

Uttalande från Marknadsbolaget om regionens tågtrafik

Hotet mot Östgötatrafikens regelbundna och täta avgångar och snabba restider är ett reellt hot mot hela Fjärde Storstadsregionens fortsatta utveckling. Detta kan leda till att företag väljer bort regionen och regionen drabbas av en befolkningsminskning. Östgötatrafiken utgör själva blodomloppet i regionen och Östgötapendeln mellan Norrköping, Linköping och Mjölby är huvudpulsådern.

Samtidigt är det väsentligt att fjärrtågstrafiken på stambanan fungerar effektivt inte minst för alla de som reser till och från Stockholm. Det nu akuta problemet visar att det är hög tid att inleda planeringen för en utökad spårkapacitet mellan främst Linköping och Norrköping på samma sätt som regeringen beslutat göra för sträckan Malmö – Lund. Inleds den planeringen nu kan spåren i bästa fall tas i bruk om cirka 10 år. Trafikverket bör tillsammans med de två berörda kommunerna genast ta initiativet till detta. Nödvändiga politiska beslut för att komma igång bör tas under hösten.

Marknadsbolaget i Fjärde Storstadsregionen kräver att Trafikverket inte försämrar Östgötatrafikens möjligheter att bibehålla den idag befintliga och fungerande tidtabellen. Den har bidragit till ett kraftigt ökat kollektivtrafikåkande. Det i sin tur har bidragit till en utvidgad arbetsmarknad till frömma för både den enskilde och för arbetsgivarna i regionen. Utökad kollektivtrafik är också önskvärd ur miljösynpunkt.

Östgötatrafiken har investerat kraftigt i förbättrad och utökad tågtrafik. Man kommer att ha kapacitet att öka resandet under den närmaste 10-årsperioden med nuvarande tidtabell från cirka 400 passagerare i timmen till 1 500 passagerare tack vare nya tågset och utbyggda perronger. Man har valt denna typ av utökning i stället för tätare trafik för att inte behöva ta i anspråk ytterligare spårkapacitet. Här har Östgötatrafiken tagit sitt samhällsansvar.

Därmed är det rimligt att Trafikverket å sin sida tar hänsyn till Östgötatrafikens krav på regelbundenhet i tidtabellen. Med en annan planering bör man kunna acceptera Östgötatrafikens krav på kontinuerliga 20-minutersavgångar på bestämda tider varje timme. Denna regelbundenhet i sig genererar trafik genom att underlätta den enskildes resande.

Trafikverket bör också införa nya planeringssystem inför avregleringen av den svenska järnvägsmarknaden 2012. System som tar hänsyn till stambanans befintliga kapacitet med målet en effektivt fungerande fjärrtrafik och som samtidigt inte missgynnar regionaltrafiken, som den svagare ekonomiska parten.

Detta är nödvändiga åtgärder. Vår uppfattning är dock att det i längden krävs också tätare förbindelser än var tjugonde minut för att ge passagerarna en bra och konkurrensmässig service. Regionen är nu mycket nära att accepteras som en gemensam arbetsmarknadsregion. Något som i längden skulle generera en ökad sysselsättning och ökade ekonomiska aktiviteter i regionen i storleksordningen 10 miljarder kr per år. En möjlighet till en utökad turtäthet är att Trafikverket inför det beslutade nya europeiska signal- och säkerhetssystemet -ERTMS - som ett pilotprojekt först på just denna högtrafikerade sträcka. Det möjliggör en betydligt tätare tågtrafik.

Kan inte kollektivtrafiken genom Östgötapendeln bibehålla kvaliteten och ges möjlighet till utökad kapacitet riskerar utvecklingen i regionen att stagnera och företag kommer att välja regioner med bättre arbetskraftsförsörjning. Samtidigt är regionen också ytterst beroende av en fungerande fjärrtrafik.

För ytterligare information kontakta VD Elin Brozén, tel 0705 26 42 09.