

Föreningen TIM-pendlares Remissyttrande över ”Nationell plan för transportsystemet 2018-2029”

Diarienummer: N2017/05430/TIF

Sammanfattning

Trafikverket har lämnat förslag på nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Föreningen TIM-pendlare – med ca 850 medlemmar i Mälardalen – välkomnar många av de satsningar som föreslås, men konstaterar samtidigt att trafikantperspektivet i väsentliga delar inte beaktats tillräckligt. Föreningen koncentrerar sitt yttrande på de delar av planen som rör *regional pendling på järnväg*.

Inledningsvis vill föreningen framhålla att vi uppskattar ambitionen att ”Järnvägens underhåll prioriteras”, men tyvärr saknar ambitionen till stor del förankring i konkreta åtgärder som kommer resenärerna till gagn. Vi kan heller *inte acceptera att viktiga delar av järnvägsnätet, bl.a. några som har en betydande pendlingstrafik i Mälardalen, faller utanför de prioriterade stråken*.

Vi anser att ökad fokus bör läggas på ökad *robusthet, kapacitet och restidsförkortning*.

Planens huvudinriktning, som vi stöder, är att kraftsamla för att förbättra det svenska järnvägs-systemet. Det har också en inriktning på att vårda det transportsystem vi har i dag. Det är en förståelig strategi, men inte tillräcklig. Dagens system klarar inte av de utmaningar som vi står inför i framtiden.

Föreningen anser att:

- Ska omställningen till ett klimatneutralt transportsystem kunna genomföras, så bör investeringarna i järnväg och annan kollektivtrafik öka mer än vad som nu föreslås.
- *Större infrastruktursatsningar* för framtiden, som ska avlasta nuvarande stambanorna, behöver göras i närtid, men *hanteras utanför den normala processen* för nationella planen så att de inte tränger ut övriga nödvändiga åtgärder för att få en robust tågtrafik.
- Det behövs väl fungerande transporter i hela landet. Den nationella planen präglas av en påtaglig storstadsfixering och i vissa fall fokus på enbart de största reserelationerna runt och mellan storstäderna. Större fokus och resurser måste läggas på utvecklingen av hållbart regionalt och storregionalt resande.
- Satsningen på underhåll är viktig, men inte tillräcklig. Den nu framlagda planen lämnar stora delar av det svenska järnvägsnätet, bl.a. stråk i Mälardalen med ett betydande vardagsresande till arbete och studier, med försämrat eller rent av uteblivet underhåll. Det är helt oacceptabelt och inte förenligt med vare sig regional utveckling eller med Sveriges klimatpolitiska mål.
- Dagens och framtidens trafikanter har krav på kvalitet, och inte bara trafikens omfattning (kvantitet). Komfort, smidighet, tillförlitlighet, tillgänglighet, trygghet och redundans är minst lika viktigt som tåglägen och trafikvolymerna.
- Vi ser vidare att funktioner som stationer, hållplatser, resecentra, biljettsystem, informationssystem och back-up funktioner vid störningar är centrala. Mycket av detta saknas i

TIM-pendlare

planen. Det är inte rimligt att det ska vara resenärernas ansvar att hålla reda på vilken aktör som äger och ansvarar för vad vid en järnvägsstation. Det behövs en bättre samordning av dessa viktiga funktioner.

- Det är på alla sätt bättre med förebyggande underhåll jämfört med akuta nödåtgärder, eftersom sådant är möjligt för resenärerna att förhålla sig till. Det kan, ur ett trafikantperspektiv, vara bättre att stänga av längre sträckor under en period och genomföra en helrenovering. Dock om avstängningen gäller en längre tidsperiod bör den samhälls-ekonomiska effekten beräknas för att säkerställa att missriktad spariver inte leder till att onödigt lång avstängning och att staten som helhet förlorar pengar även om Trafikverkets reparationsbudget blir synbart lägre.
- I planen skriver Trafikverket: "De första stegen mot digitaliserad trafikledning har tagits men det behövs mer kunskap om digitalisering i alla trafikslag, samt i ett sammanhållet transportsystem. Dörr-till-dörrlösningar efterfrågas allt mer för både person- och godstransporter och Sverige ligger långt framme i forskningsfronten inom multimodala transporter. Här kan automation skapa mervärden i systemen samtidigt som kostnaderna minskar. För resenärer kan utbyggda informationsflöden ge enklare och effektivare resor." Denna skrivning visar tydligt på Trafikverkets producentperspektiv och avsaknaden av ett konsumentperspektiv.

Övergripande synpunkter

Föreningen TIM-pendlare anser att *satsningarna på att utveckla järnvägssystemet behöver öka* jämfört med riksdagens och Trafikverkets planförslag.

Det är för oss uppenbart att det krävs ett ökat fokus på det regionala och storregionala tågsystemet, t.ex. i Mälardalen. Det är där resandet har ökat starkt de senaste 20 åren och det är där det finns störst potential för ytterligare ökning.

Stockholmsområdet har en problematisk överhettad bostadssituation – som kommer att bestå för lång tid framöver. Delar av Mälardalen har betydligt högre arbetslöshet än riksgenomsnittet, medan Stockholmsområdet har betydligt lägre. Allt detta kräver en väl fungerande arbetspendling till/från Stockholm och inom Mälardalenregionen.

Vi förordar ett omtänk där framförallt *det regionala och det storregionala resandet sätts i fokus*. Det är också helt centralt att dessa resor i hög uträkning ska kunna genomföras i det klimatneutrala transportsystemet. I synnerhet behövs att reglerna för prioritering av tågtyper vid tidtabellskapande görs om så att de tar hänsyn till att regionaltåg för arbetspendling har högre krav på stabila tidtabeller som gäller över flera år än fjärrtåg.

