



SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2015 -08- 17	
Dnr	Rnr

2015/0703

TJÄNSTESKRIVELSE

2015-07-23

Samhällsbyggnadskontoret

Kommunstyrelsen
Stadsbyggnadsnämnden
Tekniska nämnden

Trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg, Remiss från SL

Dnr: TN 2015-00474

SBN 2015-01510

Sammanfattning av ärendet

Södertälje kommun har fått in remiss från Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting kring framtida trafikupplägg för besvarande senast 8 september 2015. Denna remiss omfattar den första av två etapper och inriktar sig främst på trafikupplägget 2017/18 när citybanan öppnas och kapaciteten för pendel- och regionaltrafiken ökar. Den andra etappen som inte omfattas av denna remiss är mer långsiktig och har 2030 som målår.

Remissen har i huvudsak två frågeställningar och det är val av trafikupplägg för pendel- respektive regionaltågstrafiken.

Pendeltrafikens två alternativ är i korthet (kontoret förordar det första alternativet)

- Skip-stoptrafik med 15-minutersintervall¹, vilket innebär åtta tåg/timme i högtrafik från Södertälje C, med förslag att skip-stoptågen inte stannar i Östertälje, Rönninge, Tullinge och Stuvsta
- Jämn trafik i 10-minutersintervaller, vilket innebär sex tåg/timme i högtrafik från Södertälje C

Regionaltågtrafikens alternativ är i korthet (kontoret förordar det första alternativet)

- tågen går direkt mellan Arboga (Via Södertälje syd) och Uppsala
- tågen från Arboga resp Uppsala vänder i Stockholms C vilket betyder att resande från Södertälje Syd till Uppsala måste byta tåg i Stockholm

I övrigt behandlar utredningen frågor kring biljettsystem, utökning av pendeltågstrafiken och hur regionaltåg och pendeltåg kan komplettera varandra. Den övergripande principen för hur kontoret ställt sig i svaren är hur väl de tjänar Södertälje syften och främst arbetspendlingen till och från Södertälje på bästa sätt.

¹ Dvs ett tåg som stannar på samtliga stationer och ett skip-stoptåg avgår varje kvart, ger åtta tåg/timme

Beslutsunderlag

Trafikutredning avseende pendeltåg- och regionaltåg

- Missiv, daterat, 2015-05-21
- Beslut, daterat, 2015-05-21
- Remisshandling, Rapport, daterat, 2015-05-20
- Samhällsbyggnadskontorets förslag till remissvar, daterat 2015-07-23

Ärendet

Remissen presenterar olika val av trafikupplägg för pendel- respektive regionaltågstrafiken samt frågor kopplat till kollektivtrafiken utveckling i samband med införandet av nya trafikupplägg.

Prissättningen inom pendeltåg kontra regiontåg behandlas i remissen och remissvaret lyfter fram behovet av att se dessa system, tillsammans med busstrafiken, som komplement och att prissättning och taxesytem bör utformas för att på bästa sätt optimera resandet.

Pendeltågstrafiken

Uppläggen för pendeltågerna är de som mest skiljer sig åt och som har störst betydelse för resandet till och från Södertälje. De två alternativen redovisas i följande två figurer. I skip-stopalternativet föreslås att skip-stoptågen inte stannar i Östertälje, Rönninge, Tullinge och Stuvsta, vi föreslår eventuellt ytterligare något skip-stop utan att namnge något alternativ.

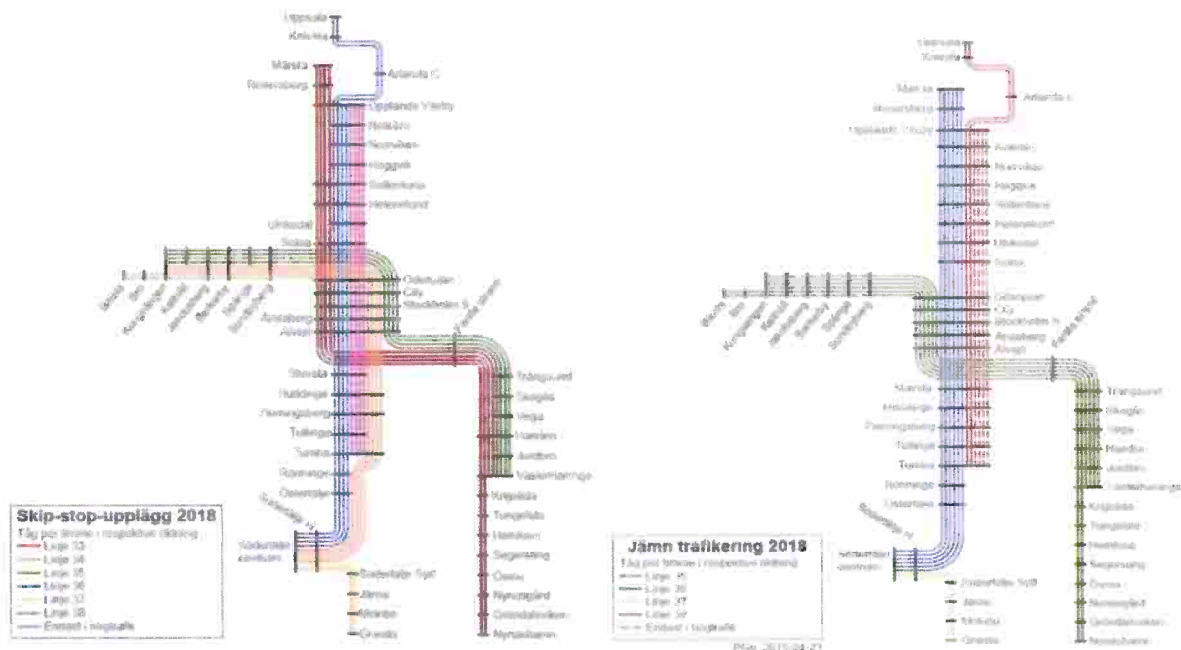


Fig 1: Skip-stop, vilket innebär att vissa tåg inte stannar på samtliga stationer och på sätt kan restiden från ändstationerna sänkas. I höjtrafik kommer fyra tåg/h vara skip-stoptåg med målpunkt på Bålsta-grenen och fyra tåg/h stanna vid samtliga stationer med målpunkt Märsta/Uppsala-grenen, bl a direkttåg Arlanda

Fig 2: Jämn trafik, vilket innebär samma trafikupplägg som idag, dvs stopp vid samtliga stationer. Antalet tåg i höjtrafik kommer att vara sex tåg/h och samtliga kommer att ha målpunkt på Märstagenen.

De två alternativen kan sammanfattas:

- Ytterligare fyra tåg i timmen med kortare restid än idag från Södertälje C och Hamn, oförändrad trafikering för Östertälje. Bålsta, Arlanda och Uppsala nås utan byte
- Ytterligare två tåg i timmen från Södertälje C, Hamn och Östertälje till Märsta

Avvägningen mellan det första alternativets fördelar med kortare restider från Södertälje C och hamn har då vägts mot nackdelen att Östertälje får samma trafikering som idag och alltså ingen förbättring när Citybanan invigs. I förslaget till remissvar förordas skip-stopalternativet då det bedöms vara det alternativ som bäst ökar kollektivtrafikens attraktionskraft och därmed har bäst förutsättningar att öka kollektivtrafikresandet. Det är också det alternativ Södertälje framfört i tidigare diskussioner kring trafikupplägg för pendeltågstrafiken.

Med Skip-stop lösning får Södertälje C tio avgångar i timmen, två tåg i timmen med slutstation i Uppsala, Upplands Väsby, Bålsta, Kungsängen respektive Gnesta. Om dessutom pendeltågstrafiken till Hölö införs tillkommer dessa tåg. Detta innebär en ökad trafikering jämfört med i dag som ställer högre krav på utformningen av resecentrum när det gäller omstigningar från tåg till buss.

Dessutom innebär skip-stopalternativet att trycket på bilpendelparkeringen i Östertälje minskar då resandet med buss till Södertälje C /hamn blir mer konkurrenskraftigt än idag. Exempelvis kan den stora grupp resande som idag åker bil från Ronna till Östertälje för att där byta till pendeltåg, kanske i framtiden välja 754X till Södertälje C för att där hoppa på ett skip-stoptåg och få kortare restider än idag. Vi kan på detta sätt få en annan fördelning av resandet och öka möjligheterna till matarbusstrafik till fler tågstationer, bl a från Hovsjö till Södertälje hamn/syd.

Nattrafik för Pendeltågen

I utredningen finns olika alternativ för införande av nattrafik för pendeltågen, tre alternativ redovisas:

1. Förlängning av trafikeringstiderna en-två timmar
2. Nattrafik på helgerna, i övrigt som idag
3. Kompletta nattrafik hela veckan

I remissvaret förordas alternativ två då behovet av nattrafik under övriga delar av veckan inte är tillräckligt angeläget för att prioriteras i jämförelse med övriga angelägna satsningar i kollektivtrafiken. Här har vi valt att frångå principen att utgå från arbetspendlingens behov.

Utökningar i pendeltågstrafiken

I Utredningen för resonemang kring nya pendeltågslinjer från Södertälje C till Hölö/Vagnhärad samt att utreda en förlängning till Nykvarn/Strängnäs. Remissvaret är positivt till utökning med en ny pendeltågslinje Södertälje C- Hölö och ser gärna en fortsatt utredning av förlängning till Strängnäs.

Regionaltågstrafiken

I utredningen föreslås två upplägg för trafikeringen mellan Arboga och Uppsala där ett alternativ innebär vändande tåg i Stockholm och ett alternativ med genomgående tåg. Remissvaret lyfter att för Södertäljes del förordas alternativet med genomgående tåg då det bättre ökar tillgängligheten till främst Arlanda men även Uppsala. De övriga regionaltågslinjerna behandlas bristfälligt i utredningen vilket remissvaret påpekar.

För regionaltågstrafiken kommer stora förändringar att ske i och med Citybanans invigning eftersom kollektivtrafikhuvudmännen då kommer att trafikera sträckorna med egna tåg istället för dagen upphandlade SJ-trafik. I remissvaret betonar vi vikten av att se regionaltåg och pendeltåg som komplement för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och betona vikten av samordnade biljettsystem och trafikupplägg.

I remissvaret lyfts även fram att vi skulle vilja se lösningar som på ett tydligare sätt underlättar resandet till attraktiva målpunkter genom att utnyttja regionaltågens och pendeltågens olika fördelar som komplement, därför förordas inte fler stopp för regionaltågen då de då får ett upplägg alltför likt skip-stoppendeltågen.

