



PM 2011:120 RI+II (Dnr 314-1530/2011)

Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021

Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Sten Nordin och Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Stockholms stad har fått ”Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021” på remiss från Näringsdepartementet. Remisstiden sträcker sig till och med den 31 augusti 2011. Staden har medgetts visst uppskov att inkomma med svar.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda behovet av ökad kapacitet i järnvägssystemet fram till 2050. Uppdraget ska i sin helhet redovisas i februari 2012. En delredovisning för perioden 2012-2021 ska redovisas den 1 oktober 2011 och det är denna delredovisning som remissen avser.

Trafikverket beskriver i remissversionen brister kopplade till punktlighet, robusthet och kapacitet uppdelat på regionerna för åren 2011, 2015 och 2021. De åtgärdsförslag som läggs fram syftar till att väsentligt förbättra de brister som pekas ut. En del av detta kan åstadkommas inom de nuvarande planerna men betydande del av åtgärderna kräver utökade finansieringsramar. Det som kan uppnås genom omfördelning av medel över tid handlar i första hand om att tidigarelägga investeringar inom övriga åtgärdsområden (trimningsåtgärder).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden. På grund av den korta remisstiden har de avgett ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret och trafikkontoret ser positivt på Trafikverkets utredning om att öka kapaciteten på järnvägen. Det är dock tydligt att det behövs ökade anslag för att järnvägen ska kunna uppnå en tillfredställande standard fram till 2021 och därefter.

Vidare måste storstädernas speciella förutsättningar uppmärksammas vid fördelning av resurser. Transportsystemen i storstadsområdena är komplexa nätverk som måste ses som en helhet. Kontoren instämmer med Trafikverket att det är olyckligt

att behöva vänta ända till 2023 för att kunna utöka trafiken och utnyttja kapaciteten fullt ut på Citybanan och en tidigareläggning av Mälarbanan är således en angelägen åtgärd.

Våra synpunkter

Vi välkomnar Trafikverkets utredning om att öka kapaciteten på järnvägen. Alliansregeringen har under föregående mandatperiod nått historiska uppgörelser avseende satsningar på infrastruktur runt om i landet inom ramen för de olika länsplanerna, men nu föreliggande utredning visar tydligt att det behövs ökade anslag för att järnvägen ska kunna uppnå en tillfredställande standard fram till 2021. De totala kostnaderna för Trafikverkets drift, underhåll och investeringar motsvarar i dag drygt 1 procent av BNP. Detta är lågt jämfört med andra västeuropeiska länder. Det finns en stor underhållsskuld i den befintliga infrastrukturen som ackumulerats under decennier. Därtill behövs nya investeringar för att tillgodose transportbehovet för gods och människor. Dessutom behöver vi aktivt arbeta för att korta restiderna och öka kapaciteten. I detta arbete är anläggandet av höghastighetsbanor mycket intressant, inte minst att koppla ihop detta med Arlanda. Görs inte omfattande investeringar så finns det risk att förutsättningarna för ekonomisk tillväxt framöver försämras.

