

Handläggare
Stadsledningskontoret
Anton Västberg
Telefon: 08-508 293 05

Till
Kommunstyrelsen

Trafikkontoret
Johanna Eriksson
Telefon: 08-508 262 36

Exploateringskontoret
Robin Billsjö
Telefon: 08-508 265 70

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 273 79

Trafikutredning avseende pendeltåg och regionaltåg. Etapp 1: trafikupplägg år 2017/2018

Remiss från Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting (TN-2015-0017)

Stadsledningskontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg. Etapp 1: trafikupplägg år 2017/2018” hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Lars Rådch
Stadsdirektör

Håkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Sammanfattning

Stockholms stad har mottagit remissversion av ”Trafikutredning avseende pendel- och regionalståg etapp 1: trafikupplägg 2017/2018” från landstingets trafikförvaltning. Med Citybanans öppnande år 2017 skapas nya möjligheter att trafikera pendeltågen och regionalstågen i Mälardalen utifrån nya strukturer som tidigare inte varit möjliga.

Två principiella lösningar för pendeltågstrafiken och två principiella lösningar för regionalstågstrafiken har tagits fram som underlag för val av planeringsinriktning när Citybanan tas i drift.

För pendeltågstrafiken presenteras två förslag till trafikeringssupplägg:

- Alternativ jämn trafik med 10-minutersintervaller som innebär en fortsättning på dagens trafikstruktur men med högre turutbud. Trafikupplägget ska prioritera hög turtäthet framför kort åktid.
- Alternativ skip-stop med 15-minutersintervaller innebär att en ny trafikstruktur med snabblinjer som bara stannar på större stationer medan nuvarande uppehållståg fortsatt angör alla stationer. De stationer som angörs av båda linjerna får med detta upplägg i genomsnitt 7,5-minuterstrafik.

För regionalstågstrafiken presenteras två principiella inriktningar; vändande regionalstågstrafik vilket medför att alla regionalståg vänder vid Stockholms C alternativt genomgående regionalstågstrafik.

Kontoren är positiva till en utveckling av pendel- och regionalstågstrafiken och de möjligheter som ges efter Citybanans öppnande. Kontoren ser för- och nackdelar med både jämn trafikering respektive skip-stoptrafikering. Då frågan är komplex bör fler fördjupade utredningar och studier tas fram innan ett ställningstagande kan göras. Detta utvecklas mer under kontorens synpunkter och förslag.

Gällande regionalstågens trafikering anser kontoren att det mer är en operativ fråga och därmed bör överlåtas till tågoperatören, trafikhuvudmannen och ägaren av spåren att bedöma.

Bakgrund

Med Citybanans öppnande år 2017 skapas nya möjligheter att trafikera pendeltågsnätet och regionalstågen i Mälardalen. I en rad

olika sammanhang behövs beslut om hur pendeltågstrafiken och regionalstågstrafiken kan se ut med Citybanan i drift. Remitterad utredning syftar till att ge underlag för att fatta ett sådant beslut.

Ärendet

Utredningen har remitterats av Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting för svar senast den 8 september. På grund av den korta svarstiden besvaras ärendet med ett gemensamt tjänsteutlåtande direkt till kommunstyrelsen. Hela remissen går att läsa på: <http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska-organ/Trafiknamnden/2015/2015-06-02/p6-Tjut-TN-Beslut-remissutskick-trafikutredning-avs-pendel-regionalt%a5g.pdf>.

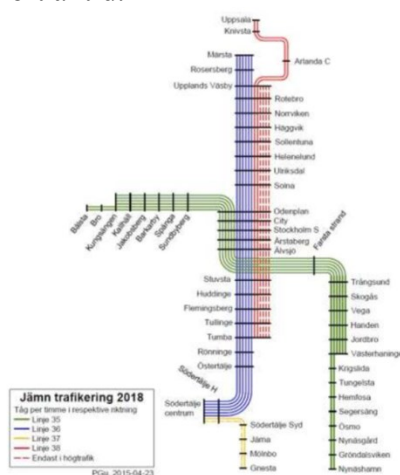
Två principiella lösningar för pendeltågstrafiken och två principiella lösningar för regionalstågstrafiken har tagits fram. De är framtagna för att fatta beslut om en planeringsinriktning för trafikupplägg år 2017/2018 med utblick mot 2030. Föreliggande utredning utgör etapp 1. Utredningsetapp 2 kommer att fokusera på långsiktiga effekter med målar 2030.