Potential för ökat bostadsbyggande

I remissvaret framhålls att för att öka kopplingen mellan trafikupplägg och bostadsbyggande måste matartrafiken från Södertäljes centrala delar till Södertälje syd utvecklas för att underlätta för människor att bo i attraktiva centrumnära lägen i Södertälje och pendla till andra delar i regionen. Ett sätt att nå dit är att inkludera resandet med buss 755 i biljetten med regiontåg.

Behov av kompletteringar i utredningen/remissen

Utredningen saknar skrivningar kring hur noder för lokalt, regionalt och nationellt resande ska utvecklas, där vi vill att Södertälje syds funktion ska lyftas fram tydligare. Men vi är positiva till att trafikuppläggen tar hänsyn till utvecklingen i de regionala kärnorna enligt RUFSS 2010 vilket vi tidigare framfört att vi från Södertäljes del saknar.

I remissen finns det dock inga skrivningar om hur trafikeringen mellan kärnorna Södertälje och Skärholmen/kungens kurva och Liljeholmen ska utvecklas. För resande mellan dessa resmål finns idag endast busslinjerna 748 och 749 som alternativ och det är viktigt trafikeringen på dessa linjer utvecklas. Dessa linjer har tidigare ifrågasatts av SL med motiveringen att de är parallellinjer till pendeltågen vilket vi inte kan se att de är. I remissen finns skrivningar om att i det fortsatta arbetet se över parallellgående busstrafik där vi i remissvaret trycker på att 748 och 749 inte ska ingå.

Regionaltågstrafiken som behandlas i utredningen är starkt fokuserad till linjen Arboga och Uppsala, de övriga regionaltågslinjerna söderifrån in mot Stockholm, via Södertälje syd, är bristfälligt beskrivna i remissen.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering


Åtgärderna som behandlas i utredningen medför inga ekonomiska åtaganden eller kostnader för Södertälje kommun

Samhällsbyggnadskontorets förslag till nämndernas beslut

Nämnden tillstyrker kontorets förslag till svar på remissen.

Samhällsbyggnadskontorets förslag till Kommunstyrelsen:

Besluta att kontorets förslag ska utgöra Södertälje kommuns svar på remissen



Martin Andrae

Stadsdirektör



Kenneth Hagström

Samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare: Mats Johannesson

Samhällsbyggnadsstrateg

Stab

Telefon (direkt): 08 5230 6634

E-post: mats.johannesson@sodertalje.se

Beslutet skickas till

Akten

Handläggaren

6.

Strategisk utveckling

MISSIVBREV
2015-06-14
Version 1.0Ärende/Dok. id.
TN 2015-0017
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Remiss Trafikutredning avseende pendeltåg- och regionaltåg

Bakgrund

År 2017 planeras Citybanan öppna för trafik, vilket innebär att pendeltågen trafikerar egna spår. Därmed frigörs kapacitet för regionaltågen. Det skapar nya möjligheter för såväl pendeltågstrafiken som för regionaltågstrafikens utveckling i Mälardalen. Därtill växer Stockholms län och Uppsala län allt mer sig samman och sett till hela Mälardalen så sker en stark tillväxt som samlad storstadsregion. I flera sammanhang behövs beslut om hur trafikeringen av pendeltågsnätet i kombination med regionaltågstrafiken ska se ut med Citybanan i drift.

Två principiella lösningar för pendeltågstrafiken (skip-stop med 7,5-minuters intervall respektive jämn trafikering med 10 minuters intervall) och två principiella lösningar för regionaltågstrafiken (vändande respektive genomgående regionaltågstrafik) har tagits fram. Trafikuppläggen är utvecklade till en relativ hög detaljeringsnivå. Men de ska ses som principiella möjliga lösningar. Trafikuppläggen är framtagna för att fatta beslut om en planeringsinriktning för trafikupplägg år 2017/2018 med utblick mot 2030. Med en vald planeringsinriktning kommer trafikuppläggen senare att detaljstuderas och vidareutvecklas, inte minst i relation till infrastrukturens utveckling.

Utredningen genomförs i nära samarbete mellan tre parter; trafikförvaltningen (Stockholms Läns Landsting), Kollektivtrafikförvaltningen UL (Landstinget i Uppsala län) och Mälardalstrafik AB. Till utredningen har ett nära samarbete med Trafikverket knutits.

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Strategisk utveckling

MISSIVBREV
2015-06-16
Version 1.0Ärende/Dok. id.
TN 2015-0017Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Remissyttranden

Syftet med remissen är att få in synpunkter och ställningstaganden från berörda kommuner, myndigheter m.fl. om materialet i trafikutredningen. De synpunkter som kommer in under remisstiden kommer att läggas till de genomförda analyserna, som ett underlag för kommande beslut.

Till stöd för remissinstansernas besvarande av remissen är nedanstående frågeställningar framtagna:

- Hur relaterar de två principiella lösningarna för pendel- respektive regionaltågstrafiken till bostads- och stadsutvecklingen i utredningsområdet?
- Hur stärker de olika trafikuppläggen kollektivtrafikens konkurrenskraft mot biltrafiken?
- Hur fungerar de olika pendel- och regionaltågsuppläggen till övrig järnvägstrafik?
- Specifikt för skip-stopalternativet är det värdefullt att få remissinstansernas syn på principerna för skip-stoptrafikering och urvalet av skip-stopstationer.

Strategisk utveckling

MISSIVBREV
2015-06-16
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0017
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Remisshandlingen finns tillgänglig på:

<http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska-organ/Trafiknamnden/2015/2015-06-02/p6-Tjut-TN-Beslut-remissutskick-trafikutredning-avs-pendel-regionalt%c3%a5g.pdf>

Det är öppet för även andra än remissinstanserna att lämna synpunkter. Trafikförvaltningen rekommenderar att remissinstanserna hänvisar allmänheten och organisationer som vill ta del av remisshandlingen till ovan beskrivna webblänk.

Utredningen ser gärna samordnade svar mellan flera aktörer där prioriteringar har gjorts och motiverats mellan olika remissinstanser.

Under remisstiden kommer en hearing om utredningen att hållas den **31 augusti 2015 kl. 9-11** i Stockholm. Föranmälan krävs senast 27 augusti för att kunna planera lokal och andra praktiska arrangemang.

Remissvar lämnas **senast den 8 september 2015** skriftligen till trafikförvaltningen via registrator.tf@sll.se. Märk med diarienummer TN 2015-0017.

Kontaktperson vid eventuella frågor är:

Carl Silfverhielm, trafikförvaltningen, carl.silfverhielm@sll.se

Göran Gullbrand, MÄLAB, goran.gullbrand@malab.se

Caj Rönnbäck, Kollektivtrafikförvaltningen UL, caj.ronnback@ul.se

Med vänlig hälsning



Jens Plambeck

Chef Strategisk utveckling

Strategisk utveckling

MISSIVBREV
2015-06-16
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0017

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga

Remissversion av Trafikutredning avseende pendeltåg- och regionaltåg, Etapp 1 trafikupplägg år 2017/2018.

Sändlista

Kommuner

Botkyrka kommun
Enköpings kommun
Gnesta kommun
Haninge kommun
Huddinge kommun
Håbo kommun
Järfälla kommun
Knivsta kommun
Nykvarns kommun
Nynäshamns kommun
Salems kommun
Sigtuna kommun
Sollentuna kommun
Solna stad
Stockholms stad
Sundbybergs stad
Södertälje kommun
Upplands-Bro kommun
Upplands Väsby kommun
Uppsala kommun
Vallentuna kommun

Övriga planeringsaktörer

Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet
Kollektivtrafikmyndigheten i Uppsala län
Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland
Kollektivtrafikmyndigheten i Östergötland
Kollektivtrafikmyndigheten i Örebro
Kommunförbundet Stockholms län
Länsstyrelsen i Stockholms län
Länsstyrelsen i Uppsala län
Regionförbundet i Uppsala län
Trafikverket Region Öst och Region Stockholm

Strategisk utveckling

MISSIVBREV
2015-06-16
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0017

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Resenärsorganisationer

SRF

DHR, Stockholms läns distrikt

HSO i Stockholms län

HSO i Uppsala län

Kollektivtrafikan Stockholm

Resursgrupp tillgänglighet i Stockholm

Resenärsforum

TIM-pendlare

Uppsalapendlarna

Trafikföretag

A-train

Arriva Sverige AB

DSB Uppland

FAC Flygbussarna

Keolis Sverige AB

MTR

Nobina

Stockholms Spårvägar

Stockholmståg KB

Swebus Express AB

SJ AB

Svenska Tågkompaniet AB

Transdev

Branschföreningen Tågoperatörerna

Övriga

Arlandabanan Infrastructure AB

Handelskammaren i Uppsala

Handelskammaren i Stockholm

Swedavia

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0017

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651
Jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2015-06-02, punkt 6

Beslut om utskick av remiss Trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg

Etapp 1: trafikupplägg år 2017/2018 i samband med Citybanans öppnande

Ärendebeskrivning

Trafikförvaltningen bedriver i samarbete med Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län och MÅLAB en trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg. Syftet är att studera effekten av olika tänkbara principiella trafikeringssinriktningar när Citybanan tas i drift. Utredningen omfattar den pendeltågs- och regionaltågstrafik som passerar Stockholms C och Citybanan.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 21 maj 2015
Rapport – Remiss trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg -*Etapp 1: trafikupplägg år 2017/2018*, 20 maj 2015, TN2015-0017

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna utskicket av Remiss Trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg -*Etapp 1: trafikupplägg år 2017/2018 i samband med Citybanans öppnande* i enlighet med detta tjänsteutlåtande.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

År 2017 planeras Citybanan öppna för trafik vilket skapar nya möjligheter att trafikera pendeltågsnätet och regionaltågen i Mälardalen. Nästa större utvecklingssteg för järnvägstrafiken tas under 2030-talet då Ostlänken och det svenska höghastighetsnätet tas i bruk.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-21
VersionÄrende/Dok. id.
TN 2015-0017Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Inför de här nya möjligheterna behöver strategiska beslut fattas om hur infrastrukturen bör trafikeras för att nå största möjliga samhällsnytta. Den här utredningen syftar till att bilda underlag för den sortens strategiska beslut. Eftersom flera parter ansvarar för pendel- och regionaltågstrafiken utveckling drivs utredningsarbetet som ett samarbete mellan Trafikförvaltningen SLL, Kollektivtrafikförvaltningen UL, MÅLAB och Trafikverket.

