

Regeringskansliet-Infrastrukturdepartementet

Mälardalstrafiks remissvar på Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Trafikverkets diarienummer: I2021/02884

Inledning	1
Nödvändiga åtgärder som saknas i planförslaget	3
Investeringar som ingår i planförslaget	4
Övriga områden med koppling till planförslaget	5
Avslutning	11

Inledning

Mälardalstrafik MÄLAB AB (Mälardalstrafik) ägs av Regionerna i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Mälardalstrafiks uppdrag och verksamhet är i korthet att handlägga frågor av gemensamt intresse för ägarna vad gäller regionalstågstrafik, innehållande utveckling, upphandling och förvaltning. Bolagets ändamål är att bidra till ägarnas fullgörande av sina uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter. Mälardalstrafik är Trafikorganisationsförbundet för den regionala tågtrafiken i Mälardalsområdet och anlitar järnvägsföretag för att utföra driften av vår egen regionalstågstrafik inom Mälartågslinjerna. Därutöver samverkar Mälardalstrafik genom avtal med järnvägsföretag som bedriver kommersiell regionalstågstrafik i Mälardalen, som tillsammans bildar ett storregionalt kollektivtrafiksystem i regionen.

Trafikverket presenterade den 30 november 2021 förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022 – 2033. Mälardalstrafik överlämnar härmed vårt yttrande på planförslaget.

Mälardalstrafiks verksamhet är helt beroende av Trafikverkets resurser i form av en funktionell anläggning, robust och kapacitetsstark infrastruktur och bra kringtjänster och utgör grund för detta yttrande trots att Mälardalstrafik inte är utpekad som remissinstans av Trafikverket.

Mälardalstrafiks yttrande utgår från Mälardalsrådets remissvar och prioriteringar. Mälardalsrådets remissvar innehåller en bredare ansats och ytterligare bakgrundsfakta, exempelvis utvecklingen av den internationella tillgängligheten och godstransporterna i regionen. Fokuset i vårt remissvar är kopplad till den kompetens Mälardalstrafik har och därmed de åtgärder och brister som har direkt påverkan på utvecklingen av regionalstågstrafiken i Stockholm – Mälardalregionen. Vår granskning och remissyttrande omfattar därmed inte planen i sin helhet.

Granskningen av planförslaget tar sin utgångspunkt i den av Mälardalsrådet fastställda systemanalysen *Framtidens resor Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalregionen, Mälardalsrådet 2020*. I

Regeringskansliet-Infrastrukturdepartementet

systemanalysen, som även fastställts av regionens förtroendevalda samt region Gotland, beskrivs de storregionala målen för transportsystemet i Stockholm-Mälardalregionen, gemensamma strategier och åtgärder för transportsystemet, prioriterade behov i infrastrukturplaneringen samt hur Stockholm-Mälardalregionen kan bidra till en bättre framkomlighet och en klimatsmart omställning.

För att nå ovanstående mål har våra ägare genom Mälardalstrafik genomfört stora satsningar i regionalstågstrafiken i Stockholm-Mälardalregionen. Vi har hittills anskaffat 53 nya kapacitetsstarka tågfordon, byggt ny underhållsdepå i Eskilstuna, mer än fördubblat trafikutbudet med Mälartåg, mätt i tågkilometer, mellan 2016 och 2022 samt investerat i försäljningssystem, digitala kanaler och kundservice. Ambitioner finns om fortsatta satsningar. För att upprätthålla satsningarna och realisera ambitionerna behöver vi bli mötta med de medel som krävs för en funktionell, robust och kapacitetsstark anläggning.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022 – 2033 innehåller förslag till investeringar och åtgärder i Stockholm-Mälardalregionen. I förslaget saknas dock många viktiga investeringar och åtgärder eller är bara delvis finansierade för att i närtid och på sikt vidmakthålla och utveckla regionalstågstrafiken i Stockholm-Mälardalen. Vår avsikt med Mälardalstrafiks förhållandevis detaljerade yttrande är att vara tydliga med de behov som finns för att kunna bedriva och utveckla regionalstågstrafiken i Stockholm – Mälardalen.

