

Indraget ”direkttåg” Ludvika-Stockholm, med mera

- Rapport från möte i Fagersta möte 27 oktober 2017
- Föreningen TIM-pendlares noteringar och uppfattning

Den 27 oktober arrangerade socialdemokraterna i Västmanland ett möte i Fagersta apropå att SJ för 2018 inte kommer ha kvar den tågförbindelse till/från Stockholm utan byte i Västerås, som finns i 2017 års tidtabell. Eftersom mötet låg så pass tidigt som klockan 16 i Fagersta vände sig mötet naturligt mest till politiker och tjänstemän från SJ och Tåg i Bergslagen (TiB). För att säkra pendlarperspektivet deltog föreningen och vill i denna rapport ge föreningens syn på mötet och den uppkomna situationen.

Bakgrund

Tåg i Bergslagen (TiB) är ett samarbete mellan Örebro, Dalarna, Västmanland och Gävleborg för bättre tågpendling i regionen. Verksamheten bedrivs som ett aktiebolag som utarbetar önskemål om tidtabeller, hyr ett antal tåg samt upphandlar drift av dessa tåg. För närvarande står SJ för driften, där SJ nyligen tog över från Tågkompaniet som tidigare körde trafiken.

Under 2017 hittade SJ en lösning där ett X40-tåg tillbringade natten i Ludvika så man kunde få en direktförbindelse (utan tågbyte i Västerås) till Stockholm på morgonen och en returförbindelse på kvällen. Det är dock en lång väntetid (25 min) i Västerås på morgonen. För 2018 har SJ meddelat att X40-tåget behövs på annat ställe i tågsystemet så att resenärerna måste göra ett tågbyte i Västerås. Detta ses som ett svek från länet som förväntat sig att direkttåget skulle bli en permanent satsning.

Föreningen TIM-Pendlare har förhållandevis liten andel medlemmar som berörs av problemen eftersom nästan alla som kommer med TiB mot Västerås har staden som slutmål. De pendlare som ska vidare är dock en mycket utsatt grupp och föreningen har i flera år förundrats över att kvaliteten i anslutningarna kan vara så dålig och försökt förstå hur situationen kan tillåtas fortgå utan åtgärd. Föreningen har också vid flera tillfällen påtalat bristerna för både TiB och SJ.

I oktober 2017 infördes Movingo-systemet i regionen men detta samarbete omfattar endast delar av VL och Örebro-områdena. TiB trafiken ingår inte vilket innebär att resenärerna måste lösa dubbla biljetter för kraftigt högre pris eller klara sig utan SL-delen av lokaltrafik.

Sammanfattning av Fagersta-mötet 27 oktober

Mötet genomfördes i form av en panel som tog emot frågor från närvarande i publiken. Sittande i panelen var Tommy Levinsson (region Västmanland), Hugo Oljemark (VD TiB), Maja Rapp (SJ affärschef, bl.a. TiB), Martin Drakenberg (SJ blivande affärschef TiB) samt Caroline Åstrand (SJ koncernledning).

I publiken fanns Pia Nilsson (s) från riksdagen och ett antal representanter från regionen och kommuner. Allmänt var upprördheten stor med tanke på hur mycket regionen bidragit med pengar till Citybanan i Stockholm och nu ändå inte får någon bra trafik in mot Stockholm.

TIM-pendlare

Föreningens utsände noterade följande från mötet:

- Förutom undertecknad representant från föreningen TIM-Pendlare var inga pendlarrepresentanter närvarande (en trolig konsekvens av att mötet låg så tidigt som kl 16 i Fagersta så att man behöver åka redan 12:25 från Stockholm för att hinna till Fagersta).
- Levinsson m.fl. politiker hänvisade till möten som skedde med SJ när SJ tog över trafiken där SJ nämnde möjligheter att ha direkttåg genom att SJ kör all trafik även på Mäljarbanan. SJ svarade att de samlade in synpunkter från regionen när de tog över trafiken, men menar sig inte gjort löften om vad som garanterat var möjligt att uppnå, utan endast talat i termer av visioner som under rätt omständigheter kunde vara möjliga att uppnå.
- SJ har insett att de borde varit tydligare i informationen om att den nämnda direktförbindelsen var endast för ett år (2017). I det faktiska avtalet för trafiken står att tåget från Ludvika endast skulle köras 2017, men bortsett från detta har SJ inte informerat om detta specifikt vilket kan ses som en miss från SJ:s sida.
- SJ hävdar att de tar bort tåget eftersom tillgången på fordon inte räcker på andra linjer som har kapacitetsbrist. SJ framförde också att endast runt 15 personer suttit kvar på tåget i Västerås vilket gör att det nuvarande behovet för direkt genomresa i Västerås är högst begränsat.
- SJ redovisade att det blir vissa förbättringar för bytestiden i Västerås genom fler avgångar och att man i många fall får en c:a en halv timmes bytestid istället för nästan en timmes väntan. Det beror också på att TiB ändrat sin tidtabell.
- Diskussionen om hur många som reser ledde över i frågan hur många man över huvud taget kan förvänta sig ska resa när anslutningarna i Västerås är så dåliga och det är så pass struligt med biljetternas giltighet i samtrafik mellan TiB och SJ. Både publik och panel framförde uppfattningen att *bytestider på runt en halvtimme inte är hållbara i en pendlingsituation och att mängden resande därför i relation Bergslagen–Stockholmsområdet blir lågt.*
- Ett praktiskt problem om man vill avkorta tiden i Västerås är att två tågsätt måste kopplas samman. SJ:s X40 anses inte ha en driftssäker teknik för att snabbt koppla ihop två tågsätt under drift. Det går ibland snabbt men ofta krävs ett antal försök, vilket gör att det endast går att göra när det är orimligt långa väntetider på stationen där ihopkoppling ska ske.

Om Tåg i Bergslagens roll/uppdrag

- Frågan väcktes varför TiB området inte ingår i Movingo-området. Tommy Levinsson hänvisade till att Movingo i grunden var ett Mäljarprojekt men att det på sikt kunde tänkas bli större även om det kommer ske långsamt. Vissa politiker verkade också försöka lägga ansvar på SJ för att Movingo inte gällde på TiB. Troligen baseras den tanken på rapporter i tidningar om att förhandlingar pågått om Movingo behörighet.

TIM-pendlare

SJ påpekade dock att TiB de facto aldrig ställt en förfrågan om att förhandla om Movingo-giltighet för TiB-området. Noteras bör att efter detta möte har diskussion i frågan startat mellan SJ och TiB.

- Frågan om varför det är så långa bytestider i Västerås kom upp. Hugo Oljemark /TiB VD) hänvisade till att man är bundna av skolskjutsar och annat och därför inte kan ändra sina tider hur som helst. Noteras kan, att man dock ändrat sina tåg- och bytestider inför T18. Hade man legat kvar på samma tider som innevarande år (2017) så hade anslutningarna i Västerås varit betydligt bättre, med ett fåtal minuters anpassning på båda sidor. Det kom inget riktigt bra svar på anledningen till TiB:s ändring och det var oklart om någon av de närvarande från TiB verkligen var insatt i frågan. Utifrån diskussionen har TIM-Pendlare uppfattningen att orsaken till förändringen var anpassning till bussanslutningar i Dalarna.
- Hugo Oljemark talade en del om Tåg i Bergslagens uppdrag och det var tydligt att han ansåg att bytestider i Västerås inte ingick i uppdraget eftersom det inte var specifikt Bergslagen. Bytestiderna i Västerås blir vad de blir efter att man fått en s.k. styv tidtabell (dvs samma minuttal varje timme) och bra anslutningar mot övrig lokaltrafik för TiB-trafiken.
- Mötet avrundades med frågan hur man går vidare. Det fanns en gemensam vilja att försöka hitta en lösning för Movingo på sträckan.

