

Niklas Adell
Ekholmsvägen 407
589 29 Linköping
013-16 29 75, 0707-12 44 93
niklas@adell.re

10 februari 2020

Spontanremiss

Region Östergötland

"Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik"
remissversion 1.0, 2019-10-28, TSN 2018-0048, nedan kallad "Målbild 2040".

Ber att få avge följande synpunkter på "Målbild 2040", med särskild inriktning på beskrivningen av Stångådalsbanan och Tjustbanan och dessa banors framtida utveckling samt på de slutsatser och förslag som "Målbild 2040" drar härav.

Allmänt om "Målbild 2040"

"Den tågstrategiska målbilden innehåller i sig inga nya strategiska ställningstaganden utan bygger på tidigare fattade beslut och inriktningar kring länets och kollektivtrafikens utveckling".¹

"Målbild 2040" presenterar alltså ingen ny strategi eller vision.

I "Målbild 2040" återfinns heller ingen reflexion om den bakomliggande strategins relevans.

"Målbild 2040" beskriver hur den regionala tågtrafiken i Region Östergötland ser ut idag, räknar upp antalet förväntade resenärer 2040 utifrån en prognos av befolkningsutvecklingen i länet och tar i sin målbild med de nya tekniska förutsättningar som Ostlänken, planerad färdig 2035, ger. "Målbild 2040" innehåller inte någon reflexion kring andra faktorer som kan påverka den regionala tågtrafiken i Östergötland 20 år framåt i tiden, utan förutsätter, fränsett att befolkningen förväntas växa och att Ostlänken ger större möjligheter till fler regionala tåg, att allt ska vara som det är nu.²

Några allmänna principer i "Målbild 2040" av intresse också för Stångådalsbanan/Tjustbanan.

* Byten mellan och inom systemet ska optimeras för att möjliggöra flest möjliga tänkbara byten, till lägst möjliga bytestid.³

* Kollektivtrafiken ska köras regelbundet, likvärdigt och punktligt över dygnet och året. Trafiken ska utformas taktfast, i både utbudsintervall och klockslag.⁴

* Tågtrafiken ska vara stomme i Östergötlands kollektivtrafiksystem, både sett till helheten i regionen, men också på delsträckor där tågtrafik finns. Kan inte tågtrafiken uppnå den funktionella nivån att vara stomtrafik är trafiken föremål för utredning om nedläggning. Regional busstrafik är ett sekundärt eller kompletterande alternativ.⁵

¹ "Beslutsunderlag" till "Målbild 2040", sid 1

De tidigare fattade besluten återfinns i regionala utvecklingsprogrammet (RUP) och regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP), "Målbild 2040", sid 4

² Dock finns en brasklapp i "Beslutsunderlaget": "Målbilden kan komma att ändras om befolknings- och resandeutveckling i länet tar en annan riktning än vad vi idag har antagit." ("Beslutsunderlag", sid 2)

³ "Målbild 2040", sid 13

⁴ "Målbild 2040", sid 13

⁵ "Målbild 2040", sid 14

* Tågtrafik ska planeras mot att två avgångar i timmen (halvtimmetrafik) är basutbud för att kvalificeras som regional pendeltågstrafik (stomtrafik), vilket motsvarar totalt knappt 40 dubbel-turer/vardag.⁶

* Hög kvalitet är dyrt, men låg kvalitet är i längden dyrare.⁷

* Från kommunerna har framförts önskemål till exempel om kortare restider till/från/mellan Norrköping och Linköping och utvecklade utbud och samverkan med angränsande län.⁸

Befolkningsutvecklingen

Den i "Målbild 2040" presenterade befolkningsutvecklingen⁹ baseras på SCB:s befolkningsprognos. Enligt den ska befolkningen i Linköpings kommun öka från nuvarande 158 520 invånare till 198 074 år 2040, en ökning med 39 554 personer eller 25 %, medan Kinda kommun förväntas växa från 9 882 idag till 10 407 år 2040, alltså en ökning med 525 personer eller 5,3 %.

