

PM trafikering av Söderköpings tätort efter byggnation av förbifarten

| | |
|---------------|--|
| Avdelning: | Allmän kollektivtrafik |
| Namn: | Matilda Hansson, Gustav Bäck & Lars Flintzberg |
| Datum: | 2026-02-10 |
| Diarienummer: | 2026/0106 |

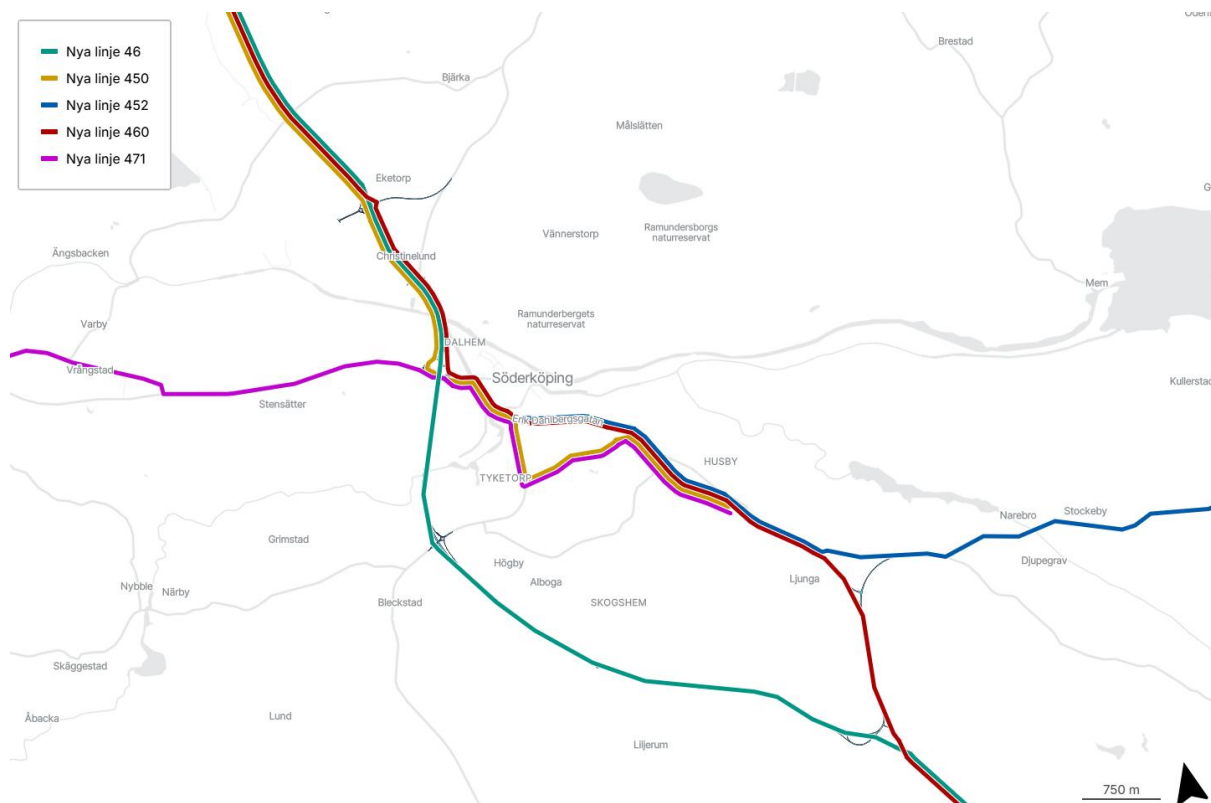
Sammanfattning

På uppdrag av Söderköpings kommun har Östgötatrafiken i dialog med Söderköpings kommun tagit fram ett förslag för hur den framtida kollektivtrafiken i Söderköpings tätort kan utformas när förbifart Söderköping färdigställs år 2030, se Figur 1. Förslaget utgår från kommunens planerade stadsutveckling, förändringar i det lokala vägnätet samt behovet av att säkerställa en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik i ett nytt trafiksystem.

När den nya förbifarten tas i drift kommer nuvarande E22 genom tätorten att övergå till kommunalt huvudmannaskap och få en ny funktion som lokal huvudgata. Detta möjliggör en omfattande omdaning av Erik Dahlbergsgatan och angränsande stråk, vilket i sin tur kräver omställning av kollektivtrafikens linjedragning och hållplatsstruktur. Den nya förbifarten medför också att expresslinje 46 flyttas ut från tätorten till förbifarten och ges en ny hållplats i anslutning till Trafikplats Västra.

Utredningen analyserar nuläget för samtliga fem busslinjer som trafikerar Söderköping idag linje 46, 450, 452, 460 samt 471 och presenterar förslag på hur dessa linjer bör trafikera tätorten efter att förbifarten öppnats. En central del av förslaget är att utveckla Erik Dahlbergsgatan och Östra Rydsvägen/Ringvägen som prioriterade kollektivtrafikstråk, inklusive etablering av nya ersättningshallplatser för Söderköpings resecentrum och Margaretagatan samt ombyggnation av hållplats Östra Rydsvägen, framtida Söderköpings centrum.

Förändringarna innebär vidare behov av nya vändmöjligheter, särskilt för linje 452 och 471, samt åtgärder för att förbättra framkomlighet och säkerhet för kollektivtrafiken i hela stadens huvudstråk. En pendelparkering vid Trafikplats Västra rekommenderas för att stärka tillgängligheten till regional och interregional trafik. Slutligen redovisas prioriterade infrastrukturåtgärder och utvecklingsbehov som bör genomföras i takt med att stadens vägnät byggs om. Dessa inkluderar hållplatsutbyggnad, omgestaltning av korsningar, anpassning av hastighetsmiljöer och etablering av reglerytor för buss.



