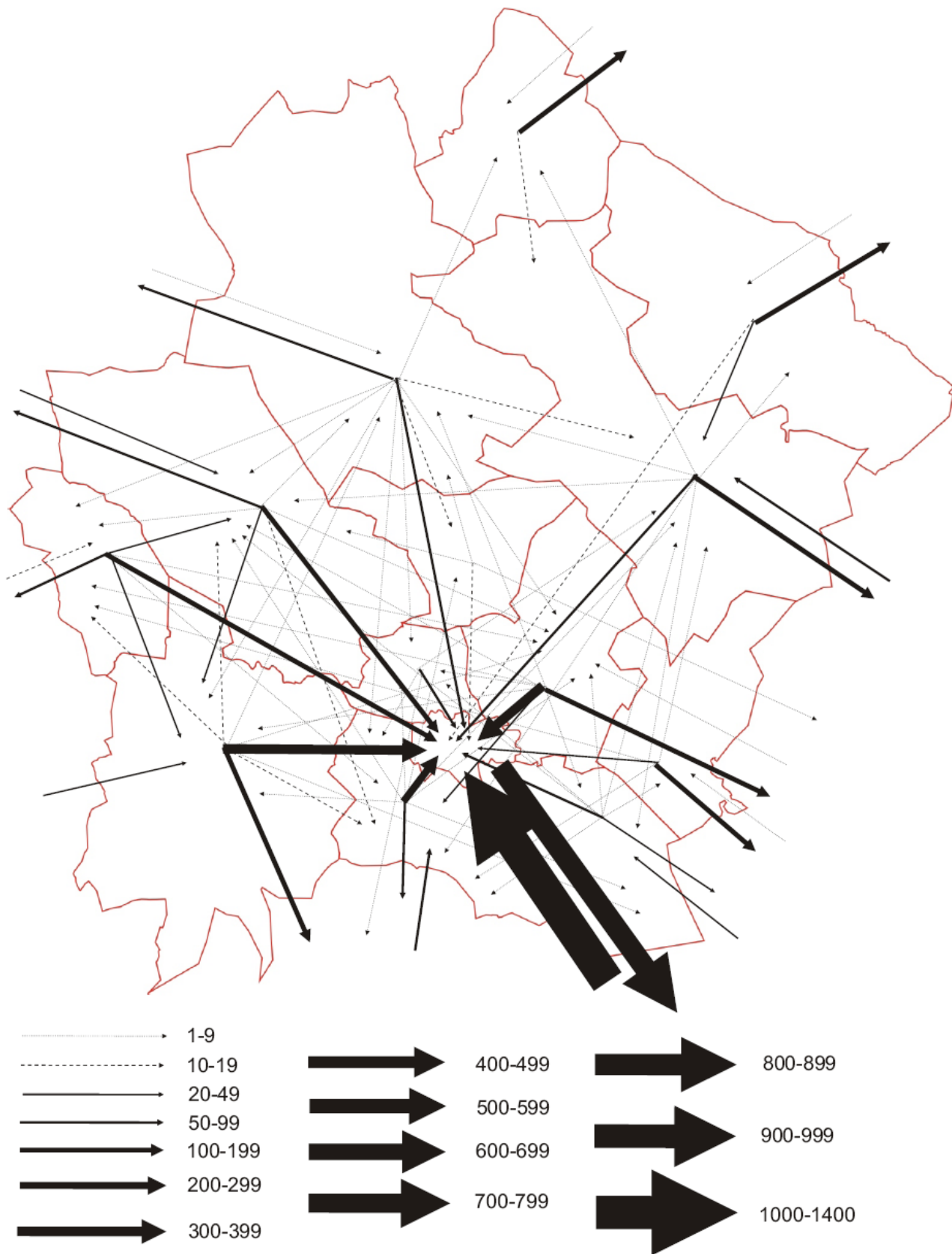
Pendling för delområden i Finspång



Källa: AMPAK 2002



Pendling för delområden, AMPAK 2002



Brister, begränsningar i transportsystemet

Önskvärda förändringar i transportsystemet

Stadsmiljöprogram

Sammanfattning, kommentarer

Trafikslagens förutsättningar

Gång- och cykeltrafik

- Huvudnät; struktur, kontinuitet, standard
- Konnektivitet målpunkter inkl hpl, bytespunkter och resecentra
- Cykelflöden, färdandsandelar för viktiga relationer
- Otrygghet, olyckor, konflikter biltrafik > 30 km/tim
- Utbyggnads- och underhållsstrategier, budget

Planeringsförutsättningar

Kommunala mål

Kommunen skall arbeta för en säker trafikmiljö. Ett trafiksäkert och väl underhållet cykelbanenät skall finnas. Utbyggnad skall bygga på trafiksäkerhet och tillgodose god framkomlighet och bärighet.

Trafiksäkerhetsfrågorna för oskyddade trafikanter skall förbättras genom komplettering av cykelvägnätet. Centrum skall göras mer gång och cykelvänligt.

Övergång och byte mellan olika trafikslag skall underlättas.

Nuläget för gång- och cykeltrafiksystemet i kommunen kan beskrivas enligt följande:

Utanför centralorten är cykeltrafikströmmarna av relativt blygsam omfattning. Finspångs kommun lade grunden för utbyggnad av gång- och cykeltrafiksystemet i en GCM-plan redan år 1973. Utbyggnad har skett underhand efter planen.

Huvudstråk för gång- och cykelvägar

Huvudstråket kännetecknas av ett stråk i väst- östlig riktning och ett huvudstråk i nord- sydlig riktning. I väster börjar gång- och cykelvägen i Borggård och slutar för närvarande öster om Gronvägen, en sträcka på ca xxx meter. En fortsättning mot öster till Stjärnvik är planerad. Det nord- sydliga stråket är utbyggt från Lotorp till södra delen av Falla en sträcka på ca xxx meter.

Dagens resemönster i cykeltrafik kännetecknas av resor till och från de stora arbetsplatserna i Finspång såsom Siemens, SSAB, SAPA-företagen, OUTOKUMPU, Lasarettet, skolor m fl.

Stor omfattning har också cykeltrafiken till och från de stora fritidsanläggningarna såsom Ryttskamraternas ridanläggning i Torstorp och idrottsanläggningarna på Grosvad.

På Grosvadsområdet planeras ytterligare utbyggnader med bl a ARENA GROSVAD.

De största cykeltrafikströmmarna finns i centrala Finspång. Här finns också på många håll de största bristerna i trafiksäkerheten. Förhållandena är komplicerade med trånga gaturum och konkurrerande användningssätt. De största problemen finns utmed Rv 51 från Bergska skolan till Mellangrind där cykeltrafiken får konkurrera med mycket tung lastbilstrafik.

Problem finns också utefter Östermalmsvägen med mycket biltrafik som korsar cykelbanorna.

En förutsättning för att gång- och cykeltrafiken ska fungera som ett fullvärdigt alternativ att förflytta sig året runt är att vinterväghållningen fungerar tillfredsställande. Låg standard innebär fler olyckor och mera biltrafik.

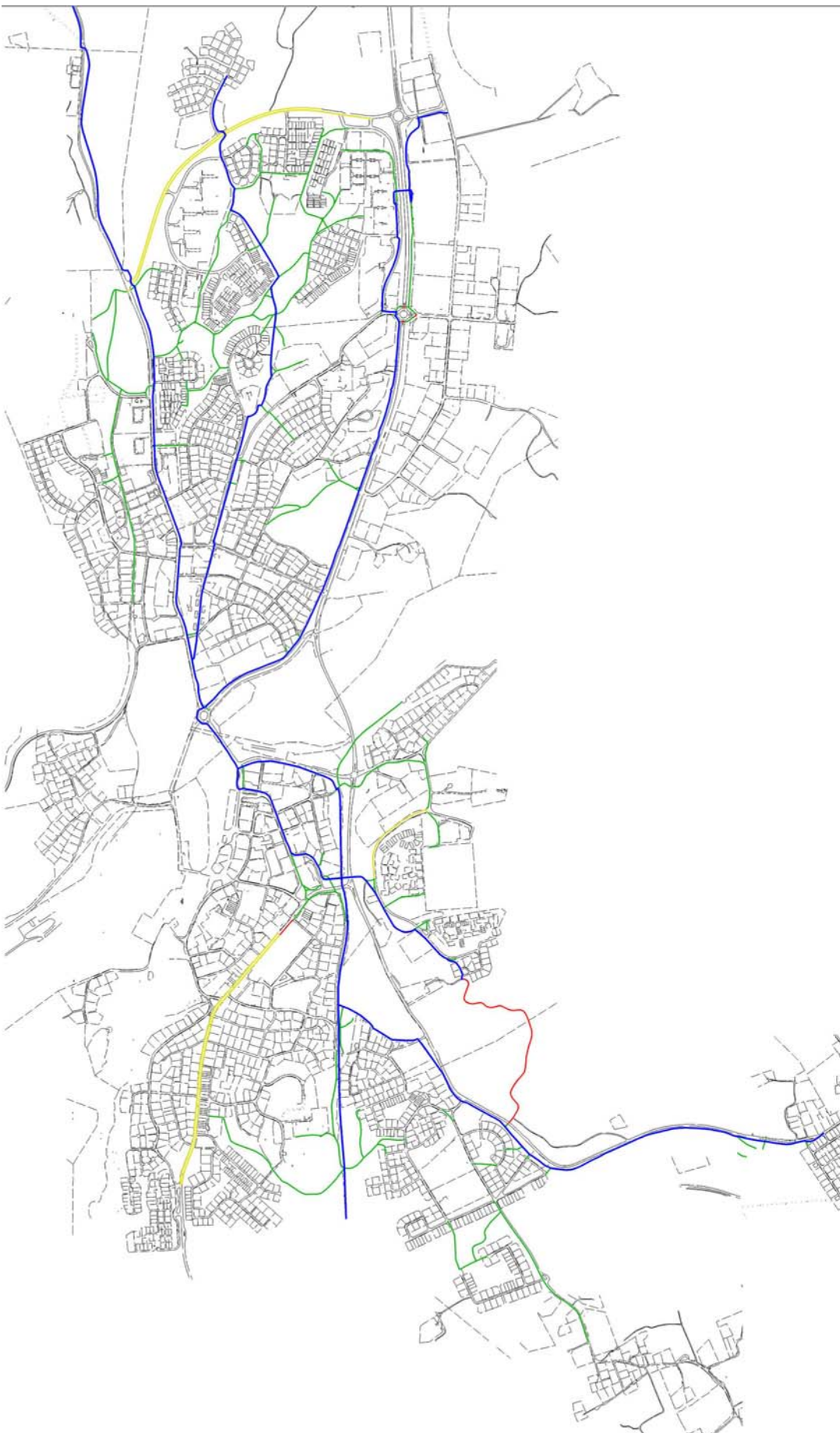
Rekommendationer och förslag avseende gång- och cykeltrafiksystemet

