



# SAMRÅD TÅGUTVECKLINGSPLAN ÖSTERGÖTLAND 2040 (TSN 2018-48)

## SYNPUNKTER FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Region Östergötland har med hjälp av externa konsulter tagit fram en tågutvecklingsplan 2040. Syftet med utredningen har varit att ta fram ett samlat strategiskt dokument för hur Regionen kan agera och planera strategiskt för att tillgodose resbehovet med tågtrafik inom, till och från Östergötland. Utredningen utgår från de styrande dokument som finns och dess uppgift är att visa vägen mot måluppfyllnad. Fokus för uppdraget har varit Östgötapendelns sträckning och dess kommande behov av kapacitet men även övriga trafiksystem som berör Östergötland har beaktats.

Utredningen har nu skickats ut på remiss, inkomna synpunkter kommer att bearbetas samt delges i en bilaga. Region Östergötlands Trafik- och samhällsplaneringsnämnd planerar att fastställa rapporten den 24 januari 2019.

Större delen av utredningen avser visserligen Östergötlands pendeltågssystem, men även framtida trafiken norrut, mot Sörmland och Stockholm, berörs. Av naturliga skäl har vi vid genomgången av utredningen fokuserat på förslagen som har betydelse för Sörmland.

Under framtagandet av rapporten har det funnits en dialog mellan Region Östergötland och Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, på så sätt har de sörmländska behoven kunnat spelas in. Dialogen var uppskattad och ett bra arbetssätt och även rapporten i sin helhet är väl genomarbetad.

Vi vill härmed lämna följande synpunkter.

### **Trafiken på Ostlänken**

Vi välkomnar givetvis rapportens mer generella förslag att delvis gå emot den tidigare inriktningen om att Ostlänken behöver hållas fri från av samhället upphandlad trafik. En attraktiv trafik med snabba regionaltåg är en grundläggande förutsättning för att sprida nyttorna med ny infrastruktur till hela stråket. Vi delar rapportens slutsatser om att en sådan trafik, utifrån nu kända förutsättningar, inte kan bedrivas som rent kommersiell trafik.

För Sörmlands vidkommande vill vi ännu en gång betona vikten av att trafiken med regionaltåg på Ostlänken mellan Östergötland och Sörmland behöver vidareutvecklas i ett 2040-perspektiv: För att tågtrafiken verkligen ska utgöra ett attraktivt alternativ behöver trafiken med stomtågen förtätas till halvtimmestrafik i rusningstid även på delsträckan söder om Nyköping. Också Skavsta flygplats ökande betydelse är ett viktigt argument för en attraktiv trafik på delsträckan



och är dessutom ett verktyg för att öka Östergötlands internationella tillgänglighet, se även infogade bilder i bilaga 1, nedan. Denna aspekt saknas helt i rapporten.

Liksom Sörmland räknar även Östergötland med kraftigt ökat resande till och från bland annat Stockholms län och i rapporten konstateras att den begränsade spårkapaciteten mellan Södertälje och Stockholm kan komma att påverka trafikuppläggen på Ostlänken. Vi delar denna uppfattning och ser fram emot en dialog med Östergötland med syfte att tillsammans med bland annat Trafikverket snarast få igång ett utredningsarbete för denna delsträcka som har mycket stor strategisk betydelse för våra regioner – och landet som helhet.

#### **UVEN**

Tågen i UVEN-systemet (idag mellan Sala, Västerås, Eskilstuna, Katrineholm och Linköping) har en viktig funktion som tvärförbindelse i Mälardalen och knyter ihop bland annat ihop städer med högskole-/universitetsutbildning. Dessutom har tågen stor betydelse som matartrafik till och från snabbtågen i Katrineholm och Linköping. Halvtimmestrafik i rusningstid mellan Katrineholm och Östergötland, helt i enlighet med förslaget, anser även vi är rimlig. Däremot önskar vi att åtminstone en del tåg såsom idag angör Linköping, just för att bibehålla systemets funktioner enligt ovan. Vägvalet med förlängda regionaltåg norrifrån till Linköping och Mjölby kan vara en ansats för att lösa detta. Här ser vi fram emot en fortsatt dialog med Östergötland för att hitta bra systemlösningar där också alternativet med förlängda regionaltåg från Nyköpingshållet behöver vägas in.

#### **Övrigt: Kolmården**

Kolmårdens station/Krokek föreslås försörjas enbart med buss, tågtrafiken läggs ned. Totalt sett skulle det medföra marginell påverkan på Sörmland, främst för boende runt Stavsjö vid länsgränsen och några pendlare Nyköping-Kolmårdens djurpark. Behoven måste ändå beaktas när alternativa lösningar söks och även här ser vi fram emot en dialog med Region Östergötland.

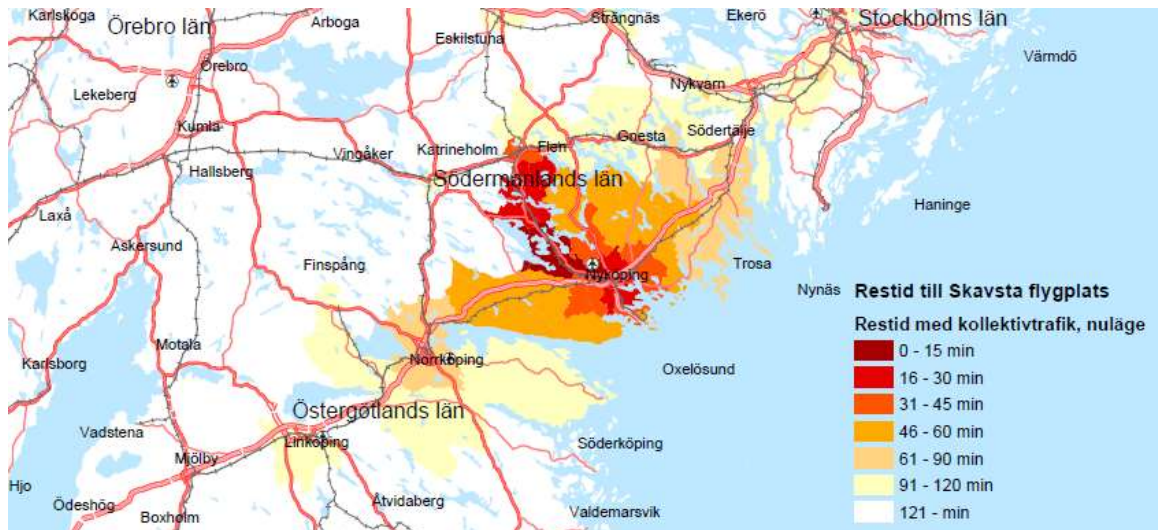
För Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet  
Eskilstuna den 21 november 2018

Monica Johansson  
Ordförande

Helena Ekroth  
Myndighetschef



## Bilaga 1.



Ostlänkens betydelse för tillgängligheten till Skavsta flygplats. Före Ostlänken=idag (bilden ovan) och efter (nedan). Källa: Nyköpings kommun.