Satsningarna och ambitionerna är nödvändiga för att bidra till samhällets behov och utveckling i Stockholm-Mälardalregionen. Exempelvis bidrag till en regional integration och balans i bostadsförsörjningen, att möta den utveckling som sker avseende tillväxt i befolkningen och näringslivet med ökat resande och därmed behovet av att överflyttning löpande sker till en hållbar transportlösning. Utvecklingen behöver därför matchas med åtgärder i infrastrukturen, åtgärder som Trafikverket tillsammans med regionens företrädare behöver realisera, varav många behöver prioriteras i närtid.

Inom ramen för *Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm* utpekas även ett behov av ökad integration mellan pendeltåg- och regionalstågssystemet som en viktig åtgärd för att bidra till trafiksystemets utveckling. En ökad samplanering kan ge en förbättrad tillgänglighet till stora arbetsmarknader samt till Arlanda.

Som underlag till våra behov av åtgärder och som bakgrund i vår granskning vill vi även peka på Trafikverkets rapport *Regional tågtrafik i Mälardalen år 2022–2028* (TRV 2020/54090 14 juli 2020) som vi tillsammans med Trafikverket utarbetat för att redovisa Mälardalstrafiks planerade trafikutökning för regionalstågstrafikens i etapp 2 (från 2022) samt vilka åtgärder i infrastrukturen som är nödvändiga att genomföra för att kunna förverkliga trafikökningen.

Regeringskansliet-Infrastrukturdepartementet

Nödvändiga åtgärder som saknas i planförslaget

I Stockholm-Mälardalregionen reser varje dag 750 000 regioninvånare över en eller flera kommungränser för att komma till jobbet, i en alltmer sammankopplad storregion. I regionen ligger Arlanda, Sveriges största internationella flygplats och central transportnod. Fram till 2050 beräknas befolkningen öka med hundratusentals invånare, samtidigt som antalet arbetstillfällen förväntas öka med drygt 700 000.

I planförslagets figur 7 redovisas att biltrafiken står för 77 procent av personresandet och att färdmedelsfördelningen varit likartad sedan 1970-talet. Trafikverket anger vidare (2.1.2) att befolkningen förväntas öka med 16 procent mellan 2017 och 2040, samt att resandet per person ökar med ca 10 procent, vilket tillsammans ger en ökning av transportarbetet med 25–30 procent. Därutöver anges att järnvägsresandet beräknas öka med drygt 50 procent till 2040. Enligt Trafikverkets prognos (2.2.2) beräknas godstransporterna öka med omkring 50 procent till 2040 och beräknas öka i ungefär samma takt i alla trafikslag. Mälardalsrådets Godsstrategi pekar samtidigt på en ökning om ca 65 procent av godstransporter för Stockholm-Mälardalregionen.

För att klara en ökning för både godstransporterna och för persontrafiken på järnvägen i enlighet med i planen angivna prognoser för 2040 krävs det fler åtgärder i infrastrukturen än vad planförslaget innehåller. För att bidra till en ökning av järnvägsresandet med drygt 50 procent enligt Trafikverkets prognoser anser Mälardalstrafik att en sådan utveckling i Stockholm-Mälardalregionen minst förutsätter att flertal av nedan nämnda investeringar genomförs under planperioden. Mälardalstrafik anser att nedanstående åtgärder, vilka saknas helt i planförslaget, är en förutsättning för att fortsatt kunna möta ett vidmakthållande och nödvändig utveckling av regionaltågstrafiken i regionen samt nå en bra robusthet och god punktlighet.

- Svealandsbanan, dubbelspår mellan Folkesta-Rekarne, till nytta även för tågtrafiken Uppsala-Västerås-Eskilstuna-Norrköping-Linköping
- Svealandsbanan, fortsatt utbyggnad till fler dubbelspårssträckor Eskilstuna-Södertälje
- Mälardalstrafik, åtgärder för ökad spårkapacitet genom fler dubbelspårsavsnitt Kolbäck-Hovsta och Hovsta-Arboga till nytta även för Svealandsbanans trafik
- Utpekat trimningspaket för Stockholm-Mälardalregionen (se vidare under avsnitt Trimnings- och miljöåtgärder)
- Hallsbergs gods- och personbangård (resurser saknas i planen för att utveckla kapaciteten)
- Ombyggnad och utveckling av stations- och bangårdsområdet i Västerås och Örebro
- Märsta, upprustning, plattformsförlängning och förbättrad trafiksäkerhet
- Uppsala-Gävle, ökad spårkapacitet genom fler förbigångsspår
- Västerås-Fagersta, ökad spårkapacitet
- Västra stambanan, ökad spårkapacitet, ombyggnad Gnesta för ökad linjekapacitet
- Solna, ny station för regionaltåg
- Generell utveckling av stationernas resenärsmiljöer