Figur 1 Förslag på linjeutformning efter byggnation av förbifarten, flytt av resecentrum samt vid flytt av trafik från Länsmansgatan till Erik Dahlbergsgatan

Innehållsförteckning

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Inledning | 4 |
| 1.1 | Mål | 4 |
| 1.2 | Bakgrund | 4 |
| 1.3 | Frågeställningar | 5 |
| 2 | Nuläge | 5 |
| 2.1 | Linje 46 | 6 |
| 2.2 | Linje 450 | 7 |
| 2.3 | Linje 452 | 8 |
| 2.4 | Linje 460 | 9 |
| 2.5 | Linje 471 | 10 |
| 3 | Styrande förutsättningar för framtida trafikering | 11 |
| 4 | Förslag på trafikering | 12 |
| 4.1 | Linje 46 | 12 |
| 4.2 | Linje 450 | 13 |
| 4.3 | Linje 452 | 15 |
| 4.4 | Linje 460 | 17 |
| 4.5 | Linje 471 | 18 |
| 5 | Prioriterade infrastrukturåtgärder | 20 |
| 5.1 | Utvecklingsbehov | 21 |
| 5.2 | Utblick | 22 |

1 Inledning

På uppdrag av Söderköpings kommun har Östgötatrafiken tagit fram ett förslag på hur kollektivtrafiken inom Söderköpings tätort kan se ut när förbifarten är färdigställd. Förslaget tar också hänsyn till de planerade exploateringar som ska genomföras inom tätorten. Förslaget i detta PM är inte politiskt förankrat utan är endast förankrat på tjänstemannanivå mellan Östgötatrafiken och Söderköpings kommun.

När nya E22 öppnas för trafik skapas nya möjligheter för utformning av stadsmiljön inom Söderköping. Den nuvarande vägsträckningen genom staden, från Göta kanal till väg 210 mot skärgården, kommer övergå från statligt till kommunalt huvudmannaskap. Samtidigt kommer länken få en förändrad funktion i trafiksystemet, när den övergår från att vara en genomfartsled till att bli en del av det lokala huvudvägnätet.

1.1 Mål

Målet med detta PM är att, utifrån arbetsmötet den 23 oktober 2025, ta fram välgrundade förslag för framtida trafikering och infrastruktur i och kring Söderköpings tätort. PMet ska:

- Kartlägga och analysera nuvarande linjesträckningar för berörda busslinjer samt utvärdera behovet av förändringar med hänsyn till planerade infrastrukturprojekt och kommande exploateringar.
- Föreslå trafikeringsslösningar som säkerställer god tillgänglighet och yttäckning för kollektivtrafiken, både efter att förbifarten tagits i bruk och vid framtida utbyggnad av tätorten.
- Identifiera och prioritera nödvändiga infrastrukturåtgärder, såsom nya eller ombyggda hållplatser och cirkulationsplatser, för att möjliggöra en effektiv och säker kollektivtrafik.

1.2 Bakgrund

Trafikverket har under flera år planerat för en förbifart som ska avlasta genomfartstrafiken i Söderköping. Upphandlingen av projektet är nu klart och byggstarten är planerad till hösten 2026. Förbifarten beräknas vara färdigställd år 2030. När nya E22 öppnas för trafik kommer den nuvarande vägsträckningen genom staden att övergå från statligt till kommunalt huvudmannaskap. Det innebär att vägen får en ny funktion i trafiksystemet, då den omvandlas från en genomfartsled till en del av det lokala huvudvägnätet. Det i sin tur skapar nya förutsättningar för kollektivtrafiken. Östgötatrafiken har tagit fram ett PM i dialog med Söderköpings kommun som visar på hur kollektivtrafiken är tänkt att se ut efter det att förbifarten finns på plats år 2030.

1.2.1 Avgränsningar

Utredningen behandlar samtliga linjer som går inom Söderköpings tätort idag:

- Linje 46 *Norrköping – Söderköping Valdemarsvik*

- Linje 450 *Norrköping – Söderköping*
- Linje 452 *Söderköping - Mogata - S:t Anna - Lagnö*
- Linje 460 *Norrköping - Söderköping - Ringarum - Gusum – Valdemarsvik*
- Linje 471 *Söderköping – Västra Husby*

Utredningen behandlar endast linjedragningarna i Söderköpings tätort. Hur linjerna är dragna och bör se ut utanför Söderköpings tätort ingår inte att beskriva och utreda i den här utredningen. Likaså ingår det inte att utreda om en eventuell service- eller stadstrafik ska implementeras i Söderköping i framtiden. Östgötatrafiken har tidigare behandlat linje 46, 450 och 460 inom ramen för *Trafikutredning Norrköping – Finspång & Norrköping – Söderköping – Valdemarsvik [2020/0362]* och linje 471 inom ramen för *Trafikutredning Norrköpings landsbygd 2022 [2019/0576]*. I utredningarna presenteras en trafiklösning kring dessa fyra linjer för hela stråken och inte endast inom Söderköpings tätort.

1.2.2 Styrande dokument

- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2040, Region Östergötland, 2025-02-12
- Söderköpings översiktsplan 2015–2030, Söderköpings kommun, 2015-09-21
- Fördjupad Översiktsplan för Söderköping stad, Söderköpings kommun, 2018-04-25
- Nulägesanalys Utformning stadsmiljö Söderköping, WSP, 2024-02-29
- Prognos vid utbyggd E22 Utformning stadsmiljö Söderköping, WSP, 2024-02-29
- Utformningsförslag för Söderköpings nya stadsrum i samband med ombyggnation av E22, WSP, 2024-07-10