Analysen av nuläge och planerad utveckling visar att Stockholms län står inför flera betydelsefulla utmaningar med bäring på trafikeringen av pendel- och regionaltåg i Stockholm-Mälardalenregionen. Såväl Stockholms län som regionen växer i rekordtakt. Det leder till en omfattande bostadsbrist, och påverkar pendlingen i Mälardalen. Det blir allt vanligare att man bor i en ort och arbetar i en annan. Regionens har ett omfattande utbud av attraktiva arbetsplatser, utbildning och nöjen. Det i kombination med höga boendekostnader främst i de centrala delarna av Stockholm, bidrar till en geografisk expansion. Den funktionella arbetsmarknadsregionen blir allt större. En växande region ställer krav på en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Kraven omfattar både en ökad *kapacitet* i kollektivtrafiksystemet och *korta restider* med kollektivtrafiken. En utvecklad kollektivtrafik kan skapa bättre förutsättningar för bostäder och urban utveckling i nya områden.

Samtidigt finns en risk för utspridd bebyggelse, om bostadsutvecklingen sker frikopplat från kollektivtrafikens utveckling. En sådan utveckling leder till högt bilberoende, i strid med Stockholms läns landstings mål för kollektivtrafiken formulerade i trafikförsörjningsprogrammet¹. Regional tillgänglighet och tillväxt måste därför utvecklas på ett medvetet sätt. På så sätt ges underlag för en effektiv kollektivtrafik som hushåller med samhällets medel. Det möjliggör ett hållbart stadsbyggande för hållbara livsstilar och urbana miljöer.

De två principiella lösningarna för pendeltågen ger båda två restidsförbättringar för resenärerna. Den lösning som bygger på jämn trafik, med högre turtäthet jämfört med idag, ger lägst upplevd restid. Den lösning som bygger på sk. Skip-stop ger något kortare upplevd restid för dem som reser till eller från stationer som tåget stannar vid. Valet av lösning ger skilda geografiska fördelningseffekter. Skip-stop stärker de regionala stadskärnorna och kan på sikt ge positiva stadsbyggnadseffekter för dessa områden. Små överströmningseffekter från direktbusstrafik till pendeltåg alternativt kan skönjas. Det kan motivera en översyn av den parallellgående busstrafiken i det fortsatta arbetet.

¹ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län kap 3
September 2012

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0017

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bakgrund

Trafiknämnden i Stockholms landsting beslutade 2014-04-29² att uppdra åt förvaltningschefen att återkomma till trafiknämnden med en studie av vilken roll pendeltågen i SL-regi lämpligast ska ha i relation till den storregionala pendlingen efter att Citybanan öppnat för trafik. Beslut fattades även om att genomföra en studie av hur pendeltågstrafiken kan utvecklas genom bl.a. nattrafik samt andra innovativa lösningar i samarbete med kommuner och angränsande län.

I december 2013 beslutade företrädare för Mälardalens kollektivtrafikmyndigheter i sex län att teckna Samverkansavtal om gemensam utveckling av regional tågtrafik. Tillsammans ska länen till Citybanans öppnande etablera ett nytt gemensamt trafiksystem, ett storregionalt stomnät för arbets- och vardagsresor. Samverkan mellan länen ska omfatta ett gemensamt åtagande att genomföra och utveckla ett storregionalt sammanhållet stomnät. Trafiken och fordonsförsörjningen ska samordnas i regionens regi. Ett samordnat pris- och biljettsystem och en gemensam information och marknadsföring ska sättas upp. För trafiken Uppsala-Stockholm hänsköts det exakta utbudet av regionaltågstrafik, till fortsatt utredning. Överenskommelsen undertecknades av de inblandade länen trafiknämnder under våren 2014³

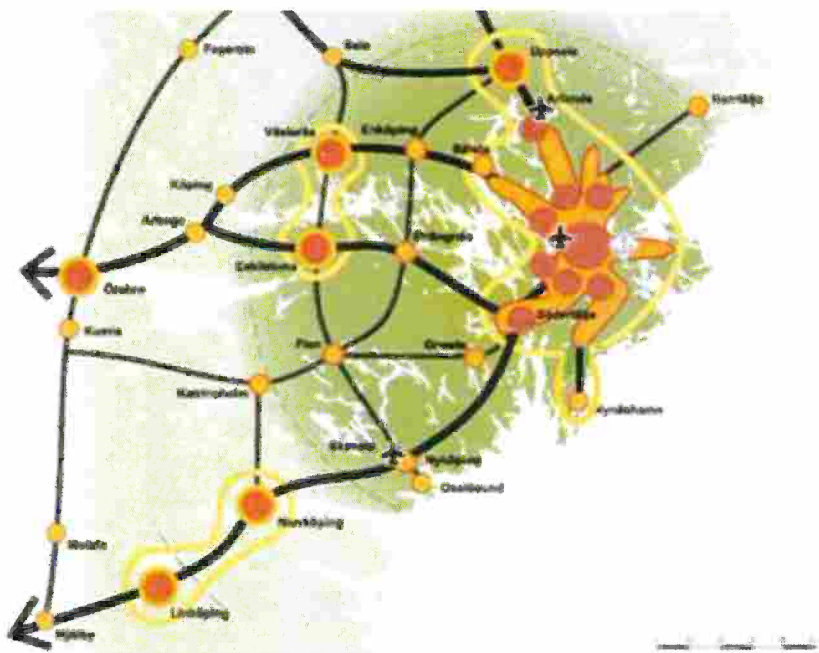
² SL 2013-5732 Godkännande av förstudie inför upphandling av avtal för pendeltågstrafik (E24); 2014-04-29

³ TN 2014-0103 Beslut om samverkansavtal och allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige SLL Trafiknämnd; 2014-03-11.

LUL (CK 2014-0162), Beslut om att ingå samverkansavtal om regional tågtrafik i Östra mellansverige, 2014-06-16–17

Överväganden

Pendeltågstrafikeringen är styrande för investering och trafikdrift inom Stockholms läns landsting, Trafikverket, andra regionala kollektivtrafikmyndigheter och i viss utsträckning den kommunala planeringen. Motsvarande effekter finns för regionaltågstrafikeringen.



Det centrala utredningsområdet avgränsas till storstadsområdet Uppsala, Bålsta, Nynäshamn och Södertälje

Då det finns en rad korssamband mellan pendel- och regionaltågstrafiken utreds de båda trafiksystemen i en gemensam utredningsprocess med fokus på strukturfrågorna för den trafik som passerar Stockholm C eller Citybanan. Vidare finns starka samband med busstrafiken i Stockholms län varför även den till viss del ingår i utredningsarbetet.

Utredningens mottagare

Utredningen har två utredningsetapper. Indelningen i etapper har gjorts för att kunna prioritera tidskritiska frågeställningar. Den första utredningsetappen avser inriktning för trafikupplägg år 2017/2018 och redovisas i denna rapport. Den andra utredningsetappen är mer långsiktig och har målar 2030.

Etapp 1 av utredningen ska ge underlag till:

- Länens regionala trafikförsörjningsprogram
- Trafikförvaltningens pågående arbete med utvecklingsplaner för pendeltåg och buss

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-21
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0017

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Beslut om allmän trafikplikt i samband med etablering av trafik
- Trafikförvaltningens Program pendeltåg avseende;
 - avrop av ytterligare pendeltågsfordon
 - beslut om ombyggnad för samkörbarhet mellan nya och gamla fordon
 - följdinvesteringar gentemot Trafikverkets infrastrukturprojekt
- Trafikupphandling för pendeltågstrafiken, E24 och aktuella busstrafikupphandlingar inom pendeltågens influensområde
- MÅLAB och dess ägare kring hur regionaltågstrafiken ska utformas mellan Stockholm och Uppsala med trafikstart 2018.
- Prioriteringar av Trafikverkets medel för trimning och nyinvestering i regionens järnvägsnät.
- Kunskapsöversikt kring ett antal namngiva utredningsuppdrag för trafikens utveckling till Bro, Enköping, Hölö, Nykvarn, nattrafik, nya regionaltågsstationer, Ostlänken

Etapp 2 av utredningen ska ge underlag till:

- Mälardalsrådets arbete med en regional systemanalys inom ramen för "En bättre sats-processen"
- Långsiktig plan för pendeltågens utveckling och hur de samspelar med övrig kollektivtrafik och regionaltrafik. Där Ostlänkens framtida möjligheter kan beaktas.

Genomförandet

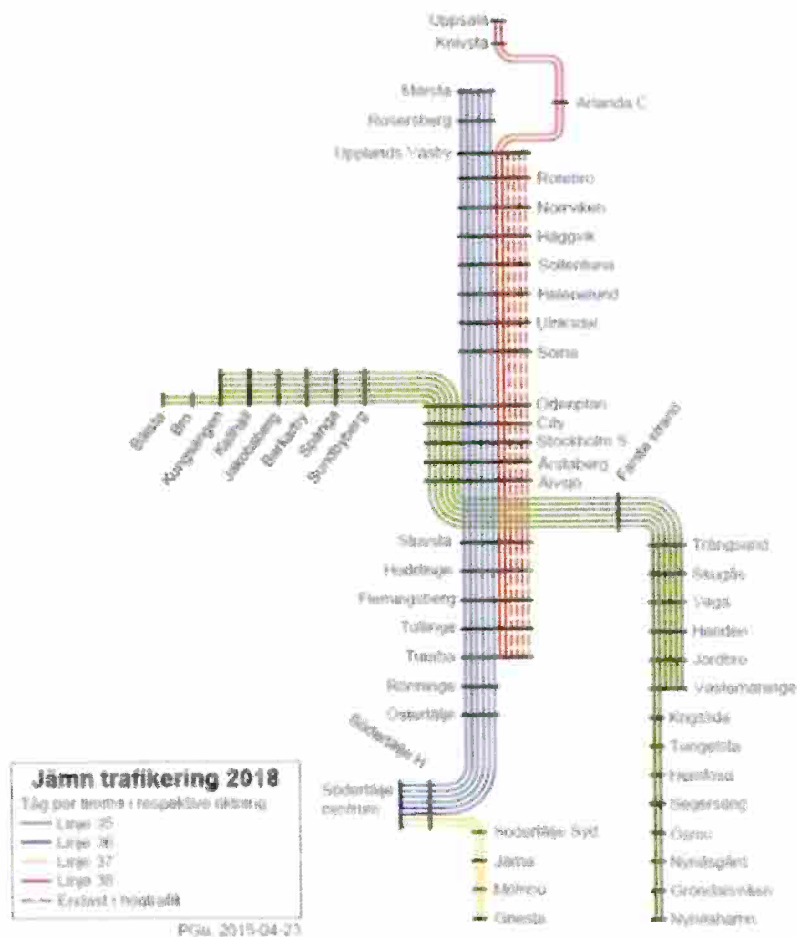
Utredningen genomförs i nära samarbete mellan tre parter; Trafikförvaltningen (SLL), Kollektivtrafikförvaltningen UL och MÅLAB. Till utredningen har ett nära samarbete med Trafikverket knutits. Många av bakgrundsutredningarna vilar på äldre studier gjorda av de olika parterna tillsammans eller var för sig.