Men här måste man kunna föra ett resonemang om hur rimlig eller önskvärd den utvecklingen är. Vad tänker Kinda kommun om den i "Målbild 2040" presenterade prognosen? Kanske skulle man vilja att några tusen av de 39 554 som Linköpings kommun förväntas öka med i stället, med goda skäl, bosatte sig i Kinda kommun? Frågan har direkt relevans för tågtrafiken på Stångådalsbanan, eftersom goda pendlingsmöjligheter är ett tungt argument, inte så sällan en förutsättning, för att människor ska välja att bosätta sig "på landet", alltså ett stycke utanför de större tätorterna/städerna. Med en "Kinda-pendel", integrerad med Östgötapendeln Motala - Mjölby - Linköping - Norrköping vore en sådan för Kinda kommun mer positiv befolkningsutveckling möjlig.

Samma resonemang gäller Åtvidaberg, som i "Målbild 2040" förutsätts växa med blygsamma 4,9 % från 11 631 till 12 197 år 2040.

SCB levererar en prognos. En vision eller ett mål är något annat. Det tillhör politikernas uppgift att sätta mål.

Miljöfrågan

Det råder, såväl nationellt som internationellt, en bred och samstämmig uppfattning att den mänskliga påverkan på jordens miljö är allvarlig och måste åtgärdas. En stor del (en tredjedel, brukar man väl säga) av denna skadliga påverkan kommer från transportsektorn.

En slutsats härav är att infrastrukturens uppbyggnad, till exempel järnvägsnätets utformning och fördelningen av de olika trafikslagens trafikuppgifter, kommer att ändras, sannolikt med våra ögon rätt radikalt, i ett 20-årsperspektiv framåt.

Detta gäller såväl godstransporter som persontransporter. Utan att ägna så mycket tid åt saken nu - det är inte denna skrivelses ärende - har järnvägstrafik så stora fördelar, framför allt med betydligt mindre miljöpåverkan och ett mycket effektivare sätt att använda energin på,¹⁰ att trafiken på järnväg kommer att öka stort inom den närmaste framtiden.¹¹

⁶ "Målbild 2040", sid 14

⁷ "Målbild 2040", sid 14

⁸ "Målbild 2040", sid 19

⁹ "Målbild 2040", sid 21

¹⁰ Ska en väsentlig del av den energi som nu framställs av fossila bränslen, till exempel i landsvägsfordon, ersättas av energi från andra energikällor är det stora mängder "ny" energi som erfordras. Det är inte bara att sätta i en kabel från bilbatteriet i en väggkontakt. Det kommer därför att bli viktigt att använda den energi som framställs så effektivt som möjligt. Det lär gå åt fyra gånger så mycket energi att frakta gods med eldriven lastbil som med eldrivet tåg. Drivs lastbilen dessutom med el från batteri, utgör batteritillverkningen en avsevärd miljöpåverkan. Nya sorters batterier verkar inte finnas att tillgå inom överskådlig framtid. Att elektrifiera vägar saknas bred erfarenhet av och torde vara ett vanskligt projekt jämfört med att utnyttja och bygga ut de befintliga elektrifierade järnvägslinjerna, elektrifiera de ännu icke-elektrifierade och bygga nya banor.

¹¹ Järnvägstrafik är dessutom säkrare och snabbare (samt i mångas ögon bekvämare) än motsvarande landsvägs- trafik, men har förstås också sina begränsningar, framför allt med sämre flexibilitet.

Sett ur perspektivet Regional tågtrafik är det därför realistiskt att räkna med att sätten att färdas på kommer att ändras under åren 2020-2040. Det "Transportforum" som ägde rum i Linköping i början på januari 2020 hade därför rubriken "Ändrade beteenden, en förutsättning för ett transport-effektivt samhälle". Ny teknik räcker inte för att nå klimatmålen. Infrastrukturstern Tomas Eneroth formulerade det så: "Förenklat uttryckt kan man säga att vi inte längre kan bygga infrastruktur utifrån män och bilar."¹²

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland, som alltså "Målbild 2040" utgår från, har som strategiskt mål att kollektivtrafikens marknadsandel år 2030 (och alltså också 2040) ska uppgå till minst 32 %. Det finns anledning, just utifrån miljöperspektivet, att fundera kring hur önskvärt eller ens realistiskt det målet är. Det borde/måste kanske sättas (betydligt) högre.