Kommunerna i de tre största arbetsmarknadsregionerna, Stockholm, Göteborg och Malmö, svarade under perioden 1985-2008 för 85 procent av Sveriges hela befolkningsökning. Dessa tre regioner svarar likaså för 85 procent av den totala tillväxten inom tjänstesektorerna. Av storstadsregionerna har Stockholmsregionen landets största och snabbast växande folkmängd och ekonomi. Stockholmsregionen står för cirka 40 procent av Sveriges BNP-tillväxt. När regionen växer kommer andelen att öka ytterligare. Regionen har ett kunskapsintensivt och specialiserat näringsliv som fungerar som en motor och förnyare för näringslivet i hela landet och regionens infrastruktur är således viktig för hela landets tillväxt och internationella konkurrenskraft. Inom regionen görs idag knappt 1 miljon pendlingsresor per dag och antalet påstigande i pendeltågstrafiken är 258 000 personer. I takt med att befolkningen ökar och arbetsmarknaden utvidgas kommer naturligtvis även resandesiffrorna att öka. De stora och ökande resandemängderna leder till kapacitetsbrister i stora delar av transportsystemet. Denna kapacitetsbrist får konsekvenser på den ekonomiska tillväxten. I nu föreliggande utredning tas ett helhetsgrepp utifrån fyrstegsprincipen om hela järnvägssystemet. Att endast se till det statliga järnvägssystemet när det kommer till att avgöra angelägna prioriteringar innebär en avgränsning som missgynnar storstadsregionerna då det är betydligt flera resor som görs inom regionerna än till och från. Transportsystemen i storstadsområdena är komplexa nätverk som måste ses som en helhet. Vid fördelning av resurser måste storstädernas speciella förutsättningar uppmärksammas. Att endast fördela resurserna utifrån de åtgärder som kommer till störst nytta för järnvägsnätet i sig är inte tillräckligt utan även nyttan för landet som helhet bör vägas in.

Vi instämmer med stadens remissinstanser och Trafikverket att det är angeläget att tidigarelägga investeringen Mälarbanan för att undvika en situation där Citybanans kapacitetshöjande effekt inte kan utnyttjas fullt ut förrän sex år efter dess öppnande. I övrigt vill vi hänvisa till synpunkterna som lämnats av stadens remissinstanser.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 24 augusti 2011

STEN NORDIN ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021. Remissutgåva
2. Kapacitetsbrister i järnvägsnätet, 2015 och 2021, efter planerade åtgärder. Bilaga till remissen.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Karin Wanngård och Roger Mogert* (båda S) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

Att som svar på remissen ”Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar 2012 – 2021” överlämna och åberopa Stadsledningskontorets yttrande

Att utöver detta anföras

Stockholmsregionens tillväxt är i hög grad beroende av en fungerande bostadsmarknad och infrastruktur. På nationell nivå har både bostadspolitiken och infrastrukturpolitiken varit svårt eftersatta och man har inte velat ta hänsyn till Stockholmsregionens särskilda behov och förutsättningar. Det är å ena sidan positivt att regeringen tar initiativ till att åtgärda de stora problemen i järnvägstrafiken hela Sverige upplevt de senaste åren. Det är å andra sidan oroväckande att de förslag som här presenteras varken innehåller en analys av Stockholmsregionens och de andra storstadsregionernas förutsättningar och behov, eller tillräckliga finansiella investeringar. I jämförelse med andra europeiska länder ligger Sveriges satsningar på infrastruktur på en låg nivå, vilket kommer att få allt större effekter på såväl tillväxt som miljö.

Stockholm och Stockholmsregionen har en särskild betydelse för hela Sveriges tillväxt. Länet befinner sig i en kraftig ekonomisk tillväxtfas och bara under första kvartalet 2011 startades 7 400 nya företag och antalet sysselsatta ökade med 30 000 personer. I vår region liksom i de andra storstädernas sker de flesta resorna inom regionen, inte till och från. När regeringen i den här utredningen väljer att exkludera all icke-statlig järnvägstrafik skapas en skev bild av våra pendelintensiva regioner. Inom vår region sker ungefär en miljon pendelresor per dag. Genom att utredning inte tar hänsyn till miljoner regionala pendlare i storstadsregionerna haltar den och dess slutsatser på viktiga punkter. Hade regeringen verkligen velat ta ett helhetsgrepp om järnvägsnätet hade man både behövt väga in regionala och lokala spår. För järnvägens kapacitet i Stockholmsregionen är både pendelnätet och tunnelbanenätet helt avgörande.