Trafikscenarier

Två principiella lösningar för pendeltågstrafiken och två principiella lösningar för regionaltågstrafiken har tagits fram. De tjänar som underlag för val av planeringsinriktning för trafikupplägg år 2017/2018. Trafikuppläggen är utvecklade till en relativt hög detaljeringsnivå, för att kunna genomföra nytto- och kostnadsanalyser. Men de ska ses som principiella möjliga lösningar, framtagna för att trafiknämnden ska fatta beslut om en planeringsinriktning. Med en vald planeringsinriktning kommer trafikuppläggen detaljstuderas och vidareutvecklas, inte minst i relation till infrastrukturens utveckling. I det fortsatta arbetet behöver även busstrafikens struktur studeras. Med förstärkt tågtrafik öppnas möjligheter att se över den parallellgående busstrafiken. Godstågen har rent principiellt antagits kunna använda insatstågens⁴ kanaler utanför högtrafiken.

⁴ Med insatståg avses tåg som endast går under högtrafiken för att möta högtrafikens resande

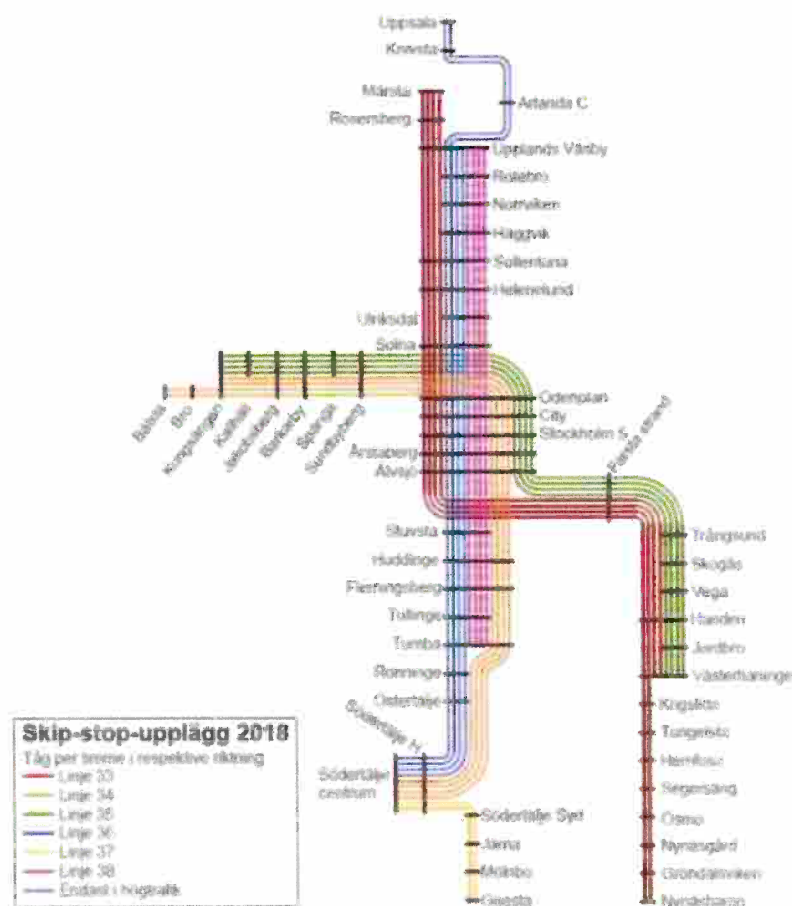
Pendeltågstrafik med Jämn trafik



Alternativet innebär en fortsättning på dagens trafikstruktur, men med högre turutbud. Basen under mellantrafiken⁵ är två korsande linjer i 10-minuterstrafik i den centrala delen av nätet. Under högtrafik förstärks trafiken med insatståg. Under lågtrafik glesas trafiken ut till 15-minuterstrafik på den centrala delen av nätet. Busstrafiken anpassas till 10 eller 20-minuterstrafik för att passa pendeltågens rytm. Trafikupplägget prioriterar hög turtäthet före kort restid.

⁵ I utredningen används följande trafikregimer
Högtrafik vardagar kl 06-09, 15-18
Mellantrafik vardagar kl 09-15, 18-21; Helger kl 10-18
Lågtrafik, övrig tid

Pendeltågstrafik med Skip-stoptrafik.



Alternativet innebär att en ny trafikstruktur etableras med 15-minuterstrafik på fyra linjer under mellantrafiken. Två skip-stopplinjer stannar bara på större stationer. Medan två stomlinjer fortsatt angör alla stationer. Under högtrafik förstärks trafiken med insatståg. Under lågtrafik tas snabblinjerna bort och trafikupplägget blir likartat som för jämn trafikering i lågtrafik. Trafikupplägget kan sägas vara inspirerat av regionpendelkoncept som är beskrivet i RUFSS 2010. Busstrafiken ligger kvar med dagens 15-minuterstrafik. Trafikupplägget prioriterar kort restid före hög turtäthet.

Ett par principer föreslås för vilka stationer som ska trafikeras av skip-stoptåg

- Stationer som ligger vid kommuncentrum och har en stor bussterminal trafikeras av skip-stopplinjer
- Varje regional kärna får en skip-stopstation
- Stationer med anslutande spårtrafik betjänas av skip-stopplinjerna
- Skip-stopplinjerna behöver köra förbi ca 4-5 stationer för att erbjuda kortare restider

Alternativ vändande regionalstågstrafik



I det vändande trafikupplägget trafikeras Uppsalalinjen och Svealandsbanan som separata linjer. Mellantrafikutbudet Stockholm – Uppsala utgörs av 30-minuterstrafik. Vartannat tåg går över Märsta. Vartannat går över Arlanda. Under högtrafik tillkommer ytterligare insatståg. Under lågtrafik glesas trafiken ut till timmestrafik. Svealandsbanan trafikeras med timmestrafik under mellantrafiktid Stockholm- Arboga. Under högtrafik förlängs tågen till Örebro. Insatståg tillkommer vilket ger 30-minuterstrafik Stockholm - Eskilstuna

Alternativ genomgående regionalstågstrafik



I det genomgående trafikupplägget trafikeras Uppsalalinjen och Svealandsbanan som en genomgående linje. Mellantrafikutbudet Stockholm – Uppsala utgörs av 30-minuterstrafik. Vartannat tåg går över Märsta. Vartannat tåg kommer från Svealandsbanan och går över Arlanda. Under högtrafik tillkommer ytterligare insatståg. Under lågtrafik glesas trafiken ut till timmestrafik. Under högtrafik förlängs tågen till Örebro. Insatståg tillkommer vilket ger 30-minuterstrafik Uppsala – Arlanda - Stockholm – Eskilstuna. För att begränsa störningarna finns ett insatsberett reservtåg på Stockholm C⁶

⁶ Motsvarande resurs finns i pendeltågstrafiken och för Öresundstågen i Malmö

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-21
VersionÄrende/Dok. id.
TN 2015-0017Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Samråd

Under arbetsprocessen har tidiga dialogmöten genomförts med olika aktörer där befintliga samarbetsforum utnyttjats:

- ABC-kommunerna, ABCU-kommunerna och Södertörnskommunerna
- Swedavia
- SLL Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
- MÅLAB ägargrupp
- Sörmlands kollektivtrafikmyndighet
- En bättre sats arbetsgrupp för regional kollektivtrafik
- Trafikoperatörer inkl. nuvarande regionaltågsoperatör SJ
- Resenärsforum med pendlarföreningar
- Resursgrupper tillgänglighet

Dialogen har genomförts i ett konstruktivt samarbetsklimat och har bidragit till att forma remissens frågeställningar och belysta aspekter såsom att

- Formulera principer för skip-stopuppehåll
- Värdet av tydliga och konsekvent genomförda trafikkoncept, linjekartor etc.
- Vikten att arbeta med samtrafik buss-tåg

Remissen avses att sändas ut till olika intressenter i regionen däribland samma organisationer som deltagit i den tidiga dialogen. Remissvar förväntas i början av september, med målet att fatta beslut om inriktning av trafiken under hösten 2015

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Oavsett vilket pendeltågstrafikupplägg som väljs, så är den nuvarande bedömningen att driftkostnaderna ökar jämfört med utbudet 2015. Beroende på variant av respektive princip kan utfallen variera, men tendensen torde vara entydig. I de studerade alternativen ger skip-stoptrafikeringen högre tågdriftkostnader än jämn trafikering. Jämn trafikering ger å andra sidan högre bussdriftkostnader än skip-stoptrafikeringen. Dessa kostnader utgör ca 5-10% av den rena trafikeringens kostnad/år för respektive trafikslag⁷. Möjligheten att lägga ner direktbusstrafik utan negativa resenärseffekter är något större i skip-stoptrafikeringen. Någon intäktsanalys har i dagsläget inte gjorts för de olika pendeltågsalternativen.

För regionaltågstrafikeringen ger genomgående trafikering ett betydligt bättre ekonomiskt resultat jämfört med vändande trafikering. Osäkerheter finns till vilka villkor marknaden är beredd att driva trafiken Stockholm – Uppsala i relation till regionens önskemål.

⁷ Räkneexemplet bygger på nyckeltal för den rena trafikdriften exklusive stationstjänst, städning, kapitalkostnader och andra poster som finns i trafikavtalen. Med trafikslag avses pendeltågen och den delen av busstrafiken som matar till pendeltågstrafikeringen.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-21
VersionÄrende/Dok. id.
TN 2015-0017Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Sociala konsekvenser**

Att satsa på ett väl utvecklat kollektivtrafiksystem bedöms på sikt ge större möjligheter för alla invånare att utnyttja transportsystemet. Ett jämställt, inkluderande, tillgängligt, tryggt och säkert transportsystem bidrar till ökad folkhälsa, välbefinnande och lycka. Beroende på vilket av tågtrafikuppläggen som väljs gynnas olika geografiska delar av länet och regionen. Dessa fördelningseffekter tillsammans med en enklare social konsekvensbedömning kommer att studeras under remissperioden

Konsekvenser för miljön

Citybanan öppnande för trafik skapar stora möjligheter att utveckla och stärka pendeltågstrafiken och regionaltågstrafiken i Mälardalen. Generellt kan sägas att båda pendeltågsuppläggen och regionaltågsuppläggen innebär restidsförbättringar jämfört med nuläget hösten 2015. Dessa restidseffekter stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och väntas attrahera nya kunder. På så vis bidrar de till att minska emissioner från biltrafiken. Under remissperioden kommer marknadsandelarna att studeras djupare.