Alternativ för pendeltågstrafiken

För pendeltågstrafiken presenteras två förslag till trafikeringssupplägg, jämn trafikering och så kallad skip-stop. De beskrivs närmare nedan.

Jämn trafikering

Alternativ jämn trafik med 10-minutersintervaller innebär en fortsättning på dagens trafikstruktur men med högre turutbud. Basen under mellantrafiken är två korsande linjer i 10-minuterstrafik. Trafikupplägget sägs prioritera hög turtäthet framför kort åktid.



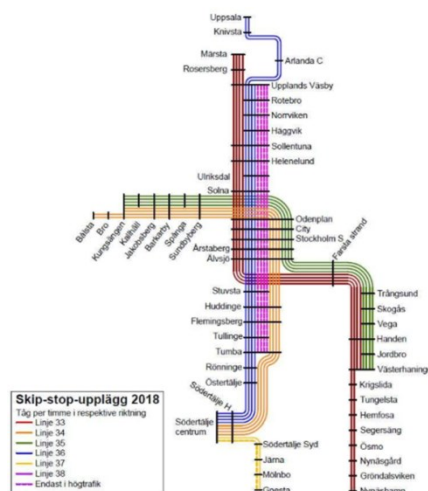
Figur 1. Förslag till jämn trafikering. Strecken visar antal tåg per timme under mellantrafik.

Skip-stop

Alternativ skip-stop med 15-minutersintervaller innebär att en ny trafikstruktur skapas med fyra linjer i 15-minuterstrafik under mellantrafiken. Snabblinjer stannar bara på större stationer medan nuvarande uppehållståg fortsatt angör alla stationer. Det innebär att varje linjegren trafikeras av två linjer; en snabb och en som gör uppehåll på alla stationer. De stationer som trafikeras av båda linjerna får då i genomsnitt en turtäthet på 7,5 minuter. Under högtrafik förstärks trafiken med insatståg. Under lågtrafik tas skip-stopplinjerna bort och övriga linjer går kvar i 15-minuterstakt.

Utredningen föreslår följande principer för vilka stationer som ska trafikeras av skip-stopplinjerna:

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



Figur 2. Förslag till skip-stop-upplägg. Strecken visar antal tåg per timme under mellantrafik.

Ekonomi

Den nuvarande bedömningen är att oavsett vilket pendeltågstrafikupplägg som väljs ökar driftkostnaderna jämfört med år 2015. Skip-stoptrafikering ger högre driftkostnader för tågtrafikeringen än jämn trafikering. Å andra sidan ger jämn trafikering högre driftkostnader för busstrafikeringen än skip-stoptrafikering. Ingen intäktsanalys har gjorts för de olika alternativen.

Alternativ för regionaltågstrafiken

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Mälardalen har ingått en politisk överenskommelse om att utveckla ett gemensamt regionaltågssystem med bland annat egna fordon och ett gemensamt taxsystem. Utbudet mellan Stockholm och Uppsala är ännu inte fastställt men mellan Stockholm och övriga Mälardalen innebär överenskommelsen en förbättring av utbudet jämfört med nuläget.

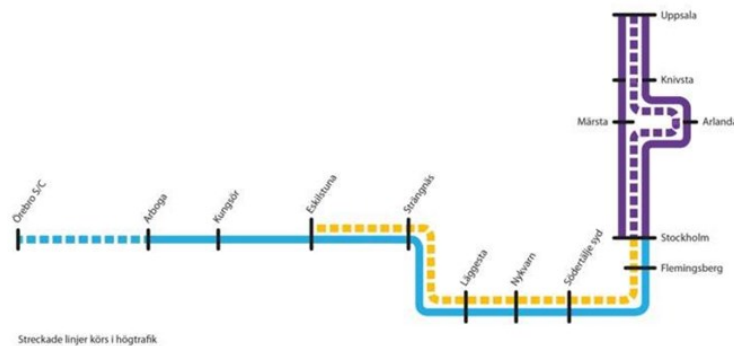
För den framtida trafikeringen med regionaltåg presenteras två principiella inriktningar, vändande trafik och genomgående trafik.

