

Östsvenska Handelskammaren, ÖHK, lämnar följande yttrande angående ärendenummer TSN 2018-48, målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik

Östsvenska Handelskammaren är en politiskt obunden medlemsorganisation för näringslivet i Östergötland, Sörmland och på Gotland. Vi arbetar på uppdrag av och för våra drygt 900 medlemsföretag för tillväxt, utveckling och ökad attraktionskraft i hela området och med särskilt fokus på tillväxtstråket East Sweden som sträcker sig längs kusten från Stockholm ner till Linköping med omnejd.

ÖHK ser att ökad tillgänglighet mellan arbetsmarknadsregionerna, men också med omkringliggande regioner och den internationella marknaden, skulle förbättra förutsättningarna i regionen. Satsningar på infrastruktur som förkortar restider och gynnar pendling är av avgörande betydelse för regionens framtida tillväxt.

ÖHK vill lämna följande synpunkter:

Vi ser positivt på att Ostlänken är medräknad och lägger grunden för trafikplaneringen i regionen. Det visar på förmåga att se framåt och tro på en utveckling och till viss del nytt sätt att se på järnvägen och dess betydelse, som vi uppskattar och anser är viktig.

Vi värdesätter att målbilden tydligt har en övergripande inriktning på att öka tillgängligheten och möjliggöra positiva effekter på resande, tillväxt och regionförstoring, med Ostlänken som bas. En del i detta är satsningen för skapande av nya resecentrum i Linköping och Norrköping som ska bidra till att öka tillgängligheten och nyttjandegraden av den nya järnvägsinfrastrukturen, såväl för de nämnda kommunerna som för övriga delar av regionen. Hur den typen av satsningar planeras och utformas kommer att ha avgörande betydelse för hur stora och regionala tillväxt- och utvecklingseffekter Ostlänken kommer att ge.

Vi uppskattar ambitionen att se förbi de administrativa gränserna och uppmuntrar att avstamp tas utifrån arbetsmarknadsregionen och det faktiska, samt troliga, arbetspendlandet mellan kommuner och regioner, bland annat till Stockholm

Regional tågtrafik är en ryggrad för arbetspendling, men måste kompletteras med goda anslutningsmöjligheter från orter där räls inte finns. Vi delar uppfattningen att fler stationer/stopp per definition varken gynnar resenärer för tåg- eller busstrafik. Däremot kan fler och förbättrade uppställningsplatser och väl utbyggd, koordinerad kollektivtrafik och god infrastruktur för cyklister, gångtrafikanter och bilister bidra till att fler väljer klimatsmarta kollektiva transporter.

Tillgänglighet är avgörande vid val av resandeform. Vi ser stora fördelar med förbättrad samverkan kring fysisk stadsplanering, inte minst i stationsnära lägen. En bra synkronisering med stadsutvecklingsplaner vid agerandet för nya stationer är viktig. För näringslivet och arbetspendlingen ställer vi oss positiva till nya stationer i Malmslätt och Åby.

Region Östergötland skriver i Målbilden (sid 32) att:

"Nyköpingsbanan, och därmed orten Krokek (Kolmården station), blir i och med Ostlänkens färdigställande utan offentligt finansierad trafik. Det är en konsekvens av att trafiken mot Stockholm placeras på den snabbare Ostlänken, istället för den infrastrukturellt begränsade Nyköpingsbanan. Enkelspåret och stationen möjliggör inte en stabil, säker eller funktionell utökning av tågtrafiken till Krokek för att erbjuda eftersökt nivå av trafik. Frågan ägs av Regionen i samverkan med berörd kommun, Trafikverket samt berörda regioner.

Vad detta innebär för Nyköpingsbanan är i dagsläget inte klarlagt och Regionen har inget ställningstagande i frågan."

ÖHK anser att Kolmårdens station/Krokek fyller en viktig funktion för fortsatt smidig pendling även sedan Ostlänken kommit på plats. Vi noterar att Regionen också ser annan funktion för sträckan:

"Nyköpingsbanan lär fortsatt behövas som avlastning och för omledning av trafiken på Ostlänken. Det är också tänkbart att både Ostlänken och Södra stambanan får trängselproblem och då behövs Nyköpingsbanan även av denna anledning."

Vi noterar med intresse att arbetspendlingen ökat mer än befolkningen, men ställer oss samtidigt något frågande till antagandet att befolkningen antas öka i samtliga östgötska kommuner – urbaniseringen är trots allt fortsatt pågående.