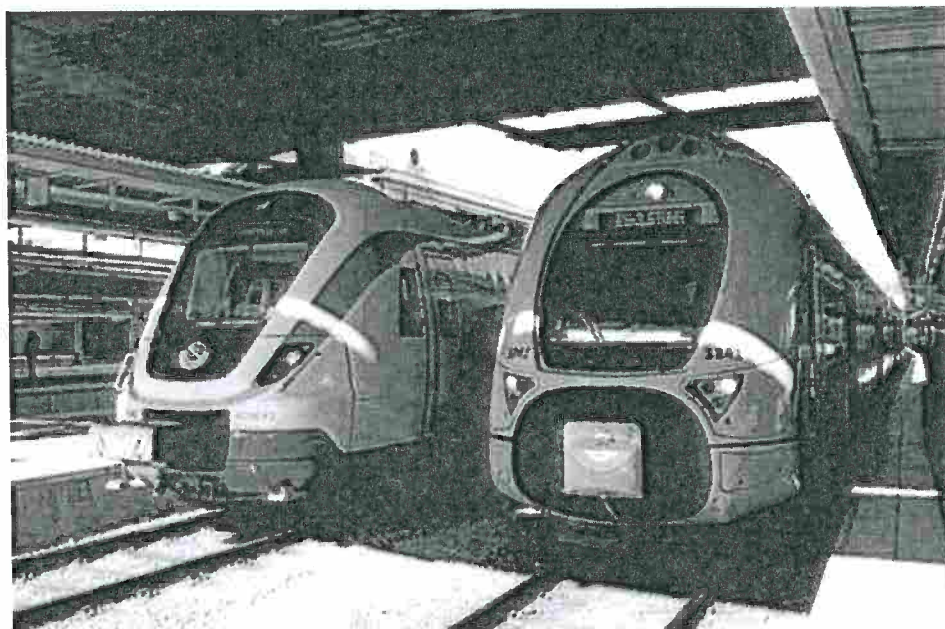
Riskbedömning

De studerade trafikuppläggen har arbetats fram under ett par års tid där olika varianter har förekommit. De olika varianterna bär med sig olika risker för att trafiken inte kan bedrivas med tillgängliga fordon, på tillgänglig infrastruktur, med tillräcklig punktlighet. De nu redovisade varianterna ska ses som strategiska principer. Allteftersom genomförandet närmar sig kommer det att krävas taktisk planering av parternas operativa avdelningar. Genom varianter, etapper och övergångslösningar kan den taktiska planeringen hantera risker och omvärldsförändring.

Ragna Forslund
Tf förvaltningschefJens Plambeck
Chef Strategisk Utveckling

Remiss Trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg

Etapp 1: trafikupplägg år 2017/2018



Pendel- och regionaltåg bredvid varandra på Stockholm C, foto Johan Hellström

RAPPORT
2015-05-20

Diarienummer
TN-2015-0017

Version

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Medverkande

Beställare: Carl Silfverhielm, Trafikförvaltningen, Caj Rönnbäck, Kollektivtrafikförvaltningen UL, Göran Gullbrand, MÅLAB

Styrgrupp: Jens Plambeck SLL TF, Johan Wadman UL, Mårten Levin MÅLAB, Peter Torndal SLL Program Pendel, Bengt Stenberg SLL Sektion Pendel, Mattias Sjöström SLL TF TA Pendeltåg fr.o.m. februari 2015.

Trafikförvaltningen: Beatrice Gustafsson, Bengt Hultin

Kollektivtrafikförvaltningen UL: Anders Bergquist, Cecilia Forslund, Thomas Montgomery

MÅLAB: Tomas Ahlberg

Trivector: Malin Gibrand, Erik Sjaunja, Mats Améen, Pontus Gullnäs, Jacob Witzell, Stina Hörtn.

RAPPORT
2015-05-20

Diarienummer
TN-2015-0017

Version

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förord

År 2017 planeras Citybanan öppna för trafik vilket skapar nya möjligheter att trafikera pendeltågsnätet och regionaltågen i Mälardalen. I en rad olika sammanhang behövs beslut om hur trafikeringen av pendeltågsnätet i kombination med regionaltågstrafiken ska se ut med Citybanan i drift.

I december 2016 upphör avtalet mellan MÅLAB och SJ om TiM-samarbetet, vilket gör att förutsättningarna för hur regionaltågstrafiken kan organiseras förändras. MÅLAB och dess ägare har därför tagit fram ett konceptuellt upplägg för utveckling av regionaltågstrafik kallat Trafikplan 2017. Utformningen av den regionala tågtrafiken mellan Stockholm – Uppsala är av största vikt, men den är inte reglerad i de avtal som MÅLAB ägare antagit. Därför finns behov av att utreda och lägga fram förslag om tågtrafikens utveckling inom och mellan de två länen med särskilt fokus på sträckan Stockholm – Uppsala.

Därtill växer Stockholms län och Mälardalsregionen i rekordfart. Med hänsyn till de regionala utvecklingsmålen i regionen och länen samt den resandeutveckling som finns och förväntas öka finns god grund att föreslå förändringar i dagens tågtrafiksystem så att de kan öka sin effektivitet, konkurrenskraft och attraktivitet och samtidigt uppnå en god trafikekonomi.

I denna remissversion, som omfattar den första utredningsetappen, studeras effekten av olika tänkbara principiella alternativ när Citybanan tas i drift, preliminärt i slutet av 2017. Den kommer följas av en andra utredningsetapp, som är mer långsiktig med målår 2030. Remissen skickas ut till berörda regionala intressenter under sommaren 2015. Under hösten 2015 behöver beslut fattas om inriktning för pendeltågstrafiken för att inleda den operativa planeringen inför Citybanans öppnande. Regionaltågen kräver ett lite mer komplext beslutsfattande som omfattar flera av landstingen i Mälardalen.

Två principiella lösningar för pendeltågstrafiken och två principiella lösningar för regionaltågstrafiken har tagits fram som underlag för val av planeringsinriktning. I senare skeden måste trafikuppläggen detaljstuderas och vidareutvecklas. Utredningen omfattar den pendeltågs- och regionaltågstrafik som passerar Stockholms C och Citybanan.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	6
1 Inledning	13
1.1 Bakgrund.....	13
1.2 Utredningens syfte och mål	15
1.3 Beskrivning av arbetsprocess.....	16
1.4 Anknytande planering	17
1.5 Avgränsningar.....	18
2 Nuläge, utveckling och framtida utmaningar	20
2.1 Regional struktur och utveckling.....	20
2.2 Dagens pendeltågssystem	26
2.3 Dagens regionaltågssystem	28
2.4 Utmaningar	31
3 Mål och utvärderingskriterier.....	33
3.1 Regionala policydokument	33
3.2 Projektspecifika mål.....	33
3.3 Uppföljning och måltal	35
4 Trafikscenarier när Citybanan tas i drift	35
4.1 Pendeltåg – två huvudalternativ.....	36
4.2 Effekter av de två pendeltågsuppläggen	40
4.3 Regionaltågsupplägg.....	49
4.4 Effekter av regionaltågsupplägg	54
4.5 Utblickar	61
5 Samlad bedömning och måluppfyllelse	66
5.1 Bedömning av måluppfyllelse.....	66
5.2 Pendeltågstrafik och regionaltågstrafik i samverkan	76
6 Vidare arbete under remisstiden	79
6.1 Pendeltåg.....	79
6.2 Regionaltåg	79

RAPPORT
2015-05-20

Diarienummer
TN-2015-0017

Version

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7	Referenslista.....	80
8	Bilaga – antal påstigande i pendeltågstrafiken 2013.....	82

Sammanfattning

Med Citybanans öppnande år 2017 skapas nya möjligheter att trafikera pendeltågsnätet och regionaltågen i Mälardalen utifrån strukturer som tidigare inte varit möjliga. I en rad olika sammanhang behövs beslut om hur pendeltågstrafiken och regionaltågstrafiken kan se ut med Citybanan i drift.

I december 2016 upphör avtalet mellan MÅLAB och SJ om TiM-samarbetet, vilket gör att förutsättningarna för hur regionaltågstrafiken kan organiseras förändras. MÅLAB och dess ägare har därför tagit fram ett konceptuellt upplägg för utveckling av regionaltågstrafik kallat Trafikplan 2017. Utformningen av den regionala tågtrafiken mellan Stockholm – Uppsala är av största vikt, men den är inte reglerad i de avtal som MÅLAB:s ägare antagit. Därför finns behov av att utreda och lägga fram förslag på tågtrafikens utveckling inom och mellan de två länen med särskilt fokus på sträckan Stockholm – Uppsala.

Stockholms län och Mälardalsregionen växer i rekordfart. Med hänsyn till de regionala utvecklingsmålen i regionen och länen samt den resandeutveckling som finns och förväntas öka finns god grund att föreslå förändringar i dagens tågtrafiksystem. Tågtrafiksystemet behöver öka sin effektivitet, konkurrenskraft och attraktivitet och samtidigt uppnå en god trafikekonomi.

Trafikförvaltningen SLL, Kollektivtrafikförvaltningen UL och MÅLAB driver utredningen som ett gemensamt projekt.

Utredningen har två utredningsetapper. Indelningen i etapper har gjorts för att kunna prioritera tidskritiska frågeställningar. I denna rapport, som omfattar den första utredningsetappen, studeras effekten av olika tänkbara principiella alternativ när Citybanan tas i drift, preliminärt i slutet av 2017. Den kommer följas av en andra utredningsetapp, som är mer långsiktig med mållår 2030.

Etapp 1 av utredningen ska ge underlag till:

- Länens regionala trafikförsörjningsprogram.
- Utvecklingsplaner för pendeltåg och buss.
- Beslut om allmän trafikplikt i samband med etablering av trafik.
- Trafikförvaltningens ”Program pendeltåg” avseende; avrop av ytterligare pendeltågsfordon, beslut om ombyggnad för samkörbarhet mellan nya och gamla fordon, följdinvesteringar gentemot Trafikverkets infrastrukturprojekt.

RAPPORT
2015-05-20

Diarienummer
TN-2015-0017

Version

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Trafikupphandling för pendeltågstrafiken, E24. Finns beslut om hur trafikökningen ser ut år 2017/2018 minskar osäkerheterna i förhandlingarna med anbudsgivarna till E24. Motsvarande effekter finns i en rad aktuella busstrafikupphandlingar inom pendeltågens influensområde.
- MÅLAB och dess ägare kring hur regionaltågstrafiken ska utformas mellan Stockholm och Uppsala, inklusive eventuell fordonsanskaffning.
- Upphandling och planering av anslutande busstrafik och samordning med övrig tågtrafik i Uppsala och Stockholms län.
- Prioriteringar av Trafikverkets medel för trimning och nyinvestering i regionens järnvägsnät.