1.3 Frågeställningar

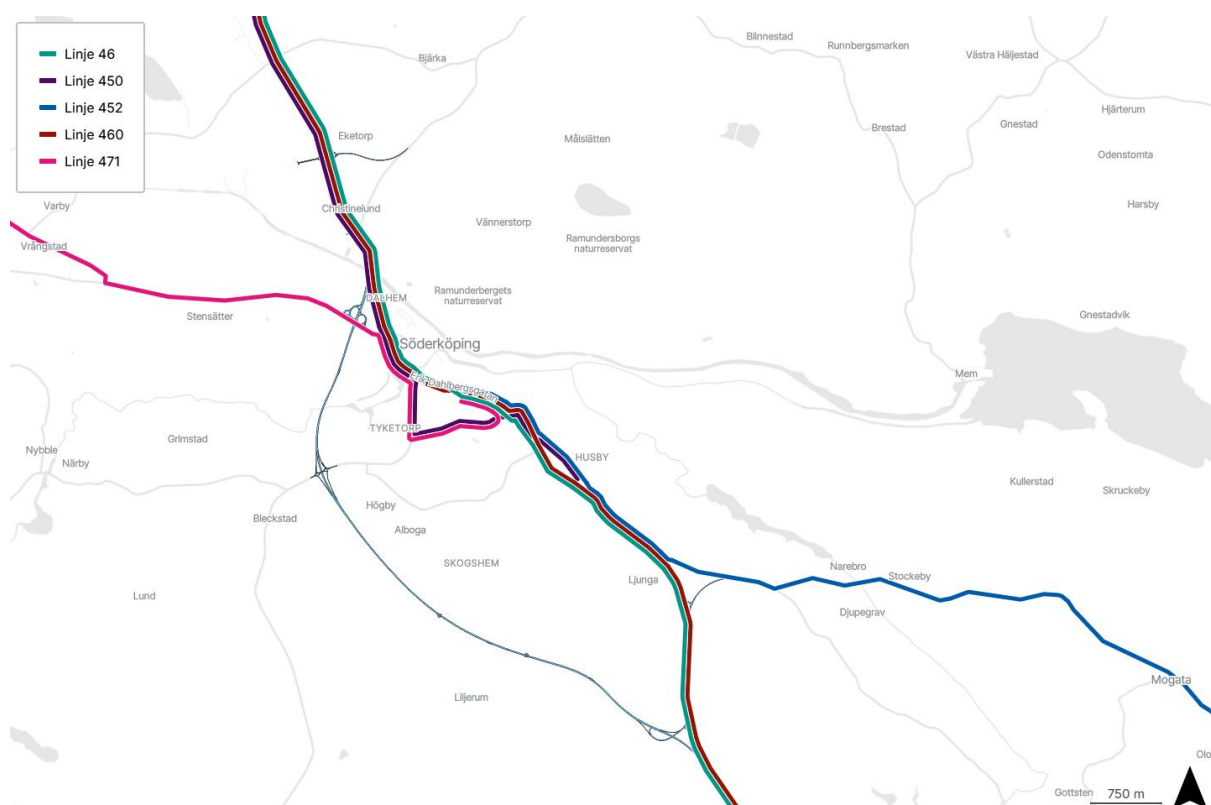
- Hur påverkas kollektivtrafikstråken av E22 förbifart Söderköping?
- Vilka blir de tyngsta och viktigaste stråken genom staden, Erik Dahlbergsgatan eller via Kullborg (Östra Rydsvägen/Ringvägen)?
- Hur ser Östgötatrafiken på hållplatsplacering, vändmöjlighet samt tidreglering för buss?
- Vilken infrastruktur krävs för att kunna trafikförsörja Söderköping på bästa sätt?

2 Nuläge

Det finns fem busslinjer i Söderköping idag. Linje 46 är en expressbuss på sträckan Valdemarsvik-Söderköping-Norrköping. Linje 450 trafikerar sträckan Söderköping-Norrköping och erbjuder även den en snabb koppling mot Norrköping, men den trafikerar fler hållplatser inom Söderköping. Linje 450 är den linje som har flest avgångar per dag och kan ses som huvudlinje i stråket Norrköping - Söderköping. Linje 46 och 450, går i nuläget två olika vägar genom Söderköping och har endast en gemensam hållplats, hållplats Östra

Rydsvägen. Det innebär att övriga hållplatser har sämre turtäthet för pendling till Norrköping. Att bussarna är uppdelade på två sträckor gör dock att den södra delen av staden får kortare gångavstånd till bussen. Även linje 460, Valdemarsvik-Söderköping-Norrköping, erbjuder en koppling mot Norrköping, men det är en långsammare linje då den trafikerar fler hållplatser längs med E22 och i tätorterna.

Sammanfattningsvis; linje 46 går snabbt, linje 450 går ofta och linje 460 går nära. I rusningstid (kl. 7-9) avgår en buss till Norrköping ungefär var 12:e minut. Hållplats Östra Rydsvägen är den enda gemensamma hållplatsen för linjerna mot Norrköping. Utöver detta finns en linje mot Sankt Anna skärgård, linje 452, och en linje mot Västra Husby, linje 471. Se samtliga fem linjer i Figur 2 nedan.



Figur 2 Dagens linjedragning linje 46, 450, 452, 460 och 471 (den kommande förbifarten är markerad i svart)

2.1 Linje 46

Linje 46 kör mellan Norrköping och Valdemarsvik med stopp i Ringarums centrum och Gusum. Linjen kommer trafikera den nya bytespunkten i Ringarum när den finns på plats. Att inte angöra Ringarums centrum och i stället angöra den regionala bytespunkten beräknas ge en restidsvinst på cirka 4 minuter. Bytespunkt Ringarum förväntas vara klar senast under 2027.

Linjens huvudsyfte är att fokusera på de långväga resenärerna, vilket innebär att linjen kör så snabbt som möjligt mellan Norrköping och Valdemarsvik. I Söderköping går linjen längs med E22 och angör två hållplatser, Harsby och Östra Rydsvägen, se Figur 3.



Figur 3 Dagens linjedragning linje 46 genom Söderköpings tätort (den kommande förbifarten är markerad i svart)

2.1.1 Turutbud

Linje 46 kör med 30-minuterstrafik i högtrafik och 60–120-minuterstrafik i mellantrafik samt ingen trafik i lågtrafik. Linjen anpassas efter Östgötapendeln i Norrköping.

2.2 Linje 450

Linje 450 är en snabb landsbygdslinje mellan Väster Tull i Norrköping och Sparvstigen i Söderköping. Syftet med linjen är att köra snabbt och gent mellan Norrköping och Söderköping utan stopp. Däremot har linjen en stor yttäckning inom de båda tätorterna. Söder Tull är en viktig hållplats eftersom stor del av de som pendlar från Söderköping har målpunkt Vrinnevisjukhuset och centrala Norrköping. Vid Söder Tull finns goda möjligheter att byta till stads- eller regionbusstrafiken för vidare resa.

I Söderköpings tätort kör linjen via Östra Rydsvägen/Ringvägen och trafikerar hållplats Nyströmska skolan, Kullborg och Friluftsbadet. Linjen kör via Länsmansgatan och vänder vid hållplats Sparvstigen. Se linjeutformning i Figur 4 nedan.