Den ekonomiska tillväxten i regionen på goda pendlingsmöjligheter från hela övriga landet. En väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för att bostadsmarknaden och arbetsmarknaden ska kunna fungera. Arbetspendlingen beräknas öka med minst 4 procent årligen baserat på prognoser för arbetsmarknadens utveckling. Det betyder att ytterligare c:a 60 000 personer i Stockholmsregionen kommer att ha behov av en väl fungerande infrastruktur fram till 2020. Kapacitetsbristen är idag stor och med den utbyggnads- och moderniseringstakt vi idag har kommer bristen att förvärras.

Mot den bakgrunden är det som stadens remissinstanser och Trafikverket påpekat aktuellt att tidigarelägga investeringen Mälarbanan för att undvika en situation där Citybanans kapacitetshöjande effekt inte kan utnyttjas fullt ut förrän sex år efter dess öppnande.

I övrigt vill vi hänvisa till synpunkterna som lämnats av stadens remissinstanser.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin* (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson och Sara Pettigrew* (båda MP) enligt följande

Vi föreslår kommunstyrelsen besluta att
som svar på remissen anför följande

Det är nödvändigt att prioritera spårutbyggnader för att fler ska kunna resa kollektivt och för att minska trängsel och klimatpåverkan. Omprioritering från vägsatsningar till kollektivtrafiksatsningar måste göras.

Såväl investeringar i nya spår som spårunderhåll är kraftigt eftersatta och alliansregeringens investeringskurva sjunker brant de kommande åren. För att möta behoven har Miljöpartiet nyligen föreslagit en satsning på tågtrafik på 100 miljarder kr över tio år. Förslaget tar sin utgångspunkt både i dagens brister och i framtidens krav på ett modernt klimatsmart resande. I satsningen ingår investeringsprojekt för de mest akuta flaskhalsarna, däribland Mälarbanan Tomtebodavägen-Kalvhäll, med byggstart 2015. Utbyggnaden till fyra spår på hela denna sträcka är en förutsättning för att Citybanans kapacitet ska kunna utnyttjas helt. Miljöpartiet föreslår också strategiska investeringar i helt nya spår för höghastighetståg på bl.a. sträckan Stockholm-Linköping.

I Stockholmsregionen görs idag knappt en miljon pendlingsresor per dag och antalet resor kommer att öka i takt med en ökande befolkning och utvidgad arbetsmarknad. Detta ställer stora krav på kollektivtrafiksystemet. Trafikverket har i utredningen endast kartlagt kapaciteten i det statliga spårnätet och därmed belyses inte behoven av prioriteringar av spår i storstadsregionerna tillräckligt. Vi vill peka på att kollektivtrafikandelen beräknas minska i många reserelationer i Stockholms län fram till 2020 med nuvarande planer och om Förbifart Stockholm byggs minskar kollektivtrafikens andel än mer. I övrigt vill vi hänvisa till yttrandet från stadens fackförvaltningar.

Reservation anfördes av *Karin Rågsjö* (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

1. att som yttrande överlämna stadens remissinstansers synpunkter
2. därutöver anför följande

Stoppa förbifart Stockholm och satsa pengarna på ett väl utbyggt järnvägsnät i kombination med det regionala och lokala järnvägsnätet och övrig kollektivtrafik. För att möta klimathotet och leva upp till målet att utsläppen av klimatgaser upphör senast 2050 måste storstadsregionerna och landsorten inte ses som skilda storheter. Dessa lever i symbios med varandra och kan inte ses som separata enheter.

Konklusionen är att utredningen haltar och bör kompletteras med en helhetssyn i dessa frågor.

ÄRENDET

Stockholms stad har fått ”Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021” på remiss från Näringsdepartementet.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda behovet av ökad kapacitet i järnvägssystemet fram till 2050. Uppdraget ska i sin helhet redovisas i februari 2012. En delredovisning för perioden 2012-2021 ska redovisas den 1 oktober 2011 och det är denna delredovisning som remissen avser. Remisstiden sträcker sig från 1 juli – 31 augusti.