Ett steg 2 av utredningen ska ge underlag till:

- Arbetet med regional systemanalys som sker inom ramen för ”En bättre satsprocessen”.
- Långsiktig plan för pendeltågens utveckling och hur de samspelar med övrig kollektivtrafik och regiontrafik, där Ostlänkens framtida möjligheter beaktas.
- Regionala utvecklingsplaner för samhällsutveckling och bostadsbyggande i Uppsala och Stockholms län.

Analysen av nuläge och planerad utveckling visar att Stockholms län står inför flera betydelsefulla utmaningar som har bäring på trafikeringen av pendeltåg och regionaltåg i Stockholm-Mälardalenregionen. Både Stockholms län och regionen växer i rekordtakt. Det har lett till en omfattande bostadsbrist, vilket även påverkar pendlingen i Mälardalen. Det blir allt vanligare att bo i en ort och arbeta i en annan. Regionens har ett omfattande utbud av attraktiva arbetsplatser, utbildning, kultur, fritid och handel. Det i kombination med höga boendekostnader främst i de centrala delarna av Stockholm, men även i Uppsala, bidrar till en geografisk expansion. Den funktionella arbetsmarknadsregionen blir allt större. En växande region ställer krav på en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Kraven omfattar både en ökad kapacitet i kollektivtrafiksystemet och korta restider med kollektivtrafiken. En utvecklad kollektivtrafik kan bidra till bättre förutsättningar för bostäder och urban utveckling i nya områden.

Samtidigt finns en risk för utspridd bebyggelse, om bostadsutvecklingen sker frikopplat från kollektivtrafikens utveckling. En sådan utveckling leder till högt bilberoende, i strid med regionen och länens mål. Regional tillgänglighet och tillväxt måste därför utvecklas på ett medvetet sätt. På så sätt ges underlag för en effektiv kollektivtrafik som hushåller med samhällets medel. Det möjliggör ett hållbart stadsbyggande för urbana miljöer.

RAPPORT
2015-05-20

Diarienummer
TN-2015-0017

Version

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Två alternativ för pendeltågstrafiken och två alternativa lösningar för regionaltågstrafiken har tagits fram som underlag för val av planeringsinriktning för trafikupplägg år 2017/2018. Men de ska ses som principiella möjliga lösningar, framtagna för att fatta beslut om en planeringsinriktning. I senare skeden måste trafikuppläggen detaljstuderas och vidareutvecklas. Utredningen omfattar den pendeltågs- och regionaltågstrafik som passerar Stockholms C och Citybanan. Godstrafiken har rent principiellt antagits kunna använda insatstågens¹ kanaler utanför högtrafiken.

Förslag till pendeltågsupplägg

Följande inriktningar för pendeltågsupplägget har studerats:

- **Alternativ Jämn trafik med 10-minutersintervaller.** Detta alternativ innebär en fortsättning på dagens trafikstruktur, men med högre turutbud. Basen under mellantrafiken är två korsande linjer i 10-minuterstrafik. Trafikupplägget kan sägas prioritera hög turtäthet framför kort åktid.
- **Alternativ Skip-stop med 15-minutersintervaller.** Detta alternativ innebär att en ny trafikstruktur skapas med 4 linjer i 15-minuterstrafik under mellantrafiken. Snabblinjer stannar bara på större stationer, medan nuvarande uppehållståg fortsatt angör alla stationer. Trafikupplägget kan sägas vara inspirerat av regionpendelkoncept som är beskrivet i RUFSS 2010.

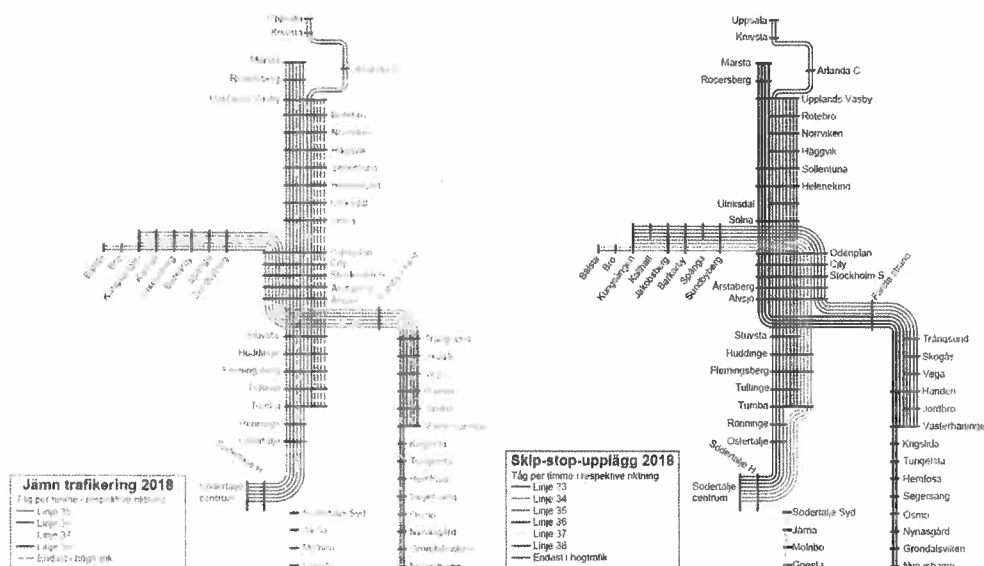
¹ Med insatståg avses tåg som endast går under högtrafiken för att möta högtrafikens resande

RAPPORT
2015-05-20

Diarienummer
TN-2015-0017

Version

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



De två principiella lösningarna för pendeltågen ger båda två restidsförbättringar för resenärerna. Den lösning som bygger på jämn trafik, med högre turtäthet jämfört med idag, ger lägst upplevd restid. Den lösning som bygger på sk. Skip-stop ger något kortare upplevd restid för dem som reser till eller från stationer som tåget stannar vid. Valet av lösning ger skilda geografiska fördelningseffekter. Skip-stop stärker de regionala stadskärnorna och kan på sikt ge positiva stadsbyggnadseffekter för dessa områden.

Den sammanlagda sittplatskapaciteten blir något högre i skip-stop än i jämn trafik. Det beror på att skip-stoptrafikeringen har ett högre fordonsutnyttjande vilket genererar fler fordonskilometer. I den jämna trafiken är det svårt att fördela insatstågen på pendeltågsgrenarna norr om Stockholms innerstad. Antingen får Bålstagen färre tåg än i nuläget, 2015 eller så får tidtabellen ojämna luckor. Med färre tåg än nuläget på Bålstagen riskerar trängselsituationen bli problematisk. Det gäller i synnerhet tågen som utgår från Bålsta. Detta eftersom tåg med start- eller målpunkt längre ut i systemet får fler resenärer än tåg med start- eller målpunkt längre in i systemet². Med ojämna luckor i tidtabellen får insatstågen svårt att fylla sin uppgift att avlasta stomtågen. Det blir svårt att mata busstrafik till insatstågen när det finns luckor

² Samma fenomen kan studeras på Tunnelbanans Hässelbyggen, där tågen som utgår från Hässelby har fler resenärer än de som utgår från Alvik.

RAPPORT
2015-05-20

Diarienummer
TN-2015-0017

Version

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

i deras tidtabell. Motsvarande kapacitetsunderskottsproblem ger även jämn trafikering i mindre skala på Västerhaningegrenen.

Skip-stop har goda förutsättningar att integreras med fjärrtågtrafikens kvartskanaler. Även jämn trafik bedöms som möjlig att samordna.

Fordonsåtgången för trafiken är lika i båda fallen. Skip-stop binder 124 fordon jämfört med jämn trafik som binder 123 fordon (inklusive 10 % tillägg för fordonsreserver). De 129 befintliga och beställda fordonen kan räcka i närtid (2018). Men fordonsflottan behöver vara samkörbar för att utnyttjas på ett effektivt sätt. Idag saknas beslut om ombyggnad av fordonsflottan så att den blir samkörbar. Om beslut tas innebär det samtidigt att stora underhålls- och samkörningsanpassningar behöver göras av befintlig fordonspark runt år 2018. Det kan leda till en temporärt ansträngd fordonstillgång kring 2018. En minskad fordonstillgång kan hanteras med mindre trafikprogram som tillfällig lösning under en övergångsperiod

I takt med att resandet ökar under 2020-talet kan det då vara intressant att tillföra fordonsoptionens vagnar under 2020-talet. Optionen behöver i så fall lösas ut i närtid vilket kan vara en utmaning i relation till landstingets ekonomiska läge. En möjlighet kan då vara att låta något annan operatör köpa/hyra fordonen fram till dess att SLL ser ett behov av att tillföra fordonen i SL-trafiken.

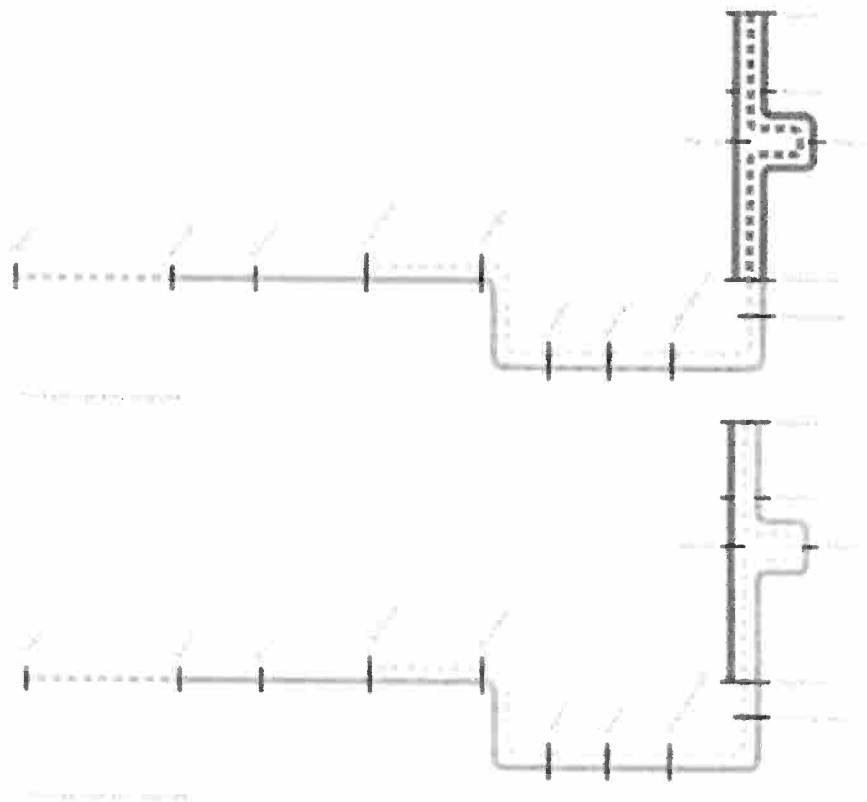
Skip-stoptrafiken bedöms ge en något högre tågdriftkostnad än jämn trafik. Detta eftersom skip-stoptrafikering har en högre tågakilometerproduktion än jämn trafikering. Jämn trafikering bedöms ge en högre bussdriftkostnad³, eftersom busskilometerproduktionen är högre i det alternativet. Resonemanget är en förenkling av kostnadsbilden. Men tendenserna kring kostnadsfördelning per trafikslag torde vara giltiga även i en mer detaljerad studie. I en sådan mer detaljerad studie finns olika möjligheter att optimera utbudet för att undvika vissa språngkostnader om så krävs. Oavsett val av trafikupplägg behöver en översyn av såväl den parallellgående som anslutande busstrafiken göras längs pendeltågslinjerna.