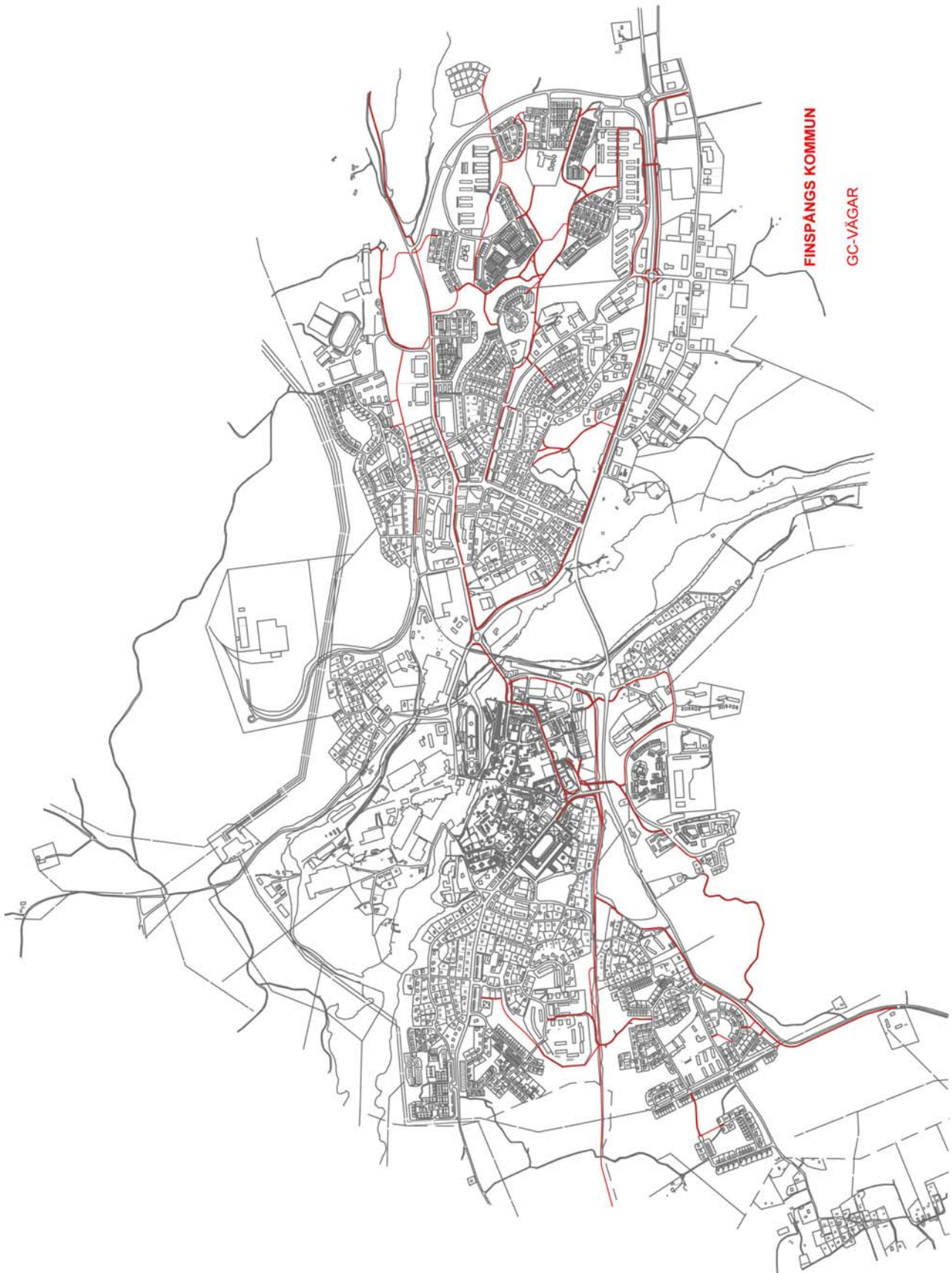
Planering av gång- och cykeltrafiknätet förslås fortsättningsvis få följande inriktning:

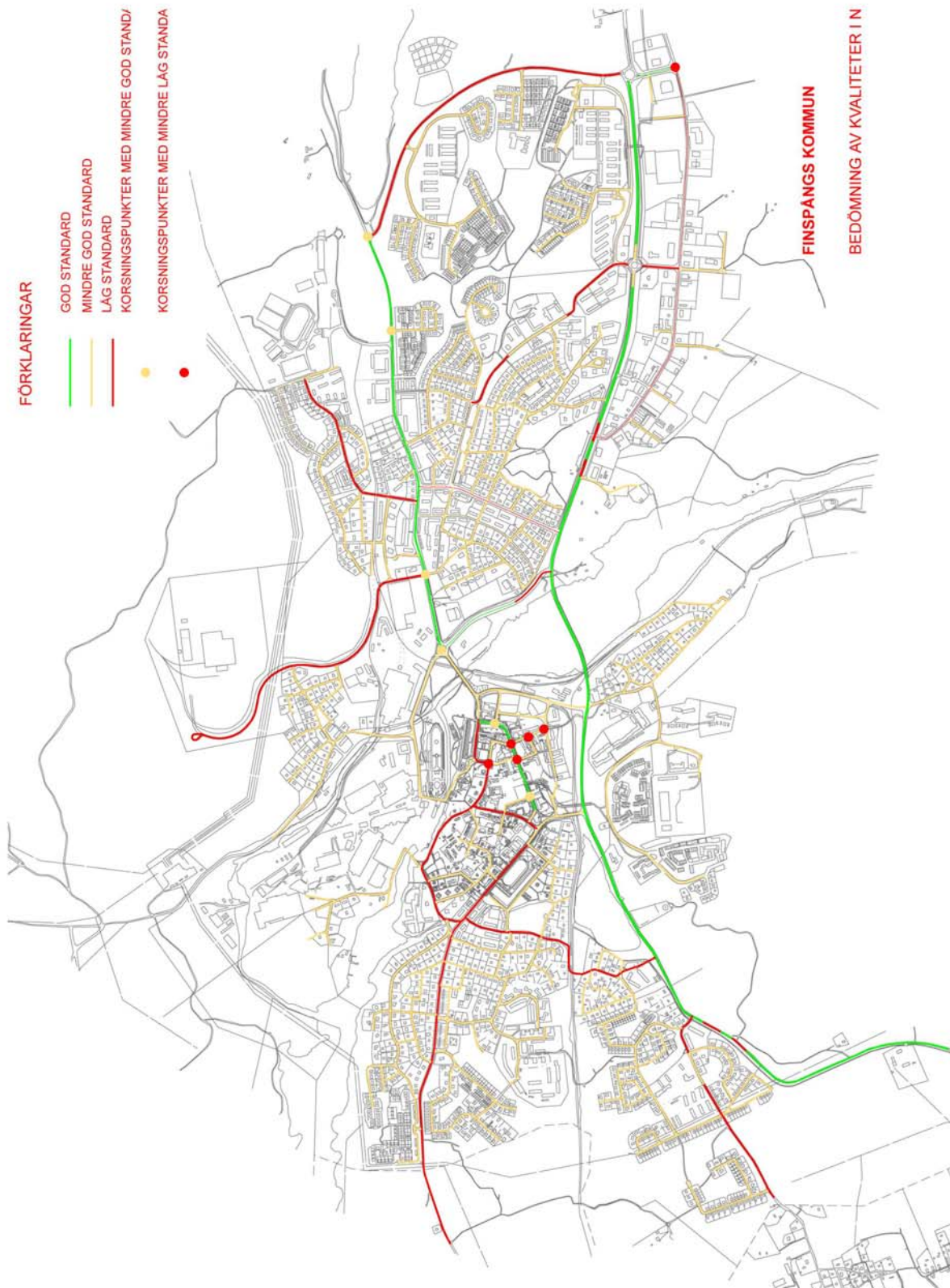
En ny gång- och cykelväg planeras öster om Viherga utmed Rv 51 på södra sidan som skall betjäna det nya industriområdet. En ny tunnel under riksväg 51 skall här kunna binda samman det södra industriområdet med det norr om vägen planerade industriområdet.

En ny gång- och cykelväg planeras utmed Rv 51 mellan Hällestad samhälle och Hällestad skola och den där löpande gång- och cykelvägen på gamla banvallen. För närvarande är eleverna hänvisade till Rv 51 som har låg standard och saknar trottoarer.

Kompletteringar av nuvarande GC-nät bör utföras enligt de markeringar som med röd färg har markerats på kartan.







Kollektivtrafik

- Linjenät och trafikering för tåg, regionalbuss, lokalbuss, närtrafik
- Hållplatslägen, bytespunkter, resecentra
- Utvecklings- och marknadsplan, strategier
- Resande, resvanor, färdhetsandelar
- Olyckor, otrygghet, klagomål, kollektivtrafikbarometer
- Konflikter biltrafik, parkering, framkomlighetsproblem

Kollektivtrafiken i Östergötland administreras av den kommun- och landstingsgemensamma organisationen Ötsam samt av ÖstgötaTrafiken.

I Ötsam beslutas om riktlinjer, policy etc medan ÖstgötaTrafiken är trafikhuvudman och därigenom står för upphandlingar, trafikbeställningar hos entreprenörer, tidtabeller, mm. Taxor sätts av ÖstgötaTrafiken efter godkännande av Ötsam.

Kollektivtrafiken har under de senare åren varit föremål för stora organisationsförändringar. För närvarande är den uppdelad i två delar. Den ena delen är trafik av regional karaktär som bekostas av landstinget, medan den andra delen är av lokal karaktär inom kommunen och bekostas av den egna kommunen.

Kollektivtrafiken inom Finspång har således kommunen en stor möjlighet att påverka.

Kriterier för prioritering brukar anges som i första hand arbets- och skolresor, i andra hand serviceresor därefter övriga resor.

ÖstgötaTrafiken har en resegaranti som innebär att om den resande kommer mer än 20 min sent till resmålet utgår ersättning för kostnader upp till 200 kronor.

ÖstgötaTrafiken har ett system där synpunkter tas om hand och utreds.

Regional tåg- och busstrafik.

Kollektivtrafik, lokalt inom Finspång och regionalt till andra kommuner inom länet, utförs med busstrafik.

Spår med normalbredd finns till kommunen, men

persontrafik med tåg har inte förekommit sedan 1960-talet.

Regionala busslinjer, såväl express- som landsbygdstrafik, finns mellan Finspång – Linköping och Finspång – Norrköping. Det finns även förbindelser till Vingåker och Katrineholm.

Busstationen och Bergslagstorget utgör resecentra och är de huvudsakliga bytespunkterna mellan olika linjer.

Hållplatserna i linjenäten är av olika standard. Hållplatser för regionala linjer med många påstigande är i regel utrustade med väderskydd, medan de med lågt antal påstigande / väntande inte har väderskydd.

Handikappanpassade hållplatser finns till viss del vid Bergslagstorget och ett par platser till.

Samverkan med gång- cykeltrafik, i form av cykelparkeringar med cykelställ finns vid någon hållplats.

Samverkan med biltrafik i form av pendlarparkering finns på ett par ställen. Utnyttjandegraden är inte stor men säkert viktig för de som utnyttjar möjligheten.

Kollektivtrafikens andelar för regionalt resande på relationen Finspång – Norrköping är ca 13 % (enligt RVU 2000), medan samma undersökning visade att marknadsandelen är ca 20 % för relationen Finspång – Linköping.

Finspång – Norrköping har hög utnyttjandegrad framför allt av arbetspendlare och studerande.

Linjen Finspång – Linköping utnyttjas främst av arbetspendlare.

Lokal busstrafik och närtrafik.

Den inomkommunala busstrafiken utgörs av tätortstrafik i Finspångs tätort och landsbygdstrafik mellan Finspångs tätort och tätorterna Rejmyre, Lotorp/Hävla, Hällestad/Ljusfallshammar och Hällestad/Grytgöl.

Busstationen och Bergslagstorget utgör resecentra och är de huvudsakliga bytespunkterna mellan olika linjer.

Hållplatserna i linjenäten är av olika standard. Hållplatser med många påstigande är i regel utrustade med väderskydd, medan de med lågt antal påstigande / väntande inte har väderskydd.

Handikappanpassade hållplatser finns vid Viberga och till viss del vid Bergslagstorget.

Samverkan med gång- cykeltrafik, i form av cykelparkeringar med cykelställ finns vid någon hållplats.

Dimensionerande för landsbygdstrafiken är utnyttjandet till skolresor. Under dagtid däremellan är utnyttjandet ringa.

Marknads- och utvecklingsplaner.

Lokaliserings- och trafikförsörjningsstrategier för arbetsplatser och bostäder finns inte dokumenterat, utan efterfrågan och resandestatistik ligger till grund för trafiken.

Genom kollektivtrafikbarometern görs olika undersökningar om trafiken t ex hur Östgötarna ser på ÖstgötaTrafiken. Enkätfrågorna söker svar på hur prisbilden uppfattas, om det uppfattas som lätt att få erforderlig information, köpa biljetter etc.

Genom resvaneundersökningar, statistik från SCB och enkäter sökes parametrar som påverkar resandet och resvanorna.

Strategi för kollektivtrafiken som utvecklingsmotor.

- Kollektivtrafiken skall vidareutvecklas för att ge snabba och attraktiva förbindelser på avstånd över 3 km.
- Kollektivtrafikens upptagningsområde skall utvidgas med hjälp av goda gång- och cykel-förbindelser, väl utformade cykelparkeringar – och i lämpliga fall pendlarparkeringar för bil.
- Ett projekt för att samordna samhällsbetalda resor inom kommunen skall genomföras. Syftet är att skapa goda resmöjligheter för alla kommuninvånare och bättre utnyttjande av satsade resurser.
- En översyn/uppdatering av såväl lokala som regionala pendlingsströmmars målpunkter, skall genomföras regelbundet.

- En god dialog skall föras fortlöpande med företrädare för större arbetsplatser, arbets- och studiecentra om behov och möjligheter att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Kollektivtrafikens svagheter i Finspång, regionalt, lokalt.

- Finspång ligger inte efter huvudstråk.
- En icke optimal linjedragning inom tätorten kostar onödig restid för regionala arbetspendlare.
- Lokal trafik är inte attraktiv för mer än ett begränsat antal arbetspendlare.
- Lokal trafik är lågt utnyttjad för andra tider än skol- arbetsrestid.
- Antal turer minskar i takt med ökade kostnader. Detta får till följd ett kollektivtrafiken är i en ond cirkel.