I "Målbild 2040" finns, värt att notera, inget resonemang eller någon fundering kring hur miljöfrågan kan komma att ändra resandebeteendet i Region Östergötland eller hur hänsynen till miljön kan komma att påverka upplägget och utformningen av den regionala tågtrafiken i länet.

Godstrafiken

Inom överskådlig framtid (typ till 2040) kommer sannolikt betydande mängder godstransporter att flyttas från landsväg till järnväg. Det gäller också utmed Stångådalsbanan/Tjustbanan. Redan i dag finns det gods till och från industrier i orterna längs de båda banorna som enkelt skulle kunna fraktas på dem, bara det fanns ekonomiska incitament härför. Man kan på goda grunder ana att om 20 år går de transportererna på järnväg.

De företag som under de kommande 20 åren kommer att etablera verksamhet eller utvidga befintlig verksamhet kommer sannolikt, just utifrån den omläggning av inte minst den långväga godstrafiken från landsväg till järnväg som av allt att döma kommer att äga rum, att vara angelägna om att ha möjlighet till spåranslutning. Det blir sannolikt därför viktigt för kommuner som vill ha industriell verksamhet hos sig att ha tillgång till järnväg.

Detta gäller förstås också kommunerna utmed Stångådalsbanan/Tjustbanan.

Ostlänkens tillkomst kommer att leda till fler resandetåg på stambanan söder om Linköping. Det kommer att bli ännu trängre på de spåren, inte minst söder om Mjölby, där godstågen från norra Sverige ansluter i riktning till och från Sydsverige och kontinenten. Det ökar behovet av Stångådalsbanan som "avlastningsbana" för godstransporter till och från sydöstra Sverige och som reserv vid allvarigare störningar på stambanan.

Denna ökning av godstransporter från Stångådalsbanan kan i ett 20-årsperspektiv bidra till att järnvägen rustas till högre hastighet, elektrifieras och förses med nya mötesstationer och ett nytt signalsystem.

Det skulle i sin tur ha positiva effekter för Region Östergötlands regionala tågtrafik på banan.

Om detta nämns intet i "Målbild 2040".

Ostlänkens konsekvenser för regionen i dess helhet

"Målbild 2040" noterar att "i dagsläget är inte allt känt om hur Ostlänken kommer att påverka regionen. Det är dock högst troligt att Ostlänken kommer att påverka alla delar av samhället och därmed alla former och nivåer av resande. Enskilda kommuner, och regionen som helhet, antas få en ökad utvecklingstakt av Ostlänken, både sett till befolkning och förvärvsarbete, men också genom arbetsmarknadsförstoring. Det påverkar hur tågsystemet ska utformas, dess resandevolymer och infrastrukturens kapacitet."

Jag menar att "Målbild 2040" inte lever upp till den insikten när man sedan drar de praktiska konsekvenserna för Stångådalsbanan/Tjustbanan. Det är som att det man skriver inte gäller för de södra och sydöstra delarna av länet.

¹² Östgöta Correspondenten den 9 januari 2020

Ostlänkens konsekvenser utanför Region Östergötland

Ostlänken kommer att påverka inte bara Östergötlands län utan hela sydöstra Sverige. Ostlänken gör tågresande från hela Kalmar län – kanske också östra Blekinge – i riktning mot Stockholm och Mellansverige som ett alltmer attraktivt alternativ till flyg, bil och buss. Att rusta Stångådalsbanan till högre hastighet, inte 250 km/h men 140-160 km/h på inte hela banan men väsentliga delar av den, elektrifiera den och förse den med nya mötesstationer och ett nytt signalsystem skulle integrera hela sydöstra Götaland i Ostlänksprojektet. Stångådalsbanan skulle bli Ostlänkens "förlängda arm" åt sydost.¹³

I det längre perspektivet med tillkomsten av höghastighetsbanan Linköping – Jönköping – Malmö blir detta ännu mer relevant. Utan Stångådalsbanan måste man från Kalmar, Öland och östra Blekinge först ta sig till typ Värnamo för att nå ett snabbtåg till Stockholm. Det är inte rimligt.