Förslag till regionaltågsupplägg

³ Detta baseras på att busstrafiken kommer öka i jämn trafik från 15-minutertrafik till 10-minutertrafik. Vidare analys av busstrafiken saknas.

Följande principiella inriktningar för regionaltågssupplägget har studerats:

- **Vändande regionaltågstrafik.** I det vändande trafikupplägget vänder alla regionaltåg från Svealandsbanan respektive Uppsala vid Stockholms C.
- **Genomgående regionaltågstrafik.** I det genomgående trafikupplägget finns genomgående tåg från Svealandsbanan vid Stockholms C.



Figur 1 Principskiss över regionaltågsförslag. Överst illustreras vändande trafik och under återfinns förslaget som innefattar genomgående trafik.

Regionaltågen ska konkurrera om marknadsandelar mot bil i det regionala resandet. En utveckling mot fler genomgående regionaltågslinjer kan vara en viktig del för att vinna marknadsandelar då detta ökar den regionala tillgängligheten inom och mellan Stockholm, Uppsala och delar av Sörmland. Att vinna marknadsandelar genom att erbjuda ett attraktivt tågtrafiksystem förutsätter att trafiken kan bedrivas på en tydligt och robust sätt.

Citybanans öppnande innebär att pendeltågen flyttas till egna spår, vilket frigör kapacitet för regionaltågen. Oavsett val av regionaltågssupplägg väntas detta ge

RAPPORT
2015-05-20

Diarienummer
TN-2015-0017

Version

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

restidsvinster, framför allt beroende på ett högre turutbud än i nuläget. Åktiden blir kortare med genomgående trafik.

Beräknat fordonsbehov:

- 8 fordon + 1 reserv för genomgående tåg
- 12 fordon + 1-2 reserv för vändande tåg

Avseende det genomgående trafikupplägget är det två av tre tåg i timmen som blir genomgående vid Stockholms central under högtrafik. Med 5 minuters tidsbuffert för genomgående tåg vid Stockholm C, finns det goda förutsättningar för en attraktiv punktlighet. En helt ny förutsättning är den förändrade tågföringen in mot Stockholm genom Citybanans tillkomst. Genom att pendeltågstågen flyttas bort från Stockholm Central samt genom att flytta till- och frånkopplingar från Stockholms central, ökar systemets robusthet och störningskänslighet förbättras ytterligare.

Sannolikt kommer upptrappning av trafikutbudet behöva ske under något eller några år. Detta med hänsyn till när nya fordon levereras samt annan trafik vid tidpunkt för genomförande. Utbudet ligger till grund för gemensamma beslut om fordonsanskaffning och upphandling av trafik och andra tjänster som krävs för att trafiken ska kunna etableras.



Datum
150825

Registrator.tf@sll.se

Dnr

Enhet
Samhällsbyggnadskontoret

Handläggare
Mats Johannesson

Yttrande över Trafikförvaltningens remiss "Remiss Trafikutredning avseende pendel- och regionalståg"

Diarienummer SLL :TN 2015-0017.

Södertälje kommun ser positivt på att Trafikförvaltningen nu genomför en utredning kring kollektivtrafiken ur ett helhetsperspektiv där regionalståg och pendeltåg hanteras samordnat i samarbete med de övriga aktörerna är efterlängtat och en viktig del i utvecklingen av hela östra mellansverige. Vi ser denna utredning som ett viktigt steg i att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och öka konkurrenskraften mot biltrafiken, men vill understryka behovet att tydligare inkludera busstrafiken och kopplingen till de nationella tåglinjerna i utredningen och förordar att det görs inom ramen för den fortsatta utredning som beskrivs. Vi saknar skrivningar kring hur noder för lokalt, regionalt och nationellt resande ska utvecklas, där vi ser Södertälje Syd som en självklar sådan nod.

Södertälje ser positivt på att utredningen visar på alternativ för att stärka de regionala kärnorna och att kopplingen mellan kollektivtrafik och bostadsbyggande hanteras i utredningen. Bostadsutbyggnaden i Södertälje i den närmaste framtiden är till stora delar koncentrerade till stadskärnan och dess närhet och det är därför positivt med kortare restider till och från Södertälje C in mot Stockholm och länets övriga delar. Södertälje har sedan tidigare förordat skip-stopplösningar och förordar även fortsättningsvis detta alternativ, även om resandet till och från Östertälje med betydande bostadsutbyggnadsplaner i viss mån blir förfördelat, jämfört med alternativet med jämn trafik.

Med Skip-stop lösning får Södertälje C tio avgångar i timmen, vilket förhoppningsvis leder till öka kollektivtrafikresande jämfört med i dag vilket ställer högre krav på utformningen av resecentrum när det gäller omstigningar från tåg till buss. Det är därför viktigt att detta beaktas i den planerade utbyggnaden av Resecentrum Södertälje C.

Det är viktigt att utredarna beaktar behoven av snabba förbindelser mellan Stockholms läns södra och norra delar och Södertörns tillgänglighet till Arlanda. Vi ser därför alternativet med genomgående regionalstågstrafik på linjen Arboga-Uppsala som mycket viktig för Södertörns

framtida utveckling. Vi saknar ett resonemang i utredningen kring de övriga regiontågs-linjerna och förväntar oss att utredarna utvecklar tankarna kring trafikupplägg även för dessa linjer.

Utredningens förslag på samordnat biljettsystem är positivt och vi vill betona vikten av att biljettsystemen för pendel- och regionaltågen ska kunna kombineras för att öka kollektivtrafikens attraktivitet för de som regelbundet pendlar över länsgränserna samt mellan Stockholms läns södra och norra delar.

Södertälje vill särskilt betona att den översyn av parallellgående busstrafik, som beskrivs i utredningen, avgränsas till busslinjer med samma start- och sluthållplatser som spårbundna alternativ. Tidigare har busslinjerna 748 och 749 behandlats som parallella busslinjer till pendeltågstrafiken, vilket vi inte ställer oss bakom. Dessa busslinjer är viktiga för stora pendlingsgrupper till och från Södertälje på sträckor där vare sig pendel eller tunnelbana är några alternativ. Linje 748 utgör enda alternativet för kollektivtrafikresande mellan de regionala kärnorna Skärholmen/kungens kurva och Södertälje. En översyn av den anslutande busstrafiken ser vi som välkommen och nödvändig, och vill lyfta fram behovet att busstrafikens roll för arbetspendling ger större tyngd än idag då fungerande bussanslutningar till tåg väger tungt vid människors val av resa.

Synpunkter på utredningens olika delar

2.1 Regional struktur och utveckling

2.1.3 Resande och pendling

Vi ställer oss bakom utredarnas konstaterande kring pendlingen från Sörmlands län med Södertälje som målpunkt. Det är ett riktigt konstaterande att pendlingsandelen för kollektivtrafiken är låg. Det är olyckligt att utredarna inte utvecklar något resonemang kring hur denna andel ska kunna ökas.

2.4 Utmaningar

Vi ställer oss bakom samtliga redovisade utmaningar och skulle önska att dessa påverkade förslagen på trafikupplägg i större utsträckning än vad de gör i denna remissutgåva. Vi skulle gärna se att utredningen utvecklades kring hur kollektivtrafikens konkurrenskraft kan ökas på ett tydligare sätt när det gäller andra kvaliteter och funktioner än trafikupplägg.

3.2 Projektspecifika mål

3.2.1 Övergripande mål

De redovisade övergripande målen är bra formulerade och pekar på hur kollektivtrafikens attraktionskraft kan stärkas, dessutom visar de på en prioritering som vi ställer oss bakom.

3.2.2 Tre funktionsmål

De tre funktionsmålen är bra och ändamålsenliga för nedbrytning till mätbara mål. De förtydliganden som redovisas är onödigt många och spretande och bör begränsas till det som ligger inom kollektivtrafikhuvudmannens ansvarsområden. Att ha som mål att kommande trafikplaner ska bidra till ökad folkhälsa, lycka och attraktiva stadsmiljöer är mål som åligger andra aktörer i samhället, denna utredning bör tydligare fokusera på de stora och väsentliga utmaningar som kollektivtrafiken står inför.

3.3 Uppföljning och måltal

De redovisade måltalen är i huvudsak bra men kan nog tjäna på att begränsas i antal och visa på en tydligare prioritering.

4.1 Pendeltåg- två huvudalternativ

4.1.2 Alternativ jämn trafik med 10-minutersintervaller

De fördelar som lyfts fram från utredningen med jämn trafik med 10-minuterstrafik är säkert korrekta men från Södertäljes perspektiv väger samtliga av dessa argument lätt i jämförelsen med de redovisade nackdelarna, främst de långa restiderna. En positiv effekt av jämn trafik som inte redovisas är de positiva effekter det kan få för busstrafiken som matar resande till och från pendeltågen i Södertälje, men vi har bedömt att detta skäl inte utgör tillräckligt starkt motiv för Södertälje att förorda detta alternativ.

4.1.3 Alternativ Skip-stop med 15-minutersintervaller

De fördelar som redovisas ställer vi oss bakom, främst det faktum att RUFSS mål om att stärka stödja utveckling och bebyggelse till de regionala kärnorna får genomslag. Södertälje förordar detta alternativ som medför kortare pendlingstider mellan Södertälje och Stockholm med pendeltåg. Skip-stop alternativet har även den fördelen att fler målpunkter nås utan byte eftersom även Bålstalänken kommer trafikeras från Södertälje.

Vi är positiva till den redovisade principen att det är nödvändigt med åtminstone 4-5 stationer där tågen inte stannar för att skip-stop tanken ska få något reellt genomslag. Möjligtvis kan det tänkas att det kan vara aktuellt med att hoppa över någon/några fler stationer men vi vill inte i detta remissvar föreslå vilka stationer som i så fall kan vara aktuella.

