

Strategi för Storregional kollektivtrafik



Förord

Skrivs efter remissperioden, till slutlig version.

Begreppsförteckning

Arosälänken, planerad ny järnväg mellan Enköping och Uppsala.

Citybanan, järnvägsförbindelsen Tomtebodavägen – Stockholm City – Årstaberget.

Götalandsbanan, planerad ny järnväg mellan Linköping och Borås via Jönköping.

Insatståg, tåg som tider på dagen med mycket resande kompletterar det grundläggande trafikutbudet på en viss sträcka för att skapa bättre turtäthet och kapacitet.

Mälardalen, benämning på järnvägen och regionaltågslinjen Stockholm – Västerås – Arboga – Örebro.

Nobelbanan, planerad ny järnväg mellan Örebro och Kristinehamn.

Nyköpingsbanan, benämning på järnvägen Järna – Nyköping – Norrköping.

Ostlänken, benämning på den nya järnvägen mellan Järna och Linköping via Nyköping/Skavsta och Norrköping samt på regionaltågslinjen Stockholm – Nyköping – Norrköping – Linköping.

Pendlingstid, tid på dagen då flest resenärer reser till arbete och studier, infaller vanligen under vardagarnas morgnar och eftermiddagar, även kallad högtrafik.

Regional kollektivtrafik, trafik som knyter samman kommunerna i Region Sörmland.

Regionbuss, samlad benämning på regional och storregional busstrafik.

Storregional kollektivtrafik, trafik som knyter samman Region Sörmland och kommunerna i Sörmland med angränsande regioner.

Svealandsbanan, benämning på järnvägen Södertälje – Eskilstuna – Arboga samt på regionaltågslinjen Stockholm – Södertälje – Eskilstuna – Arboga – Örebro.

Södra stambanan, benämning på järnvägen Katrineholm – Norrköping – Malmö.

Sörmlandspilen, benämning på regionaltågslinjen Stockholm – Södertälje – Katrineholm – Hallsberg.

TGOJ-banan, härstammande från Trafikaktiebolaget Grängesberg – Oxelösunds Järnvägar, avser här järnvägssträckan (Eskilstuna –) Flen – Nyköping – Oxelösund.

UVEN, regionaltågslinjen Uppsala – Sala – Västerås – Eskilstuna – Flen – Katrineholm – Norrköping – Linköping.

Västra stambanan, benämning på järnvägen Stockholm – Tumba – Södertälje – Katrineholm – Hallsberg – Göteborg.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	6
Inledning	7
Bakgrund	7
Syfte och mål	8
Avgränsning	8
Arbetsprocess	9
Utgångspunkter	10
Styrande dokument	10
Regionala utvecklingsstrategin och Strukturbild Sörmland	10
Trafikförsörjningsprogrammet	11
Storregional samverkan	12
Pendling och resmönster	13
Analyser och studier	15
Resandeanalyser	15
Åtgärdsvalsstudie Tillgänglighet Södertälje	16
Principer för utveckling av storregional kollektivtrafik	17
Lönsamhet och kostnadseffektivitet	17
Kostnadstäckningsgrad	17
Samhällsekonomisk nytta	18
Trafikeringsprincip	18
Tågtrafik	19
Busstrafik	20
Stationsprincip	21
Hela resan-perspektivet	22

Utvecklingsplan	23
Målbild tågtrafik år 2035	24
Målbild tågtrafik år 2050	26
Utvecklingsscenarier tågtrafik år 2070	28
Inriktning regional busstrafik	30
Förändringar vid utvecklad tågtrafik	30
Stråk där buss är huvudalternativ	32
Taxor	33
Resursbehov	34
Infrastrukturbehov järnväg	35
För målbild år 2035	36
För målbild år 2050	36
För utvecklingsscenarier 2070	37
Underhålls- och trimningsåtgärder	38
Infrastrukturbehov väg	38
Fordonsbehov	38
Åtgärder i digital infrastruktur	39
Samplanering för genomförande	39
Konsekvensbedömningar	40
Godstrafikens förutsättningar	40
Hållbarhetsbedömning	40
Socialt	41
Miljö	41
Ekonomi	42
Målkonflikter	42
Synergieffekter	42

Sammanfattning

Skrivs efter remissperiod, till slutlig version

Inledning

Bakgrund

Region Sörmland samverkar med sex regioner i Mälardalen kring den storregionala tågtrafiken genom det samägda bolaget Mälardalstrafik. Sedan Citybanans öppnande har ett långsiktigt arbete skett med att utveckla tågtrafiken med nya fordon och förbättrat utbud. Detta har tillsammans med god samhällsplanering i kommunerna stärkt länets utveckling och invånarnas tillgång till utbildning, arbete och fritidsaktiviteter inom en större geografi.

Samverkan östra Mellansverige (ÖMS) och En Bättre Sits (EBS) är två regionala samverkansforum där Region Sörmland deltar. Systemanalyser och prognoser som där har tagits fram pekar på ökad pendling och ökat tågresande och således ett ökat behov av utvecklad kollektivtrafik med snabb och effektiv tågtrafik som grund.

Utveckling av hållbara lösningar för stärkt tillgänglighet är ett måste för att klara de utmaningar som vi har i samhället. Stora investeringar i infrastrukturen så som Ostlänken skapar nya möjligheter för utvecklad trafik och ökad tillväxt. Samtidigt leder ökad tillväxt till nya behov, vilket exempelvis yttrar sig genom att den relativt nybyggda Svealandsbanan redan behövt och fortsatt behöver byggas ut.

Utvecklingen gör att vi ständigt och i samverkan med våra grannregioner behöver jobba långsiktigt och strategiskt med att utveckla infrastrukturen och trafiken i samspel med samhällsplaneringen i kommunerna.

Den storregionala kollektivtrafiken är idag ryggraden i länets utveckling och strukturskapande för den urbana utvecklingen. Samtidigt finns stora utmaningar med ett högt belastat järnvägsnät, eftersatt infrastruktur och många intressenter där såväl person- som godstrafikens behov har stor strategisk betydelse för Sörmland. Den regionala utvecklingsnämnden har därför gett i uppdrag att ta fram en strategi för den storregionala kollektivtrafikens långsiktiga utveckling med fokus på tågtrafik.