Kollektivtrafikens styrka i Finspång, regionalt, lokalt.

- Regional trafik till/från Norrköping utgör bra alternativ till bilen. Restidskvoten (buss/bil) mellan Bergslagstorget och Norrköpings resecentrum är ca 1,4.
- Regional trafik till/från Linköping fungerar acceptabelt för större arbetsplatser där anställda kan påverka sina arbetstider. Restidskvoten (buss/bil) mellan Bergslagstorget och Linköpings resecentrum är ca 1,1.
- Lokal trafik utgör bra alternativ för skolskjuts till/från Rejmyre, Grytgöl, Hällestad, Ljusfallshammar, Lotorp.

Kompletteringstrafik

För boende som bor långt från de ordinarie linjesträckningarna finns möjlighet att utnyttja ett begränsat utbud av kompletteringstrafik.

Denna fungerar så att resenären genom förbeställning kan boka plats för de turer som enligt turlista finns.

181 Bergslagstorget–Nyhem



Tätort

Så här körs linje 181



Dessa hållplatser trafikeras:
(i båda riktningarna)

- Bergslagstorget
- Finspångs station
- Högklintsskolan
- Oxhagsvägen
- Nyhemsskolan
- Fäskogsvägen
- Enbärstigen
- Kvarnbacken
- Fäskogsvägen
- Oxhagsvägen
- Högklintsskolan
- Finspångs station
- Bergslagstorget

181 Bergslagstorget–Nyhem



Tätort

Så här körs linje 181

ANMÄRKNING	S				
Bergslagstorget	7.46	10.52	12.52	14.52	16.52
Nyhemsskolan	7.51				
Enbärstigen	↓	10.57	12.57	14.57	16.57

181 Nyhem–Bergslagstorget

Måndag till fredag

Enbärstigen	↓	10.57	12.57	14.57	16.57
Bergslagstorget	↓	11.02	13.02	15.02	17.02

185 Centrum–Hårstorp–Centrum



Tätort

Så här körs linje 185



Dessa hållplatser trafikeras:

- Bergslagsstortorget
- Sapa
- Siemens
- Siemens, Receptionen
- Simhallen
- Gröna vägen
- Filarevägen
- Tegelbruket
- Gronvägen
- Dunderbacksvägen
- **Dunderbacken**
- Dunderbacksvägen
- Mandelblomsvägen
- Båvervägen
- **Viberga centrum**
- Skäggebyvägen
- Prästkragen
- Stora allén
- Ekkällvägen
- Vibjörmsparken
- Stora allén
- Norra Storaängsvägen
- Gröna vägen
- **Simhallen**
- Siemens, Receptionen
- Siemens
- Sapa
- Bergslagsstortorget
- Norra Storaängsvägen
- Stora allén
- Vibjörmsparken
- Ekkällvägen
- Storaängsgården
- Prästkragen
- Skäggebyvägen
- **Viberga centrum**
- Båvervägen
- Mandelblomsvägen
- Dunderbacksvägen
- **Dunderbacken**
- Dunderbacksvägen
- Gronvägen
- Tegelbruket
- Filarevägen

185 Centrum–Hårstorp–Centrum



Tätort

Måndag till fredag

Bergslagsstortorget	8.00	10.00	12.00	14.00	16.00
Simhallen	X	X	X	X	X
Dunderbacken	8.10	10.10	12.10	14.10	16.10
Viberga centrum	8.16	10.16	12.16	14.16	16.16
Simhallen	8.25	10.25	12.25	14.25	16.25
Bergslagsstortorget	8.30	10.30	12.30	14.30	16.30

185 Centrum–Hårstorp–Centrum

Måndag till fredag

Bergslagsstortorget	9.00	11.00	13.00	15.00	17.00
Simhallen	X	X	X	X	X
Viberga centrum	9.13	11.13	13.13	15.13	17.13
Dunderbacken	9.20	11.20	13.20	15.20	17.20
Simhallen	9.25	11.25	13.25	15.25	17.25
Bergslagsstortorget	9.30	11.30	13.30	15.30	17.30

186 Centrum–Torstorp–Centrum



Så här körs linje 186



Dessa hållplatser trafikeras:

- Bergslagstorget
- Finspångs centrum
- Folkets Hus
- Högbym
- Lasarettet
- Lasarettsvägen
- Masmästarvägen
- Myrmalmskiosken
- Malmletarvägen
- Lina Gauffins väg
- Knektvägen
- Lillsjötorp
- Linköpingsvägen
- Skördevägen
- Torstorp svägen
- Tunnländsvägen
- Torstorp svägen
- Lillsjötorp
- Knektvägen
- Lina Gauffins väg
- Malmletarvägen
- Mymalmskiosken
- Masmästarvägen
- Lasarettsvägen
- Lasarettet
- Högbym
- Folkets Hus
- Finspångs centrum
- Bergslagstorget

↓ forts. nästa spalt

186 Centrum–Torstorp–Centrum



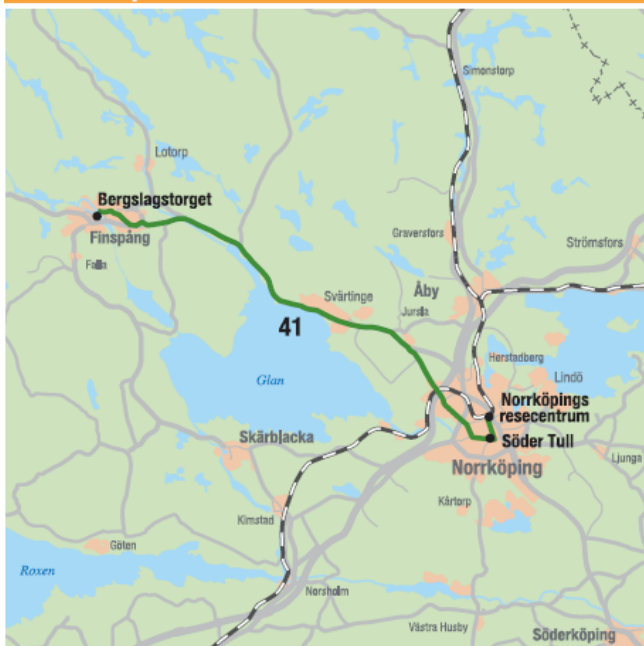
Måndag till fredag

	Var 60:e minut			
Bergslagstorget	8.30	9.30	30	17.30
Lasarettet	8.33	9.33	33	17.33
Tunnländsvägen	8.43	9.43	43	17.43
Lasarettet	8.53	9.53	53	17.53
Bergslagstorget	9.00	10.00	00	18.00

41 Expressbuss Finspång–Norrköping



Så här körs linje 41



Dessa hållplatser trafikeras:
(i båda riktningarna)

- Lasarettet
 - Folkets Hus
 - Bergslagstorget
 - Sapa
 - Siemens
 - Siemens, Receptionen
 - Gröna vägen
 - Tegelbruket
 - Mandelblomsvägen
 - Bävervägen
 - K-gr Norrköping-Finspång
 - Eneby centrum
 - Hagagatan
 - Hultet
 - Vägträffen
 - Väster Tull
 - Söder Tull
 - Stortorget
 - Djäkneparksskolan
 - Norrköpings resecc.
- ↓ forts. nästa spalt

41 410 412 Finspång–Norrköping



Måndag till fredag

LINJE ANMÄRKNING	410	410	41	410 C	410	412	410 D	41	410	410	410	410	410	410	410	410	
Lasarettet																	
Mellangrind	5.00	5.30		6.00	6.30		7.00		7.30	8.00	8.30	9.00	9.40	10.40	12.00	13.00	14.00
Bergslagstorget	5.05	5.35	5.50	6.05	6.35		7.05	7.10	7.35	8.05	8.35	9.05	9.45	10.45	12.05	13.05	14.05
Siemens																	
Risinge kyrka	5.16	5.46		6.16	6.46		7.16		7.46	8.16	8.46	9.16	9.56	11.00	12.20	13.20	14.20
Vistinge	5.21	5.51		6.21	6.51		7.21		7.51	8.21	8.51	9.21	10.01	11.05	12.25	13.25	14.25
Rosendalstorget						7.23											
Söder Tull			6.27					7.47									
Norrköpings resecc.	5.55	6.25	6.35	6.55	7.25	7.53	7.55	7.55	8.25	8.55	9.25	9.55	10.35	11.35	12.55	13.55	14.55

Måndag till fredag

LINJE ANMÄRKNING	410	410	412	410	410	41	41	410	410	41	410	410	410	410	410	410	410 F
Lasarettet							16.25			17.15							
Mellangrind	14.30	15.00		15.30	16.00			16.30	17.00		17.30	18.00	19.00	20.00	21.00	0.00	
Bergslagstorget	14.35	15.05		15.35	16.05	16.10	16.28	16.35	17.05	17.18	17.35	18.05	19.05	20.05	21.05	0.05	
Siemens				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Risinge kyrka	14.50	15.20		15.50	16.20			16.50	17.20		17.50	18.20	19.16	20.16	21.16	0.16	
Vistinge	14.55	15.25		15.55	16.25			16.55	17.25		17.55	18.25	19.21	20.21	21.21	0.21	
Rosendalstorget			16.00														
Söder Tull						16.47	17.05			17.55							
Norrköpings resecc.	15.25	15.55	16.25	16.25	16.55	16.59	17.17	17.25	17.55	18.03	18.25	18.55	19.55	20.55	21.55	0.55	

41 410 412 Finspång–Norrköping



Lördag

LINJE	410	410	410	410	410	410	410	410	410	410	410	410	410	410
Lasarettet														
Mellangrind	5.40	7.05	8.05	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	17.00	19.00	21.05	0.05
Bergslagstorget	5.45	7.10	8.10	9.05	10.05	11.05	12.05	13.05	14.05	15.05	17.05	19.05	21.10	0.10
Siemens														
Risinge kyrka	5.55	7.20	8.20	9.16	10.20	11.20	12.20	13.20	14.20	15.16	17.16	19.16	21.21	0.21
Vistinge	6.00	7.25	8.25	9.21	10.25	11.25	12.25	13.25	14.25	15.21	17.21	19.21	21.26	0.26
Rosendalstorget														
Söder Tull														
Norrköpings resecc.	6.30	7.55	8.55	9.55	10.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	17.55	19.55	21.55	0.55

Söndag och helgdag

LINJE	410	410	410	410	410	410	410	410	410
Lasarettet									
Mellangrind	5.40	8.05	10.00	12.00	14.00	16.00	17.05	19.05	21.05
Bergslagstorget	5.45	8.10	10.05	12.05	14.05	16.05	17.10	19.10	21.10
Siemens									
Risinge kyrka	5.55	8.20	10.20	12.20	14.20	16.20	17.20	19.20	21.20
Vistinge	6.00	8.25	10.25	12.25	14.25	16.25	17.25	19.25	21.25
Rosendalstorget									
Söder Tull									
Norrköpings resecc.	6.30	8.55	10.55	12.55	14.55	16.55	17.55	19.55	21.55

41 410 412 Norrköping–Finspång



Måndag till fredag

LINJE	410	410	41	410	412	41	410	410	410	410	410	410	410	410	410	410	410
Norrköpings resecc.	5.35	6.05	6.25	6.35	6.55	7.03	7.05	7.35	8.05	8.35	9.05	10.05	10.45	12.05	13.05	14.05	15.05
Söder Tull			6.30			7.10											
Rosendalstorget					7.20												
Vistinge	6.00	6.30		7.00		7.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.30	11.10	12.30	13.30	14.30	15.30	
Risinge kyrka	6.03	6.33		7.03		7.33	8.03	8.33	9.03	9.33	10.33	11.13	12.33	13.33	14.33	15.33	
Siemens	X	X	X	X		X	X	X	X								
Bergslagstorget	6.15	6.45	7.05	7.20		7.52	7.50	8.20	8.50	9.15	9.45	10.45	11.30	12.50	13.50	14.50	15.50
Lasarettet						7.55											

Måndag till fredag

LINJE	412	410	410	41	410	410	41	410	410	410	410	410	410	410	410	410	F
Norrköpings resecc.	15.25	15.35	16.05	16.20	16.35	17.05	17.25	17.35	18.05	18.35	19.05	20.05	21.05	22.05	22.05	1.05	
Söder Tull				16.28			17.33										
Rosendalstorget	15.55																
Vistinge		16.00	16.30		17.00	17.30		18.00	18.30	19.00	19.30	20.30	21.30	22.30	1.30		
Risinge kyrka		16.03	16.33		17.03	17.33		18.03	18.33	19.03	19.33	20.33	21.33	22.33	1.33		
Siemens																	
Bergslagstorget		16.20	16.50	17.08	17.20	17.50	18.08	18.15	18.45	19.15	19.45	20.45	21.45	22.45	1.45		
Lasarettet				17.11			18.11										

