



Yttrande över – Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik

Region Östergötland har gett Linköpings kommun möjlighet att yttra sig över *Remiss: Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik* som behandlar Region Östergötlands roll i den regionala tågtrafiken när Ostlänken är färdigställd, nedan kallad tågstrategin.

Linköpings kommun ser det som mycket positivt att regionen tar ett helhetsgrepp över tågtrafiken inom regionen och tar fram en plan för framtida tågtrafikering utifrån ett läge där Ostlänken är färdigställd. Det är också mycket positivt att tågtrafik från angränsande regioner och Stockholm tas med i planeringen och samordnas för bästa möjliga synergieffekter och utbud för regionens invånare.

Linköpings kommun har följande synpunkter på remisshandlingen som beskrivs utförligare i text efter punktlistan:

- Tågstrategin har en tydligt illustrerad målbild, uppdelad på de inomregionala och interregionala sambanden samt kopplingen mot Stockholm, vilken överensstämmer med den regionala utveckling som Linköpings kommun ser behov av. Kommunen efterlyser dock en mer proaktiv analys i tågstrategin, t.ex. hur ökade pendlingsmöjligheter skulle kunna påverka befolkningstillväxten i regionens olika delar och hur strategin aktivt kan bidra till regionförstoring.
- Tågstrategin har en mycket bra ambition att samordna den interregionala tågtrafiken för att uppnå största möjliga nytta för Östergötland samt anslutningar mot kringliggande regioner och Stockholm. Dock är det ottydligt beskrivet hur Regionen säkerställer tågtrafik som planeras att drivas av andra regioner och trafikhuvudmän i Östergötland samt konsekvenserna om denna trafik uteblir.
- Det beskrivs att ett gemensamt biljettsystem mellan de olika tågoperatörerna är viktigt för att underlätta resandet. Linköpings kommun anser att ett gemensamt biljettsystem och likvärdiga taxor är

nödvändiga för att skapa det sömlösa resandet som tågstrategin beskriver.

- Tågstrategin förordar att en ny pendeltågstation byggs på södra stambanan i höjd med Malmslätt för att förbättra den regionala tillgängligheten till större målpunkter i västra Linköping, vilket Linköpings kommun är mycket positiv till.
- Tågstrategin beskriver de nödvändiga infrastrukturåtgärder som krävs, utöver Ostlänken, för att den planerade tågtrafiken ska gå att genomföra. Kravlistan är mycket bra men konsekvenserna om åtgärderna inte skulle genomföras borde framgå tydligare. Vad händer till exempel om Ostlänken kopplas på Södra stambanan öster om Vikingstad istället för vad som förordas i tågstrategin?
- Trafiken på Tjustbanan föreslås läggas ned och ersättas med fler expressbussar. Linköpings kommun anser att Stångådalsbanan och Tjustbanan är viktiga regionala järnvägar som det åligger staten att ta ansvar för. Linköpings kommun avvaktar därför ett långsiktigt beslut från Trafikverket om banornas framtid och dess koppling till Södra stambanan i och med Ostlänken.

Tågstrategins målbild

Regionen har tagit fram en målbild för den regionala tågtrafiken som bygger på tre system, (1) den inomregionala pendeltågstrafiken (2) regionens koppling mot Stockholm och (3) samverkan med den interregionala trafiken. Målbilden är tydlig och uppdelningen i de tre systemen är relevant. Östgötapendeln (system 1) beskrivs som den regionala tågtrafikens stomme vilken renodlas genom att endast sträckan Motala-Mjölby-Linköping-Norrköping föreslås trafikeras. Linköpings kommun förstår de driftstekniska och marknadseffektiva motiven till att koncentrera pendeltågstrafiken till detta stråk. Det är i detta stråk de flesta resor sker och genom att förenkla trafiken kan man få en högre turtäthet samt en effektivare trafikering. Kopplingen till Mälardalen och Stockholm (system 2) är mycket viktig för Östergötlands utveckling, vilket tågstrategin på ett bra sätt beskriver. För de interregionala förbindelserna (beskrivna i system 3) vill Linköpings kommun understryka att dessa förbindelser också är mycket viktiga för regionens utveckling. Det vore tråkigt om dessa förbindelser prioriteras ner p.g.a. att för stor vikt läggs på system 1 och 2. Tågstrategin skulle kunna ha en något högre ambition för pendlingsresor utanför det starka stråket Motala-Norrköping som t.ex. stråken mot Katrineholm, Nyköping, Tranås, Åtvidaberg och Kisa. Tågstrategins prioriteringar utgår framför allt från den förväntade befolkningstillväxten i regionens kommuner med ungefär bibehållet resmönster. Det vore intressant att vända på frågan och undersöka vad ökade pendlingsmöjligheter istället skulle kunna få för påverkan på befolkningstillväxten och arbetspendlandet i berörda

kommuner. En sådan approach skulle göra tågstrategin mer visionär och framåtsyftande.

Samordning av interregional trafik

Tågstrategins intention att samordna den interregionala tågtrafiken och även dra nytta av den för resor internt i regionen är intressant. Framför allt skulle det kunna leda till snabbare resor mellan Mjölby-Linköping-Norrköping med så kallad regionalexpress mot Stockholm. Utbudet av avgångar och olika snabba resor skulle öka inom regionen och genom att de interregionala tågen stannar på många olika ställen i Östergötland underlättas även de interregionala resorna. Tågstrategin har lyckats med att samordna de tre systemen beskrivna i målbilden till en attraktiv helhet som skulle innebära ett stort ökat utbud med många olika valmöjligheter för resande inom regionen och utanför. Helheten uppnås genom att systemen samverkar och förstärker varandra samt att de fyra stora städerna i målbilden fungerar som effektiva knutpunkter där byte mellan systemen kan ske och även till övrig kollektivtrafik.