Syfte och mål

Syftet med strategin är att peka ut en riktning för den långsiktiga planeringen av storregional kollektivtrafik och infrastruktur med tydlig koppling mot samhällsplanering och hållbar tillgänglighet.

Strategin för Storregional kollektivtrafik ska understödja den fastslagna utvecklingen i Sörmlands Regionala utvecklingsstrategi och Strukturbild Sörmland utifrån ett kollektivtrafikperspektiv. Strategin ska även utgöra en konkretisering av Trafikförsörjningsprogrammet och bidra till uppfyllandet av dess fastställda målsättningar för kollektivtrafikens utveckling.

Strategin ska fastslå riktning och målbild för år 2050 med delmål för år 2035. Strategin ska även ha en långsiktig utblick mot 2070 med en sammanställning av ytterligare potentiella utvecklingsscenarier. Strategin ska belysa länets viktiga kopplingar och föreslå koncept för hur dessa ska trafikförsörjas.

Strategin ska leda till att Sörmland har en tydlig plan och inriktning för utveckling av den storregionala kollektivtrafiken. Exempelvis som grund för samarbetet inom ÖMS, EBS och Mälardalstrafik, eller i dialogen med grannregioner och Trafikverket. Strategin ska också vara en grund för planeringen i kommunerna så att vi gemensamt når målet om ett samhälle som ger människor möjligheten att göra enkla val för att leva hållbart.

Förväntningen är att strategin kommer att leda till att stärka utvecklingen i länet och länets konkurrenskraft och skapa en tydlighet om vilken utveckling vi ser som region. Strategin ska ta sin grund i resenärsbehovet för att fortsätta utveckla länet och stärka länets konkurrenskraft utifrån hållbarhetens ramar. Långsiktigt ska det leda till att resenärer ska kunna resa smidigt och tryggt och att boende och besökare till länet ska nå sina målpunkter med ett hållbart trafikslag.

Avgränsning

Strategin ska i första hand peka på utvecklingen av storregional tågtrafik men även beröra storregional busstrafik. Strategin kommer översiktligt belysa konsekvenser för den regionala busstrafiken vid en förändrad storregional kollektivtrafik utifrån ett systemperspektiv.

Strategin berör inte finansiering av trafik eller infrastruktur utan baseras enbart på målbilder, resenärsbehov och nyttoperspektiv. Frågor kring finansiering utifrån Överenskommelsen om kollektivtrafik i Sörmland hanteras således inte i denna strategi. Strategin ska heller inte lösa fordonsfrågor, depåfrågor eller hur trafiken ska organiseras och utföras.

Arbetsprocess

Strategin har arbetats fram inom verksamhetsområdet Hållbar regional utveckling, Region Sörmland. Strategin tar sin utgångspunkt i den gemensamma överenskommelsen om dagens trafik som finns inom ramen för Mälardalstrafik-samarbetet. Strategin utgår också ifrån den översiktliga plan om utvecklad trafik som finns inom EBS systemanalys samt inriktningarna inom strategin ÖMS strategi ÖMS 2050. Även Sörmlands Trafikförsörjningsprogram, Sörmlands utvecklingsstrategi och Strukturbild Sörmland har varit utgångspunkt för arbetet.

Utifrån information om befintligt resande, fastslagna målsättningar och gjorda prognoser har olika scenarion om utbyggd kollektivtrafik inledningsvis testats för att fastslå potential och nyttor. Utifrån resultatet av dessa analyser har strategins målbilder och utvecklingsscenarion sedan utformats.

Inspel till arbetet med strategin har inledningsvis tagits in från kommunerna och i det fortsatta arbetet har dialog skett med kommunerna och med grannregioner samt med, Mälardalstrafik och den politiska styrgruppen för arbetet tillika Regionala utvecklingsnämndens presidium.

Även en hållbarhetsbedömning har tagits fram som verktyg för att styra mot en hållbar regional utveckling.

Förslaget till strategi har remitterats till länets kommuner, grannregioner och Trafikverket med flera.

Utgångspunkter

Strategin tar sin utgångspunkt i ett antal styrande dokument, utifrån den storregionala samverkan och hur resandemönstren ser ut inom, till och från Sörmland.

Styrande dokument

Regionala utvecklingsstrategin och Strukturbild Sörmland

Målet med Sörmlands regionala utvecklingsstrategi är ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa utan orättfärdiga skillnader.

Utgångspunkten i strategin är att sätta människan i centrum och där den sociala dimensionen är målet, ekonomi är medlet och ekologin sätter ramarna.

De fem prioriterade inriktningarna tillsammans med Strukturbild Sörmland är grunden för den regionala utvecklingen utifrån strategin och som utveckla och gör Sörmland till en attraktiv och hållbar plats att leva, verka och bo på.

Strukturbild Sörmland pekar ut att vi ska stärka utvecklingsstråken för storregional integration men även för inomregional tillgänglighet för att binda samman Sörmland. Vi ska utveckla attraktiva bytespunkter för ökat samspel mellan noder och dess omland och utveckla stations- och kollektivtrafiknära lägen.



Figur 1: Strukturbild Sörmland med stråk och strategiska samband av betydelse för Sörmlands utveckling.