Även kapacitetsbristen på Västra och Södra stambanan är omfattande sedan många år tillbaka. I första hand fram till dess att Ostlänken blir färdigställd, men även därefter innan nya stambanan mellan Linköping-Jönköping-Göteborg är färdig i sin helhet. Det är därför mycket angeläget att Ostlänken

Regeringskansliet-Infrastrukturdepartementet

färdigställs tidigt och åtgärder måste vidtas för att säkerställa att projektet inte fördröjs ytterligare. Men med en förväntad byggtid på ca 15 år för Ostlänken är det viktigt att ytterligare trimningsåtgärder utöver planförslaget vidtas på Västra och Södra stambanan mellan Stockholm-Katrineholm-Hallsberg/Mjölby för ökad spårkapacitet i avvaktan på att nya stambanan blir färdigställd. Åtgärder måste ske skyndsamt för att minska de brister som finns i spårkapaciteten sedan många år tillbaka och leder till konflikter i prioriteringen mellan tåg, samt körtidsförlängningar och låg punktlighet.

Investeringar som ingår i planförslaget

De investeringar som föreslås i Stockholm-Mälardalregionen är viktiga och kommer bidra till utvecklingen av trafiksystemet, nationella transportpolitiska mål och därmed samhällets utveckling. Mälardalstrafiks slutsats är dock samtidigt att den föreslagna investeringsramen inte är tillräcklig för att i närtid och på sikt kunna bedriva eller utveckla en attraktiv regionalstågstrafik.

Följande större namngivna investeringsprojekt är identifierade i planförslaget som berör regionalstågstrafiken i Stockholm-Mälardalregionen:

Utvecklingsprojekt

- Ostkustbanan, fyrspar Uppsala-länsgränsen Stockholm
- Uppsala, plankorsningar
- Ostlänken, nytt dubbelspar Järna-Linköping
- Mälardalbanan, fyrspar Tomtebodavägen-Kallhäll, bytespunkt Barkarby
- Dalabanan, åtgärder för ökad kapacitet och kortare restider, reinvesteringar, mötesspar Heby
- Stockholm C, funktionsanpassningar efter Citybanan
- Hagalund, bangårdsombyggnad
- Västra stambanan, förbigångsspar i Katrineholm samt Högsjö
- Laxå bangårdsombyggnad
- Ostkustbanan, anpassningar för hastigheter upp emot 250 km/h (effekten för ökad spårkapacitet osäker)
- Stockholm C och Tomtebodavägen bangårdsombyggnad (endast utredningsmedel)

Reinvesteringsobjekt

- ERTMS, utbyte av järnvägens signalsystem
- Mälardalbanan, utbyte signalställverk Västerås-Kungsängen, Frövi-Köping samt Hovsta-Jädersbruk, spar- och växelbyte Tillberga-Jädersbruk samt Eskilstuna-Kolbäck
- Västra stambanan, kontaktledningsbyte Järna-Hallsberg, tunnelupprustningar Flemingsberg-Järna, signalåtgärder Årstaberget-Flemingsberg
- Södra stambanan, kontaktledningsbyte Katrineholm-Mjölby
- Hallsberg-Frövi, reinvesteringar i kontaktledning, spar och växlar

Regeringskansliet-Infrastrukturdepartementet

Utökad investeringsram äts upp av kostnadsökningar

Investeringsramen för nya utvecklingsobjekt är 437 miljarder varav 353 är intecknade i investeringar inom gällande plan. Till detta tillkommer omkring 80 miljarder till följd av investeringarnas kostnadsökningar, därutöver anges att ERTMS-implementeringen behöver tillföras ytterligare 20 miljarder för en utpekad utbyggnadstakt utöver gällande plan. Sammanlagt summerar den gällande planens fortsättning och nämnda kostnadsanspråk till nära 460 miljarder, vilket överstiger den angivna ramen för utvecklingsanslaget på 437 miljarder. Planförslaget förutsätter därmed kostnadsbesparingar, tidsförskjutningar och etappindelningar av vissa objekt. Härtill tillkommer en sedan tidigare hög underhållsskuld.