Vändande trafik

Vändande regionaltågstrafik medför att alla regionaltåg från Svealandsbanan respektive Uppsala vänder vid Stockholms C. Upplägget består av följande linjer:

- Uppsala-Knivsta-Märsta-Stockholm (1 tåg per timme)
- Uppsala-Knivsta-Arlanda-Stockholm (1 tåg per timme)
- Arboga-Eskilstuna-Södertälje-Stockholm (1 tåg per timme)

I högtrafik kompletteras upplägget med insatståg vilket ger högre turtäthet och möjlighet till direkttåg Stockholm-Uppsala.

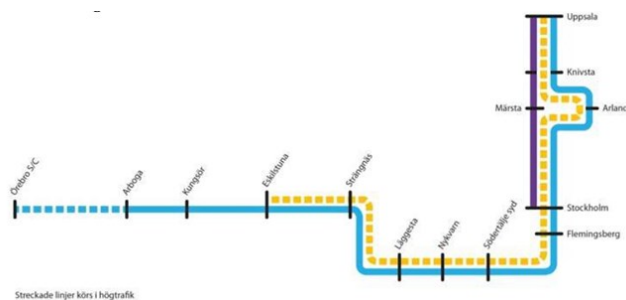


Genomgående trafik

Genomgående regionaltågstrafik medför att det finns genomgående tåg från Svealandsbanan vid Stockholms C. Upplägget består av följande linjer:

- Uppsala-Knivsta-Märsta-Stockholm (1 tåg per timme)
- Uppsala-Knivsta-Arlanda-Stockholm-Södertälje-Eskilstuna-Arboga (1 tåg per timme)

I högtrafik kompletteras upplägget med insatståg vilket ger högre turtäthet och möjlighet till direkttåg Stockholm-Uppsala.



Ekonomi

Genomgående trafikering ger ett betydligt bättre ekonomiskt resultat jämfört med vändande trafikering.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret.

Kontorens synpunkter och förslag

Kontoren är positiva till en utveckling av pendel- och regionalstågtrafiken och de nya möjligheter som ges efter Citybanans öppnande. När Stockholm växer är det viktigt att det fortsatt skapas goda förutsättningar för en hög andel kollektivtrafikresande vilket ställer krav på förbättringar och uppgraderingar av kollektivtrafiken. Såväl pendel- som regionalstågtrafiken spelar en viktig roll i detta avseende.

Utredningen presenterar två möjliga huvudalternativ för den framtida trafikeringen med pendeltåg, jämn trafik med 10-minutersintervaller samt skip-stop med 15-minutersintervaller. Kontoren ser både för- och nackdelar med respektive förslag men anser att ytterligare underlag krävs för att kunna ta ställning till något av alternativen. Kontorens synpunkter på de olika uppläggen presenteras nedan.

Trafikförvaltningen anger ett antal fördjupade studier och utredning som ska göras under remisstiden till exempel analysera konkurrenskraft mot biltrafiken, se över fördelningseffekter beroende på vilket tågtrafikupplägg som väljs, göra en enklare social konsekvensbedömning, undersöka bostads- och stadbyggnadspotential, se över kapaciteten på spåren samt studera samverkan mellan regionalståg och övrig trafik. Innan dessa underlag finns har kontoren svårt att göra ett ställningstagande. Kontoren anser även att det behöver utredas vidare hur lokalt resande i de centrala delarna av länet påverkas av respektive

alternativ. Redan idag finns de största resandemängderna i regioncentrum, och enligt prognoserna väntas en betydande resandeökning ske efter Citybanans öppnande.

Jämn trafikering innebär en fortsättning på dagens trafikstruktur men med högre turtäthet. Trafikupplägget innebär att alla tåg stannar vid alla stationer och turtäthet prioriteras framför restid. Jämn trafik fördelar tillkommande kapacitet jämt över trafiksystemet medan skip-stop är något bättre för resande till och från vissa prioriterade stationer längre ut i systemet.

