

PM 2015:132 RI+RVII (Dnr 123-1078/2015)

## **Trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg. Etapp 1: trafikupplägg år 2017/2018 i samband med Citybanans öppnande**

Remiss från Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting  
Remisstid den 8 september 2015

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg. Etapp 1: trafikupplägg år 2017/2018” hänvisas till vad som sägs promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

**Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Daniel Helldén** anför följande.

Ärendet

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

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

För pendeltågstrafiken presenteras två förslag till trafikeringsupplägg:

- 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 regionaltågstrafiken presenteras två principiella inriktningar; vändande regionaltågstrafik vilket medför att alla regionaltåg vänder vid Stockholms C alternativt genomgående regionaltågstrafik.

Remissen finns att läsa i sin helhet på [Stockholms Läns Landstings hemsida](#).

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden, som på grund av den korta svarstiden har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret* ser både för- och nackdelar med respektive förslag men anser att ytterligare underlag krävs för att kunna ta ställning till något av de föreslagna alternativen.

## Våra synpunkter

När Stockholm växer finns det ett stort behov av förbättrade förutsättningar för kollektivtrafikresande. I och med Citybanans öppnande skapas nya möjligheter för att utveckla resandet i regionen.

I Stockholms läns landstings förslag presenteras två möjliga lösningar för pendelstågtrafikering. Vi delar kontorens ståndpunkt att det krävs ytterligare utredningar för att kunna ta ställning till förslaget. I övrigt hänvisar vi till kontorens synpunkter.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Trafikutredning avseende pendel- och regionalståg. Etapp 1: trafikupplägg år 2017/2018” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 2 september 2015

KARIN WANNGÅRD

DANIEL HELLDÉN

## Bilaga

Remissen, sammanfattning

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Ärendet

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. 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.

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.

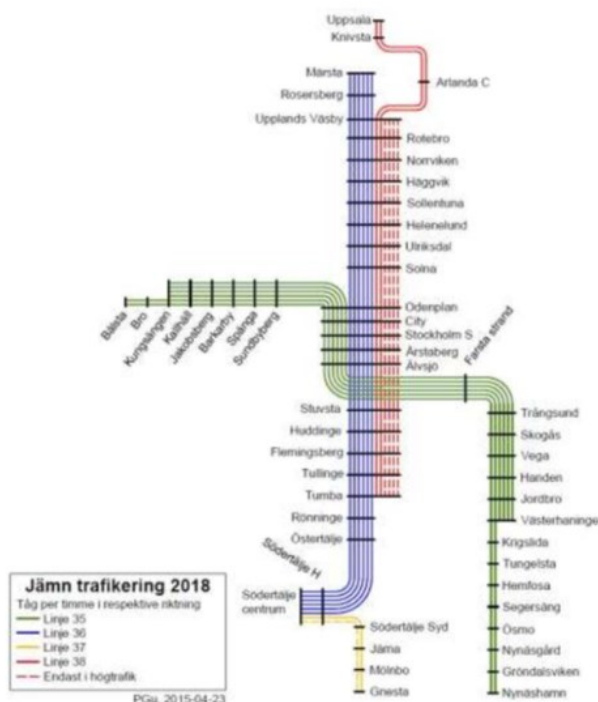
De är framtagna för att fatta beslut om en planeringsinriktning för trafikupplägg år 2017/2018 med utblick mot år 2030. Föreliggande utredning utgör etapp 1. Utredningsetapp 2 kommer att fokusera på långsiktiga effekter med målar 2030.

### Alternativ för pendeltågstrafiken

För pendeltågstrafiken presenteras två förslag till trafikeringsupplägg, 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.

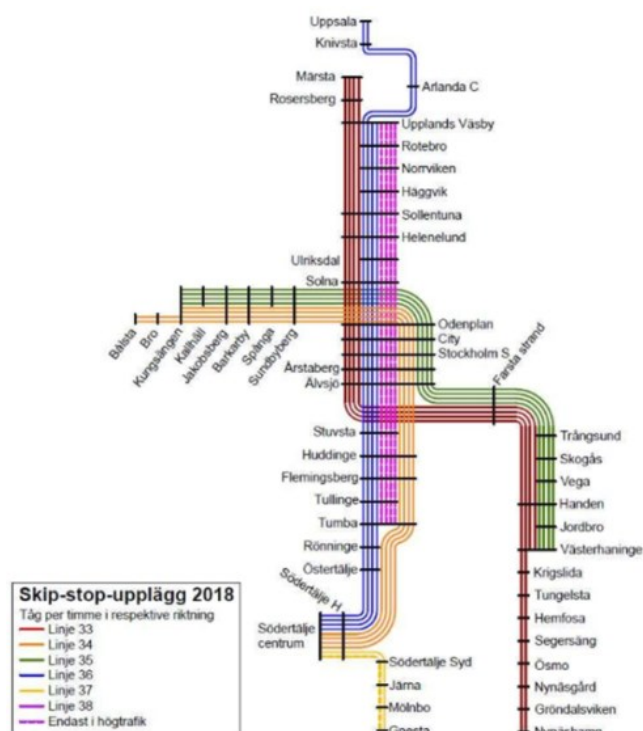
#### Skip-stop

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.