Att Ostkustbanans objekt fyra spår Uppsala-länsgränsen Stockholm föreslås få en förskjutning av tidplanen för genomförandet och att endast 18 procent av totalkostnaden finansieras i planförslaget innebär att utvecklingen av trafiksystemet mellan Stockholm-Uppsala hämmas under lång tidsperiod. Mälardalstrafik anser att finansieringen under planperioden måste öka för att ett av landets största resandestråk ska kunna ges bättre förutsättningar till utvecklingen av persontrafiken på järnvägen.

Det är vidare mycket positivt att Ostlänken finns med i planförslaget och att byggstart av projektet nu sker. Ostlänken är ett namnsatt objekt i nationell plan och av stor betydelse för regionens tågtrafikssystem. Mälardalstrafik ser det viktigt att Trafikverket i det fortsatta arbetet med att utforma Ostlänkens spårssystem har en löpande nära dialog med regionernas kollektivtrafikmyndigheter för att nå de mål som finns för det storregionala tågsystemet. Ostlänken behöver byggas med ett högt tempo för att möta de behov av ökad spårkapacitet och kortare restider som finns. Mälardalstrafik är redo att trafikera banan så snart deletapper öppnas för trafik.

För utveckling av Stockholm central och Tomtebodabangård finns i planförslaget utredningsmedel. Det är viktigt att utvecklingen av sidosystemen för fordonen avseende uppställning, fordonsbildning och service kan förbättras i Stockholm under planperioden och att det därmed även behöver avsättas medel för åtgärder.

Övriga områden med koppling till planförslaget

Vidmakthållande av transportinfrastrukturen (6)

Mälardalstrafik anser att det är allvarligt att finansieringen av vidmakthållandet inte räcker, att underhållsskulden för järnvägen efterhand därmed ökar och fortsätter att skjutas framåt i tiden. Det är oroande att inte fler viktiga banor för Stockholm-Mälardalens utveckling finns med i inriktningen. Vi förväntar oss att ambitionsnivån under planperioden minst måste vara att återfå järnvägens ursprungliga funktion för Stockholm-Mälardalens utpekade stråk. För de utpekade stråkens sträckor inom Stockholm-Mälardalensregionen bör kravet vara att återställningen sker inom halva planperioden (6 år).

Mälardalstrafik anser att ytterligare medel behöver tillföras till vidmakthållandet av järnvägen eller omfördelas så att samtliga banor med persontrafik i Stockholm – Mälardalensregionen ges en prioritet som resulterar i ett förebyggande underhåll med förbättrad robust anläggning med minskade antalet akuta

Regeringskansliet-Infrastrukturdepartementet

fel och hastighetsnedsättningar och därmed förbättrade förutsättningar för trafikutveckling och en förbättrad punktlighet.

Ökningen av medel till vidmakthållande är inte på långa vägar i nivå med behoven. Det medför, på delar av anläggningen, att komponenter inte kan bytas ut i önskvärd takt och ersättas av mer livslängdsförlängande åtgärder. Det innebär en risk för fler störningar i trafiken.

Trafikverkets analyser visar att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt att öka resurserna för vidmakthållande ytterligare. Enligt analyserna som presenterades i Trafikverkets inriktningsunderlag skulle det behövas ytterligare 13 procent (26 miljarder kronor) högre anslag för järnväg respektive 20 procent (50 miljarder kronor) högre anslag för väg för att upprätthålla dagens funktionalitet. Även analyserna för byggnadsverk visar att det vore samhällsekonomiskt effektivt att investera i underhåll av byggnadsverk tidigt i planperioden för att på så sätt undvika merkostnaderna som följer av att förskjuta underhåll av till exempel broar och tunnlar på framtiden.