Trafikförsörjningsprogrammet

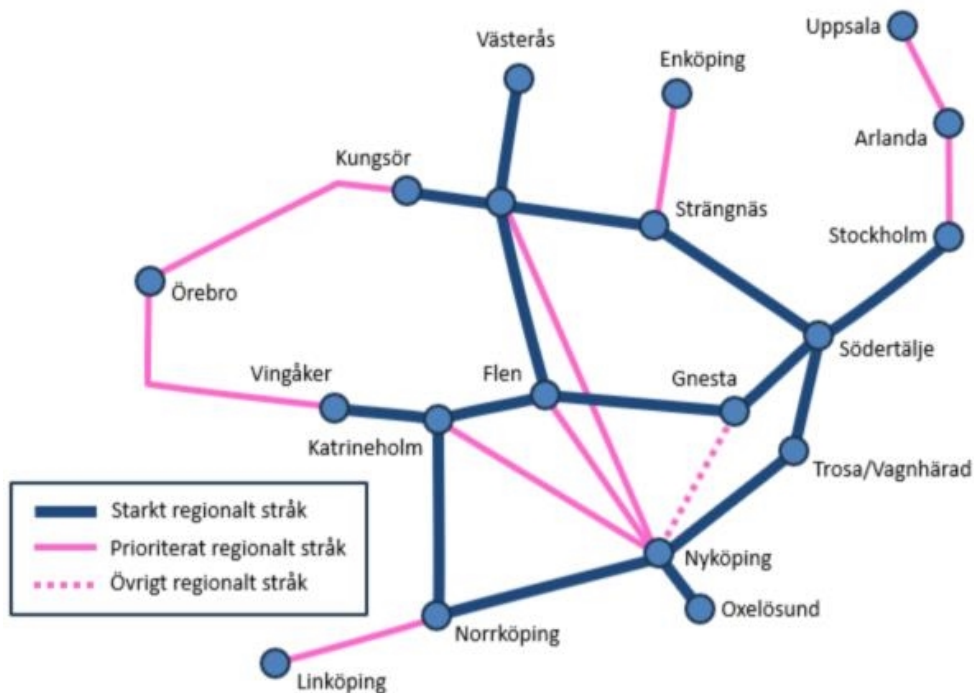
Kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar regional utveckling och utgör ett viktigt verktyg för genomförandet av Sörmlands regionala utvecklingsstrategi. Utifrån prioriteringar i utvecklingsstrategin och Strukturbild Sörmland, har fyra funktionsmål för trafikförsörjningsprogrammet identifierats inom vilka kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2035. För att nå målen krävs ett systematiskt arbete där varje beslut, projekt och genomförande verkar i riktning mot målen. Strategierna från Trafikförsörjningsprogrammet är utgångspunkten för denna strategi.



Figur 2: Översiktlig bild av trafikförsörjningsprogrammets mål, måltal och strategier.

Målet om en funktionell kollektivtrafik lyfter en kollektivtrafik som stödjer regional och lokal utveckling där den storregionala kollektivtrafiken är ryggraden. Den regionala kollektivtrafiken ska utvecklas och vara attraktiv och effektiv. Samhällsplaneringen och infrastrukturplaneringen behöver knytas samman med den strukturskapande kollektivtrafiken. De riktade strategierna lyfter behovet av ett tydligt och långsiktigt stomlinjenät för den regionala kollektivtrafikens kopplingar inom länet och till grannregionerna.

Det regionala kollektivtrafikenätet är definierat i Trafikförsörjningsprogrammet i två kategorier, starka regionala stråk och prioriterade stråk. Regiontrafiken bedrivs med god turtäthet i starka stråk där efterfrågan är stor samt med grundläggande turtäthet i de stråk som är regionalt prioriterade men har en lägre efterfrågan. Regiontrafiken bedrivs med tåg och/eller buss beroende på stråkens förutsättningar. Arbets- och studiependlingen utgör generellt grunden och därutöver finns fritidsresor och övriga resor.



Figur 3: Regionala stråk, starka respektive prioriterade enligt Sörmlands Regionala Trafikförsörjningsprogram, kompletterad med övrigt regionalt stråk inom länet. Stråken är klassificerade utifrån dess nuvarande betydelse i ett sörmländskt regionalt perspektiv.

Storregional samverkan

Sörmland är en region som är väl integrerat med våra grannregioner. Utifrån det är storregional samverkan en viktig del i att stärka Sörmlands utveckling och därmed stärka tillgängligheten till och från länet. Inom ÖMS 2050 samordnas den storregionala planeringen i östra Mellansverige och det är ett gemensamt underlag för storregional samhällsplanering och är vägledande för regioner och kommuner. Syftet är att skapa en sammanhållen och integrerad utveckling av regionen. De storregionala funktionella sambanden och det övergripande transportsystemets roll är grundläggande frågor som hanteras gemensamt inom arbetet.

Det övergripande målet med det storregionala samarbetet och utvecklingen i östra Mellansverige är en stärkt hållbar konkurrenskraft genom effektiv resurs- och markanvändning och samverkan i en storregional struktur som främjar den funktionella sammankopplingen i östra Mellansverige.

Utifrån inriktningarna inom ÖMS 2050 drivs den storregional infrastruktur- och kollektivtrafikutvecklingen inom En Bättre Sits. EBS pekar ut hur inriktningar och strategier för att utveckla den storregionala integrationen genom utvecklad kollektivtrafiken och utbyggd transportinfrastrukturen. Allt detta är utgångspunkter för denna strategi.

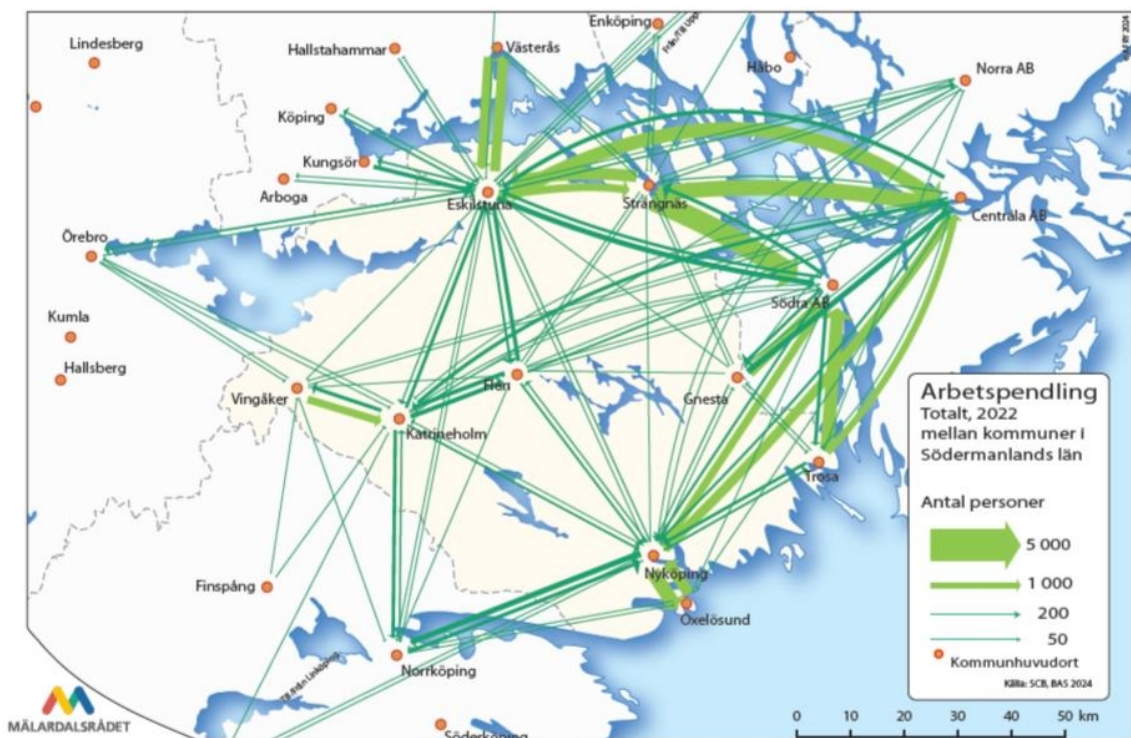
Baserat på det är Sörmland en av sex ägare inom Mälardalstrafik som bedriver den storregionala tågtrafiken i vår storregional. Det handlar om att skapa en samordnad trafik och system som bryter administrativa gränser och skapar grunden för ett utvecklat östra Mellansverige. Det handlar också om en gemensam samverkan och samordning kring finansiering, fordon och spårkapacitet.