Transportsystemet är till för trafikanterna, inte för trafikföretagen (eller för Trafikverket, för den delen). Förslaget till nationell plan präglas av ett tydligt producentperspektiv, inte ett konsumentperspektiv. Trafikverket hävdar att man nu prioriterar dessa frågor, men det framgår dessvärre inte av huvudrapporten.

Ingen plan för fungerande stationer

Stationsfrågan är en trafikantfråga som Trafikverket helt missar. Förutom att ombyggnationen av Stockholm C omnämns så verkar Trafikverket inte alls intresserad av stationsproblematiken. För en attraktiv trafik som ska kunna locka många antal resenärer behövs att man kan stiga på och av tågen, och att det sker i en inbjudande, funktionell, tillgänglig och trygg miljö. Men Trafikverket väljer till

och med att föreslå två järnvägssatsningar, Ostlänken och Lund-Hässleholm, där stationerna inte ens finns med i planen!

Underhållsskulden i infrastrukturen lämnas delvis olöst

Den ökning av underhållsmedel som hittills har tillskjutits har inte gett de önskade förbättringarna. Det är vidare en alltför liten del av underhållsinsatserna som är förebyggande och en allt för stor del som är felavhjälpande.

Direkt oroande är att Trafikverket skriver att man inte har för avsikt att förbättra robustheten för andra bantyper än bantyp 1 samt de delar av bantyp 2 och 3 som ingår i de s.k. prioriterade flödena. Det kommer innebära att banor som inte är prioriterade kommer ha kvar underhållsskulden och leda till störningar för all trafik när tågen eller resenärerna kommer över till de prioriterade banorna.

Då de prioriterade banorna är Stockholm–Malmö, Stockholm–Göteborg, Hallsberg–Luleå samt Luleå–Boden–Riksgränsen medför det att merparten av det svenska järnvägsnätet riskerar vara lika dåligt år 2029 som det är nu idag. Eller till och med ännu sämre. Tyvärr präglas Trafikverkets tänkande av att järnvägstrafik är lika med de trafikstarka linjerna inom och mellan storstäderna och de politiskt viktiga nordliga linjerna.

Järnvägen har en viktig roll för regionalt och storregionalt resande och den rollen kommer att bli allt viktigare i framtiden. Det innebär att hela det svenska järnvägsnätet kommer att behövas - och sannolikt mer därtill - för att klara transportbehoven i framtiden. Det vore önskvärt om Trafikverket i planen kunde lämna en konkret beskrivning av vilket tillstånd järnvägsnätet kommer att befinna sig i om 12 år. Särskilt då de delar som inte är prioriterade!

Specifikt noterar föreningen att även sträckor runt Stockholm, där våra medlemmar utnyttjar regionaltågen, har getts sådan bantyp att de inte kommer få underhållsskulden åtgärdad under första halvan av planperioden och att det inte verkar som att dessa sträckor kan förbättras i den andra halvan av planperioden heller. Dessutom är det så, att alla spår runt Stockholm behövs när man ska hantera infrastrukturstörningar och det är inte rimligt att exempelvis Stockholm-Nyköping inte hanteras i den första halvan av planperioden. I synnerhet som det är högst osäkert när Ostlänken kan öppnas för trafik och Nyköpingsbanan under lång tid framåt kan behövas som avlastning vid större trafikstörningar.

Biljettsystem

Vi förväntar oss att smidigt kunna beställa och betala varor och tjänster. Men inom kollektivtrafikbranschen behöver man vara expert för att förstå var, när och hur man kan köpa en biljett. Och när man lärt sig ett län så hjälper det inte mycket i nästa län. Föreningen TIM-pendlare instämmer med Resenärsforum och föreslår att trafikverket eller Regeringen tar initiativ för att utreda hur ett modernt och kundanpassat biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige ska se ut och fungera.

Hastigheter högre än 200km/h

Det är bra att Trafikverket nu planerar för järnväg med högre hastighetsgränser än dagens 200 km/h, men det finns mycket järnvägsspår i Mälardalen som är mer eller mindre nybyggt. Dessa sträckor är i regel så välbyggda att moderna tåg skulle kunna framföras snabbare än 200km/h. Detta kan potentiellt frigöra kapacitet som ger marginaler i systemet. Minskade restider kommer också att stärka den regionala utvecklingen och minska kostnaderna för tågoperatörerna. Föreningen uppmanar Trafikverket inom ramen för planen utreda om det finns möjlighet att öka kapaciteten

TIM-pendlare

genom att på vissa sträckor tillåta vissa tågtyper att färdas snabbare än dagens generella hastighetsgräns. Möjlighet att bitvis faktiskt kunna köra snabbare än 200km/h kan också locka tågoperatörer till att tidigarelägga mera framtidssäkra tåg.

Prioritera utbyggnad av platser för tågmöten och förbigångar

Det finns idag ett uppenbart kapacitetsslöseri orsakat av bristen på platser där tåg kan mötas eller köra förbi varandra. Många sådana trafikplatser har rationaliserats bort under de senaste 30–40 åren. Flera mötes- och förbigångsstationer ökar kapaciteten och ger större flexibilitet i tågföringen.

Den nationella planen för transportsystemet behöver inkludera en särskild satsning på att bygga ut alla mötesplatser som ökar förmågan att hantera tågstörningar. Flera tågoperatörer har listor på mötesplatser som skulle underlätta effektivare spårutnyttjande/störningshantering men som inte sägs kunna byggas av ekonomiska skäl. Detta tyder starkt på att resenärernas behov av robusthet inte beaktas i rimlig grad inom nuvarande förslag till nationell plan.

Per-Anders Staav, Ordförande föreningen TIM-Pendlare