



N2017/05430/TIF
SKTM17-0113

Remissvar på förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Synpunkter från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

För att understryka vikten av satsningar på spårinfrastrukturen fokuserar Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet i nedan remissvar på behoven för regional tågstrafiken.

Vi vill dock inledningsvis lyfta fram de gemensamma yttranden som lämnas inom ramen för Mälardalsrådets En Bättre Sitts samt genom Regionförbundet Sörmland och betona att vi står bakom dem.

Bakgrund

Sörmland är i hög grad beroende av goda kommunikationer till omkringsliggande län. De största pendlingsflödena återfinns mellan Södermanlands och Stockholms län med 20 000 arbetspendlare. Förbindelserna från och till Stockholms län, men även andra grannlän, har också stor betydelse för affärsresor, och därmed näringslivet, samt resor i fritiden.

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har därför stora åtaganden i den regionala och lokala tågtrafiken. Detta sker bland annat via trafikavtal som förvaltas av MÅLAB resp. Stockholms läns landstings trafikförvaltning, men även genom mer långsiktiga åtaganden med syfte att ytterligare förbättra regionaltrafik med tåg och därmed skapa en stabil grund för fortsatt utveckling och balans på arbets- och bostadsmarknaden i Mälardalen. Som exempel kan nämnas Sörmlands borgensåtagande om 1 909 miljoner kronor för nya järnvägsfordon och medfinansieringsavtal med staten för Citybanan uppgående till cirka 727 miljoner kronor.

Vi eftersträvar i grunden en för resenärerna enkel och över tid stabil tidtabell. För Mälardalsregionens (och även många andra regioners) tågtrafik har dock utvecklingen gått åt motsatt håll. I Sörmland gäller det främst, men inte enbart, regional tågen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg (Sörmlandspilen) och Gnestapendeln Södertälje C-Gnesta. Den akuta bristen på kapacitet främst utmed Västra stambanan i kombination med Trafikverkets principer för tilldelning av tåglägen har lett till allt större försämringar för våra resenärer de senaste åren, både i form av kraftiga restidsförlängningar samt förskjutna avgångstider som inte möter pendlarnas behov.



SKTM17-0113

Synpunkter åtgärdsförslag och investeringar

Gällande förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 vill vi med anledning av de akuta kapacitetsproblemen på **Västra stambanan** återigen lyfta de stora behoven. Vi förutsätter att de sedan länge planerade trimningsåtgärderna på sträckan Järna-Flen blir genomförda inom de närmsta åren för att möta efterfrågan på tåglägen. Vi ser i annat fall en stor risk att ett antal regional-/pendeltåg inte kommer att kunna framföras alls redan i närtid. Vi välkomnar att nya förbigångsspår finns med i planen, men vill poängtera att ett färdigställande tidigt under planperioden är nödvändigt.

Nya befolknings- och pendlingsprognoser visar på en kraftig positiv utveckling i Eskilstuna, Västerås och Örebro. Samtidigt finns det brister i spårinfrastrukturen mellan dessa städer som redan idag hämmar en hållbar utveckling. Det är därför av stor strategisk vikt att utveckla järnvägens kapacitet och standard i triangeln. Den enkelspåriga delsträckan Folkesta-Rekarne utgör här en stor flaskhals som behöver åtgärdas snarast. Förstärkt kapacitet på sträckan skulle gynna trafiken både i stråket **Sala-Västerås-Eskilstuna-Linköping samt Svealandsbanan** Eskilstuna-Örebro och därmed ge stora nyttor.

Avseende **Ostlänken** så anser vi visserligen att det är positivt att den finns med som namngivet objekt, men vi är oroliga över den aviserade senareläggningen. Banstandarden på dagens Nyköpingsbanan är låg vilket bland annat medför förhållandevis dålig tillgänglighet för kommunerna Trosa och Nyköping med tåg i stråket Stockholm-Östergötland. Samtidigt är tillväxten hög i stråket med bland annat högt bostadsbyggande och det är därför viktigt att förväntningar om kraftigt förbättrad tillgänglighet infrias enligt tidigare års tidsplaner. Ytterligare ett viktigt argument är att Ostlänken fungerar som en kapacitetsförstärkning för hela södra Mälardalen/Östergötland och ett färdigställande av Ostlänken i tid är därmed också ett viktigt verktyg för att underlätta situationen på Västra stambanan.

Vi vill redan nu flagga för behovet av åtgärder mellan **Järna och Flemingsberg**. Sträckan utgör visserligen ännu inte den största flaskhalsen söder om Stockholm, men kapacitetsförstärkande åtgärder behövs om inte de förväntade tillgänglighetsvinsterna kopplade till Ostlänken ska riskeras. En sådan satsning gynnar dessutom inte bara tåg på Ostlänken utan är en förutsättning för fortsatt utveckling av all tågtrafik söder om Stockholm på längre sikt. För regionaltrafikens vidkommande är en sådan investering absolut nödvändig med tanke på den prognosticerade tillväxten i Stockholm-Mälardalen.



SKTM17-0113

Övriga Synpunkter

Vi välkomnar visserligen förslagets fokus på järnvägens underhåll, men anser att det allvarligt att Trafikverket inte når upp till målet om att **återställa funktionaliteten** under planperioden. Tågtrafiken utgör ett viktigt verktyg för att nå många tillväxtmål på ett hållbart sätt, men det förutsätter ett långsiktigt robust och pålitligt system.

Enligt principerna i nu gällande tilldelningsprocessen ser vi det för regionaltrafikens del som absolut nödvändigt att dagens **prioriteringskriterier** utvecklas och att det vägs in de samhällsekonomiska värdena av ett stabilt och sammanhängande utbud över tiden. Prioriteringen bör även beakta att pendlare är den resenärskategori som är mest tidskänslig för restider och trafikstörningar.

Avslutningsvis vill vi också lyfta in några viktiga kommentarer av mer principiell och långsiktig karaktär. Vi anser att **Trafikverkets samhällsbyggande funktion** måste bli tydligare genom att använda ett helhetsperspektiv. Tågens samhällsbyggande funktion behöver stärkas vilket kommer att bidra till ökad måluppfyllelse för många nationella och regionala mål inom främst tillväxt, transport, miljö och klimat. Vi anser att det med ett sådant arbetssätt också finns potential för att utnyttja befintlig infrastruktur mer optimalt genom en tydligare uppstyrring av trafiken, utan att behöva gå mot exempelvis SERA direktivet. Exempel på möjliga verktyg är ett system med fördefinierade kanaler, ett annat sätt kan vara framtagandet av en Nationell tågstrategi.

För Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet


Monica Johansson
Ordförande


Helena Ekroth
Myndighetschef