Vidare anger Trafikverket (6.2.7) att en större andel av järnvägsanläggningen kommer att ha uppnått sin tekniska livslängd vid planperiodens utgång jämfört med nuläget, och framför allt sker denna utveckling under andra delen av planperioden. Trafikverket bedömer att större effekter för trafiken kan undvikas genom livslängdsförlängande åtgärder i form av förstärkt underhåll i vissa lägen och mer avhjälpande underhåll i andra lägen. Det innebär att även behoven för vidmakthållandet av järnvägsanläggningen kommer att öka i framtiden. Den föreslagna inriktningen (6.2) syftar till att återfå en del av det eftersatta underhållet på några av de högst trafikerade delarna av anläggningen, Västra stambanan, Södra stambanan, norra godsflödet Hallsberg-Luleå samt Malmbanan.

Inom huvudstadsområdet Stockholm-Mälardalregionen behöver samtliga banor som prioriterats av Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete ingå i det prioriterade järnvägsnätet och därmed i planen få en inriktning att merparten av det eftersatta underhållet åtgärdas under planperioden. Annars riskerar järnvägsstråken i regionen få ett försämrat tekniskt tillstånd, med konsekvenser för försämrad robusthet, ökad risk för trafikpåverkan och tillfälliga hastighetsnedsättningar. Effekten av detta är sämre punktlighet för trafiken direkt på dessa banor men ger även spridnings-effekter på de prioriterade stambanorna eftersom trafiken på dessa banor även trafikerar delar av stambanorna, dessutom är trafiken i storstadsregionen ihopkopplad och inte isolerade linjer.

Behovet av förbättrat underhåll avser även bangårdarna för fordonsuppställning som är en viktig förutsättning för trafikproduktionen.

Därutöver vill vi peka på att behovet av att utnyttja internet ombord på tågen samtidigt ökar behovet av hög kapacitet i de digitala näten. Planen behöver ha utpekade insatser för att påverka marknadens aktörer att säkerställa hög kapacitet utmed alla banor i Stockholm-Mälardalregionen.

Trimnings- och miljöåtgärder (7.1)

Mälardalstrafiks slutsats är att avsaknaden av nya investeringsobjekt för järnvägstrafiken i Stockholm-Mälardalregionen än mer förstärker behovet av att många kapacitetshöjande trimningsåtgärder genomförs. Mälardalstrafik föreslår därför regeringen att det i den Nationella planen skapas ett tydligt

Regeringskansliet-Infrastrukturdepartementet

Mälardalspaket med trimningsåtgärder samt att regionernas företrädare inom kollektivtrafikmyndigheterna ges stort mandat att prioritera mellan dessa åtgärder.

Av planförslagets 42 miljarder är 13,4 miljarder avsatta för åtgärdsområde Kapacitet och kvalitet samt Kollektivtrafik. Övriga åtgärdsområden ses inte direkt skapa nytta för järnvägssystemets kapacitet och kvalitet, möjligtvis kan åtgärdsområde trafiksäkerhet även bidra till bättre framkomlighet för tågtrafiken men denna uppfattning är osäker eftersom planen inte redovisar fördelningen mellan järnväg och väg.

Det anges att den indikativa ramen för kapacitet och kvalitet uppgår till 30 procent, respektive 55 procent för kollektivtrafiken av det uppskattade behovet och att det innebär att det behövs hårda prioriteringar mellan de enskilda åtgärdena. Vidare anges att trots dessa satsningar återstår fortfarande många hinder för att personer med funktionsnedsättning ska kunna resa med kollektivtrafiken. Det är inte tillräckligt. För att bedriva och utveckla regionaltågtrafiken i Stockholm-Mälardalen behöver ytterligare medel för Trimningsåtgärder riktas mot ökad spårkapacitet i järnvägssystemet samt till kollektivtrafiken.

Följande exempel på trimningsåtgärder (8.5.3, 8.6.3) är utpekade för Stockholm-Mälardalenregionen som berör regionaltågtrafiken.

- Ostkustbanan, anpassning av stationer till nya tåg Uppsala-Gävle, vänd- och uppställningsspår i Fullerö
- Säkra bangårdar, stängsling
- Västra stambanan, signalåtgärder Stockholm och Huddinge

Mälardalstrafik vill peka på följande exempel på trimningsåtgärder som därtill behöver ingå i ett Mälardalspaket. Åtgärdena ses nödvändiga för att klara trafiken med avseende på punktlighet, låsningar i tidtabellsläggningar samt bidra till trafikens utveckling. Åtgärder som sedan tidigare är identifierade och utpekade inom ramen för samverkan med Trafikverket, men där framför allt finansiering hittills inte varit tillräcklig för ett genomförande.