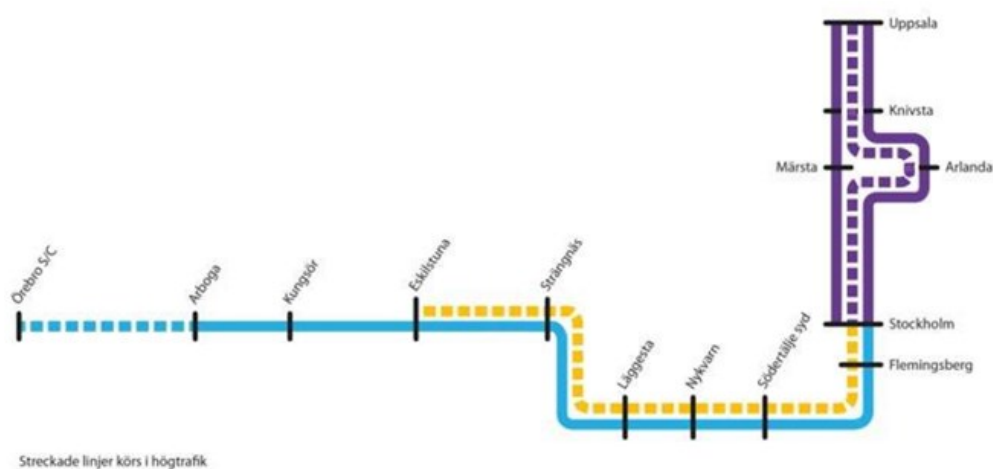
### Alternativ för regionaltågstrafiken

#### 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.



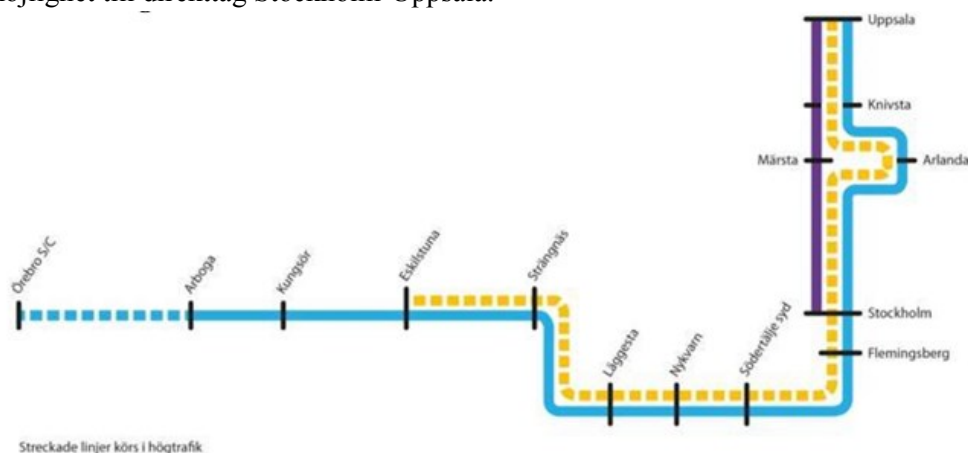
Streckade linjer körs i högtrafik

### Genomgående trafik

Genomgående regionalstågstrafik 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.



Streckade linjer körs i högtrafik

### Ekonomi

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

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden, men på grund av den korta svarstiden besvaras ärendet med ett gemensamt tjänsteutlåtande från stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret direkt till kommunstyrelsen.

## **Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret**

**Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 13 augusti 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren är positiva till en utveckling av pendel- och regionaltågstrafiken 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 regionaltågstrafiken 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 regionaltåg 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 turutbudsökning) 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-stopstrafikering, 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 linjegren. Med tanke på den störningskänslighet många av kollektivtrafiksystemen har idag på grund av högt kapacitetsuttag så är det lämpligt att trafikuppläggens 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 regionalstågsupplägg och huruvida regionalstågen 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 regionalståg. Etapp 1: trafikupplägg år 2017/2018” hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.