41 410 412 Norrköping–Finspång



Lördag

LINJE	410	410	410	410	410	410	410	410	410	410
Norrköpings resecc.	7.05	8.05	9.05	10.05	10.05	16.05	18.05	20.05	22.05	1.30
Söder Tull					05					
Rosendalstorget										
Vistinge	7.30	8.30	9.30	10.30	30	16.30	18.30	20.30	22.30	1.55
Risinge kyrka	7.33	8.33	9.33	10.33	33	16.33	18.33	20.33	22.33	1.58
Siemens										
Bergslagstorget	7.45	8.45	9.45	10.50	50	16.50	18.45	20.45	22.45	2.10
Lasarettet										

Var 60:e minut

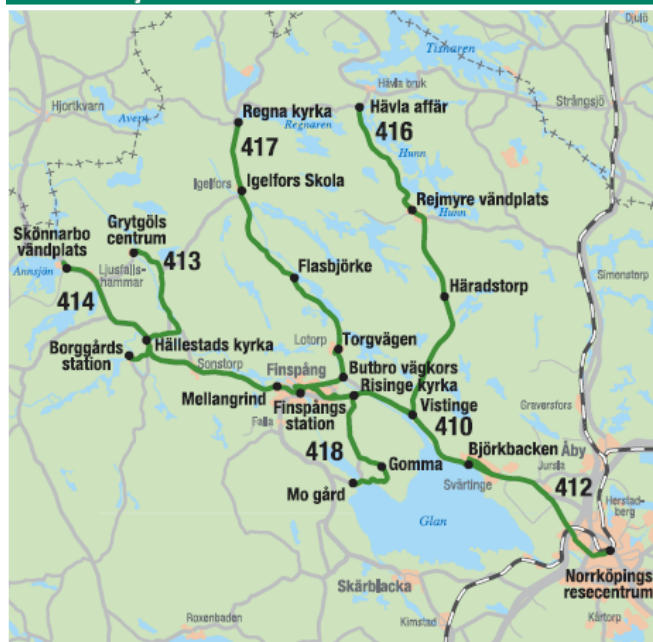
Söndag och helgdag

LINJE	410	410	410	410	410	410	410	410	410
Norrköpings resecc.	7.05	9.05	11.05	13.05	15.05	17.05	18.05	20.05	22.05
Söder Tull									
Rosendalstorget									
Vistinge	7.30	9.30	11.30	13.30	15.30	17.30	18.30	20.30	22.30
Risinge kyrka	7.33	9.33	11.33	13.33	15.33	17.33	18.33	20.33	22.33
Siemens									
Bergslagstorget	7.45	9.45	11.50	13.50	15.50	17.50	18.50	20.45	22.45
Lasarettet									

414 Finspång–Hällestad–Skönarbo



Så här körs linje 414



**Dessa hållplatser trafikeras:
 (i båda riktningarna)**

- Storängsskolan
 - Falla
 - Idrottsplatsen, Borggård
 - Djupdalsvägen
 - Östentorp
 - Nitvägen
 - Laduvägen
 - Frånntorp
 - Solbacka
 - Gröna vägen
 - Bangrindarna
 - Borggårds vägkors
 - Simhallen
 - Örtagsvägen
 - Bogetorp
 - Finspångs station
 - Grytgöls vägkors
 - Hällestads kyrka
 - Siemens, Receptionen
 - Dalhem
 - Österby
 - Sapa
 - Ullstorp
 - Österbyhyttan
 - Bergslagstorget
 - Lötenborg
 - Sandbäcken
 - Finspångs centrum
 - Djupeadal
 - Prästköp
 - Folkets Hus
 - Tallberga
 - Komministergården
 - Bergska skolan
 - Bogetorp
 - Högamon
 - Lasarettsvägen
 - Borggårds vägkors
 - Pumphuset
 - Masmästarvägen
 - Solbacka
 - Liljevägen
 - Myrmaleskiosken
 - Nitvägen
 - Ljusfallshammars skola
 - Mellangrind
 - Idrottsplatsen, Borggård
 - Lämneåvägen
 - Olstorpsvägen
 - Borggårds bruk
 - Skönarbo
 - Högsäter
 - Borggårds station
 - Skönarbo vändplats
 - Borggårds bruk
- ↓ forts. nästa spalt ↓ forts. nästa spalt

413 414 Skönarbo/Grytgöl-Hällestad-Finspång



Måndag till fredag																	
LINJE	414	413	413	413	414	414	414	414	414	413	414	414	414	413	414	414	
ANMÄRKNING	B	C	S, P	E, R	S, a	E								E, A			
Skönarbo vändplats	5.35				7.05	7.05	8.25						12.30			16.00	16.30
Ljusfallshammars skola	5.39				7.09	7.09	8.29	10.15					12.34	14.25		16.04	16.34
Grytgöls centrum		5.47	7.05	7.05						12.30					15.50		
Hällestads kyrka	5.50		7.20	7.20	7.20	7.20	8.40	10.23		12.45	12.45	14.35			16.05	16.15	16.45
Borggårds station	X					X	X						15.30			X	
Finspångs station	6.20	6.20	7.45		7.45	7.45	9.05	10.45					13.05	14.55	15.50	16.40	17.05

Måndag till fredag				Lördag				Söndag och helgdag				
LINJE	413	414	414	413	414	414	414	413	414	413		
ANMÄRKNING				R				A, D		A		
Skönarbo vändplats		18.10	19.10			9.20					16.30	
Ljusfallshammars skola		18.14	19.14			9.24	11.29	14.30			16.34	
Grytgöls centrum	18.10			9.20				14.30			16.30	
Hällestads kyrka	18.25	18.25	19.24	9.35	9.35	11.40	14.40	14.45			16.45	16.45
Borggårds station					X	X	X					
Finspångs station		18.45	19.45		10.00	12.05	15.05				17.05	

413 414 Finspång-Hällestad-Grötgyl/Skönarbo



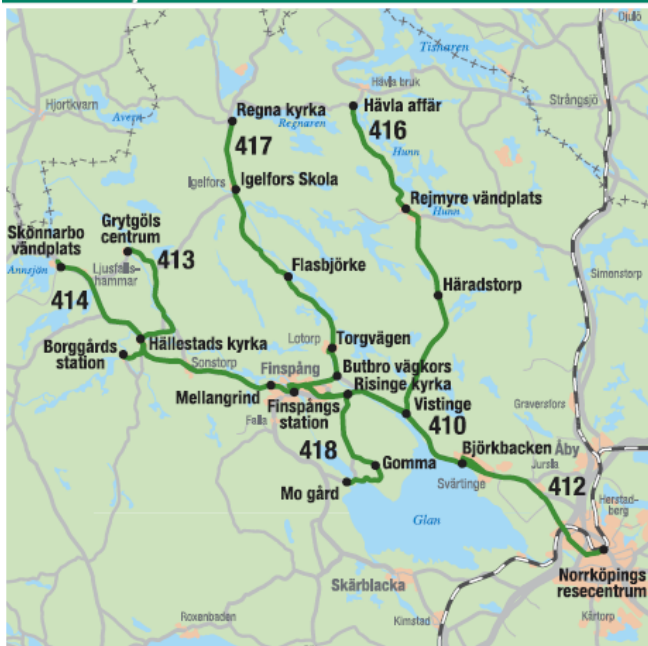
Måndag till fredag																
LINJE	414	413	413	414	414	414	413	414	414	413	414	413	414	414	414	413
ANMÄRKNING		E, R	S						P	E, A	E	C, S	B, S	L	D	
Finspångs station	6.20		6.25	7.55	9.50	11.50			13.55	15.05			15.10	15.10	15.50	16.25
Tällberga	6.32		X	8.07	10.02	12.07			14.12	15.22		15.22	X	15.27	16.07	
Borggårds station	6.35											15.30		15.30		
Hällestads kyrka	6.40	6.40	6.40	8.10	10.05	12.10	12.10	14.15	15.25	15.25		X			16.15	
Grytgöls centrum		6.58	6.55				12.25			15.40		15.50				17.06
Ljusfallshammars skola	6.50			8.19	10.15	12.19			14.24	15.34						16.23
Skönarbo vändplats	6.55			8.25		12.25			15.40							16.29

Måndag till fredag				Lördag				Söndag och helgdag						
LINJE	414	413	414	413	414	414	413	414	414	413	414	413		
ANMÄRKNING				U	U		R			A		A		
Finspångs station	17.20		18.25	22.00	22.00			8.50	11.05	14.00		15.55		
Tällberga	17.37		18.37	X	22.17			9.02	11.17	14.12		16.07		
Borggårds station	X		X		X									
Hällestads kyrka	17.50	17.50	18.50	X	22.25			9.05	9.05	11.20	14.15	14.15	16.10	16.10
Grytgöls centrum		18.05		22.30					9.20			14.30		16.25
Ljusfallshammars skola	17.59		18.59		22.37			9.14		11.29	14.24			16.19
Skönarbo vändplats	18.08		19.08		22.40			9.19						16.24

416 Hävla-Rejmyre-Vistinge-Finspång



Så här körs linje 416



Dessa hållplatser trafikeras:
(i båda riktningarna)

- Hävla affär
- Lämmetorp
- Filarevägen
- Hävla gård
- Lämmenäs
- Grosvadsskolan
- Frängsätter
- Vistinge
- Filarevägen
- Ädenäs
- Lotorps väggors
- Simhallen
- Ändviken
- Risinge kyrka
- Bergslagstorget
- Rejmyre vändplats
- Ölstad
- Finspångs station
- Gamla kyrkogården
- Komministergården
- Rejmyre glasbruk
- Härstorpsvägen
- Rejmyre kyrka
- Skatglädjen
- Simonstorps väggors
- Rosenlund
- Prästkragen
- Häradstorp
- Störängsskolan
- Falsnäset
- Djupdalsvägen
- Lämmetorp, Norra
- Laduvägen

forts. nästa spalt

forts. nästa spalt

416 Hävla-Rejmyre-Vistinge-Finspång

Måndag till fredag

ANMÄRKNING	S	S	E	G,S	E	S	U	U	Lördag	Sön								
Hävla affär						9.35			16.50	19.53	21.58	9.50		14.52				
Rejmyre vändplats	5.33	6.33	6.58	6.58	7.10	8.03	9.45	14.03	15.35	17.03	18.03	20.03	22.08	10.03	11.03	13.03	15.03	17.03
Häradstorp	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vistinge	5.53	6.53	7.23	7.28	7.32	8.23	10.05	14.23	15.55	17.23	18.23	20.23	22.28	10.23	11.23	13.23	15.23	17.23
Finspångs station					8.00		14.38											

416 Finspång-Vistinge-Rejmyre-Hävla

Måndag till fredag

ANMÄRKNING	S	S	E	E	E	E	S	C,S	U	U					
Finspångs station							8.43	14.50							
Vistinge	6.02	6.32	6.32	7.32	8.32		9.00	10.32	15.05	16.02	17.32	18.32	20.32	22.32	
Häradstorp	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Rejmyre vändplats	6.22	6.52	6.52	7.52	8.52		9.18	9.18	10.52	15.35	16.22	17.52	18.52	20.52	22.49
Hävla affär							9.33	9.33			16.37			21.02	22.59

Lördag

ANMÄRKNING	S	S	E	E	E	A
Finspångs station						
Vistinge		10.32	11.32	13.32	15.32	17.32
Häradstorp		X	X	X	X	X
Rejmyre vändplats	9.30	10.52	11.52	13.52	15.52	17.52
Hävla affär	9.45			14.07		