Figur 4 Dagens linjedragning linje 450 i Söderköpings tätort (kommande förbifarten är markerad i svart)

2.2.1 Turutbud

Linje 450 är huvudlinjen mellan Norrköping och Söderköping. Linjen körs med 20-minutertrafik i högtrafik och timmestrafik i mellan- och lågtrafik. Tillsammans med linje 46 och 460 blir det halvtimmestrafik i mellan- och lågtrafik. Goda bytesmöjligheter finns till regionbusslinjer till och från Linköping vid hållplats Gustaf Adolfsplan.

2.3 Linje 452

Linje 452 kör mellan Söderköping - Mogata – Sankt Anna - Lagnö. I Söderköpings tätort trafikeras Länsmansgatan med tillhörande hållplatser. Linjens ändhållplats är Söderköpings resecentrum, se Figur 5. Linjen trafikerar endast vardagar med ett fåtal turer med tanke på det låga resandeunderlaget. Linjen har en låg kostnadstäckningsgrad och få resenärer per tur.



Figur 5 Dagens linjedragning linje 452 i Söderköpings tätort (kommande förbifarten är markerad i svart)

2.3.1 Turutbud

Linjen kör måndag – fredag med fyra turer från Söderköpings resecentrum till Mogata varav en tur går hela vägen till Lagnö. Linjen kör med fem turer från Mogata till Söderköpings resecentrum varav två turer startar vid Lagnö.

2.4 Linje 460

Linje 460 är en yttäckande linje med syfte att angöra fler områden än vad linje 450 och 46 gör. Linjen kör mellan Norrköping och Valdemarsvik och angör bland annat Söderköping, Gusum och Ringarum.

Linje 460 trafikerar sex hållplatser i Söderköpings tätort längs med Erik Dahlbergsgatan. Vid Söderköpings resecentrum kan byten göras för vidare resa till Mogata, Sankt Anna och Lagnö. Linjen angör hållplats Harsby innan bussen lämnar Söderköping och fortsätter söder ut längs med E22 mot Valdemarsvik, se Figur 6.



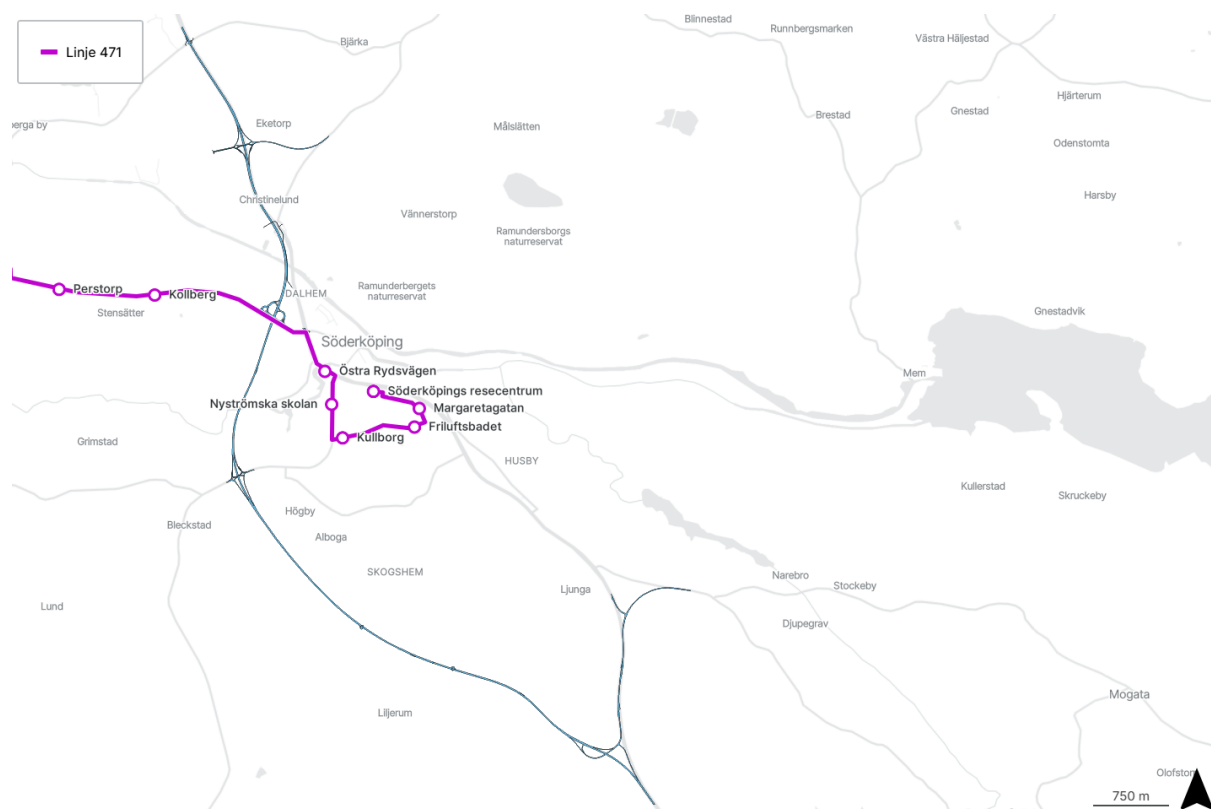
Figur 6 Dagens linjedragning linje 460 i Söderköpings tätort (kommande förbifarten är markerad i svart)

2.4.1 Turutbud

Linjen kör med timmestrafik med förstärkning i högtrafik. Under mellan- och lågtrafik kör linjen med timmestrafik.

2.5 Linje 471

Linje 471 går mellan Söderköping och Västra Husby. I Söderköpings tätort kör linjen via Kullborg det vill säga via Östra Rydsvägen och Ringvägen. Linjens ändhållplats är Söderköpings resecentrum, se Figur 7.



Figur 7 Dagens linjedragning linje 471 i Söderköpings tätort (kommande förbifarten är markerad i svart)

2.5.1 Turutbud

Linjen kör åtta turer i vardera riktningen måndag – fredag. Linjen har passning i Västra Husby mot linje 470 och är anpassad efter skol- och arbetstider i Söderköping. Linjen har ingen helgtrafik.