Pendling och resmönster

Sörmland är ett län med ett stort pendlingsutbyte med angränsande län. Den mellankommunala arbetspendlingen inom länet är störst mellan Oxelösund – Nyköping, Strängnäs – Eskilstuna och Vingåker – Katrineholm. Den länsgränsöverskridande pendlingen domineras av Stockholm och Södertälje följt av Västerås.

Pendlingsutbytet med Södertälje och de södra delarna av Stockholms län är störst från de närliggande kommunerna Strängnäs, Trosa och Gnesta, vilka även har ett stort utbyte med Stockholm de centrala delarna av Stockholms län. Kommunerna på lite längre avstånd, som Eskilstuna och Nyköping har tvärt om ett större pendlingsutbyte med Stockholm och de centrala delarna av länet än med Södertälje och de södra delarna av länet även om utbytet med detta område också är stort.

Mycket av det regionala resandet sker idag med tåg men även resandet i dagens busslinjenät ger en information om kollektivtrafikresandet i Sörmland.



Figur 4: Arbetspendling mellan kommuner i Sörmland och angränsande län 2022.



Figur 5: Resande i genomsnitt per vardag och delsträcka befintligt busslinjenät 2024. Statistik saknas för busslinjerna Trosa – Liljeholmen och Strängnäs – Enköping.

Analyser och studier

Resandeanalyser

Inför utformningen av strategin har ett antal översiktliga trafikanalyser gjorts av olika trafikupplägg. Analyserna har gjorts i ett år 2040-perspektiv, baserat på gällande basprognos, avseende resandeutveckling, trafikeringskostnader och samhällsnyttor. Samhällsnyttorna är dock förenklat beräknade genom att kostnaderna för infrastrukturinvesteringar inte ingår, då dessa inte är närmare utredda. Det innebär att trafiken är lönsam så länge kostnaderna för nödvändiga infrastrukturåtgärder inte överstiger nyttovärdet. Analyserna har gjorts som paket, det vill säga det går inte att fastslå om alla delar är nyttosamma, endast helheten.

- **Jämförelsealternativ (JA) / Grundalternativ**

Baseras på befintligt linjenät inklusive Ostlänken och Sörmlandspilens förlängning till Örebro. Alternativet innebär ett ökat resande och ökade trafikeringskostnader men även stora samhällsnyttor som i huvudsak härleds till Ostlänkens restidsförkortning.

- **Utredningsalternativ 1 (UA1)**

Baseras på grundscenariot med tillägg av ny lokaltågstrafik till centrala Södertälje från Strängnäs, Katrineholm (förlängning av Gnestapendeln) och Nyköping. Alternativet innebär högst resandeökning av de tre utredningsalternativen men även högst trafikeringskostnader jämte UA2. Samhällsnyttan för alternativet är positiv under förutsättning att kostnaderna för infrastrukturåtgärder inte överskrider nyttovärdet.

- **Utredningsalternativ 2 (UA2)**

Baseras på grundscenariot med tillägg av ny lokaltågstrafik på TGOJ-banan från Oxelösund via Skavsta till Eskilstuna samt från Oxelösund till Norrköping. Alternativet innebär en resandeökning i nivå med UA3 och trafikeringskostnader i nivå med UA1. Samhällsnyttan är dock negativ redan innan infrastrukturkostnader har beaktats. En förklaring till utfallet är att Skavstas utveckling är svår att förutse i analysmodellen.

- **Utredningsalternativ 3 (UA3)**

Baseras på grundscenariot men med en förbättrad infrastruktur i form av dubbelspår och kortare restider på hela Svealandsbanan samt på UVEN mellan Flen och Västerås. Alternativet innebär en resandeökning i nivå med UA2 och ger ett överskott för trafik kostnaderna. Anledningen är att den snabbare tågtrafiken attraherar fler resenärer, ger restidsvinster och ett kostnadseffektivt trafikutförande. Även samhällsnyttan är mycket god men alternativet förutsätter stora infrastrukturinvesteringar som inte avräknats nyttovärdet.

För mer detaljer, se bilaga 1,2 och 3.

Åtgärdsvalsstudie Tillgänglighet Södertälje

Bland studier kan särskilt nämnas Trafikverkets åtgärdsvalsstudie Tillgänglighet Södertälje eftersom Södertälje är en så pass stor och viktig målpunkt för pendling från Sörmland. Åtgärdsvalsstudien genomförs av Trafikverket i samverkan med Region Stockholm, Region Sörmland och Södertälje kommun.

Syftet med studien är att öka tillgängligheten med i första hand spårbunden kollektivtrafik till Södertälje för att därigenom öka kollektivtrafikens marknadsandel och öka tillgängligheten på arbetsmarknaden.