Kontoren bedömer att pendeltågstrafiken i och med Citybanan och de nya stationerna, som har bra och goda lägen med attraktiva bytesmiljöer alltmer kommer få en trafikuppgift som liknar tunnelbanans. Utifrån det perspektivet är jämn trafikering att föredra. Det liknar mer tunnelbanesystemets tydliga och kapacitetstarka trafikupplägg med stopp på samtliga stationer. Vid jämn trafikering behöver busstrafiken anpassas från dagens 15-minuterstrafik till 10-minuterstrafik (kostnad- och turbudsökning) eller glesas ut till 20-minuterstrafik (försämrad restidsstandard och minskad kostnad). Konsekvenserna av detta hade kontoren velat se tydligare.

Jämn trafikering är ett starkt koncept som är lättöverskådligt och enkelt att kommunicera. Tröskeln till att använda kollektivtrafik för ovana resenärer är lägre jämfört med skip-stoptrafikering, som dock istället kan locka nya resenärer från vissa områden genom förbättrad restid. Eftersom jämn trafikering är ett välbeprövat trafikupplägg bör starka motiv finnas för att frångå det.

Återställningskapaciteten, där tåg kan korrigera för förseningar, är sannolikt bättre vid jämn trafikering. Eventuella störningar kan även isoleras till halva systemet då jämn trafikering inte byter linjegen. Med tanke på den störningskänslighet många av kollektivtrafiksystemen har idag på grund av högt kapacitetsuttag så är det lämpligt att trafikuppläggets robusthet tydliggörs.

Skip-stop innebär att en ny trafikstruktur skapas med fyra linjer i 15-minuterstrafik under mellantrafiken. Snabblinjer stannar bara på större stationer medan nuvarande uppehållståg fortsatt angör alla stationer. Sammanfattningsvis får större stationer i genomsnitt 7,5-minuterstrafik och alla stationer minst 15-minuterstrafik. Det finns, liksom vid jämn trafikering, både för- och nackdelar med skip-stoptrafikering.

En fördel med skip-stop är att det blir snabbare restider till och från stationer längre från city vilket kan bidra till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv för de som gör längre resor i pendeltågsnätet.

Att få till fler pendeltågsstationer är lättare vid skip-stop än vid jämn trafikering då endast de långsamma tågen kan stanna på nya stationer vilket gör att resenärer längre bortifrån inte drabbas av restidsförlängning. Det krävs dock betydande utbyggnad av bostäder och arbetsplatser för att det ska bli samhällsekonomiskt lönsamt att anordna ett till stopp.

Skip-stopalternativet innebär bättre utnyttjande av Citybanan då det är möjligt att få in fler tåg på spåren. Tågen kan då harmonisera med övrig trafik på järnvägen som går i 15-, 30 eller 60-minutersintervall.

Ett problem med dagens pendeltågstrafik är att det är ojämn belastning mellan tågen, det vill säga vissa är överfulla och andra har gott om lediga platser. Det här är ett fenomen som ofta uppkommer i trafiksystem med hög efterfrågan och ett i tid ojämnt trafikutbud. En risk är att de här effekterna kan komma att bestå i framtiden och bör därför studeras vidare.

Det är viktigt att utreda hur passagerarakapacitet och passagerarfördelning mellan tågen klaras vid skip-stop trafikering. Spåren måste vara fria framför ett skip-stoptåg så att det kan köra i hög hastighet mellan stationerna och spara tid. Det kan innebära ett lägre utbud än vad som är möjligt och irregularitet i trafikeringen, dvs. inte återkommande avgångar vid ett visst minuttal. Erfarenheterna från tidigare mindre lyckade skip-stoptrafikeringar i tunnelbanans gröna linje bör tas till vara.

Gällande förslag till regionaltågsupplägg och huruvida regionaltågen bör vara genomgående eller vändande är inte en fråga för Stockholms Stad att besvara utan är mer operativ och överläts därför till tågoperatören, trafikhuvudmannen och ägaren av spåren det vill säga Stockholmståg, Stockholms läns landsting Trafikförvaltningen samt Trafikverket.

Som svar på remissen ”Trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg. Etapp 1: trafikupplägg år 2017/2018” hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.