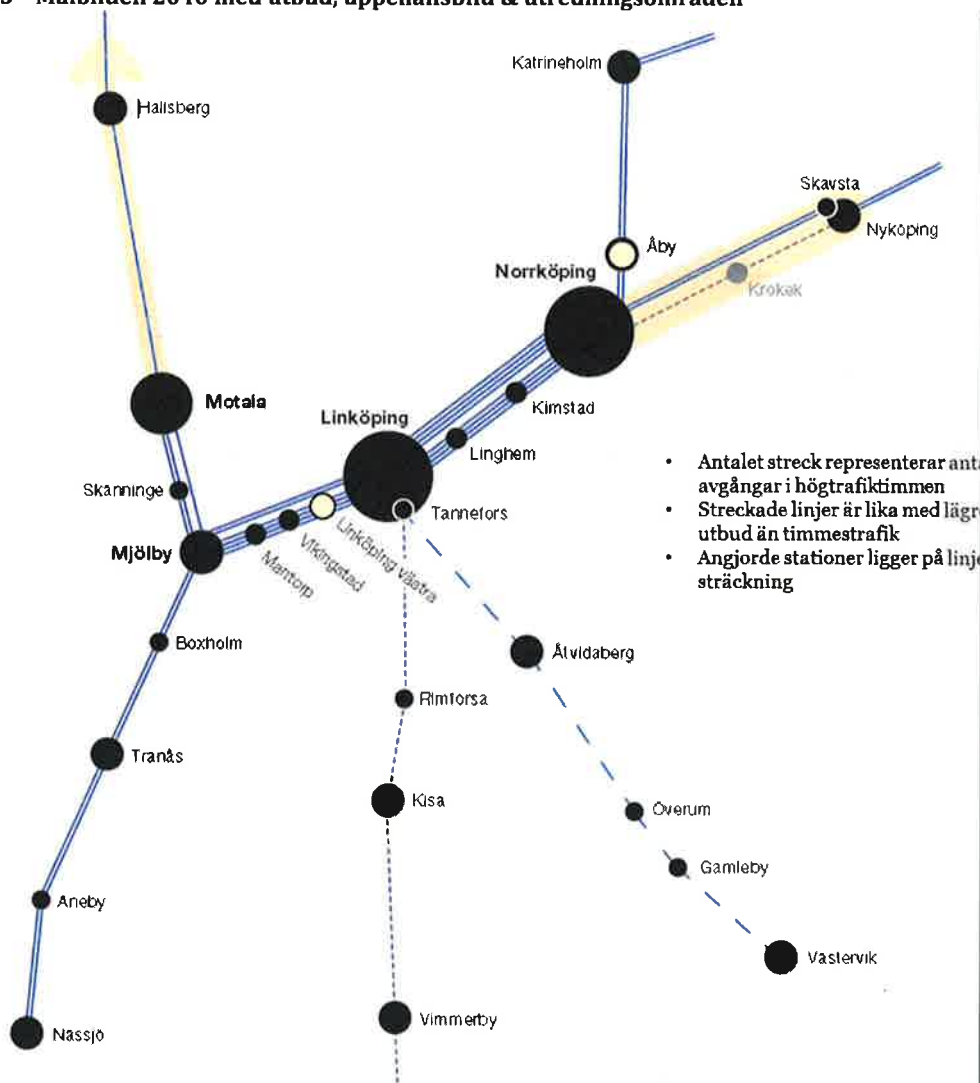
Vi ifrågasätter starkt uppgiften i sista stycket s. 31:

"För att ytterligare stärka tågens roll i dessa regionala resor krävs även att restiderna och framkomligheten försämrats för biltrafiken så att tågen relativa attraktivitet ökar. Det är en stor och viktig uppgift som Regionen måste driva tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner".

Det bör inte vara en uppgift för vare sig Regionen, kommunerna eller staten (Trafikverket) att försvåra biltrafiken för att höja attraktiviteten för tågtrafiken. Fokus bör ligga på konkurrenskraften hos tåget, inte att försämra densamma hos bilen.

För ÖHK är det av avgörande betydelse att det blir ett sömlöst resande i bemärkelsen att biljettsystem integreras och blir sömlösa/regionsoberoende samt att det också blir sömlöst att byta mellan olika trafikslag/aktörer. Det måste vara väl integrerade länkar i resekedjan.

Figur 15 - Målbilden 2040 med utbud, uppehållsbild & utredningsområden



I målbilden uttalas att Boxholm är en del av den första regionala principen, att knyta ihop Östergötland, men detta görs genom en trafiklösning inom "princip 3". Tranås och Boxholm blir del av "JLT-systemet". "Resandevolymer på detta delstråk är därför hanterbara och tas bättre om hand av ett annat system än Östgötapendeln" (sid 29). ÖHK menar att även denna arbetsmarknadspendling är viktig, och att man därför måste säkerställa att annan part träder in istället för Östgötapendeln.

Där sägs också (sid 30):

"Regionaltrafik från Mälardalen stärker Östergötland.

Regionen avser också att ta Ostlänken i anspråk för viss offentligt organiserad trafik, den som i målbilden är utpekad att gå (via bibana) till Nyköping (och Skavsta), vidare mot Södertälje och Stockholm. Denna trafik, för att nå länets största ort och målpunkt, förlängs vidare till Linköping. Vissa avgångar förlängs vidare till Mjölby där trafiken knyts ihop med Östgötapendeln från Motala, men framförallt med TiB och JLT. Det är viktigt att båda linjerna, från Nyköping respektive Katrineholm, kan förlängas till Mjölby."

ÖHK ser positivt på detta.

Vidare (sid 34):

"I denna tågstrategiska målbild pekats tre interregionala stråk ut som, efter Stockholm och Mälardalen, har påverkan på Östergötlands engagemang i regional tågtrafik: stråket mot Jönköping, stråket mot Örebro samt stråket mot Kalmar."

Gällande Jönköping och Örebro har ÖHK ingen avvikande mening. För stråket söderut, Stångådalsbanan med Kustpilen mot Kalmar, och Tjustbanan med Kustpilen mot Västervik noterar vi att tåg från Kisa och Åtvidaberg förkortar förstas restiden för dem som bor där, men expressbussar kan vara ett acceptabelt alternativ.

Ur regionalt perspektiv anser ÖHK att Ostlänken bör lyftas fram som Vikingstad-Stockholm C, inte som Linköping-Stockholm (Järna) (s. 46). Vi vill även poängtera vikten av Jönköping som en knutpunkt för en eventuell framtida snabbjärnväg som knyter samman Ostlänken med länken Hässleholm-Lund liksom Borås-Göteborg. En utbyggnad som ÖHK är positiv till.

ÖHK är tacksamma för möjligheten att inkomma med remissvar. Yttrandet har beretts av Charlotta Elliot, talesperson för infrastrukturfrågor, och Maria Björk Hummelgren, näringspolitisk chef.



Christian Berger, vd
Östsvenska Handelskammaren