Inom ramen för studien utreds åtgärder och nyttor för snabbare förbindelser mellan centrala Södertälje och Stockholm liksom förbättrade förbindelser mellan centrala Södertälje och angränsande kommuner i Sörmland. Den storregionala kollektivtrafikstrategin för Sörmland har i hög utsträckning kompatibilitet med resultaten och åtgärdsförslagen från åtgärdsvalsstudien.

Principer för utveckling av storregional kollektivtrafik

Utvecklingen av kollektivtrafiksystemet ska vara stabilt över tid. I synnerhet gäller detta den storregionala och regionala trafiken som är stommen i trafiksystemet och strukturerande för samhällsutvecklingen. Utvecklingen av trafikering och stationer ska vara både målstyrd och behovsstyrd samt utgå ifrån ett systemperspektiv. Trafiken ska utvecklas där det finns ett stort resbehov även där det finns en stor framtida potential. För att skapa en hållbar utveckling behöver kollektivtrafiken utvecklas integrerat med samhällsplaneringen och den fysiska planeringen. Därför krävs nära samverkan mellan flera parter där kommunerna har ett stort och avgörande ansvar i sin fysiska planering som måste vara långsiktig och möta den storregionala och regionala planeringen.

Den övergripande utgångspunkten för strategin är att etablering av nya storregionala och regionala stråk, stationer och trafikkoncept kräver överenskommelser mellan Regionen, kommunen/kommunerna, staten och enskilda aktörer kring åtaganden och ambitioner avseende platsutveckling och investeringar

Lönsamhet och kostnadseffektivitet

Kollektivtrafiken som bedrivs på uppdrag av Region Sörmland genom Sörmlandstrafiken och Mälardalstrafik är till olika stor grad subventionerad. Det innebär att den genomsnittlige resenären endast betalar en del av den verkliga produktionskostnaden. Inom kollektivtrafik används vanligen två begrepp för att mäta lönsamhet, kostnadseffektivitet, mätt som kostnadstäckningsgrad, respektive samhällsekonomisk lönsamhet.

Kostnadstäckningsgrad

Effektivitetsmått som beräknas genom att de samlade intäkterna från trafiken ställs mot de samlade utgifterna och ger ett mått på kostnadseffektiviteten i form av en procentuell kostnadstäckningsgrad. Beräkningsmetodiken är inte helt standardiserad och varierar

därför i viss mån. Vanligen inbegriper intäktssidan biljettintäkter och övriga intäkter så som reklamintäkter. Utgiftssidan inbegriper vanligen förarkostnader, bränslekostnader, fordonskostnader, banavgifter och depåhyra. I varierande grad ingår även exempelvis administration och kostnader för drift av hållplatser och stationer. Däremot ingår sällan rena kapital- och investeringskostnader. Kostnadstäckningsgraden används vanligen för att löpande utvärdera trafiken.

Samhällsekonomisk nytta

En vidare beräkningsmetodik som utöver de rena trafikeringskostnaderna även tar hänsyn till investeringskostnader för infrastruktur och värderar de nyttor som uppstår för samhällsekonomin. Beräkning av samhällsekonomisk nytta sker därför inför större infrastrukturinvesteringar och vid införande av nya trafikeringsupplägg eftersom den ger en indikation över hur lönsam en investering eller trafikering är för samhället som helhet. Kalkylen baseras på schablonmässiga värden i kronor, både för kostnader och för nyttor. Beräkningen görs på lång sikt, ofta avskrivningstiden för en investering. Utfallet används för att jämföra olika investeringar och trafikeringsupplägg. Inom ramen för strategin har inledande samhällsekonomiska beräkningar gjorts för ett antal olika tänkbara utvecklingsalternativ. Utfallet av dessa beräkningar i kombination med regionala målsättningar ligger till grund för utformningen av strategins förslag.



Foto: Mälardalstrafik

Trafikeringsprincip

Trafikstrategin omfattar utveckling av storregional och regional kollektivtrafik med såväl tåg som med buss. De största och viktigaste reserelationerna ska premieras med ett gott utbud och konkurrenskraftiga restider. En utgångspunkt för utformningen av

strategin är att undersöka nyttan av utvecklad tågtrafik i reserelationer med befintlig spårinfrastruktur. Utvecklad regional busstrafik ses som ett alternativ för reserelationer som saknar spårinfrastruktur eller där utvecklad tågtrafik inte kan motiveras.

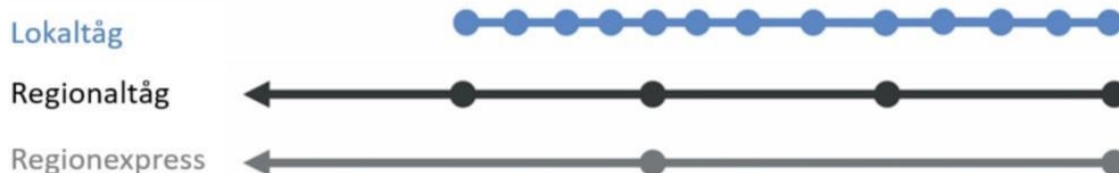
- Regionens kollektivtrafik ska planeras och bedrivas som ett sammanhållet system med goda bytesmöjligheter som tillgodoser hela resan-perspektivet.
- Den regionala kollektivtrafiken ska planeras utifrån befintliga behov och resmönster men även vara ett medel för att uppnå långsiktiga regionala målsättningar.
- Tågtrafiken ska utgöra stommen i kollektivtrafiksystemet som säkerställer den regionala tillgängligheten.
- Regional kollektivtrafik ska bedrivas med ett gott utbud under hela trafikdygnet alla dagar i veckan. I de starka regionala stråken ska ett trafikutbud om två turer i timmen eftersträvas som bas och i de övriga regionala stråken ska standarden vara minst timestrafik. Kompletterande regional trafik kan ha ett begränsat utbud.
- Den regionala kollektivtrafiken ska vara snabb och effektiv med hög punktlighet, komfort och tillförlitlighet. Trafiken ska vara renodlad och tidtabellerna taktfasta.
- Busstrafik parallellt med tågtrafik ska undvikas om den inte tydligt utför en annan kompletterande uppgift i trafiksystemet, eller utgör en förstärkning till tågtrafiken.