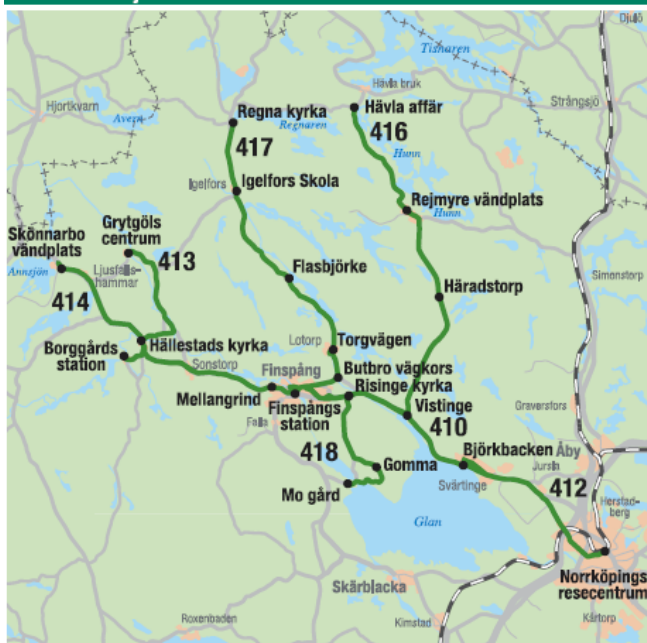
Söndag och helgdag

A

417 Regna-Lotorp-Finspång



Så här körs linje 417



Dessa hållplatser trafikeras:
 (i båda riktningarna)

- Regna kyrka
- Hembysgdgården
- Lövsätter
- Kopparkullen
- Askatorps vägskäl
- Anderslund
- Eriksberg
- Sandhagsvägen
- Igelfors skola
- Björke vägskäl
- Hårtorp
- Hälla gård
- Hushagen
- Börgöl
- Bäcktorpet
- Flasbjörke
- Skiren
- Yxviken
- Torgvägen
- Bygatan
- Huvklintsvägen, Lotorp
- Bygatan
- Lotorps skola
- Lotorps gård
- Sveaborg 2
- Sveaborg 1
- Butbro vägkors
- Grostorps gård
- Gronvägen
- Tegelbruket
- Grosvadsskolan
- Filarevägen
- Gröna vägen
- Simhallen
- Siemens, Receptionen
- Siemens
- Sapa
- Bergslagstorget
- Finspångs station

forts. nästa spalt

forts. nästa spalt

417 Regna-Lotorp-Finspång



Måndag till fredag

ANMÄRKNING	C	S	E	S						
Regna kyrka		6.55	7.00	16.10						
Igelfors skola		7.05	7.10	11.30	16.20	17.50				
Flasbjörke		7.13	7.18	11.38	16.28	17.56				
Torgvägen	5.50	7.23	7.28	9.33	11.46	13.30	16.10	16.36	18.05	
Huvklintsvägen, Lotorp	X		X	X	X	X	15.25	X		X
Butbro vägkors	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Grosvadsskolan		X								
Siemens, Receptionen	X									
Finspångs station	6.05	7.45	7.45	9.45	12.05	13.45	15.35	16.25	16.50	18.25

Lördag

ANMÄRKNING	A	A	A			
Regna kyrka						
Igelfors skola	10.30	13.25	15.40			
Flasbjörke	X	X	X			
Torgvägen	10.45	10.45	13.40	13.40	15.55	15.55
Huvklintsvägen, Lotorp		X	X	X	X	X
Butbro vägkors		X	X	X	X	X
Grosvadsskolan						
Siemens, Receptionen						
Finspångs station	11.00	13.55	16.10			

Söndag och helgdag

ANMÄRKNING	A	
Regna kyrka		
Igelfors skola	18.25	
Flasbjörke	X	
Torgvägen	18.40	18.40
Huvklintsvägen, Lotorp	X	
Butbro vägkors	X	
Grosvadsskolan		
Siemens, Receptionen		
Finspångs station	18.55	

417 Finspång–Lotorp–Regna



Landsbygd

Måndag till fredag

ANMÄRKNING	S					S	S,D	E	C	C	U
Finspångs station	6.20	7.15	9.20	11.00	13.15	15.10	15.10	15.10	15.55	17.15	22.00
Bergslagstorget	6.21	7.16	9.21	11.01	13.16	15.11	15.11	15.11	15.56	17.16	X
Butbro vägkors	6.27	X	9.27	11.05	13.22	X	15.20	15.20	16.02	17.21	22.07
Huvklintsvägen, Lotorp		7.30				15.25		X		17.26	22.12
Torgvägen	6.30		9.33	11.10	13.30		15.25	15.25	16.10	17.28	22.15
Flasbjörke	6.35			11.15			15.30	15.30		17.33	X
Igelfors skola	6.45			11.30			15.40	15.40		17.46	22.30
Regna kyrka	6.55						15.55	15.55			

Lördag

ANMÄRKNING	A			A	A
Finspångs station	10.00		12.55		15.10
Bergslagstorget	10.01		12.56		15.11
Butbro vägkors	10.07		13.02		15.17
Huvklintsvägen, Lotorp					
Torgvägen	10.15	10.15	13.10	13.10	15.25
Flasbjörke		X		X	X
Igelfors skola		10.30		13.25	15.40
Regna kyrka					

Söndag och helgdag

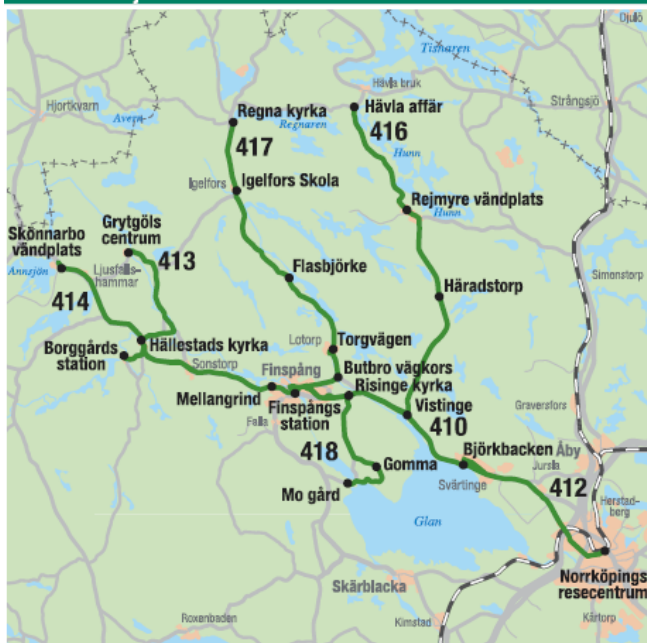
ANMÄRKNING	A	
Finspångs station	17.55	
Bergslagstorget	17.56	
Butbro vägkors	18.02	
Huvklintsvägen, Lotorp		
Torgvägen	18.10	18.10
Flasbjörke	X	X
Igelfors skola	18.25	
Regna kyrka		

418 Mo Gård–Risinge–Finspång



Landsbygd

Så här körs linje 418



Dessa hållplatser trafikeras:
(i båda riktningarna)

- Mo gård
- Doversund
- Skättesfall
- Gomma
- Gomma skola
- Gomma vägkors
- Össby
- Lundby
- Risinge gamla kyrka
- Risingegården
- Ingelstad
- Hult
- Risinge kyrka
- Risinge kyrka
- Ölstad
- Komministergården
- Härstorpsvägen
- Skatglädjen
- Prästkragen
- Storängsskolan
- Djupdalsvägen
- Laduvägen
- Grövsadsskolan
- Gröna vägen
- Simhallen
- Bergslagstorget
- Finspångs station

forts. nästa spalt

418 Mo Gård–Risinge–Finspång



Lands-
bygd

Måndag till fredag

ANMÄRKNING	H	Z	H	Z
Mo gård	6.55	6.48	16.00	16.00
Gomma	7.00	6.58		
Risinge kyrka	7.10	7.16	16.10	16.10
Grosvadsskolan		X		
Finspångs station	7.20	7.40	16.20	16.20

418 Finspång–Risinge–Mo Gård

Måndag till fredag

Finspångs station	6.22	15.25
Bergslagstorget	6.23	15.26
Grosvadsskolan		X
Risinge kyrka	6.33	15.43
Gomma		15.53
Mo gård	6.47	15.57

510 Finspång–Skärblacka–Gistad–Linghem–Linköping



Lands-
bygd

Så här körs linje 510



510 Finspång–Skärblacka–Gistad–Linghem–Linköping



Måndag till fredag

ANMÄRKNING	D	D						N		B	
Finspångs station	5.09	6.11	7.43	8.14	10.19	12.19	14.04	15.19	16.45	18.32	21.29
Bergslagstorget	5.10	6.12	7.44	8.15	10.20	12.20	14.05	15.20	16.51	18.33	21.30
Tolskepps vägkors	5.15	6.17	7.51	8.22	10.27	12.27	14.12	15.27	16.59	18.40	21.37
Doverstorp	5.20	6.22	7.56	8.27	10.32	12.32	14.17	15.32	17.04	18.45	21.42
Göstad	5.25	6.27	8.04	8.35	10.40	12.40	14.25	15.40	17.09	18.53	21.50
Strömporten	5.33	6.35	8.11	8.42	10.47	12.47	14.32	15.47	17.17	19.00	21.57
Kimstads kyrka	5.45	6.47	8.24	8.55	11.00	13.00	14.45	16.00	17.30	19.13	22.10
Norsholms centrum	5.50	6.55	8.29	9.00	11.05	13.05	14.50	16.05	17.35	19.18	22.15
Skiffervägen	6.00	7.05	8.39	9.10	11.15	13.15	15.00	16.15	17.45	19.28	22.25
Östra Hargsvägen	6.06	7.11	8.45	9.16	11.21	13.21	15.06	16.21	17.51	19.34	22.31
Tallboda centrum	6.11	7.16	8.50	9.21	11.26	13.26	15.11	16.26	17.56	19.39	22.36
Linköpings resecentrum	6.20	7.26	8.59	9.30	11.35	13.35	15.20	16.35	18.05	19.48	22.45

Lördag

Söndag och helgdag

ANMÄRKNING	B					B			
Finspångs station	8.19	10.19	12.19	15.19	21.34	8.09	12.19	15.29	21.34
Bergslagstorget	8.20	10.20	12.20	15.20	21.35	8.10	12.20	15.30	21.35
Tolskepps vägkors	8.27	10.27	12.27	15.27	21.42	8.15	12.27	15.37	21.42
Doverstorp	8.32	10.32	12.32	15.32	21.47	8.20	12.32	15.42	21.47
Göstad	8.37	10.37	12.37	15.37	21.52	8.25	12.37	15.47	21.52
Strömporten	8.42	10.42	12.42	15.42	21.57	8.32	12.42	15.52	21.57
Kimstads kyrka	8.55	10.55	12.55	15.55	22.10	8.45	12.55	16.05	22.10
Norsholms centrum	9.00	11.00	13.00	16.00	22.15	8.50	13.00	16.10	22.15
Skiffervägen	9.10	11.10	13.10	16.10	22.25	9.00	13.10	16.20	22.25
Östra Hargsvägen	9.16	11.16	13.16	16.16	22.31	9.06	13.16	16.26	22.31
Tallboda centrum	9.21	11.21	13.21	16.21	22.36	9.11	13.21	16.31	22.36
Linköpings resecentrum	9.28	11.28	13.28	16.28	22.45	9.18	13.28	16.38	22.45

510 Linköping–Linghem–Gistad–Skärblacka–Finspång



Måndag till fredag

ANMÄRKNING	N, S	M, E	B								
Linköpings resecentrum	6.32	6.32	8.20	10.20	12.20	14.20	15.25	16.30	17.25	18.30	22.05
Tallboda centrum	6.38	6.38	8.27	10.27	12.27	14.27	15.32	16.37	17.32	18.37	22.12
Östra Hargsvägen	6.43	6.43	8.32	10.32	12.32	14.32	15.37	16.44	17.37	18.42	22.17
Skiffervägen	6.48	6.48	8.40	10.40	12.40	14.40	15.45	16.52	17.45	18.50	22.25
Norsholms centrum	6.56	6.56	8.48	10.48	12.48	14.49	15.54	17.00	17.53	18.58	22.33
Kimstads kyrka	7.03	7.03	8.57	10.55	12.55	14.57	16.02	17.07	18.00	19.05	22.40
Strömporten	7.16	7.16	9.10	11.07	13.07	15.09	16.14	17.19	18.12	19.15	22.50
Göstad	7.21	7.21	9.15	11.12	13.12	15.14	16.19	17.24	18.17	19.20	22.55
Doverstorp	7.26	7.26	9.20	11.17	13.17	15.19	16.24	17.29	18.22	19.25	23.00
Tolskepps vägkors	7.31	7.31	9.25	11.22	13.22	15.24	16.29	17.34	18.27	19.30	23.04
Bergslagstorget	7.46	7.46	9.40	11.35	13.35	15.37	16.42	17.48	18.40	19.40	23.15
Finspångs station			9.41	11.36	13.36	15.38	16.43	17.50	18.41	19.41	23.16

Lördag

Söndag och helgdag

ANMÄRKNING	B					B			
Linköpings resecentrum	8.30	12.20	14.20	17.00	22.05	9.50	14.20	17.20	22.05
Tallboda centrum	8.37	12.27	14.27	17.07	22.12	9.57	14.27	17.27	22.12
Östra Hargsvägen	8.42	12.32	14.32	17.12	22.17	10.02	14.32	17.32	22.17
Skiffervägen	8.50	12.40	14.40	17.20	22.25	10.10	14.40	17.40	22.25
Norsholms centrum	8.58	12.48	14.48	17.28	22.33	10.18	14.48	17.48	22.33
Kimstads kyrka	9.05	12.55	14.55	17.35	22.40	10.25	14.55	17.55	22.40
Strömporten	9.17	13.07	15.07	17.45	22.50	10.35	15.07	18.07	22.50
Göstad	9.22	13.12	15.12	17.50	22.55	10.40	15.12	18.12	22.55
Doverstorp	9.27	13.17	15.17	17.55	23.00	10.45	15.17	18.17	23.00
Tolskepps vägkors	9.32	13.22	15.22	18.00	23.04	10.50	15.22	18.22	23.04
Bergslagstorget	9.45	13.35	15.35	18.10	23.15	11.00	15.35	18.35	23.15
Finspångs station	9.46	13.36	15.36	18.11	23.16	11.01	15.36	18.36	23.16

59 Finspång–Linköping



Så här körs linje 59



Dessa hållplatser trafikeras:
(i båda riktningarna)

- Bävervägen
- Mandelblomsvägen
- Tegelbruket
- Gröna vägen
- Bergslagstorget
- Sapa
- Siemens
- Siemens, Receptionen
- Skärblacka centrum
- Greby
- Köpmansgränd
- Tinnerbäcksbadet
- Majelden
- Åleryd
- Ekholmens centrum

Dessa hållplatser trafikeras vissa turer.
Se tidtabell.

