

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-21
VersionÄrende/Dok. id.
TN 2015-0017Infosäk. klass
K1 (Öppen)Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651
Jens.plambeck@sll.seTrafiknämnden
2015-06-02, punkt 6

Beslut om utskick av remiss Trafikutredning avseende pendel- och regionalståg

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

Ärendebeskrivning

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

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 21 maj 2015
Rapport – Remiss trafikutredning avseende pendel- och regionalståg -*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
regionalståg -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 regionalstågen 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 regionalstågstrafiken 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 regionalståg 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 alternativen 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 stornät för arbets- och vardagsresor. Samverkan mellan länen ska omfatta ett gemensamt åtagande att genomföra och utveckla ett storregionalt sammanhållet stornät. 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

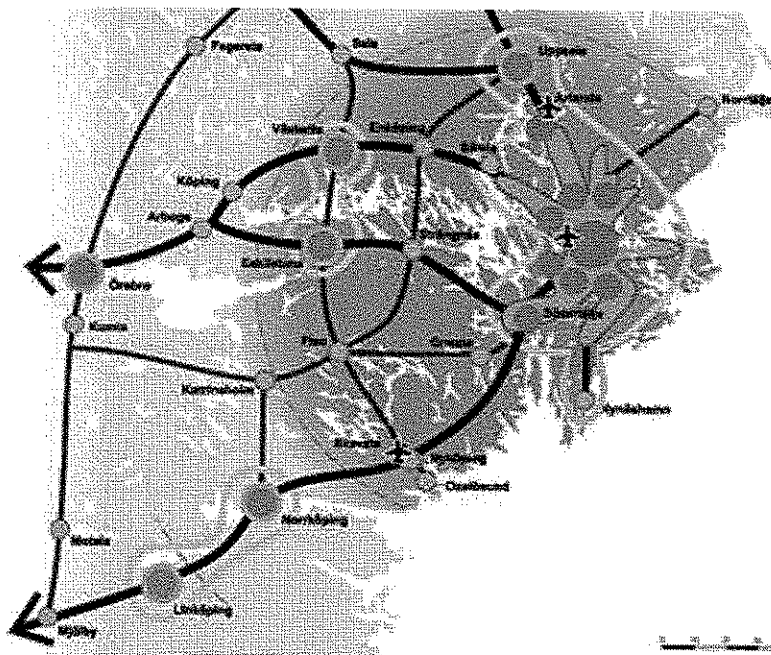
² SL 2013-5732 Godkännande av förstudie inför upphandling av avtal för pendeltågstrafik (E24); 2014-04-29

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.

Ettapp 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
VersionÄrende/Dok. id.
TN 2015-0017Infosäk. 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
- MÄLAB 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

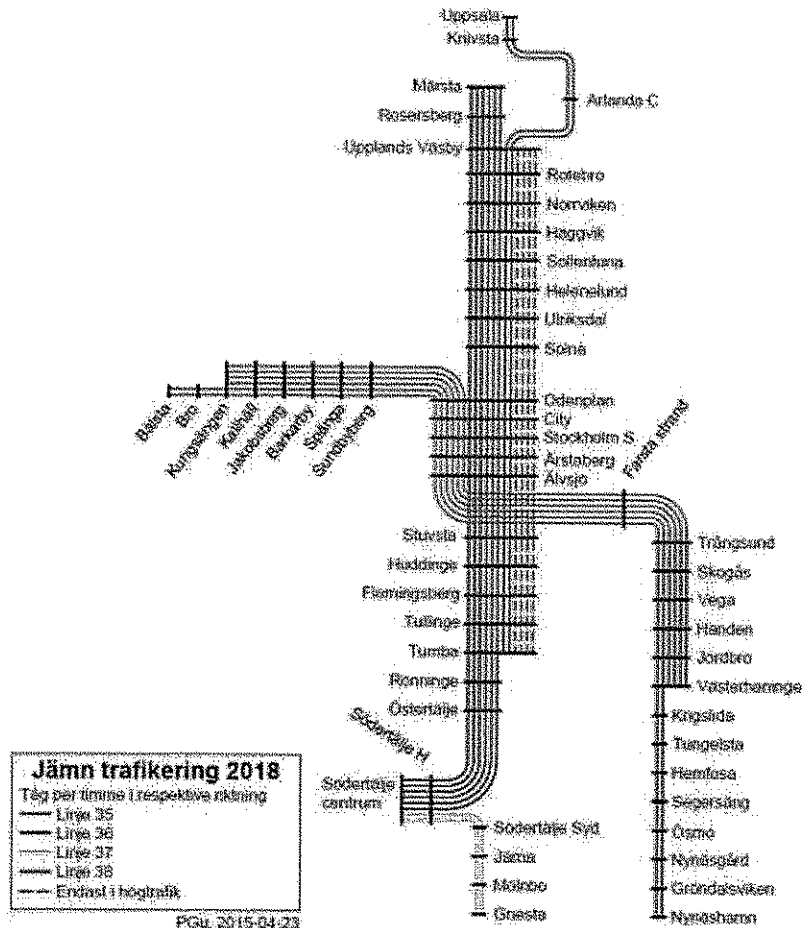
Utredningen genomförs i nära samarbete mellan tre parter; Trafikförvaltningen (SLL), Kollektivtrafikförvaltningen UL och MÄLAB. Till utredningen har ett nära samarbete med Trafikverket knutits. Många av bakgrundsutredningarna vilar på äldre studier gjorda av de olika parterna tillsammans eller var för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