Med direkta tåg (Karlskrona –) Kalmar – Linköping – Stockholm torde antalet flygresenärer mellan Kalmar och Stockholm minska signifikativt. Inte minst ur miljösynpunkt är det en önskvärd minskning, ett smärtfritt sätt att minska flygets negativa inverkan på miljön.

En upprustning av Stångådalsbanan är en angelägenhet för staten, inte för regionen. Jag kan dock tycka att det kunde läggas i Region Östergötlands intresse att driva på.

Och, som sagt, en upprustning av Stångådalsbanan ändrar, till det bättre, möjligheterna för Region Östergötland att bedriva regional tågtrafik i form av pendeltåg på Stångådalsbanan.

Det är en brist i "Målbild 2040" att man inte insett dessa högst möjliga konsekvenser av tillkomsten av Ostlänken.

"Målbild 2040" om Stångådalsbanan/Tjustbanan

"Målbild 2040" ger en dystert bild av banornas nuvarande status och har ingen annan tanke om deras status år 2040 än att "potentialen för respektive tåglinje inte är stark nog för ett ökat engagemang i regional tågtrafik."¹⁴

"Målbild 2040" konstaterar¹⁵

- * att banorna inte är elektrifierade,
- * har manuell klarering till vissa delar – men nämner inte att Trafikverket beslutat att installera signalsystemet ERTMS till år 2025 på Tjustbanan och till år 2035 på Stångådalsbanan, i båda fallen alltså före år 2040,
- * att banorna "håller låg kvalitet" – men nämner inte att delar av dem, för Stångådalsbanans del cirka 1/3, redan har helsvetsat spår på betongslipers i makadam, alltså stambanestandard,
- * att banorna "därför har låg regularitet" – vad "Målbild 2040" nu menar med det,
- * att trafiken bedrivs med miljömässigt undermåliga dieseltåg – men nämner inte att nya tåg är beställda för driftsättning 2025 och att dessa tåg kan drivas med såväl elektricitet som diesel av low emission-typ.

Det finns alltså inget(!) framtidsperspektiv för Stångådalsbanan/Tjustbanan i "Målbild 2040" utan "Målbild 2040" beskriver bara läget 2019.

Utifrån det finner "Målbild 2040" att det finns ett behov i Kalmar län av interregional trafik Kalmar – Linköping och att Stångådalsbanan därför kan få fortsätta att trafikeras som nu, medan tågen på Tjustbanan bör ersättas "högekvalitativ" busstrafik.

"Målbild 2040" anser det alltså inte vara möjligt att införa utökad regional tågtrafik för relationen Östergötland – Kalmar län.¹⁶ "Att investera i banorna stöds inte av uppsatta mål och att

¹³ Jag har för mig att jag har läst/hört någon minister (före Eneroths tid) eller hög chef på Trafikverket säga just så om Stångådalsbanan. Man jag minns inte vem eller när. Regeringskansliet eller någon instans i Riksdagen eller Trafikverket kanske vet?

¹⁴ "Målbild 2040", sid 36

¹⁵ "Målbild 2040", sid 36

utöka trafiken, så att trafiken skulle uppnå den nivå som krävs/önskas om 30-minuterstrafik (basutbudet), skulle urholka andra delar av Regionens engagemang i regional tågtrafik. Regionen ser därför inte ett inomregionalt tågpendlingssystem på vare sig Tjust- eller Stångådalsbanan. För Östergötlands del är dock medfinansiering till Stångådalsbanan fortsatt möjlig i målbilden för 2040.”¹⁷

”Målbild 2040” är dock medveten om att redan i dagsläget är tåget snabbare än bussen. För Stångådalsbanan, där restiden idag är 4 timmar med buss mot 3 timmar med tåg, konstaterar man, lite häpnadsväckande, att busstrafiken ”ändå kvarstår som ett acceptabelt alternativ men inte konkurrenskraftig nog”.¹⁸ Återigen: detta är en beskrivning av läget 2019, inte av ett sannolikt – eller önskvärt – läge 2040.

”Målbild 2040” doftar en (känslomässig?) avoghet mot Stångådalsbanan/Tjustbanan och en ovilja att göra något konstruktivt för tågtrafiken på banorna, i bjärt kontrast mot entusiasmen och viljan att utöka trafiken på stambanan och Ostlänken. Om den kan man tala om möjligheter, ”en potential om att kunna bedriva utökad trafik”.