Trafikverket beskriver i remissversionen brister kopplade till punktlighet, robusthet och kapacitet uppdelat på regionerna för åren 2011, 2015 och 2021. De åtgärdsförslag som läggs fram syftar till att väsentligt förbättra de brister som pekas ut. En del av detta kan åstadkommas inom de nuvarande planerna men betydande del av åtgärderna kräver utökade finansieringsramar. Det som kan uppnås genom omfördelning av medel över tid handlar i första hand om att tidigarelägga investeringar inom övriga åtgärdsområden (trimningsåtgärder).

Åtgärdsförslagen presenteras enligt följande kategorisering:

- A. Åtgärder som kan genomföras inom gällande ramar och fördelning under planperioden
- B. Åtgärder som kan genomföras genom omfördelning av medel över tid
- C. Åtgärder som förutsätter ramökning.

Åtgärdsförslagen innebärande ramökningar redovisas i fyra ambitionsnivåer:

- C1) Behålla kapacitet och punktlighet på dagens nivå
- C2) Återställa systemet till den nivå det är designat för
- C3) Förstärka kapaciteten i befintligt system genom trimningsåtgärder
- C4) Utöka kapaciteten där bristerna är som störst genom nyinvesteringar.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden. De har avgett ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret och trafikkontoret

Stadsledningskontorets och trafikkontorets gemensamma kontorsyttrande daterat den 19 juli 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontorets och trafikkontorets synpunkter

Medelstilldelning till transportinfrastruktur

Kontoren är positiva till att Trafikverket gör denna genomgång för att öka robustheten, punktligheten och kapaciteten i järnvägssystemet. Det är i linje med deras uppdrag om att planera för nätets utveckling, genomföra ombyggnadsprogram och för att kunna svara för anläggningarnas säkerhets- och underhållsstatus samt dess tillförlitlighet. De åtgärdsförslag som läggs fram i rapporten kan till viss del åstadkommas inom planens medelsramar men betydande del av åtgärderna kräver utökade ramar. En stor del av kostnaderna föreslås gå till drift- och underhållsåtgärder.

Trafikverkets, totala kostnader för drift, underhåll, och investeringar motsvarar idag drygt 1 procent av BNP. Underhållet av infrastrukturen är undermåligt och vid en jämförelse med andra västeuropeiska länder hamnar Sverige i botten. De planerade statliga åtgärderna i transportsystemet 2010–2021 innebär en fortsatt låg och sjunkande del av BNP.

Investeringarna i infrastrukturen har släpat efter under många år. Det stora problemet är att bristande underhåll och förnyelse av infrastrukturen riskerar att försämra förutsättningarna för ekonomisk tillväxt framöver, givet de krav som ställs av ett framväxande kunskapssamhälle i en globaliserad ekonomi.

Trafikverket skriver själva i utredningen att de befärar en fortsatt ökning av kostnaderna för drift och underhållsåtgärder. Om Trafikverket ska kunna utföra sitt uppdrag och se till att landet har en tillförlitlig och säker järnvägsinfrastruktur måste det också finnas medel för att åstadkomma detta. Det krävs därför utökade ramar till infrastrukturen i kommande åtgärdsplanering för att kunna svara mot det behov som finns av investeringar men också för att kunna upprätthålla en god standard på den infrastruktur som redan finns.

Storstadens speciella förutsättningar

Kapacitetsutredningen tar ett helhetsgrepp utifrån fyrstegsprincipen för hela järnvägssystemet, vilket är bra och nödvändigt för förståelsen av nätet som helhet. Däremot missgynnas storstadsregionerna av den avgränsning Trafikverket har valt när det gäller att bara karllägga kapaciteten på det statliga spårnätet.

I Stockholmsregionen görs idag knappt 1 miljon resor per dag vilket kommer att öka i takt med att befolkningen ökar och arbetsmarknaden utvidgas. Av alla växande kommuner svarade kommunerna i de tre största arbetsmarknadsregionerna, Stockholm, Göteborg och Malmö, för 85 procent av Sveriges hela befolkningsökning under perioden (1985-2008). Dessa tre regioner svarade likaså för 85 procent av den totala tillväxten inom tjänstesektorn.