3 Styrande förutsättningar för framtida trafikering

En ny förbifart kommer byggas förbi Söderköping. Det skapar möjligheter för stadsutveckling men öppnar också upp för omdaning av det lokala vägnätet när E22 flyttas ut.

Kollektivtrafiken behöver följa med i den utvecklingen och utformas för att möta den nya infrastrukturen. Med den nya förbifarten kommer den snabba regiontrafiken från Valdemarsvik att flyttas till förbifartens nya hållplatser som byggs i Trafikplats västra. Kommunen har i tidig dialog planerat för tillkomst av en pendlarparkering vid trafikplatsen, vilket bör kvarstå i den långsiktiga planeringen då hållplatsen ligger förhållandevis långt ut från centrum.

Omdaning av stråket Erik Dalbergsgatan, nuvarande E22 genom Söderköping, kommer bli aktuellt när stråket övergår till att ingå i det lokala huvudvägnätet och att exploatering av nuvarande resecentrum möjliggörs för stadsutveckling. Erik Dahlbergsgatan kommer fortsatt utgöra mycket viktigt stråk för kollektivtrafiken vilket förutsätter att gaturummet utformas för effektiv kollektivtrafik. Det samma gäller de hållplatser som utgår på resecentrum och på

Margaretagatan som behöver ersättande nya hållplatser på Erik Dahlbergsgatan. Den trafik som flyttas ut från befintligt resecentrum ersätts i sin helhet av hållplats Östra Rydsvägen som byter namn till Söderköpings centrum samt en ny hållplats i höjd med ”Stinsen”. Hållplats Margaretagatan belägen på Margeratagatans södra del bör också ersättas med ny hållplats på Erik Dahlbergsgatan strax norr om korsningen för att skapa god närhet till kollektivtrafik i området kring Ringvägen/Erik Dahlbergsgatan.

Kommunen önskar byta ut flera signalreglerade korsningar på Erik Dahlbergsgatan till cirkulationsplatser. Ur kollektivtrafikens synvinkel kan det utgöra vändmöjlighet för 452 som idag vänder på resecentrum.

4 Förslag på trafikering

Nedan presenteras de förslag som Östgötatrafiken tagit fram i dialog med Söderköpings kommun. Förslaget visar hur linjedragningen av ovan fem linjer är tänkt att vara när förbifarten finns på plats. Linjeuppläggen grundar sig främst utifrån den dialog som Östgötatrafiken och Söderköpings kommun har haft under hösten 2025, men också i det som tidigare är presenterat inom ramen för *Trafikutredning Norrköping – Finspång & Norrköping – Söderköping – Valdemarsvik [2020/0362]* samt det som är presenterat i den utredning som Söderköpings kommun beställt av WSP *Utformningsförslag för Söderköpings nya stadsrum i samband med ombyggnation av E22, WSP, 2024-07-10*

4.1 Linje 46

I samband med utbyggnaden av nya E22 kommer expressbuss 46 flyttas ut från staden och få en hållplats vid trafikplats Västra på förbifarten, i anslutning till Östra Rydsvägen, se Figur 8. Hållplatsen ligger relativt långt från bebyggelse och stadskärna, men nära planerat verksamhetsområde. Planer finns för möjlig utveckling av pendlarparkering i anslutning till trafikplatsen. Med den nya dragningen av linje 46, kommer det inte längre finnas någon gemensam hållplats för linje 46 och 450, inom Söderköping. Anledningen till att just linje 46 flyttar från Erik Dahlbergsgatan till förbifarten är för att linjens syfte är att vara snabb och skapa en så kort restid som möjligt mellan Valdemarsvik och Norrköping. Tack vare förbifarten samt ny bytespunkt i Ringarum kommer restiden mellan Valdemarsvik och Norrköping reduceras avsevärt.

4.1.1 Infrastruktur

Ny motorvägshållplats anläggs vid trafikplats västra som angörs av linje 46 samt eventuell interregional trafik. Hållplatsens placering sker på anslutningar i trafikplatsens norra del.



Figur 8 Förslag på linjeutformning linje 46

4.1.2 Turutbud

Turutbudet på linje 46 kan komma att minska, och flyttas över till annan trafik i samband med att linjen flyttar ut på förbifarten med tanke på att yttäckningen och därmed resandeunderlaget i Söderköping blir sämre än idag.

4.2 Linje 450

Förslaget innebär att Söderköpings tyngsta och viktigaste linje, det vill säga linje 450 initialt får ligga kvar enligt dagens linjesträckning, se Figur 9. Det innebär att linjen fortsatt kör via Kullborg, men kan utifrån stadsutvecklingen i staden komma att förändras i framtiden. Justeringar kan även komma att ske i södra delen när området kring Sparvstigen exploateras. Det kan då bli aktuellt att flytta ut trafiken från Länsmansgatan till Erik Dahlbergsgatan, men det bedöms ske efter 2030.

4.2.1 Infrastruktur

Den sträcka av Erik Dahlbergsgatan som är norr om Ågatan kommer att bli en lokalgata med bedömt kraftigt minskade trafikmängder jämfört med nuläget. Merparten av genomfartstrafiken förutsätts flyttas till nya E22, som kommer att passera under Göta kanal i akvedukt. Den befintliga bron över Göta kanal kommer att rivas. Kommunens inriktning är att bygga om korsningen Östra Rydsvägen/Erik Dahlbergsgatan till en cirkulationsplats. Ett eventuellt behov av en hållplats söder om Ågatan som angörs av linje 450 skulle kunna vara aktuellt då hållplats Dockgärdet utgår.

Utökning av befintlig hållplats Östra Rydsvägen

Befintlig hållplats med namn Östra Rydsvägen byter namn till Söderköpings centrum och får en mer central roll i med dess placering på Erik Dahlbergsgatan. Sannolikt flyttar hållplatsen ut på Erik Dahlbergsgatan efter det att förbifarten är byggd. Hållplatsen behöver utformas för 2 bussar (40 meters plattform) samtidigt i vardera riktningen för att klara kollektivtrafikens behov av kapacitet. Korsningen Erik Dahlbergsgatan-Östra Rydsvägen föreslås byggas om till cirkulationsplats, vilket bör samordnas med ombyggnationen av hållplatsen för att skapa en mjukare linjeföring för busstrafiken än för övrig biltrafik. Placering av de nya hållplatslägena på Erik Dahlbergsgatan behöver samplaneras mellan Region Östergötland och Söderköpings kommun.