”Målbild 2040” skriver mycket lite om ekonomi. Dock noterar man att ”nettokostnaden per resenär” på Stångådalsbanan/Tjustbanan ”är hög (cirka 10 gånger så hög som på Östgötapendeln, 300 mot 30 kr)”, dock utan att presentera hur den summan räknats fram. Något resonemang om förklaring till summan eller tankar kring åtgärder att ändra den finns inte heller.

Framför allt finns alltså inget framtidsperspektiv för Stångådalsbanan/Tjustbanan, inget om den allmänna utvecklingen i länets sydöstra delar (mer än den av SCB framtagna prognosen av befolkningsutvecklingen), inget om konsekvenserna av en mer ”hållbar” miljöpolitik, om betydelsen av Ostlänkens ”förlängda arm”, inget om ens en tänkbar upprustning av Stångådalsbanan/Tjustbanan och dess betydelse för Regionens regionala tågtrafik.

En upprustning av Stångådalsbanan/Tjustbanan

med helsvetsat spår på betongslipers i makadam på de bandelar som idag saknar detta, några ombyggnader,¹⁹ ett antal nya mötesstationer, elektrifiering och nytt signalsystem är i perspektivet år 2040 och utifrån ovan förda resonemang om dels den omläggning av såväl person- som gods-transporter som en hållbar miljöpolitik kommer att leda till, dels den förändrade infrastruktur i sydöstra Götaland som Ostlänken kommer att leda till, möjlig, rentav sannolik och önskvärd.

Byte av signalsystem på Stångådalsbanan/Tjustbanan från nuvarande ”Radioblock” och manuell tågklarering till det för Europas järnvägar gemensamma systemet ERTMS²⁰ ingår i Trafikverkets planer för åren 2017-2025 (Tjustbanan) och 2026-2035 (hela Stångådalsbanan) och kommer alltså att vara klart och i drift år 2040.

En upprustning av Stångådalsbanan/Tjustbanan kommer att kosta en del. I relation till Ostlänken och, än mer, i relation till omsorgen om miljön och tillgången till energi, är det, trots allt, inga omöjligt stora summor.

Och, som sagt, ”hög kvalitet är dyrt, men låg kvalitet är i längden dyrare”.²¹

Vad skulle då jag vilja om trafiken på Stångådalsbanan/Tjustbanan år 2040

* Att banorna då, av ovan nämnda och förmodligen ytterligare andra goda skäl, är av staten/Trafikverket upprustade så att såväl interregional som regional tågtrafik samt lokal och interregional godstrafik bedrivs på dem,

¹⁶ ”Målbild 2040”, sid 37

¹⁷ ”Målbild 2040”, sid 38

¹⁸ ”Målbild 2040”, sid 37

¹⁹ Till exempel i Bjärka Säby och Berga

²⁰ ”European Rail Traffic Management System”

²¹ ”Målbild 2040”, sid 14

* att interregionala tåg trafikerar sträckorna (Karlskrona -) Kalmar - Linköping - Stockholm (- Uppsala) och Västervik - Linköping - Stockholm, ²² kanske som kommersiell tågtrafik,

* att regionala tåg (pendeltåg) trafikerar sträckorna (Hultsfred -) Kisa - Linköping (- Norrköping/Motala) och Åtvidaberg - Linköping (- Norrköping/Motala) med uppehåll i till exempel Brokind, Bestorp och Sturefors samt andra mindre tätorter som berörda kommuner vill utveckla, ²³

* att dessa regionala tåg går regelbundet varje halvtimme under "rusningstrafik" och annars varje timme,

* att dessa regionala tåg är integrerade i de andra delarna av Regionens pendeltågstrafik,

* att stationerna och deras omgivningar är anpassade för de nya resemonster som kan komma att finnas år 2040. ²⁴

Till frågan om Stångådalsbanans/Tjustbanans anslutning till stambanan/Ostlänken i Linköping

"Målbild 2040" noterar att frågan om Stångådalsbanans/Tjustbanans anslutning till stambanan/Ostlänken i Linköping inte är löst. Man verkar ändå förutsätta att det blir en anslutning och inte en "stoppbock" i Tannefors.