Stockholmsregionen har landets största och snabbast växande folkmängd och ekonomi. Regionen har ett kunskapsintensivt och specialiserat näringsliv som fungerar som en motor och förnyare för näringslivet i hela landet och regionens infrastruktur är således viktig för hela landets tillväxt och internationella konkurrenskraft. Regionens infrastruktur kännetecknas dock av mycket stora och ökande resandemängder som leder till kapacitetsbrister i stora delar av transportsystemet. Denna kapacitetsbrist får konsekvenser på den ekonomiska tillväxten. Redan idag står Stockholmsregionen för cirka 40 procent av Sveriges tillväxt. När regionen växer kommer andelen att öka ytterligare.

Transportsystemen i storstadsområdena är komplexa nätverk som måste ses som en helhet. Vid fördelning av resurser måste storstädernas speciella förutsättningar uppmärksammas. En utökad ram för att investera i järnvägssystemet gör att regeringens pengar läggs på åtgärder där de kommer till störst nytta för järnvägsnätet, vilket nödvändigtvis inte betyder att det gör mest nytta för landet som helhet.

Citybanans kapacitet kan inte utnyttjas fullt ut

Den kraftiga tillväxten av boende och arbetsplatser i Stockholms län skapar en ökad efterfrågan på kollektivtrafikresor. SL bedömer att efterfrågan genom Stockholms innerstad för pendeltågstrafiken är 24 tåg per timme, vilket kan jämföras med dagens möjliga trafikering som är 14 tåg per timme. Innan Citybanan är byggd 2017 kommer det inte vara möjligt att utöka till fler än dagens 14 pendeltåg per timme.

Idag delar pendeltågen spår med regionaltågen mot Västerås på sträckan mellan Tomtebodas och Bålsta. Eftersom tågen har olika hastigheter kör de snabbare regionaltågen ifatt pendeltågen om de ligger för tätt. De olika hastighetsprofilerna leder till kapacitetsproblem, och varken SL eller SJ kan köra så många tåg som är önskvärt på banan. Den planerade utbyggnaden gör det möjligt att öka såväl den lokala som regionala tågtrafiken. Dessutom ökar driftsäkerheten, då de olika trafiksystemen i större utsträckning kan separeras från varandra. För resenärer på Mälardalenbanan möjliggör fyrspråken också kortare restider. En ytterligare fördel är att tidtabellsplaneringen blir mer flexibel när de olika trafiksystemen blir mindre beroende av varandra. Etappen mellan Barkarby och Tomtebodas planeras vara klar 2023 vilket är 6 år efter Citybanans öppnande.

Kontoren instämmer med Trafikverket att det är olyckligt att behöva vänta ända till 2023 för att kunna utöka trafiken och utnyttja kapaciteten fullt ut i Sveriges trängsta snitt och att en tidigareläggning av Mälardalenbanan är en klok investering. I utredningen finns förslag på att pendeltågen i högtrafik skall turas om att stanna vid vissa stationer, samtidigt som regionaltågen gör ytterligare stopp för att öka turtätheten på både pendeln och regionaltågen innan utbyggnaden är klar år 2023. En sådan åtgärd måste göras med försiktighet och med hänsyn till de resandemängder som finns i olika relationer. Antal förvärvsarbetande pendlare per dag mellan Västerås (tätort) och Centrala AB-län är 2 144 personer . Bara under maxtimmen (07.30-08.30) reser 4 600 personer på pendeltågets Bålstalinjen mellan Spånga och Sundbyberg , vilket är mer än dubbelt så många bara på en timme. Det är därför mycket angeläget att pendeltågets kapacitet och framkomlighet inte påverkas negativt på bekostnad av ökad turtäthet på regionaltågen.