Hållplats Nyströmska skolan

Med en framtida trafikmängd på över 9 000 fordon per dygn bedömer Söderköpings kommun och Östgötatrafiken att befintlig körbanehållplats vid Nyströmska skolan inte är lämplig. Hållplats Nyströmska skolan planeras att utgå i sin helhet. Resenärer till/från hållplats Nyströmska skolan hänvisas istället till hållplats Östra Rydsvägen.

Ringvägen

Ringvägen har omdanats under senare år för en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter genom tillförande av gång- och cykelvägar längs Ringvägen. Även hastighetsdämpande åtgärder har tillförts vilket påverkar kollektivtrafikens framkomlighet i allt högre grad. För att kollektivtrafiken fortsatt ska ha god framkomlighet på Ringvägen behöver körbanan ha en minsta körbredd om 7 meter, det vill säga 3,5 meter per körfält, idag ligger man i delar av stråket under dessa mått.

Hållplats Kullborg och hållplats Friluftsbadet

Östgötatrafiken planerar att fortsatt trafikera hållplats Kullborg och hållplats Friluftsbadet med linje 450.

Hållplats Industrigatan och Sparvstigen

En ersättnings hållplats för Industrigatan på Erik Dahlbergsgatan är aktuellt när trafikering av Länsmansgatan upphör. När trafiken flyttar från Länsmansgatan till Erik Dahlbergsgatan behöver även vändning vid Sparvstigen söder ifrån säkerställas.



Figur 9 Förslag på linjeutformning linje 450

4.2.2 Turutbud

Inriktningen är att ha samma turutbud som idag, det vill säga 20-minutertrafik i högtrafik och timmestrafik i mellan- och lågtrafik. Eventuellt kan turutbudet från linje 46 flyttas över på linje 450 alternativt linje 460 om resandeunderlaget motiverar detta.

4.3 Linje 452

Linje 452 planeras ha samma linjesträckning som idag och fortsatt ha ändhållplats Söderköpings resecentrum. När vändmöjlighet inte längre finns vid resecentrum/Stinsen behöver linjen kunna vända vid lämplig plats i Söderköpings centrala delar. Vändning för bussen skulle kunna se i någon av de nytillkomna cirkulationsplatserna, antingen vid cirkulationsplats Östra Rydsvägen/Erik Dahlbergsgatan alternativt vid cirkulationsplats Ågatan/Erik Dahlbergsgatan under förutsättning av regleryta för buss finns. Se förslag på linjeutformning i Figur 10.

Justeringar kan också komma att ske i södra delen när området kring Sparvstigen exploateras. Det kan då bli aktuellt att flytta ut trafiken från Länsmansgatan till Erik Dahlbergsgatan, men det bedöms ske efter 2030.

4.3.1 Infrastruktur

När Söderköpings resecentrum inte längre finns kvar behöver en central vändmöjlighet för bussen säkerställas. Vändning med buss skulle kunna ske i någon av de nytillkommande cirkulationsplatserna, antingen vid cirkulationsplats Östra Rydsvägen/Erik Dahlbergsgatan alternativt. cirkulationsplats Ågatan/Erik Dahlbergsgatan. Om linjen ska vända vid cirkulationsplats Östra Rydsvägen/Erik Dahlbergsgatan behöver ersättningshållplats för Söderköpings resecentrum iordningsställas på Erik Dahlbergsgatan med möjlig tidsreglering. Om linjen däremot vänder vid cirkulationsplats Ågatan/Erik Dahlbergsgatan behöver en regleryta iordningsställas strax söder om cirkulationsplatsen.

Hållplats Söderköpings resecentrum och hållplats Margaretagatan

Söderköpings resecentrum och Margaretagatan kommer enligt plan utgå. I samband med att dessa hållplatser avvecklas behöver ersättningshållplatser för dessa säkerställas ute på Erik Dahlbergsgatan. Placering av de nya hållplatslägena på Erik Dahlbergsgatan behöver samplaneras mellan Region Östergötland och Söderköpings kommun.

Hållplats Industrigatan, Älgstigen och Sparvstigen

En ersättningshållplats för Industrigatan på Erik Dahlbergsgatan är aktuellt när trafikering av Länsmansgatan upphör. När trafiken flyttar från Länsmansgatan till Erik Dahlbergsgatan behöver vändning vid Sparvstigen söder ifrån säkerställas. Hållplats Älgstigen kommer utgå i samband med att trafiken flyttas från Länsmansgatan. Eventuellt ytterligare hållplatser på denna sektion bör samplaneras med behov kopplat till FIX-området.