- Barnhemsgatan
- Gamla Linköping
- Golfbanan
- Mäster Mattias väg
- Forskningsbyn
- Mjärdevi centrum

59 Finspång–Linköping



Måndag till fredag

Bävervägen	6.22				
Mandelblomsvägen	X				
Tegelbruket	X				
Gröna vägen	X				
Bergslagstorget	6.29	8.30	16.30	16.50	17.57
Sapa	I	X	X	X	X
Siemens	I	X	X	X	X
Siemens, Receptionen	I	X	X	X	X
Skärblacka centrum	6.49	8.50	16.50	17.10	18.17
Greby	6.54	8.55	16.55	17.15	18.22
Köpmansgränd	X	X	X	X	X
Tinnerbäcksbadet	I	I	X	X	X
Majelden	I	I	X	X	X
Åleryd	I	I	X	X	X
Ekholmens centrum	I	I	17.40	18.00	19.05
Barnhemsgatan	X	X			
Gamla Linköping	X	X			
Golfbanan	X	X			
Mäster Mattias väg	X	X			
Forskningsbyn	X	X			
Mjärdevi Center	7.35	9.35			

59 Linköping–Finspång



Express

Måndag till fredag

Mjärdevi Center			16.05	17.05	18.05
Forskningsbyn			X	X	X
Mäster Mattias väg			X	X	X
Golfbanan			X	X	X
Gamla Linköping			X	X	X
Barnhemsgatan			X	X	X
Ekholmens centrum	6.23	6.43			
Resedan	X	X			
Åleryd					
Majelden	X	X			
Tinnerbäcksbadet	X	X			
Köpmanstränd	6.35	6.55	7.55	16.20	17.20
Greby	6.57	7.17	8.17	16.45	17.45
Skärblacks centrum	7.03	7.23	8.23	16.51	17.51
Siemens, Receptionen	X	X	X		
Siemens	X	X	X		
Sapa	X	X	X		
Bergslagstorget	7.28	7.48	8.46	17.14	18.14
Gröna vägen				X	X
Tegelbruket				X	X
Mandelblomsvägen				X	X
Bävervägen			17.20	18.20	19.20
Folkets Hus	X	X			
Lasarettet	7.32	7.52			

Biltrafik

- Huvudnät, standard, verklig/skyltad hastighet
- Biltrafikflöden, olyckor, black spots, relativt trafiksäkerhetsläge
- Buller, avgaser, ev framkomlighetsproblem
- Lokalnät, olyckor, hastighetsstandard 50 resp 30 km/tim
- Utbyggnads- och underhållsstrategier, budget

Trafiknätsanalys

På uppdrag av Finspångs kommun gjorde Vägverket Konsult år 2001 en trafiknätsanalys (Fördjupad trafiknätsanalys för Finspångs tätort). Trafiknätsanalysen är en fördjupning av den övergripande nätsanalys som gjordes två år tidigare (Nätsanalys för oskyddade trafikanter i Finspång, 1999).

Syftet med trafiknätsanalysen är att åskådliggöra och bedöma de konflikter som finns i det nuvarande trafiknätet, för att kunna skapa en trafiksäker miljö samt underlätta för vidare samhälls- och trafikplanering.

Bilnät

Biltrafikanternas anspråk på framkomlighet bedöms utifrån dagens biltrafiknät. Anspråken delas upp i två delar; den enskilde trafikantens anspråk på hastighet samt den samlade trafikens anspråk på bilnätets kapacitet.

Bilnätet delas upp i olika nät och länktyper. I denna analys har nätet delats upp i *genomfart/infart*, *länk i huvudnätet* och *lokalnät*. De två första vägtyperna tillhör huvudnätet och deras huvudsakliga uppgift är att leda biltrafiken genom eller till en tätort respektive mellan tätortens olika områden. Lokalnätets uppgift är att leda biltrafiken inom ett område.

Tabell : Hastighetsanspråk (Fördjupad trafiknätsanalys för Finspångs tätort, 2001)

Länktyp	Färdhastighet
Genomfart eller infart	70 km/h eller mer
Länk i huvudnätet	50 km/h
Lokalgata	30 km/h eller gångfart

Under bilresans första (respektive sista) 100 m inom ett område kan hastighetsanspråket begränsas till gångfart.

Förutom de ovannämnda anspråken har man även ett trafiksäkerhetsanspråk. Trafikmiljön ska vara utformad på ett sådant sätt att risken för olyckor är låg och att konsekvenserna, när den inträffar, inte ska bli så allvarliga.

Kartor: *Bilnätet*

Hastigheter

Kapacitetsanspråk

Kvalitetsbedömning

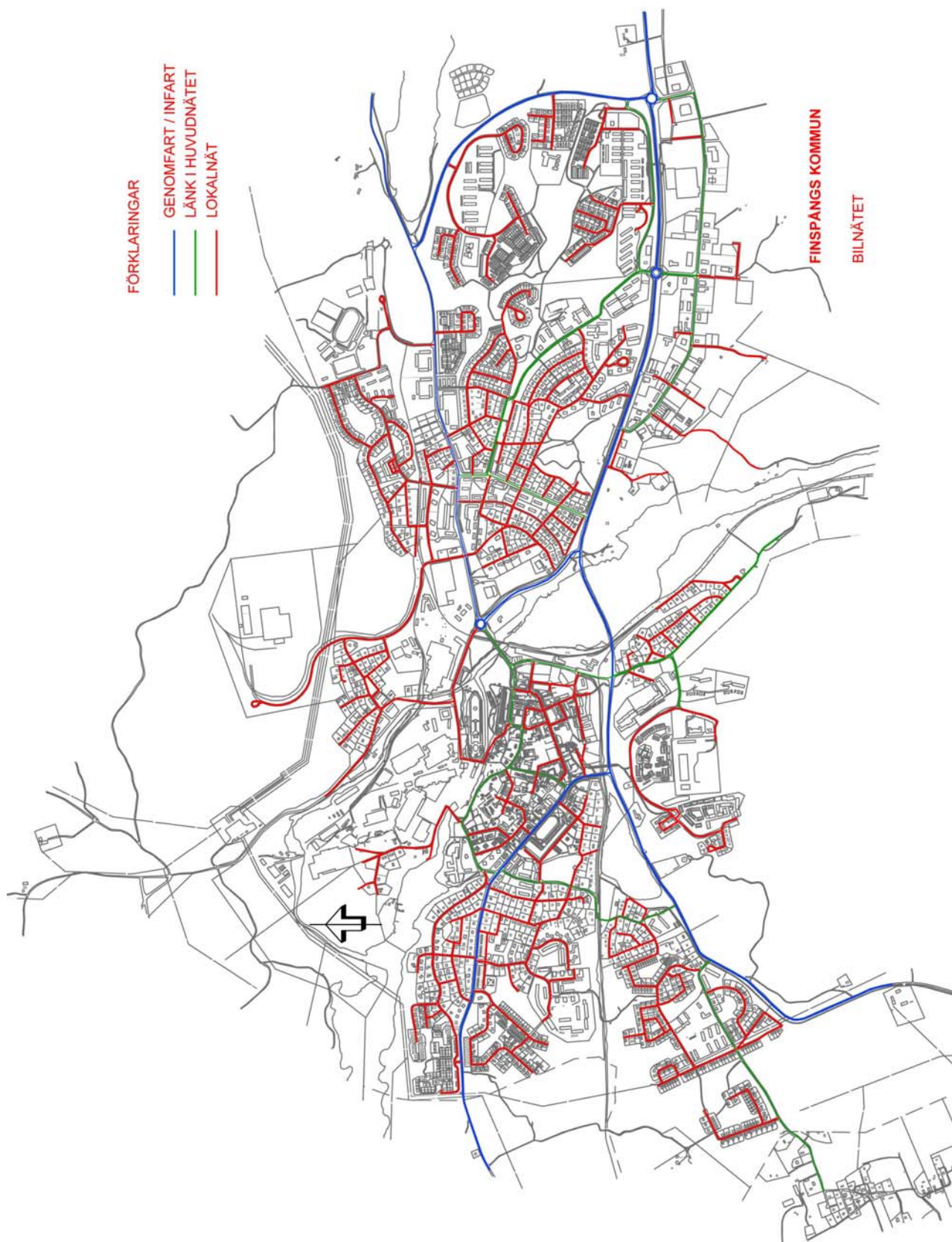
För att bedöma trafiknätets kvaliteter vad gäller de olika anspråken har man följt *Lugna gatans* rekommendationer på kvalitetsbedömning. För att beskriva hur väl olika anspråk är tillgodosedda i dagens trafiknät har de olika trafikanternas anspråk bedömts efter en tregradig skala. Kvalitetsnivåerna för olika sträckor och korsningar anges med färgkoderna grön, gul och röd. *Grönt* står för god kvalitet. *Gult* betyder mindre god framkomlighet för biltrafiken, men kan accepteras om den ger högre kvalitet för gåendes och cyklisters trafiksäkerhet eller för trafikbuller. *Röd* betyder låg framkomlighet för biltrafiken, men kan accepteras under begränsad tid, om den ger högre kvalitet på gåendes och cyklisters trafiksäkerhet eller för trafikbuller.