Tågtrafik

Erbjuder vanligen hög komfort och restider som är konkurrenskraftiga med bilen, i synnerhet på lite längre distanser. Snabb tågtrafik bidrar till regionförstoring eftersom den tillgängliggör arbetsmarknader och möjliggör pendling på längre avstånd. Tågtrafik bidrar också starkt till strukturerande effekter i samhällsbyggandet och i trafiksystemet. En förutsättning för etablering av tågtrafik är att nyttan med trafiken behöver vara

tillräckligt stor för att motivera inköp och drift av tåg samt nödvändiga infrastrukturinvesteringar som stationer, spårkapacitet och depåer.

I dagsläget betjänas Sörmland nästan uteslutande av regionaltåg där grundprincipen med vissa undantag är ett stopp per kommun, vanligen i kommunhuvudorten. Regionaltågen säkerställer därigenom konkurrenskraftiga restider och tillgänglighet i ett regionalt perspektiv. Lokaltåg finns idag i Sörmland endast i form av Gnestapendeln. Dessa tåg utgör en kombination av regional och mer lokal trafik och stannar även i mindre orter. Vissa sträckor kan trafikeras av såväl regionaltåg som lokaltåg medan andra sträckor endast trafikeras av det ena konceptet, allt utifrån mål, efterfrågan/resandeunderlag och andra förutsättningar. Därtill finns ett begränsat utbud med regionexpress, d.v.s. regionaltåg som trafikerar extra snabbt mellan storregionala noder.



Figur 6: Trafikeringsprincip för trafikkoncept och stationsuppehåll inom den allmänna kollektivtrafiken med tåg i Sörmland. Regionaltåg stannar i kommunhuvudorter medan lokaltåg stannar vid fler orter och regionexpress endast i storregionala noder.

Busstrafik

Storregional och regional busstrafik ska utvecklas där spårinfrastruktur saknas eller där efterfrågan är för låg för att motivera tågtrafik. Även stråk med tågtrafik kan i vissa fall kompletteras med busstrafik. Det gäller främst där grundutbudet med tågtrafik inte fullt ut tillgodoser efterfrågan på resor på specifika delsträckor, eller där det kan finnas skäl att komplettera tågtrafiken med bytesfria direktförbindelser, exempelvis under vissa tider med hög efterfrågan. Behov av kompletterande regional busstrafik värderas mer kortsiktig och beskrivs därför inte ytterligare inom ramen för denna strategi.

Busstrafik skapar precis som tågtrafik en regional tillgänglighet men bidrar inte i lika hög utsträckning till regionförstoring eftersom busstrafik inte kortar restiderna i förhållande till bilen. Med hög turtäthet och effektivitet kan regional busstrafik likväl utgöra ett alternativ till bilen. På längre distanser kan snabb busstrafik med få stopp mäta sig med bilens restider. I tätbebyggda områden har satsningar på Bus-Rapid-Transit (BRT) varit framgångsrika.



Figur 7: Trafikeringsprincip för regional busstrafik (med eller utan mellanliggande stopp) där tågtrafik saknas alternativt som komplement till tågtrafik på en delsträcka där efterfrågan är större än vad tågtrafiken tillgodoser i syfte att erbjuda bytesfria förbindelser där det annars krävs byten/anslutningar för att resa mellan de regionala målpunkterna

Stationsprincip

Vid etablerande av en ny station är resandeunderlaget den viktigaste aspekten att beakta. Exakt hur stort underlag som krävs avgörs från fall till fall. Analysen baseras på hur många som bor och arbetar inom stationens upptagningsområde, hur arbetspendling och resmönster ser ut, vilken marknadsandel som kan förväntas liksom vilka investeringar som krävs. Ju större investering, desto större behöver underlaget och nyttan vara för att investeringen ska bli lönsam. Vanligen finns ett tusental invånare i stationens direkta närhet men det finns flera exempel på nya stationer i orter med endast några hundra invånare, exempelvis vid utvecklingen av regionala tågssystem i södra Sverige.

Det befintliga resandeunderlaget är inte avgörande utan bedömningen behöver baseras på prognoser och antaganden om förändrad efterfrågan över tid och den kommunala planeringen för platsen. Med en ny station öppnas flera nya möjligheter upp i form av ökad tillgänglighet och utveckling i stationens närhet. En förutsättning är att det finns en plan för stationsnära platsutveckling med exempelvis nya bostäder, service och målpunkter. För att nya stationer ska kunna öppnas även i mindre orter krävs således en gemensam ambition från statlig, regional, kommunal och privat sektor om att utveckla platsen och stärka resandeunderlaget.

Förutsättningarna för att öppna nya stationer inom regionaltågskonceptet, utöver Ostlänken, bedöms som begränsade eftersom ytterligare stationsuppehåll leder till längre restider för befintliga resor till de kommunhuvudorter som betjänas av trafiken. Om koncept med lokaltåg utvecklas är däremot förutsättningarna för nya stationer desto större och rent av en förutsättning för att nå ett tillräckligt resandeunderlag.

Stationsprincipen kan även tillämpas vid etableringen av stråk för regional busstrafik och är särskilt vanligt vid planering för prioriterad busstrafik i enlighet med konceptet Bus-Rapid-Transit (BRT).

Hela resan-perspektivet

Den storregionala kollektivtrafiken har vanligen relativt få accesspunkter/noder, det vill säga stationer och hållplatser. Dessa är ofta centralt belägna men många invånare kan likväl ha långa avstånd för att nå den storregionala kollektivtrafiken. För att trafiken ska vara tillgänglig och attraktiv för så många som möjligt är det viktigt att kollektivtrafiksystemet är väl sammanlänkat och samordnat och att förbindelserna uppfattas som trygga, effektiva och pålitliga. Därför är det viktigt att det finns anslutande lokal busstrafik vid den regionala kollektivtrafikens noder. Det är även viktigt att det finns goda möjligheter till egen mobilitet, exempelvis att göra anslutningsresor med cykel, elsparkcykel och gång, alternativt med bil. Hållplatser och stationer i den regionala kollektivtrafiken behöver utformas för att möta dessa behov, det behöver finnas cykelparkeringar och cykelgarage, infartsparkeringar, attraktiva resenärsmiljöer och kanske även möjlighet att förvara och ladda egen elsparkcykel. Många gånger kan kommersiella system för hyrcykel och elsparkcykel utgöra ett viktigt komplement till den regionala kollektivtrafiken. Vid en utbyggnad av regional kollektivtrafik är det viktigt att samhället kompletterar med goda anslutningsmöjligheter och mikromobilitet.