Hållplats Harsby

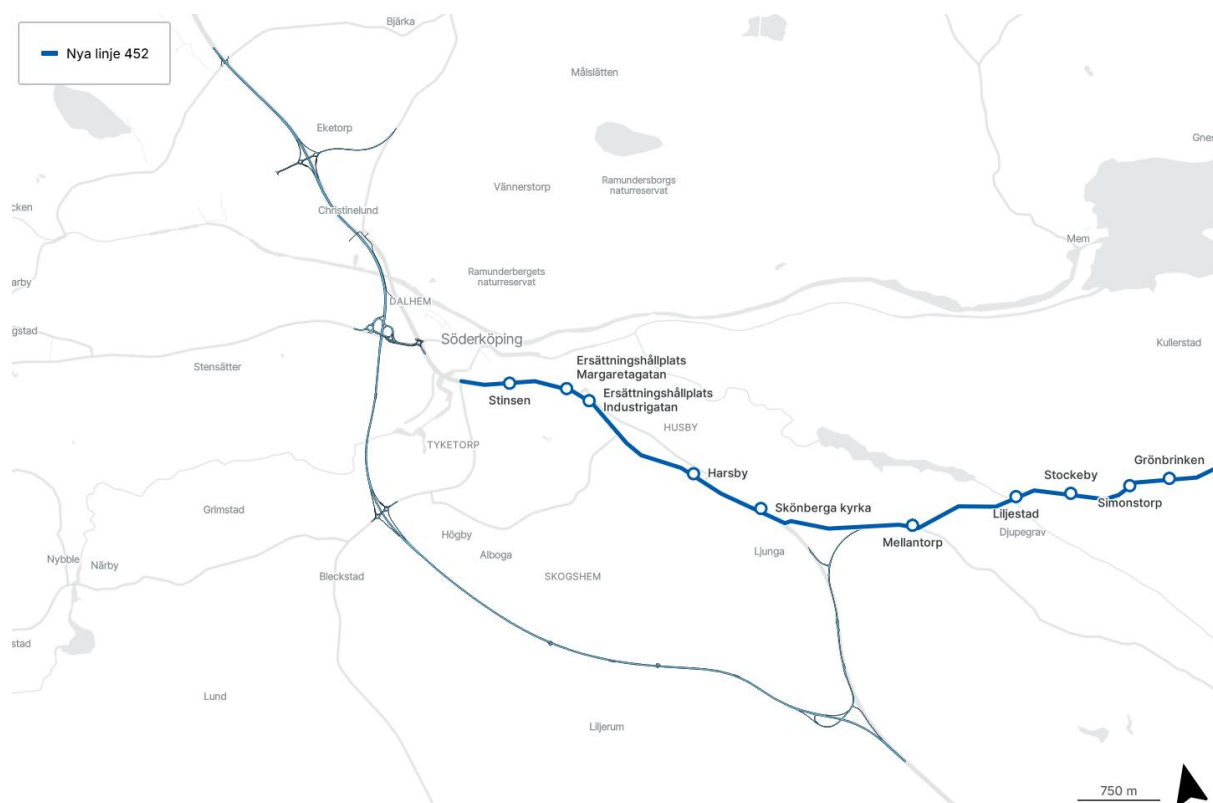
Hållplats Harsby trafikeras idag av linje 46 och 460 men kommer efter att förbifarten färdigställts endast trafikeras av linje 460 och eventuellt av linje 452 under förutsättning att linjen flyttar ut från Länsmansgatan till Erik Dahlbergsgatan.

Hållplats Skönberga kyrka

Hållplats Skönberga kyrka planeras fortsatt trafikeras av linje 452 respektive linje 460. Inga åtgärder planeras i nuläget.

Hållplats Fullerstad

Hållplats Fullerstad utgår i samband med att skärgårdslänken byggs.



Figur 10 Förslag på linjeutformning linje 452

4.3.2 Turutbud

Turutbudet på linje 452 planeras vara som idag med tanke på linjens låga kostnadstäckningsgrad.

4.4 Linje 460

Förslaget innebär att låta linje 460 ligga kvar enligt dagens linjesträckning det vill säga att linjen fortsatt kör Erik Dahlbergsgatan. Se förslag på linjeutformning i Figur 11.

Östgötatrafiken ser stora fördelar med att bygga hållplatser på Erik Dahlbergsgatan som ersätter Söderköpings resecentrum och Margaretagatan främst för att det snabbar upp linjen genom Söderköping.

4.4.1 Infrastruktur

Hållplats Klevbrinken och hållplats Dockgärdet

Hållplatserna utgår i samband med förbifartens tillkomst och dess nya sträckning. Ny hållplats Slussporten tillkommer i trafikplats norra som ersättning för Klevbrinken.

Hållplats Östra Rydsvägen

Se kapitel 4.2.1

Hållplats Söderköpings resecentrum och hållplats Margaretagan

Se kapitel 4.3.1.

Hållplats Harsby

Se kapitel 4.3.1

Hållplats Skönberga kyrka

Se kapitel 4.3.1.



Figur 11 Förslag på linjeutformning linje 460

4.4.2 Turutbud

Turutbudet beräknas vara som idag det vill säga timmestrafik med förstärkning i högtrafik. Under mellan- och lågtrafik kör linjen med timmestrafik.

4.5 Linje 471

Förslaget innebär att låta linje 471 ligga kvar enligt dagens linjesträckning, det vill säga att linjen fortsatt kör Östra Rydsvägen/Ringvägen. När linjen inte längre kan vända vid

Söderköpings resecentrum föreslås linjen vända vid Sparvstigen. Alternativt kan linjen när hållplats Söderköpings resecentrum och hållplats Margaretagatan utgår köra via Erik Dahlbergsgatan/Länsmansgatan i stället för Östra Rydsvägen/Ringvägen. Vändningen skulle även då ske vid Sparvstigen. Se förslag på linjeutformning i Figur 12.

4.5.1 infrastruktur

Hållplats Östra Rydsvägen

Se kapitel 4.2.1.