- Uppsala central, närliggande åtgärder för ökad spårkapacitet för fler tåg
- Eskilstuna, plattformsförlängningar och anpassningar signalsystem
- Ransta, signalåtgärder för samtidig infart, samt ny plattform och plattformsförbindelse
- Flen-Eskilstuna-Västerås-Sala, kapacitetshöjande åtgärder samt restidsförkortning
- Örebro, anpassningar av signalsystem för fler plattformslägen
- Katrineholm, fler plattformslägen och signalåtgärder för ökad spårkapacitet
- Anpassningar av längd och höjd på plattformar
- Hastighetshöjningar i spår och växlar, exempelvis i samband med spår- och växelbyten
- Optimerad omplacering av baliser och uppehållstavlor
- Ökad uppställningskapacitet för tågfordon

Regeringskansliet-Infrastrukturdepartementet

ERTMS (7.9)

Genomförandet av gemensamma standarder i EU gynnar både planeringen av infrastrukturens systemet och skapar förutsägbarhet för trafikeringen. Mälardalstrafik vill dock understryka att ERTMS måste leda till en för tågtrafiken ökad spårkapacitet och högre hastigheter.

I planförslaget anges en lägre utbyggnadstakt, till fullt utbyggd mellan 2040–2045. Trafikverket pekar dock på att en långsammare utbyggnadstakt samtidigt innebär stora problem att upprätthålla systemets robusthet och ökade kostnader för att underhålla befintlig signalanläggning som är gammal och sliten. Trafikverket anger även att en långsammare utbyggnadstakt skulle innebära stora problem för framdriften av många andra investeringar som är beroende av att ERTMS byggs ut.

Trafikverket har i samband med informationsmöten om ERTMS, som vi tolkar det, angett att reinvesteringar i befintlig signalanläggning ATC starkt kommer begränsas. Mälardalstrafik vill påtala att det är viktigt att Trafikverket ges förutsättningar att fortsätta bidra till en utveckling av tågtrafiken under utbyggnaden av ERTMS även om detta skulle förutsätta investeringar i befintlig signalanläggning. Tågtrafikens utveckling kan inte begränsas under de närmaste 20–25 åren på grund av ERTMS-utbyggnaden och inte heller av att investeringskostnaderna i fordonens ombordutrustning samt kostnaderna för ersättningstrafiken i samband med ERTMS-utrullningen belastar regionerna.

Gällande statusen för signalsystemet i sin helhet sammanfattar Trafikverket i underlagsrapporten för Vidmakthållande under punkten 4.3.4, att sammantaget förväntas anläggningsmassan som passerat sin livslängd vara större vid planperiodens slut än vid ingången, vilket ger en ökad risk för driftstörningar i slutet av perioden. Trots stora investeringar i signalsystemet räcker detta inte till för att säkra driftsäkerheten i anläggningarna. Detta innebär också att ytterligare medel behöver tillföras för att inte riskera trafikutveckling, bra robusthet eller god punktlighet.

Trafiksäkerhet (2.4)

Det är viktigt att trafiksäkerhetsarbetet fortsätter inom järnvägssektorn för att minska antalet omkomna, som mestadels består av suicid och plankorsningsolyckor. Därutöver påverkas tågtrafiken av stora störningar vid olyckor och obehöriga i spår. Det är därför viktigt att Trafikverket fortsatt har tydliga uppdrag och att finansiering avsätts i tillräcklig omfattning för att bedriva tydliga åtgärdsinsatser som minskar olyckor och obehöriga i spår.

Persontrafik (3.2)

Under avsnittet beskrivs viktiga nationella stråk för långväga persontrafik. Motsvarande beskrivning av viktiga flöden för den regionala trafiken saknas och får till följd att det i underlaget inte framkommer de stora volymerna av resandet som finns i Stockholm-Mälardalregionen och övriga storstadsområden. Flödena i form av volymer av resandet bör tillföras för att förstå skillnaderna i behoven mellan långväga och regionala resor och därmed ingå som fakta i fördelningen av investeringar som gynnar det långväga eller regionala transportsystemet.