4.2 Effekter av de två pendeltågsuppläggen

4.2.1 När det gäller effekterna av de olika pendeltågsuppläggen bör man beakta att med ett skip-stopalternativ blir restidsskillnaderna mellan Södertälje C/hamn med skip-stopptåg inte så



stor jämfört med resande från Östertälje. Detta kan medföra att tidsincitamenten för att ta bil till pendelparkeringen i Östertälje minskar jämfört med idag. Detta kan leda till mindre belastning på pendlarparkeringen ifall matartrafiken med buss till Södertälje C/hamn/syd blir ett konkurrenskraftigt alternativ. Med ett sådant upplägg kan behovet av utbyggnad av pendlarparkeringen i Östertälje minskas och andelen kollektivtrafikresande ökas.

4.2.3 restidseffekter

De restidseffekter som redovisas stärker argumenten för att, utifrån Södertäljes perspektiv, välja skip-stopalternativet.

4.2.6 Effekter för busstrafik

Från Södertäljes sida ställer vi oss positiva till resonemanget om att omdirigera matartrafik till stationer med Skip-stoptåg och tror att det är ett angreppssätt som kan öka kollektivtrafikresandet i Södertälje. Vi ser därför positivt på att detta kommer att vidareutvecklas under remisstiden.

4.2.7 Potential för ökat bostadsbyggande

Det redovisade resonemanget styrker även det alternativet med skip-stop då detta bättre stämmer överens med hur RUFSS 2010 lagt fast att bostadsutvecklingen ska lokaliseras, nämligen kring de regionala kärnorna. Detta kommer att stödja utvecklingen med kraftigt ökat bostadsbyggande som finns i Södertälje.

4.3 Regionaltågsupplägg

Vi skulle se att utredningen även behandlar linjerna från Hallsberg resp Norrköping till Stockholm i utredningen och inte som nu tydligt fokuserar så starkt på linjen Arboga-Uppsala. Utvecklingen av regionaltågssystemet ser Södertälje som vitalt för utvecklingen av den utökade arbetsmarknadsregion som Stockholms-, Södermanlands- och Östergötlands län har förutsättningar att utgöra. Utredningens tyngdpunkt på länets norra delar och Uppsala är säkert motiverat av de stora resmängderna men bristen på balans mellan de olika linjerna är olycklig.

4.3.1. Utveckling av den regionala tågtrafiken i Trafikplan 2017

Det är mycket bra att nya egna tåg anskaffas för de beslutade linjerna. För Södertälje är det positivt att direktförbindelserna till/från Arlanda och Uppsala finns med i utredningen men vill framhålla att det är viktigt att utöka antalet förbindelser i framtida trafikplaner, då restiderna med regionaltåg är betydligt kortare än pendeltågsalternativen. Detta är av stor betydelse för såväl arbetspendling som affärsresandet till och från de stora företagen i Södertälje med omnejd.

4.3.2 Metod

Det är olyckligt att trafikuppläggen för pendel och regionalståg inte analyserats samlat. För Södertälje som ligger i en kopplingspunkt mellan de båda systemen är det viktigt att de i så stor utsträckning som möjligt synkroniseras med varandra. Detta gäller även i knutpunkterna Flemmingsberg och Stockholm så att fler resor kan ske genom en kombination av regionalståg och pendeltåg men också de nationella tåglinjerna. På så sätt kan barriäreffekterna för resande mellan länets norra och södra delar minskas och arbetspendlingstider kortas. I kapitel 5.2 presenteras tankar kring hur pendeltågen och regiontågen kan stödja varandra som vi gärna ser förverkligas i framtiden.

4.3.3 Alternativ med vändande trafik

Alternativet med vändande tåg medför att möjligheten att skapa ett attraktivt och snabbt alternativ för resande mellan främst Södertälje och Arlanda inte blir möjligt, varför vi bedömer detta alternativ som något som bör undvikas.

4.3.4 Alternativ med genomgående trafik

Det är positivt att utredarna lyfter fram behoven av snabba förbindelser mellan Stockholms läns södra och norra delar och Södertörns tillgänglighet till Arlanda och det är viktigt att dessa aspekter ges stor vikt i det fortsatta arbetet. För Södertälje och dess stora företag är det en självklarhet att prioritera detta alternativ för att säkra internationell tillgänglighet via Arlanda. Detta alternativ är också en viktig beståndsdel i utökningen av arbetsmarknadsregionen och kan förbättra tillgången till arbetskraft för näringslivet i Södertälje, genom att möjligheten att arbetspendla till/från norra delarna av länet förbättras.

4.4 Effekter av regionalstågupplägg

4.4.3 Resmängder

Med utgångspunkt från det faktum att arbetspendlingen utmed regionalstågssträckorna till och från Södertälje sker med bil i jämförelsevis hög andel tror vi att potentialen för ökat resande med tåg är mycket stor. Det är då viktigt att se till hela-resan-perspektiv. Speciellt bör resandet från Södertälje syd till stora arbetsplatser samt bytet till pendeltåg förbättras samt utbudet av matarbussar i rusningstid.

4.4.6 Potential för ökat bostadsbyggande

Vi stöder det resonemang som utredarna presenterar och ser de redovisade åtgärderna som underlättande för det ökade bostadsbyggande vi planerar för i Södertälje under kommande år. Vi vill poängtera att en-timmes-restiden är viktig och förutsätter smidiga och effektiva omstigningsplatser då många resenärer gör minst ett byte på sin arbetsresa. Där det största



förbättringsområdet ligger är matningstrafiken till och från regionaltågsstationen i Södertälje syd som idag är kraftigt underutvecklad. Vi skulle vilja se lösningar som på ett tydligare sätt underlättar resandet till attraktiva målpunkter, exempelvis genom att biljetten för busslinje 755, direktlinje från Södertälje Syd till Södertälje stadskärna, ingick i biljetten för regionaltågs-resandet. På så sätt skulle de områden där bostadsbyggande kommer att ske i Södertälje på ett bättre sätt kopplas till regiontågssystemet och på så sätt öka kollektivtrafikens attraktionskraft.

4.4.7 Behov av infrastrukturåtgärder

Södertälje vill betona vikten av att genomföra beslutade infrastrukturåtgärder i hela tågssystemet, främst förutsätter vi att SLL genomför sina delar i det beslutade projektet att färdigställa Södertälje resecentrum.

4.4.8 Osäkerheter, risker och potentiella konfliktytor

När det gäller prissättning för pendeltåg kontra regionaltåg ser Södertälje att avvägningarna utgår från hur dessa system tillsammans på bästa sätt kan stimulera en ökad och mer effektivt fungerande arbetsmarknadsregion. De båda systemen bör prissättas så att de tillsammans underlättar hela regionens behov av kompetensförsörjning.

Södertälje vill se utformning av periodkort där prisnivån inte styrs av färdstätt eller passage över länsgräns utan att prisnivån mer styrs av hur resan belastar systemet. Södertälje skulle gärna se att förslag på prissättningsmodeller utvecklas i det fortsatta arbetet.

4.5 utblickar

4.5.3 Gnestapendeln

Södertälje stödjer helt det resonemang som presenteras och ser utvecklingen av ett prisvärt alternativ enligt det utredarna presenterar som ett viktigt verktyg för att lyfta över betydande delar av pendlingen från bil till tåg på sträckan Gnesta in mot Södertälje/Stockholm.

4.5.4 Pendeltåg till Nykvarn och Strängnäs samt Hölö/Vagnhärad

Det resonemang som utredarna presenterar kring resandet och jämförelsen med Gnestapendeln ställer vi oss bakom. Vi skulle vilja se att detta resonemang utvecklas till ett konstaterande att pendeltågsförbindelse mellan Södertälje C och Hölö/Vagnhärad är en önskvärd utveckling. Resande från de södra delarna av Södertälje kommun och Trosa kommun har i stor utsträckning Södertälje som målpunkt och dessa resor sker idag till betydande del med bil. Vi skulle gärna se att skrivningen kring pendeltågsutvecklingen mot Hölö och Vagnhärad utvecklades i dokumentet.



Även pendeltågsutveckling på Svealandsbanan mot Nykvarn och Strängnäs från Södertälje C ser vi positivt på att man utreder vidare.

4.5.5 Nattrafik på pendeltåg

Av de föreslagna alternativen för utökad trafik även nattetid så förordar Södertälje alternativet med nattrafik under helger (alt 2) och vill understryka vikten av de trygghetsinsatser som beskrivs. Behovet av nattrafik under övriga delar av vecka ser inte Södertälje som viktigt att prioritera i jämförelse med de övriga angelägna satsningar som nämns i övriga delar av remissen.

4.5.6 Nya regionalstågsuppehåll

Från Södertälje ser vi det som olyckligt om fler regionalstågsuppehåll införs. Den skillnad i restid som finns bör behållas. Att göra regionalstågstrafiken mer lik skip-stop-pendeltåg är inte en utveckling som vi ställer oss bakom. Den komplettering som regionalståg och pendeltåg utgör bygger i huvudsak på att dessa upplägg och restider skiljer sig åt.

4.5.7 Ostlänkens möjligheter

Möjligheterna med nya trafikupplägg till följd av Ostlänken bör tas i beaktande redan i denna första etapp, därför förordar vi att tillämpliga delar av studien/utredningen om trafikupplägg för 2030 med utblick 2050 prioriteras.

5.1 Bedömning av måluppfyllelse

Det är positivt att konstatera att den redovisade samlade måluppfyllelsen visar på att Södertäljes presenterade önskemål är de alternativ som har högst måluppfyllelse för såväl skip-stopalternativet för pendeltåg som för alternativet med genomgående regionalståg.

5.2 Pendeltågstrafik och regionalstågstrafik i samverkan

5.2.2 Mot ett gemensamt trafiksystem

I kapitlet genomförs en beskrivning av ett kommande trafiksystem som stämmer mycket bra med Södertäljes önskemål och framtida behov. Vi vill gärna se att de upplägg som beskrivs utgör stommen för den framtida utvecklingen av kollektivtrafiken.

6 vidare arbeten under remisstiden

6.1 pendeltåg

Utifrån Södertäljes behov ser vi gärna att följande områden för fortsatt utredande prioriteras

- Trafikupplägg för 2030 med utblick 2050
- Konkurrenskraften mot biltrafiken
- Samverkan mellan regionalståg (och pendeltåg)

- Effektivisera busstrafiken

6.2 Regionaltåg

Utifrån Södertäljes behov ser vi gärna att följande områden för fortsatt utredande prioriteras

- resandeprognoser inkl samverkan med pendeltåg
- affärsmodell/regional strategi

Södertälje den / 2015

Boel Godner
Kommunstyrelsens ordförande