Föreningen TIM-Pendlares uppfattning

- Mängden tåglägen in mot Stockholm är begränsat och så länge som arbeten pågår på Mäljarbanan vid Sundbyberg (klart tidigast år 2029) så är det tveksamt om det kommer gå att hitta alla önskvärda tåglägen. De är dock angeläget att förbättringar kan ske även med dessa förutsättningar.
- Fagersta ligger på ungefär samma tidsavstånd från Västerås som Örebro (55 jämfört med 50 minuter) men får på grund av dåliga byten orimlig restid in mot Stockholm. Bättre anpassade bytestider i Västerås skulle ge en lösning för resenärerna som fungerar tillfredsställande utan att man nödvändigtvis har verkliga direkttåg. Byten skulle t.ex. kunna ske över samma plattform, åtminstone i ena riktningen.
- Det borde finnas ett ganska starkt behov av goda tågförbindelser mellan Stockholmsregionen och TiB:s upptagningsområde i Västmanland. Detta består av Fagersta, Norbergs, Surahammar och Hallstahammars kommuner, med totalt c:a 45 000 invånare. Arbetslösheten i detta område är betydligt över riksgenomsnittet.
- Vilka tåglägen som finns tillgängliga på Mäljarbanan avgörs till stor del av hur SL väljer att lägga pendeltågstrafiken. På grund av Trafikverkets metod för att prioritera har SJ i praktiken begränsade möjligheter att styra och det är inte rimligt att förvänta sig att SJ ska kunna ordna en tidtabell på Mäljarbanan som löser brister i TiB:s tidtabell.

TIM-pendlare

- TiB-samarbetet innefattar trafik upp till Gävle och det går inte att få en perfekt anpassad tidtabell för alla områden, utan någonstans måste man prioritera. *Om regionen genom TiB väljer att offra bra anslutningar in mot Stockholm för bättre anpassning längre ut i systemet. så bör man stå för detta politiska beslut och informera resenärerna om det är TiB som aktivt valt bort möjligheten att smidigt kunna resa in till Stockholm.*
- Föreningen anser att styv tidtabell har ett visst men begränsat värde för den moderna resenären som har stora möjligheter att se verklig avgångstid på sätt som inte var möjligt tidigare. Det kunde vara rimligt att hålla styv tidtabell för de regelbundna tågen en gång per timme, men lägga insatstågen morgon och eftermiddag något friare. Att prioritera styv tidtabell över bra anslutningar anser vi inte vara rimligt. Regionen bör verka för att SL, SJ, TiB och Mälardalen lägger tidtabellen för att maximera användandet av tillgänglig spårkapacitet snarare än styv tidtabell. Direkttåg utan tågbyte är naturligtvis också önskvärt, men det anser vi har lägre prioritet än bra anslutningstider/restider.
- Att utsträcka Movingo över hela landet är inte rimligt, men det finns enligt föreningen inget rimligt skäl för att gränsen ska behöva gå vid stadsgränsen för Västerås. Movingo-behörighet skulle beröra ett begränsat antal resenärer initialt, men för de enskilda personerna kommer det att betyda mycket. Också trafiken mellan Västmanlands Bergslags och Stockholmsområdet skulle ges förutsättningar att bli attraktiv.
- De problem som finns för resande mot Stockholm står i tydlig kontrast till det trafikförsörjningsprogram som Västmanland antagit. Där anges att "Särskild hänsyn behöver tas till det regionala behovet av god tillgänglighet till Stockholm och Arlanda, vilket gör att trafiken därför måste vara särskilt utvecklad mot dessa målpunkter." Där står också målet "Den länsöverskridande kollektivtrafiken ska därför ingå som en väl integrerad del i den regionala kollektivtrafiken och ses som en del i ett system snarare än som enskilda linjer och avgångar".

Föreningen uppmanar regionen att se till att boende inom VL- och Örebro-området kan köpa Movingo-biljett – eventuellt med visst begränsat tillägg – och ge Tåg i Bergslagen i uppgift att anpassa tidtabeller så att anslutningarna i Västerås blir bra. Görs detta finns det goda möjligheter att mängden resande om ett par år kommer vara på en helt annan nivå än idag.

För föreningen TIM-Pendlare

Per-Anders Staav

Ordförande