Regeringskansliet-Infrastrukturdepartementet

Stationsmiljön för kunderna

Mälardalstrafik anser att Trafikverket bör ges ett tydligare uppdrag att utveckla stationsmiljöerna och inte bara förvalta desamma. Även avseende förvaltningen av kundnära miljöer såsom renhållning, snöröjning och halkbekämpning mm behöver ansvarsområdet utvecklas av Trafikverket.

Trafikverket anger endast i ett kort avsnitt i underlagsmaterialet för Vidmakthållande (4.3.5) inriktningen för driften av resenärsanläggningen. Beskrivningen sammanfattas med att resenärsanläggningen förväntas klara gällande tillgänglighetskrav och fysiska krav men ingen förbättring av tillståndet kommer att ske under planperioden, trots att resandet förväntas öka. Det är bekymrande att vi därmed gör tolkningen att Trafikverkets ambitioner för utvecklingen av de kundnära resenärsmiljöerna på stationerna är låga.

För att nå utpekade mål för transportsystemet med en överflyttning från bilresa till kollektivtrafiken, är det viktigt att hela resan uppfattas som positiv. I detta ingår att kundernas miljöer på stationerna är attraktiva, ljusa och säkra. Många stationer har inte haft någon utveckling av resenärsmiljöerna under många år. Utvecklingsområden kan omfattat fler väderskydd (med väggar runt om) och bättre plattformstak, men även i övrigt utveckla gångförbindelser och plattformsförbindelser till trevligare miljöer för kunderna.

Planeringsprocesser

Planeringsprocesserna vid genomförande av små och stora åtgärder kännetecknas av långa utdragna processer som sammantaget riskerar att förlänga tidsaspekten för genomförandet av objekt respektive att fördyra kostnaderna för planering, utredningar och genomförande. Även omtag i projekt bidrar också till förskjutningar av tidplan och fördyringar i planeringsprocesserna.

Trafikverket anger (4.1) samtidigt att samhällsutvecklingen medfört att den tidiga dialogen behöver förstärkas med en ännu tidigare samverkan och strategisk inriktning utifrån gemensamma samhällsmål. Vidare anges att det i sin tur kommer innebära krav på nya samverkansformer och projektkoordinering för att möjliggöra dels förankring av önskad inriktning, dels finansiering och fördelning av åtaganden.

Det är viktigt att det inte sätts nya planeringsformer som förlänger genomförandet av små och stora åtgärder. Det är viktigt att mer av tilldelade medel går till direkta åtgärder i anläggningen och att andelen planerings- och utredningskostnader minskar.

I tilldelningsprocessen för kapacitet på järnväg (4.2.2) anges att Trafikverkets banarbeten numera betraktas som tillfälliga kapacitetsbegränsningar, i enligt med EU-rätten på området. Därmed kan banarbeten inte hamna i konflikt med sökta tåglägen, vilket innebär att antalet överbelastningar kan minska och banarbeten planeras mer effektivt samt att entreprenörer får bättre framförhållning. Mälardalstrafik vill påpeka att bara för att Trafikverket använder ett annat regelverk så minskar inte konflikterna mellan banarbeten och tåglägen. Banarbeten påverkar trafiken negativt i form att uteblivna resmöjligheter, förlängda res- och transporttider samt utökade kostnader för både produktion och ersättningstrafik. Trafikverket behöver öka samarbetet med tågoperatörer och trafikorganisatörer och förståelsen för trafikens behov.

Regeringskansliet-Infrastrukturdepartementet

Ansvar för omloppsnära funktioner för fordon

Tågtrafiken är beroende av att funktioner för uppställning och service av fordon finns i efterfrågad omfattning. Inom ramen för Trafikverkets uppdrag anses funktionernas ansvar sträcka sig till uppställningsspår samt elkraft till dessa. I samband med utvecklingsprojekt för omloppsnära tjänster finns det ofta behov av att komplettera dessa uppställningsspår med funktioner för fordonens lättstädning, vattentryckning samt tömning av avlopp. Eftersom dessa anläggningar inte sällan delas mellan olika tågoperatörer saknas ett gemensamt organ för att hålla samman dessa delar för genomförande och kommande tjänster. Trafikverkets bör få ansvaret för dessa omloppsnära funktioner för fordon.