Hållplats Nyströmska skolan

Utgår

Hållplats Kullborg och hållplats Friluftsbadet

Se kapitel 4.2.1

Hållplats Söderköpings resecentrum och hållplats Margaretagatan

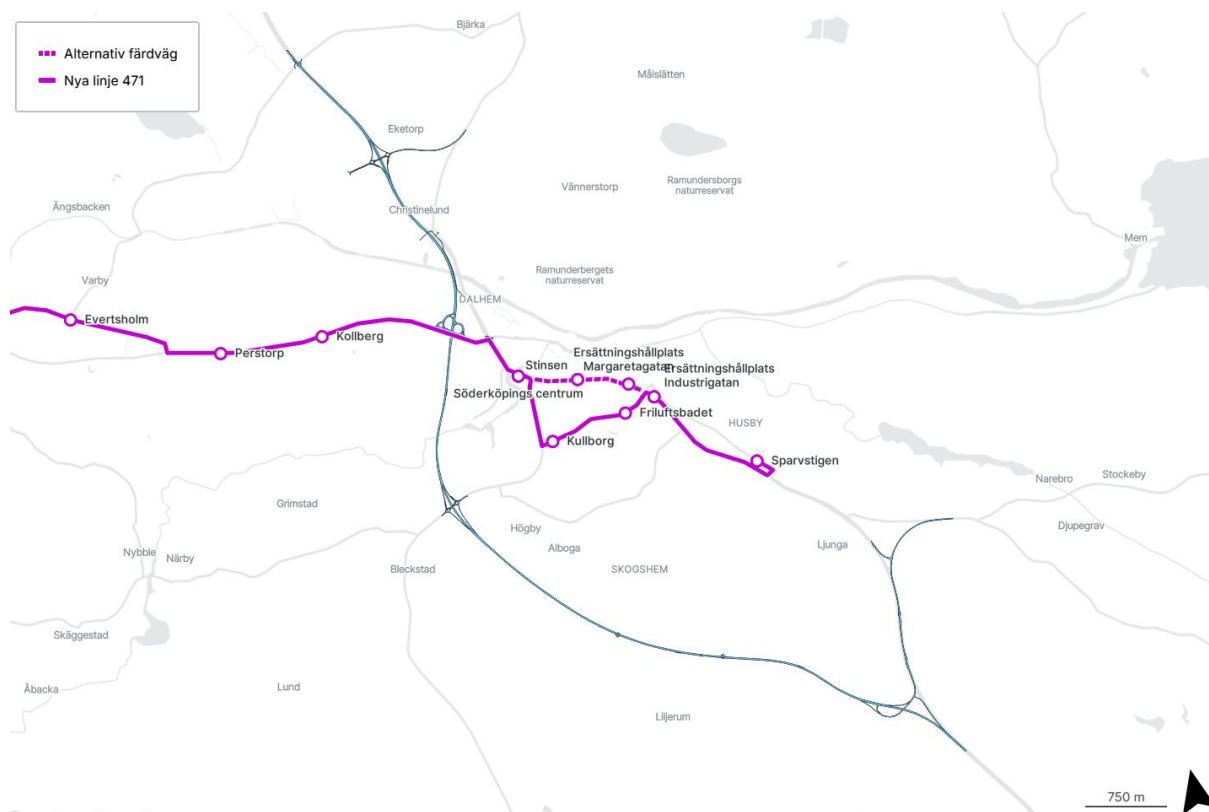
Se kapitel 4.3.1.

Hållplats Industrigatan

Se kapitel 4.3.1.

Hållplats Sparvstigen

Se kapitel 4.3.1



Figur 12 Förslag på linjeutformning linje 471, streckad linje visar alternativ färdväg som kan bli aktuell.

4.5.2 Turutbud

Linje 471 förväntas ha ungefär samma turutbud som idag det vill säga åtta turer i vardera riktningen måndag – fredag.

5 Prioriterade infrastrukturåtgärder

Östgötatrafiken förespråkar att infrastrukturåtgärderna i staden prioriteras enligt följande ordning:

- Utveckla hållplats Östra Rydsvägen som central hållplats i tidigt skede efter övertagandet av Erik Dahlbergsgatan samt ersätt nuvarande korsningslösning Östra Rydsvägen/Erik Dahlbergsgatan med cirkulationsplats. Hållplatsen behöver utformas för två bussar i vardera riktningen med 40 meters plattformar.
- Utveckla en ersättningshallplats för Söderköpings resecentrum på Erik Dahlbergsgatan med eventuell möjlig tidsreglering. Hållplatsen behöver då utformas för två bussar i vardera riktningen med 40 meters plattformar.
- Vidare bör en ersättningshallplats för Margaretagatan norr om Ringvägen skapas på Erik Dahlbergsgatan. Dessa hållplatser kan skapas när som helst efter ett övertagande av Erik

Dahlbergsgatan då de kommer med stor nytta och samtidigt öppna upp för möjlig ändrad stadsutveckling på nuvarande resecentrum och längs Margaretagatan.

- Utveckling av en pendelparkering vid nya bytespunkten vid Trafikplats västra bör ske i samband med att hållplatsen på förbifarten tas i bruk.
- Övriga infrastrukturåtgärder så som ersättnings hållplatser vid borttagande av trafik på Länsmansgatan och reglerytor vid Ågatan bör utvecklas först när behoven uppstår.

5.1 Utvecklingsbehov

Kollektivtrafikens prioriterade stråk i Söderköping utgörs av **Erik Dahlbergsgatan, Ringvägen, Östra Rydsvägen**, samt **Länsmansgatan** så länge den trafikeras. För en långsiktig trafikering av dessa stråk förutsätts att infrastrukturen utvecklas/utformas utifrån kollektivtrafikens behov. Vid en flytt av kollektivtrafiken från resecentrum till Erik Dahlbergsgatan tillkommer behov av nya hållplatser, och utveckling av en befintlig hållplats Östra Rydsvägen. Sammantaget behöver många delar beaktas, vilket gäller allt från:

- Kollektivtrafikens framkomlighet
- Hastighetsdämpande åtgärder
- Kantstensparkering
- Vägbredder
- Hållplatsutformning
- Vändplatser
- Reglerytor för tidsreglerande bussar

RiGata Buss är ett nytt verktyg Svensk Kollektivtrafik tagit fram i samarbete med Sveriges kollektivtrafikmyndigheter som stöd till kommuner och Trafikverket vid utformning av gator, hastighetsdämpande åtgärder, hållplatser, etc. för en god kollektivtrafikmiljö i svenska städer. Östgötatrafiken rekommenderar Söderköpings kommun att utgå från *RiGata Buss* vid utformning av ny infrastruktur i staden. Östgötatrafiken är gärna med i den fortsatta dialogen kopplat till ny infrastrukturutformning.

Söderköpings kommun önskar i samband med utvecklingen av infrastrukturen ändra namn på nuvarande hållplats Östra Rydsvägen samt på Söderköpings resecentrum. Östra Rydsvägen som kommer utgöra central hållplats föreslås ändras till Söderköpings centrum, och Söderköpings resecentrum föreslås ändras till Stinsen. Namnändringar föreslås ske i samband med tidtabellsskiftet i december 2026.

5.2 Utblick

Denna utredning omfattar endast den befintliga linjetrafiken i Söderköping. Samtidigt pekar kommunens planläggning av stadens sydvästra delar på behov av utredning av kollektivtrafik av servicetrafikkarakteristik i vägnät som inte klarar linjetrafik. Utredning om servicetrafik behöver ske friställt från denna utredning.