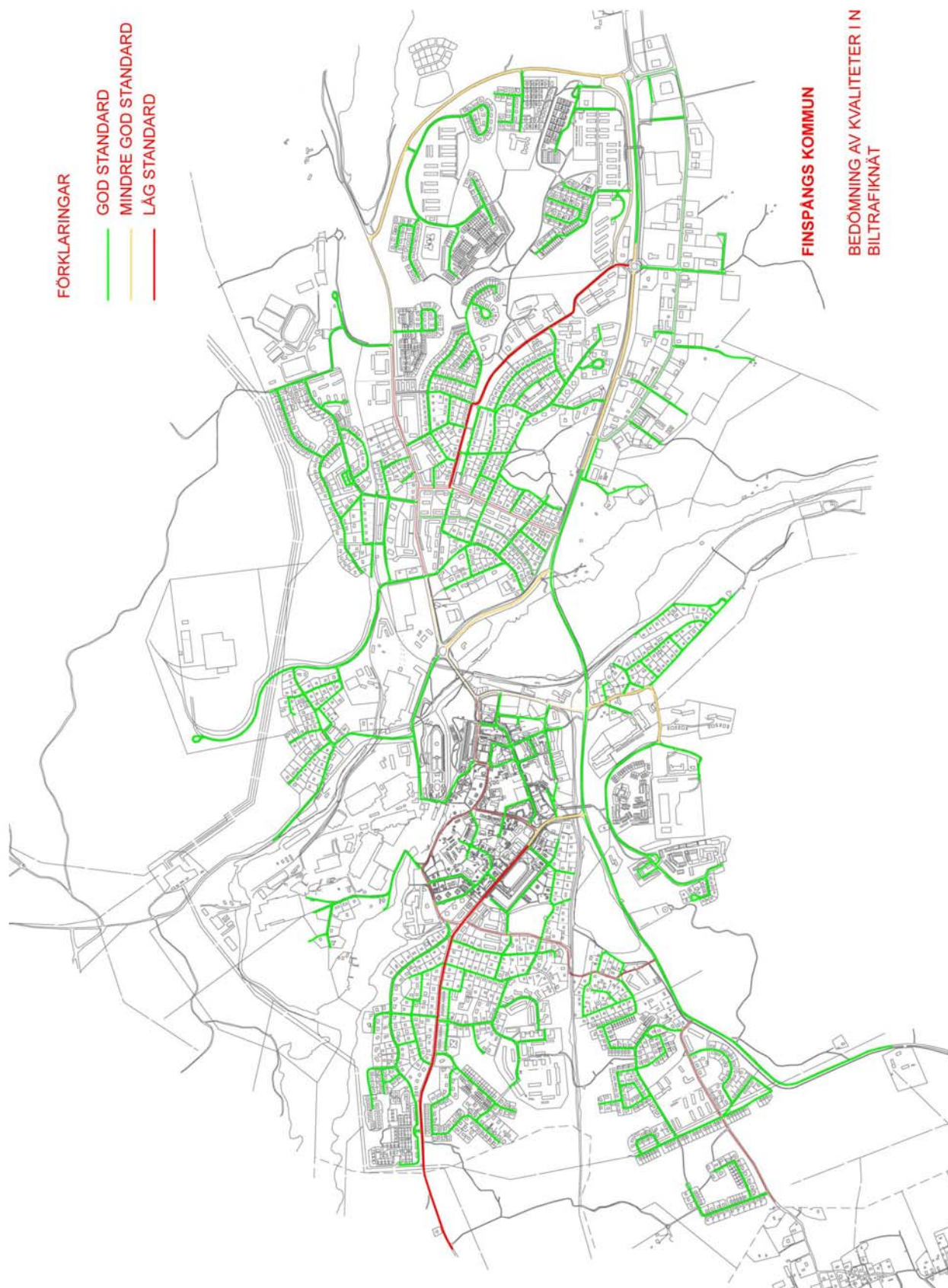
Det är för det mesta i huvudnätet bristerna för biltrafiken ligger. Lokalgatorna håller god standard vad gäller hastighet. Vissa gator, som t ex Gästgärvägen och Vallonvägen har låg standard (röd) om man ser på den utsatta hastigheten, men ser man på hastigheterna som är möjliga att hålla, utifrån mätningar som gjorts över medelhastigheten, har de en mindre god standard (gul).

Tabell : Kvalitetsnivå vid angiven färdhastighet i km/h hela dygnet (Fördjupad trafiknätsanalys för Finspångs tätort, 2001)

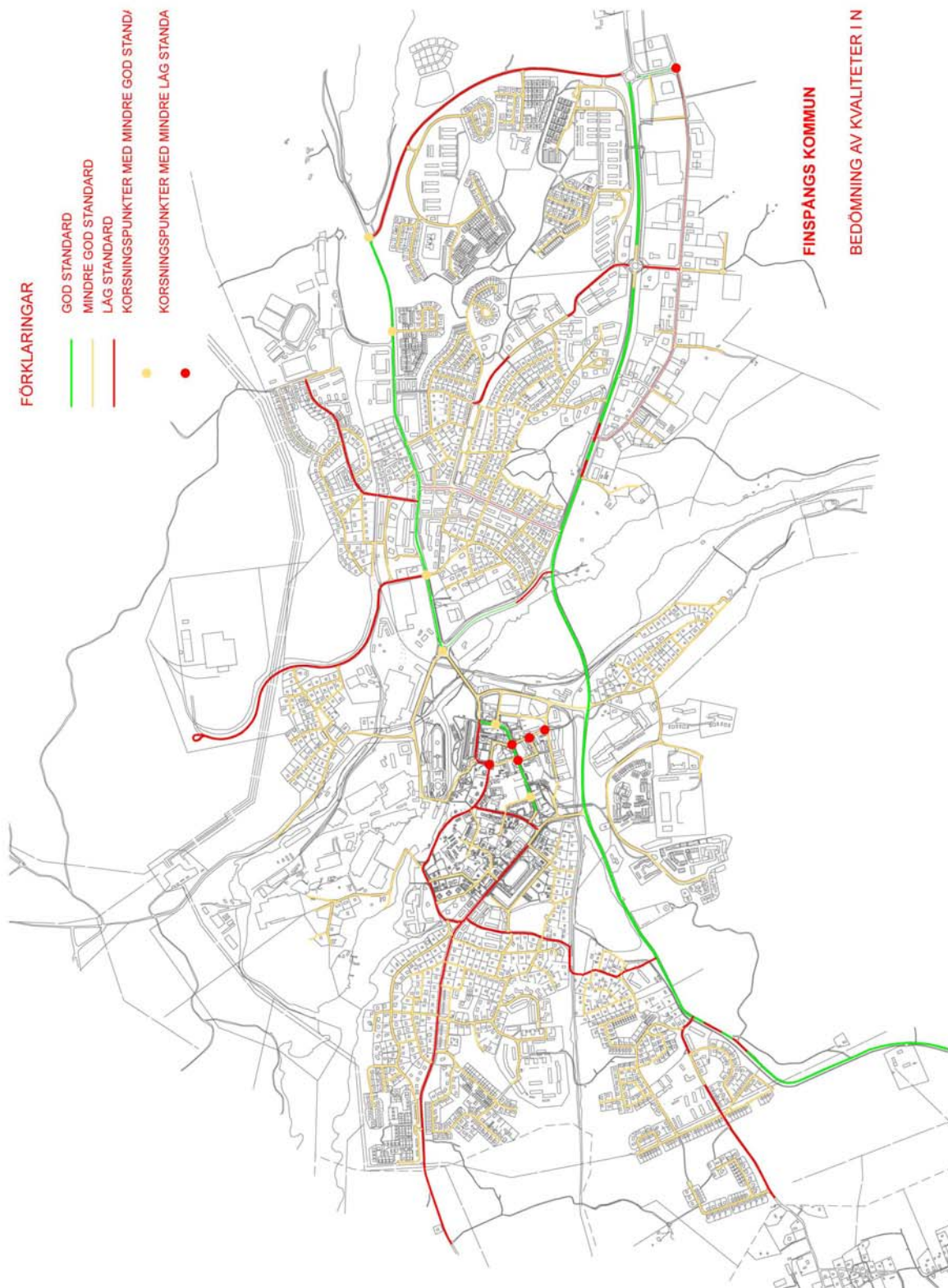
Länktyp	< 30	30-50	50-70	> 70
Genomfart/infart	—	Röd	Gul	Grön
Huvudlänk	Röd	Gul	Grön	Grön
Lokallänk	Grön	Grön	Grön	—

Karta: *Bedömning av kvaliteter i nuvarande biltrafiknät*









Olyckor

De flesta olyckorna är fordonsolyckor där inga gång- eller cykeltrafikanter är inblandade och inga personer har kommit till skada. De flesta olyckorna med oskyddade trafikanter inblandade sker kring Gästgivarevägen och Östermalmsvägens västra del. Dessa vägar har bedömts hålla en låg standard respektive mindre god standard, vid övergångsställen.

De ställen som är drabbade av olyckor med fordon är i de flesta fall vägsträckor med något lägre standard. Där det skiljer sig lite mellan olyckskartan och kvalitetsbedömningen av bilnätet är på Stationsvägen och Kaggsvägen. Skillnaden kan bero på att i detta området finns alla trafikslagen representerade samt att vägdimensionerna tillåter en högre hastighet än den utsatta hastighetsbegränsningen.

Karta: *Olycksperiod 1995-1999*

Utryckning

Här redovisas utryckningsvägarna för brandkår och ambulans. Brandkårens inställelsetider till olika målpunkter är beroende av i vilken hastighet bilarna kan färdas. Primära utryckningsvägar bör därför ges stor vikt vid hastighetsklassificeringen av biltrafiknätet.

För ambulanstransporter finns det både ett hastighetsanspråk och ett anspråk på en jämn och rak väg för att inte utsätta patienter för onödigt lidande.

Tabell : Funktionsindelning (Fördjupad trafiknätsanalys för Finspångs tätort, 2001)

Länktyp	Omfattning och huvudsaklig trafikuppgift
Primär utryckningsväg	Omfattar större vägar till och från brandstation och lasarett samt större vägar som ofta används vid brådskande transporter
Sekundär utryckningsväg	Omfattar vägar som kan användas som alternativ till de primära t ex då framkomligheten på de primära utryckningsvägarna är nedsatt

Tabell : Hastighetsanspråk (Fördjupad trafiknätsanalys för Finspångs tätort, 2001)

Länktyp	Färdhastighet (km/h)
Primär utryckningsväg	50 km/h samt små fördröjningar i högtrafik
Sekundär utryckningsväg	30 km/h och god framkomlighet i högtrafik

Karta: *Utryckningsvägar för brandkår och ambulans*

Utryckningsnätet håller i stort sätt *god standard* (grön), förutom på Östermalmsvägen där det har byggts upp gupp för att sänka hastigheten. Detta kan medföra mycket lidande för patienterna. Även cirkulationen i korsningen mellan Norrköpingsvägen och Gronvägen har låg standard då den har en lutning som kan vara farlig för ex. utryckningsfordon som kommer i höga hastigheter.

Tabell : Kvalitetsnivå vid angiven färdhastighet i km/h hela dygnet (Fördjupad trafiknätsanalys för Finspångs tätort, 2001)

Länktyp	< 30	30-50	50-70	> 70
Primära utryckningsvägar	Röd	Gul	Grön	Grön
Sekundära utryckningsvägar	Gul	Grön	Grön	—
Övriga gator och körbara ytor	Grön	Grön	—	—

Grönt står för god kvalitet. *Gult* betyder mindre god framkomlighet för utryckningstrafik, men kan accepteras om man får högre kvalitet på gåendes och cyklisters trafiksäkerhet och för trafikbuller. *Röd* betyder låg kvalitet som inte kan accepteras.

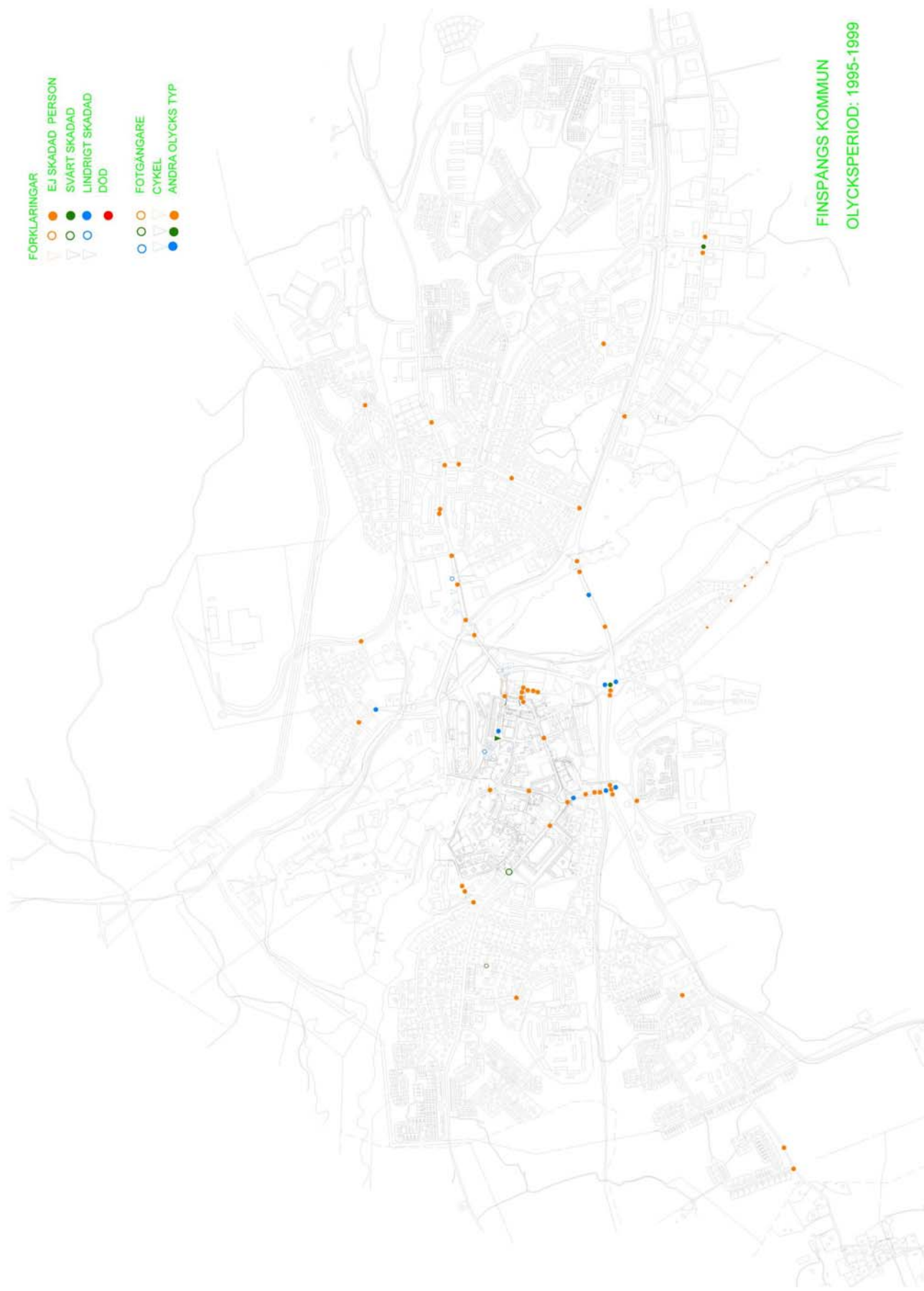
Karta: *Bedömning av kvalitet i nuvarande utryckningsnät*