Banavgifter

Mälardalstrafik anser att ökade banavgifter inte kan vara modell för finansiering av utvecklingsprojekt. Detta mot bakgrund att planförslaget anger att vissa utvecklingsobjekt delvis kan hanteras med ökade banavgifter.

Banavgifterna är redan idag en omfattande del av kostnaderna för tågtrafiken och har ökat kraftigt för persontrafiken de senaste åren. Banavgifterna är redan nu på en sådan nivå att det saknas utrymme att öka ytterligare utöver normala indexanpassningar utan att allvarligt riskera påverka möjligheterna till utvecklad tågtrafik.

Trafikverket anger (4.2.3) att infrastrukturavgifternas utformning bland annat kan användas till extra avgifter för att hantera intressekonflikter i kapacitetstilldelningen. Vi har en förståelse för att banavgifterna kan vara ett styrmedel men behöver utvecklas för att fungera optimalt. De extra påslag som idag används har hittills inte löst bristen i spårkapaciteten utan ses endast som dubbelbeskattning av trafiken i storstadsområdena och bör därmed slopas.

Kapacitetsbrist i resurser och kompetens

Många sektorer i samhället lider av resurs- och kompetensbrist, vilket även Trafikverket pekar ut som en stor risk inom anläggningsmarknaden. Bristen anges kunna leda till ökade kostnader, till att planerade åtgärder inte kan genomföras samt med konsekvens att transportsystemet riskerar att inte kan ställas om i den snabba takt som krävs för att nå klimatmål och andra mål för ett hållbart samhälle.

Mälardalstrafik vill peka på att denna kompetensbrist även omfattar fler delar inom järnvägssystemet såsom brist på exempelvis fordonstekniker, lokförare, trafikplanerare och trafikledare. Det behövs många gemensamma insatser för att minska kompetensbristen framöver. En viktig del i detta är det strategiska kompetensförsörjningsarbetet mellan regionerna i Mälardalsrådets En Bättre Matchning.

Därutöver vill vi peka på att Trafikverket bör se över beredskapskapacitet för kritiska funktioner såsom spårunderhåll och trafikledning. Trafikverket behöver hålla hög kapacitet och redundans i resurser, rutiner, maskiner och reservdelshållning för att snabbt kunna åtgärda akuta stora fel som uppstår i anläggningen.

Regeringskansliet-Infrastrukturdepartementet

Förslag på utpekade brister för fortsatt utredning (7.12)

Trafikverket pekar i sitt förslag ut ett antal brister i Stockholm-Mälardalenregionen som sannolika inför nästkommande revideringar av Nationell plan och planerar för utredningar för att belysa och värdera åtgärder. Under förutsättning att nedanstående två objekt inte införs i den slutliga planen som vi framhåller som viktiga, vill Mälardalstrafik peka på att följande brister bör förberedas genom motsvarande utredningsunderlag och att Trafikverket ges i uppdrag att förbereda dessa inför nästkommande planrevidering.

- Svealandsbanan, fortsatt utbyggnadsstrategi delen Örebro-Eskilstuna-Södertälje för att möta utökat behov för persontrafik och godstransporter
- Mälardalenregionen, fortsatt utbyggnadsstrategi delen Örebro-Västerås för att möta utökat behov för persontrafik och godstransporter för den närmaste tidshorizonten, kan dock synkroniseras och belysas utifrån utredning Stockholm-Oslo

Avslutning

Avslutningsvis vill Mälardalstrafik ånyo lyfta fram de satsningar som gjorts av regionerna i Stockholm-Mälardalen framför allt i form av inköp av nya tåg, byggande av depåkapacitet och utökat antal avgångar i regionaltågstrafiken, den nytta satsningarna medför och det bidrag de utgör för måluppfyllelse av nationella transportpolitiska mål. Ambitioner om fortsatta satsningar finns. För att upprätthålla satsningarna och realisera ambitionerna behöver vi bli mötta med de medel som krävs för en funktionell, robust och kapacitetsstark anläggning.

Stockholm den 28 februari 2022

Helena Ekroth

Vd Mälardalstrafik