Utvecklingsplan

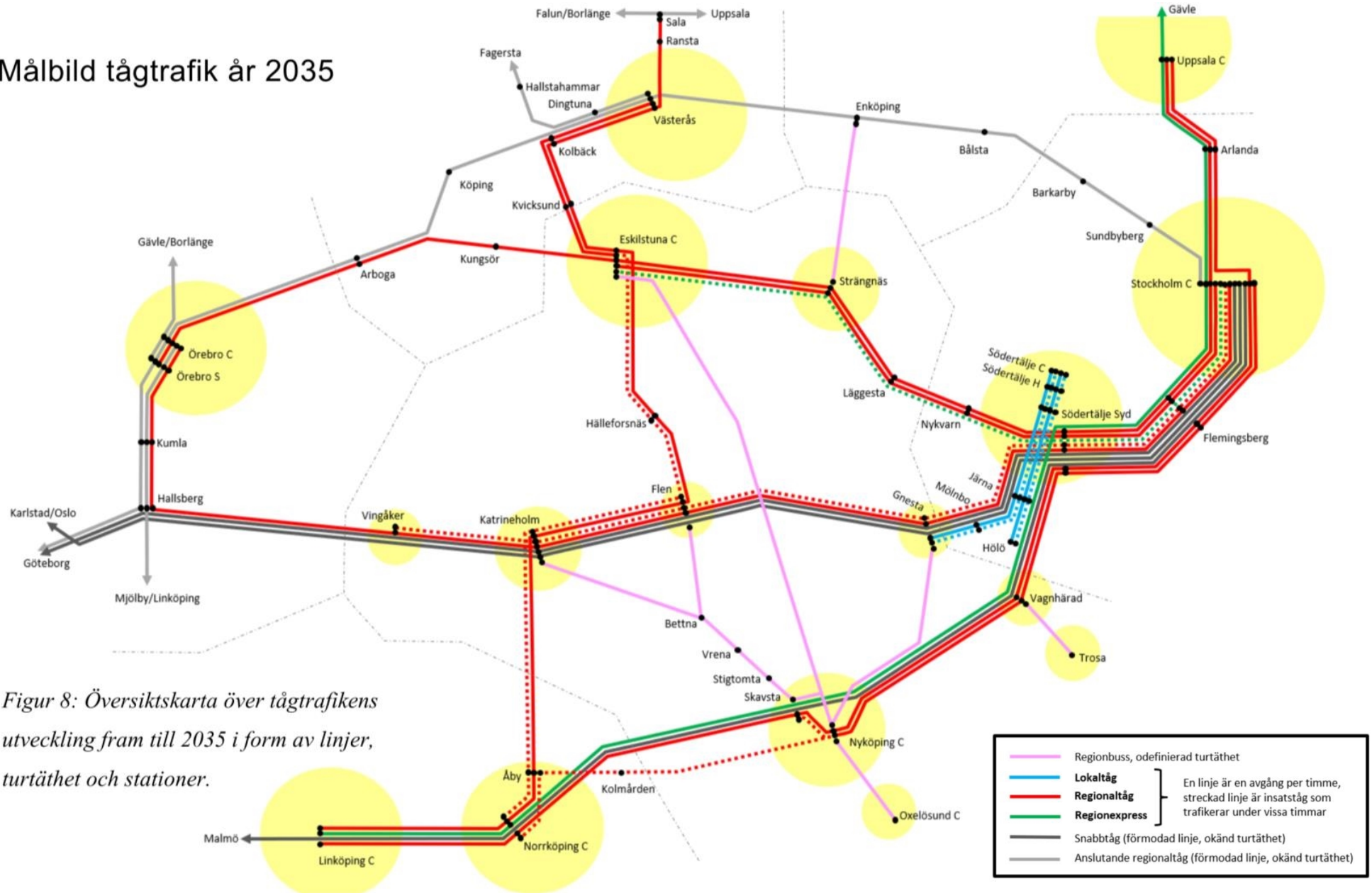
Strategins utvecklingsplan består av målbilder för den storregionala tågtrafikens utveckling i två perspektiv; år 2035 och år 2050. Därtill redovisas ytterligare utvecklingsscenarier som omfattar övriga möjliga utvecklingar fram till år 2070. Dessa består av trafiklösningar där förutsättningarna i form av infrastruktur, samhällsplanering och resandeunderlag behöver fortsatt analyseras och utredas. Planen inbegriper även en inriktning för regional busstrafiken.

Utvecklingsplanen bygger på följande grundprinciper:

- **Utveckla tågtrafiken på fler sträckor och stråk till, från och inom Sörmland för att korta restiderna, skapa högre komfort och mer effektiv trafik. Fortsätt att utveckla busstrafiken i de regionala stråk där förutsättningar för tågtrafik saknas.**
- **Öppna upp fler stationer för resandeutveckling utmed befintliga järnvägar. Ta vara på potentialen som finns i stationsorter och det lokala engagemanget genom kommunal samhällsplanering.**
- **Ny trafik och nya stationer öppnas endast upp om kommuner och övriga aktörer förbinder sig att aktivt driva platsutveckling i dessa orter samt tar ansvar för hållbart resande till och från stationerna.**

Målbilderna och utvecklingsscenarierna har arbetats fram med utgångspunkt ifrån Regionala utvecklingsstrategin tillsammans med Strukturbild Sörmland och Trafikförsörjningsprogrammet. Utgångspunkt har även varit befintliga pendlings- och resmönster i kombination med vissa resandeanalyser. Därtill har översiktliga bedömningar gjorts av kapacitet och ledtider för infrastrukturutbyggnader. Inriktningen har varit att i första hand utveckla tågtrafik där det bedöms finnas långsiktiga förutsättningar. Halvtimmestrafik har bedömts vara en tillräckligt god utbudsstandard och utöver detta tillgodose ökat reande med längre tåg.