Frågan ligger inte hos Regionen utan hos Linköpings kommun och, ytterst, hos Trafikverket.

I Trafikverkets "Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen - Glyttinge" från februari 2014, står

dels: "Korta bytestider inom bytestpunkten är en viktig planeringsförutsättning, eftersom bytestiden är hårt knuten till tågets attraktivitet bland resenärerna. Som ett styrmedel för att klara effektiva byten har därför ett mål satts inom Ostlänkenprojektet där maximal bytestid i Linköping och Norrköping har satts till tre minuter", ²⁵

dels: "Dåvarande Banverket har i en förstudie för Tjust-/Stångådalsbanan utrett ett läge öster om Linköping. I *Översiktsplan för staden Linköping* hålls de dragningarna öppna." ²⁶

Frågan om Stångådalsbanans/Tjustbanans anslutning till stambanan/Ostlänken i Linköping behöver relateras till frågan om Linköping City Airport/SAAB:s flygfält. Finns flygplatsen kvar 2040? Som kommersiell flygplats?

Ska Stångådalsbanan/Tjustbanan 2040 ha kvar nuvarande linjedragning - fast då kanske på bro vid Braskens-bro-rondellen? Eller dras öster om flygplatsen? Ska den ha en station vid Linköping City Airport? Ska Stångådalsbanan/Tjustbanan gå i tunnel under flygplatsen? Eller ska den läggas om radikalt och gå västerifrån in i Linköping via Universitetet och Mjärdevi? Kanske ska Stångådalsbanan/Tjustbanan ha två anslutningar till Linköping, en för resandetåg och en för godståg?

Frågan om anslutningen i Linköping hör ihop med frågan om ett spårvägsnät i Linköping, där alltså Stångådalsbanan/Tjustbanan skulle kunna vara en del.

²² Inom parentes kan noteras att vi redan nu, före Ostlänkens tillkomst och före de ändringar av resebeteenden som en hållbar miljöpolitik kan leda till, har erfarenhet av att det finns ett starkt intresse i Kalmar län och Kinda kommun av direkta tåg Kalmar - Linköping - Stockholm.

²³ Inom parentes kan noteras att vi redan nu, före Ostlänkens tillkomst och före de ändringar av resebeteenden som en hållbar miljöpolitik kan leda till, har erfarenhet från de år i början på 1990-talet när det gick lokala tåg för arbets- och skolpendlare Kisa - Linköping med mellanliggande orter av att det finns ett reellt intresse för sådan regional tågtrafik.

²⁴ Ett exempel, bland många: Man kan inte köra bussar överallt. Samtidigt ska "landsbygden leva". Folk måste kunna bo på landet - och samtidigt måste också landsbygdsbornas resande minskas. Ett förändrat resebeteende kan då vara att man tar bilen till närmaste järnvägsstation och tåget därifrån. Det kräver tåg, ty människor är mindre benägna att byta till buss; då tar man bilen hela vägen. Och det kräver tät (och hyfsat snabb) trafik, alltså halvtimmetrafik under de viktiga timmarna och timtrafik i övrigt. Då tar man bilen från Tidarsrum eller Horn till Kisa och pendeltåget därifrån.

²⁵ "Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen- Glyttinge", Trafikverket 2014, sid 9

²⁶ "Komplettering till järnvägsutredning Ostlänken genom centrala Linköping, sträckan Malmskogen- Glyttinge", Trafikverket 2014, sid 23

Ostlänken gör den frågan relevant. Med den utökade spårkapacitet som Ostlänken ger finns möjligheten till ett "tram-train"-system²⁷ för de båda städerna.

"Målbild 2040" har inte med ens tanken på ett sådant system i sin strategi för regional tågtrafik i Regio Östergötland 20 år framåt i tiden. Det är en brist.

Linköping dag som ovan



Niklas Adell

²⁷ "Tram-train" är ett transportsystem med fordon som trafikerar både spårväg och järnväg. Direkttrafik mellan Campus i centrala Norrköping och universitet i Linköping, på i Linköping nybyggd spårväg med anslutning till pendeltågtrafikens järnvägsspår, är ett exempel bland många på vad ett sådant system skulle kunna erbjuda.