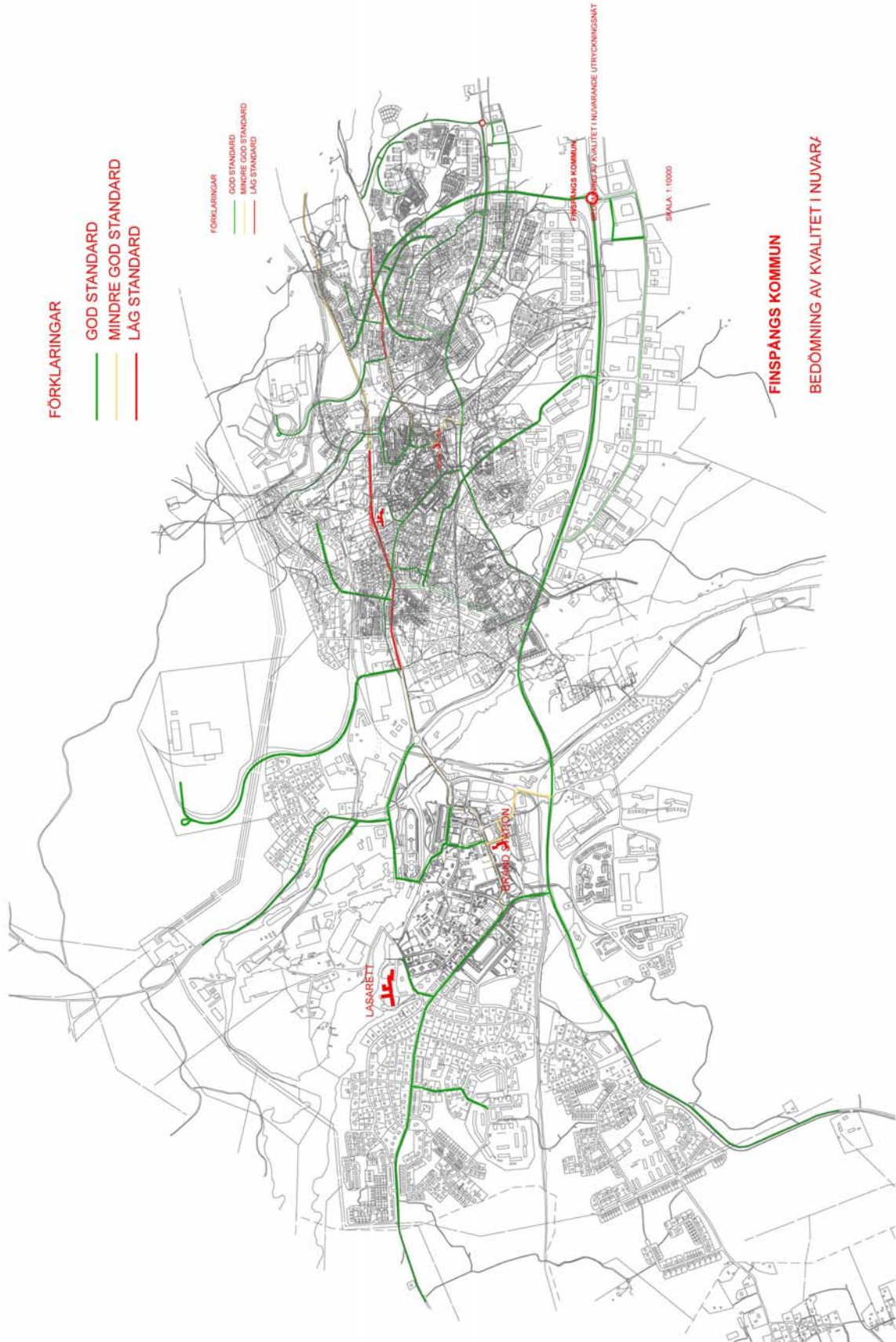
Biltrafikflöden, pendling, fordon

Trafikflöden

Den tyngst trafikerade vägen inom kommunen är riksväg 51. Inne i Finspång trafikerar Norrköpingsvägen som mest av 9 170(+10%) fordon varav 570(+12%) lastbilar. Bergslagsvägen mot Örebro trafikerar som mest av 7 890(+11%) fordon varav 460(+14%) lastbilar och Linköpingsvägen av 5 080(+8%) fordon varav 310(+14%) lastbilar (Trafikmättningsdata Vägverket, 2002).

Karta: *Trafiksiffror Finspång VV - vägnät*





Pendling

Till Finspångs kommun pendlade under 1999 sammanlagt 1 515 personer. Motsvarande siffra för utpendling var 1 946 personer. Av följande tabell framgår att pendlingen ökat under åren 1997-1999.

Tabell: Antalet pendlare till och från Finspångs kommun (SCB)

Pendling	1997	1998	1999
Inpendling	1 332	1 457	1 515
Utpendling	1 779	1 874	1 946
Totalt	3 111	3 331	3 461

Personbilar

Det fanns enligt SCB 10 332 personbilar i Finspångs kommun vid årsskiftet 2000/2001. Det motsvarar 0,48 bilar per person. Motsvarande siffra för riksgenomsnittet är 0,44 bilar per person (Hemsida, SCB).

Arbetsfordon

Statistik saknas när det gäller användning av arbetsmaskiner dvs. traktorer, grävmaskiner, vägmaskiner, skogsmaskiner och liknande.

Miljöpåverkan

Trafiken framstår som en dominerande föroreningskällan i tätorter i Sverige idag (Naturmiljön i siffror 2000). Katalysatorer och blyfri bensin har medfört lägre föroreningshalter per bil. Denna förbättring äts dock upp av det ständigt ökande transportflödet. Trafiken står som enskilt största källa för koldioxidutsläppen i Sverige (Hemsida, Naturvårdsverket).

Utsläpp till luft

SCB (Statistiska centralbyrån) har tagit fram kommunala energibalanser för åren 1990, 1995 och 2000. De ger en översiktlig beskrivning av energianvändningen i Sveriges kommuner. Nedan presenteras energianvändningen per invånare inom olika samhällssektorer för Finspångs kommun.

Tabell: Energianvändning per invånare i Finspångs kommun (kWh/inv.) per samhällssektor och tid (SCB).

Samhällssektor	1990	1995	2000
Industri	14 929	21 482	32 411
Transporter	5 926	6 623	6 111

ter			
Service	5 226	5 710	7 539
Hushåll	8 211	8 617	8 258
Totalt	34 291	42 432	54 319

Koldioxid är den gas som bidrar mest till växthus-effekten. Följande tabell redovisar beräknade utsläppsmängder i vår kommun inom olika samhällssektorer.

Tabell: Koldioxidutsläpp per invånare i Finspångs kommun (CO2kg/inv.) per samhällssektor och tid (SCB).

Samhällssektor	1990	1995	2000
Energi	64	127	376
Industri	1 125	1 165	1 021
Transporter	1 556	1 736	1 609
Service	131	313	56
Hushåll	665	645	421
Totalt	3 541	3 988	3 484

Utsläppen av koldioxid kommer från användning av fossila bränslen. I följande tabell redovisas andelen fossilt bränsle (t ex kol, torv, bensin, diesel, eldningsolja och gasol) inom olika sektorer i vår kommun.

Tabell : Andel fossilt bränsle per samhällssektor och tid i Finspångs kommun (SCB).

Samhällssektor	1990	1995	2000
Industri	29 %	21 %	14 %
Transporter	100 %	99 %	100 %
Service	20 %	28 %	18 %
Hushåll	33 %	30 %	29 %

I Länsstyrelsens emissionsdatabas redovisas beräkningar av de utsläpp som genereras på det statliga vägnätet inom kommunen under år 2000. Beräkningar finns också för utsläppen från användning av arbetsmaskiner. Däremot saknas underlag för beräkningar av luftutsläpp från trafiken på det kommunala gatunätet. En egen grov bedömning är att utsläppen från gatunätet är ungefär hälften så stora som från det statliga vägnätet inom kommunen. Samtliga utsläpp redovisas i följande tabell.

Tabell: Utsläpp från det statliga vägnätet samt från arbetsmaskiner år 2000 (Emissionsdatabasen), samt uppskattade utsläpp från det kommunala gatunätet.

Utsläppskategori	NOx ton/år	CO2 ton/år	VOC ton/år
Vägtrafik	96	22 700	87,2
Gatutrafik	48	11 350	43,6
Arbetsfordon	201	10 600	39,3
Totalt	345	44 650	170

Transporternas utsläpp är som väntat betydande. Utsläppen från det statliga vägnätet dominerar och är ca 50% av totalmängden. Lite överraskande är att utsläppen från arbetsfordon är så stora.

Buller

Vägverket arbetar aktivt med bullerfrågor orsakade av trafiken på landsvägarna. Riksdagen har beslutat att alla fastigheter som är utsatta för trafikbullernivåer över 65 dB skall åtgärdas. 1998 gjordes en inventering av hur många fastigheter det rörde sig om i hela Östergötland. Inom Finspångs kommun var det 41 fastigheter som behövde åtgärdas. De flesta ligger utefter riksväg 51 och 215. Vägverkets ambition är att samtliga fastigheter åtgärdats 2002. Den vanligaste åtgärden innebär att fastighetsägare erbjuds montering av treglasfönster. Bullernivån inomhus kommer då ner till ca 30 dB (Vägverket).

Parkering

- P-normer, p-policy, behovstäckning
- Bilplatser på allmän platsmark, avgifter, tidsbegränsning
- Bilplatser på tomtmark, privata respektive allmänna
- områdeparkering
- Omsättning, beläggning allmänna platser

Totalt finns ca 2000 platser inom den centrala delen av Finspång.

Det framtida bilplatsbehovet är beroende av i vilken utsträckning reserverade platser kommer att finnas kvar för olika lokaler samt i vilken utsträckning parkeringsanläggningar kan lokaliseras så att eftersträvat samnyttjande kan uppnås. Behovstalen är också beroende av om den förutsatta fördelningen av verksamheter kan uppnås.

Biltätheten uppgår till ca 500 bilar per 1000 invånare. Biltätheten i centrum antages ligga ca 20 % lägre än genomsnittet.

Behovstal vid samnyttjande: Per 1000 m² våningsyta: Bostäder 9 varav 1,5 för besökare

Industri 11

Skolor 2

Kontor 14

Butiker 29

Hotell 15

Restauranger 28

Samlingslokaler 56

Behovstal vid reserverade platser för varje lokal-
typ: Bostäder 9

Industri 15

Skolor 2

Kontor 19

Butiker 39

Hotell 20

Restauranger 37

Samlingslokaler 75

För närvarande finns ett parkeringsgarage i centrum som har två våningar med 86 platser, som ej är upplåtna och kan öppnas vid behov.

Behovstalen för skolor, restauranger och samlingslokaler är relativt osäkra och bör normalt prövas från fall till fall.

De föreslagna bilplatsbehoven förutsätter att reserverade platser ges för boende i centrum.

En särskild bilplatsbehovsanalys bör göras för Bergska skolan vid utbyggnad av rondell med mera.

Parkeringsplatserna har i vissa fall tidsbegränsning, som regleras med P-skiva.

En karta har upprättats med de större parkeringsplatserna i Finspångs centralare delar.

P-karta

Godstransporter

Industriföretag

Text



Rubrik

Text