Linköpings kommun undrar dock hur tågstrategins mycket goda intentioner kommer kunna omsättas i praktiken. Det är inte beskrivet i tågstrategin hur överenskommelser kommer göras med andra regioner och trafikhuvudmän och hur Region Östergötland kan garantera att den planerade trafiken verkligen kommer till stånd. Om Östgötapendeln t.ex. slutar trafikera Boxholm och Tranås, hur kan Regionen vara säker på att JLT kommer trafikera denna sträcka på ett tillfredställande sätt? Lika så gäller trafikeringen mellan Mjölby-Linköping-Norrköping med regionalexpress, vad händer om Mälardalstrafiken inte vill trafikera sträckan på så sätt som tågstrategin förutsätter? Det vore bra med en riskanalys över vad som kan hända om viktiga stråk inom regionen förutsätts trafikeras av trafikoperatörer som Regionen inte har eller har begränsat inflytande över.

Gemensamt biljettsystem

Linköpings kommun anser att om den samordnade tågtrafiken i Östergötland bedrivs av olika regioner och trafikhuvudmän, enligt figur 19 på sida 39, så är det mycket viktigt att biljettsystem och taxor är samordnade för att erbjuda ett helt sömlöst resande. Tågstrategins intention med samordnade regionala och interregionala tågförbindelser är, som beskrivits ovan, mycket intressant och skulle innebära ett större utbud av avgångar och resmöjligheter i regionen. För att detta ska fungera så får det dock inte vara någon skillnad för resenären att borda t.ex. ett Mälardalstrafiktåg, JLT-tåg eller Östgötapendeln. Det måste även gå lika enkelt att byta mellan olika tåg under samma resa och det får inte heller vara någon prisskillnad mellan olika tågoperatörer på en i övrigt likvärdig resa.

Pendeltågstation i Malmslätt

Linköpings kommun delar uppfattningen att en ny pendeltågstation med placering i Malmslätt med fokus på tillgängligheten till Linköpings västra delar är mycket viktig för resandet i regionen. En ny pendeltågstation, Linköping Västra, med goda kollektivtrafikförbindelser till staden skulle kraftigt kunna öka den regionala närheten till de stora målpunkterna och arbetsplatserna; Linköpings Universitet, Science Park Mjärdevi samt Universitetssjukhuset. Linköpings kommun har med en beräkningsmodell undersökt utvecklingspotentialen för kommunen vid ett färdigställande av Ostlänken med en ny pendeltågstation i Malmslätt. Modellen har visat en stor potential för tillväxt av befolkning och arbetsplatser i och med de kortare restiderna. Störst potential identifierades i Linköpings västra delar.

Infrastrukturåtgärder

På sidan 46 beskrivs infrastrukturåtgärder som anses nödvändiga för att tågstrategins målbild ska kunna uppfyllas. Listan innehåller både systemkritiska och stödjande åtgärder. Linköpings kommun anser att listan på infrastrukturåtgärder är bra men borde utvecklas. Först och främst borde det framgå vilka åtgärder som är systemkritiska, d.v.s. krävs för att tågstrategins målbild ska kunna uppfyllas, och vilka som endast är stödjande, d.v.s. som förbättrar systemet men inte är helt nödvändiga för den planerade trafikeringen. Utöver detta vore det bra om infrastrukturåtgärderna beskrevs lite utförligare samt vad det skulle få för konsekvens för målbilden 2040 om de inte genomfördes. Det vore också bra med någon slags prioritering av eller önskad tid för genomförande av åtgärderna, t.ex. vad som behöver bli klart i samband med Ostlänkens öppnande och vad som skulle kunna göras efteråt samt om någon av åtgärderna kan genomföras tidigare än 2040 för att förbättra den i nuläget ansträngda situationen på stambanan.

Tjust och Stångådalsbanan

Linköpings kommun anser att Tjust- och Stångådalsbanan är viktiga järnvägar för de inom- och interregionala kommunikationerna i Östergötlands och Linköpings sydöstra omland. Kommunerna och orterna utmed järnvägarna är dock relativt små och resandet med tåg utmed sträckorna är också relativt lågt. Kommunen förstår därför att Regionen utifrån ett nuvarande samhällsekonomiskt perspektiv inte finner trafiken på Tjustbanan lönsam och föreslår en nedläggning av trafiken. Linköpings kommun efterfrågar dock ett lite vidare perspektiv på Tjust- och Stångådalsbanan utifrån möjligheten till framtida restidsförkortningar, och därpå följande regionförstoring, samt banornas potentiella roll i ett framtida fossilfritt transportsystem och ett koldioxidneutralt Sverige år 2045. Dessa övergripande frågor åligger det framför allt staten att ta ställning till liksom den mer direkta frågan kring banornas koppling till Södra stambanan i och med Ostlänken. Regionens och

kommunens prioritetsordning gällande investeringar i järnvägsinfrastruktur återfinns i yttrande till Nationell plan samt LTP.

Korrektur

S 25, Figur 15. Samlad systembild, betyder ett streck en avgång åt båda riktningarna? Bra om det förtydligas.

S 27, Det är lite förvirrande att de i del I beskrivna *principerna* sedan övergår till att benämnas *system* i del II. Kan man använda samma termer på båda ställena?

S 39, Figur 19. Teckenförklaring till figuren saknas.

S 43, Figur 21. Vad betyder grön resp. blå färg i figuren?

Niklas Borg
Kommunstyrelsens ordförande