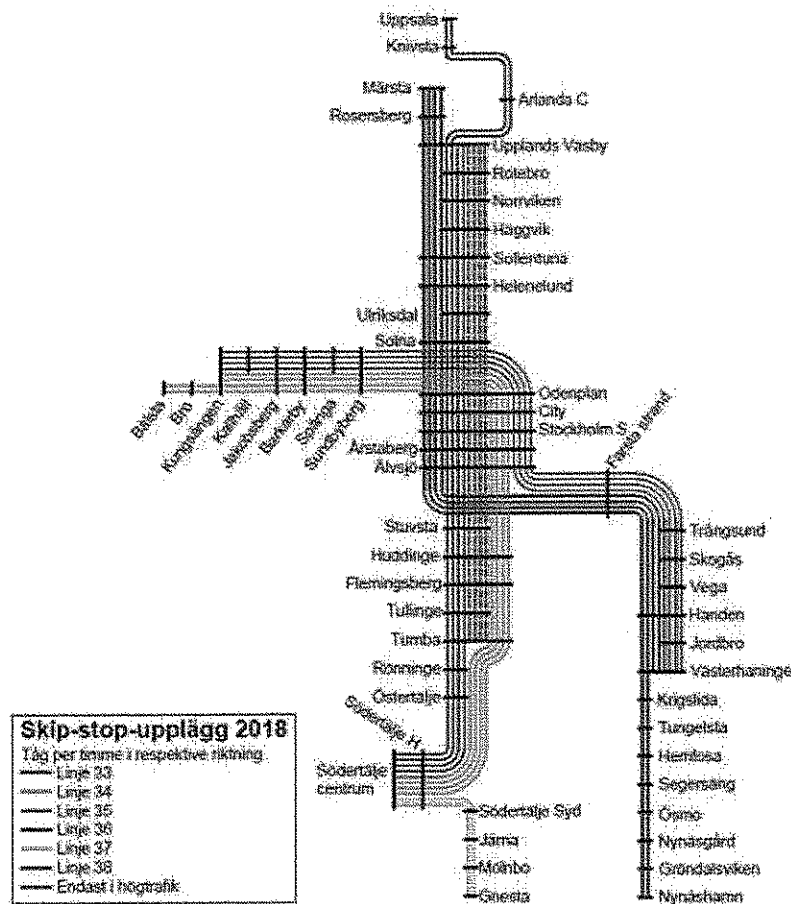
Pendeltågstrafik med Jämn trafik



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.

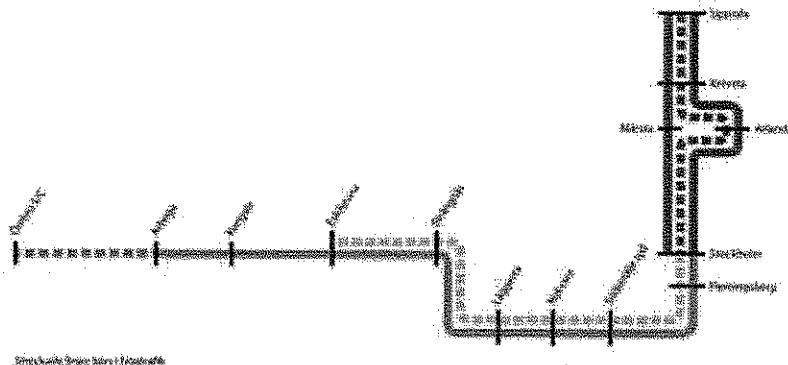


Alternativet innebär att en ny trafikstruktur etableras med 15-minuterstrafik på fyra linjer under mellantrafiken. Två skip-stopplinjer stannar bara på större stationer. Medan två stomlinjer fortsatt angör alla stationer. Under högtrafik förstärks trafiken med insatståg. Under lågtrafik tas snabblinjerna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

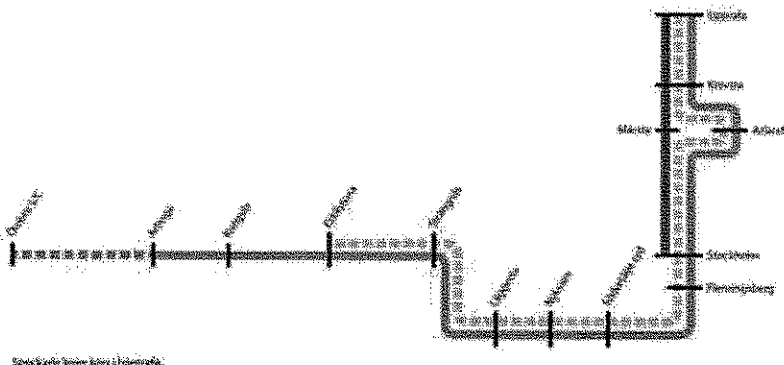
- Stationer som ligger vid kommuncentrum och har en stor bussterminal trafikeras av skip-stopplinjer
- Varje regional kärna får en skip-stopstation
- Stationer med anslutande spårtrafik betjänas av skip-stopplinjerna
- Skip-stopplinjerna behöver köra förbi ca 4-5 stationer för att erbjuda kortare restider

Alternativ vändande regionaltågstrafik



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 regionaltågstrafik



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
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0017

Infosäk. 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 förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk Utveckling