Målbild tågtrafik år 2035



Figur 8: Översiktskarta över tågtrafikens utveckling fram till 2035 i form av linjer, turtäthet och stationer.

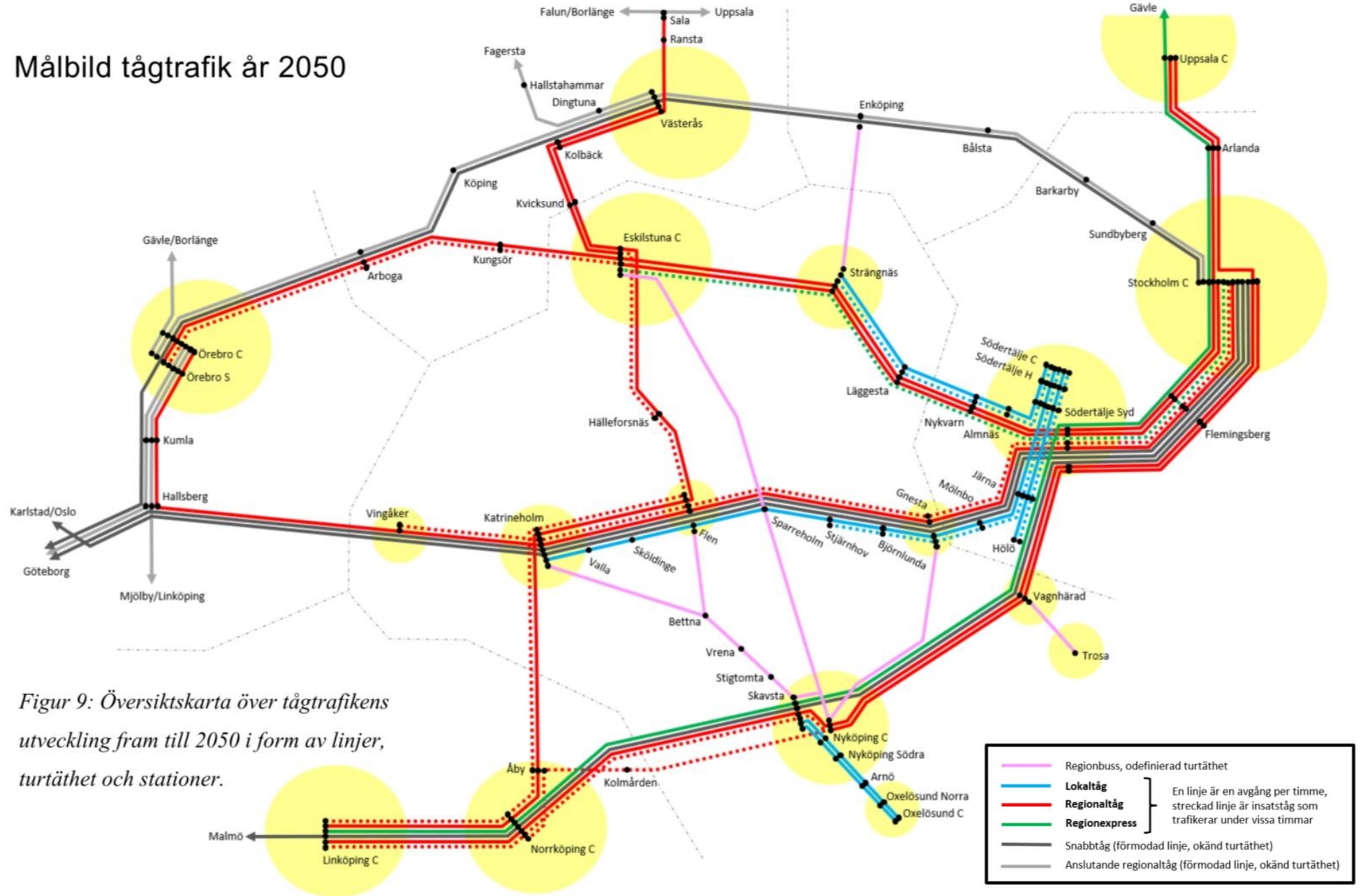
Regionaltåg

- **UVEN** har timmestrafik i grunden såväl vardagar som helger. På delsträckan mellan Eskilstuna och Västerås finns halvtimmestrafik under större delen av dagen. På delsträckan mellan Eskilstuna och Norrköping finns insatsturer under pendlingstid vardagar. En ny station planeras i Åby som ökar resandeunderlaget och samtidigt ger förbättrad tillgänglighet till norra delarna av Norrköping.
- **Svealandsbanan** har timmestrafik i grunden från Uppsala via Arlanda, Stockholm och Eskilstuna till Örebro såväl vardagar som helger. Flertalet turer går till och från Örebro utan byte i Arboga. På delsträckan mellan Stockholm och Eskilstuna finns halvtimmestrafik under större delen av dagen. Antalet turer med regionexpress på vardagar kan komma att utökas för att möta behov av ökad kapacitet men trafiken bedöms även fortsatt vara enkelriktad.
- **Sörmlandspilen** är förlängd från Hallsberg till Örebro under en större del av dagen. Trafikutbudet är timmestrafik i grunden under såväl vardagar som helger kompletterat med insatståg mellan Vingåker och Stockholm under pendlingstid.
- **Ostlänken** har tagits i bruk med timmestrafik i grunden från Uppsala via Arlanda, Stockholm, Nyköping och Norrköping till Linköping såväl vardagar som helger. På delsträckan mellan Stockholm och Nyköping finns halvtimmestrafik under större delen av dagen och majoriteten av avgångarna trafikerar Skavsta flygplats men enstaka avgångar fortsätter istället via Kolmården och Åby till Norrköping.

Lokaltåg

- **Södertälje – Gnesta**, Gnestapendeln, har timmestrafik i grunden såväl vardagar som helger. Under pendlingstid är turtätheten förstärkt till halvtimmestrafik.
- **Södertälje – Hölö** införs eventuellt av Region Stockholm som en ny pendeltågslinje mellan Södertälje centrum och Hölö via Järna. Turtätheten antas bli jämförbar med Gnestapendeln.

Målbild tågtrafik år 2050



Figur 9: Översigtskarta över tågtrafikens utveckling fram till 2050 i form av linjer, turtäthet och stationer.

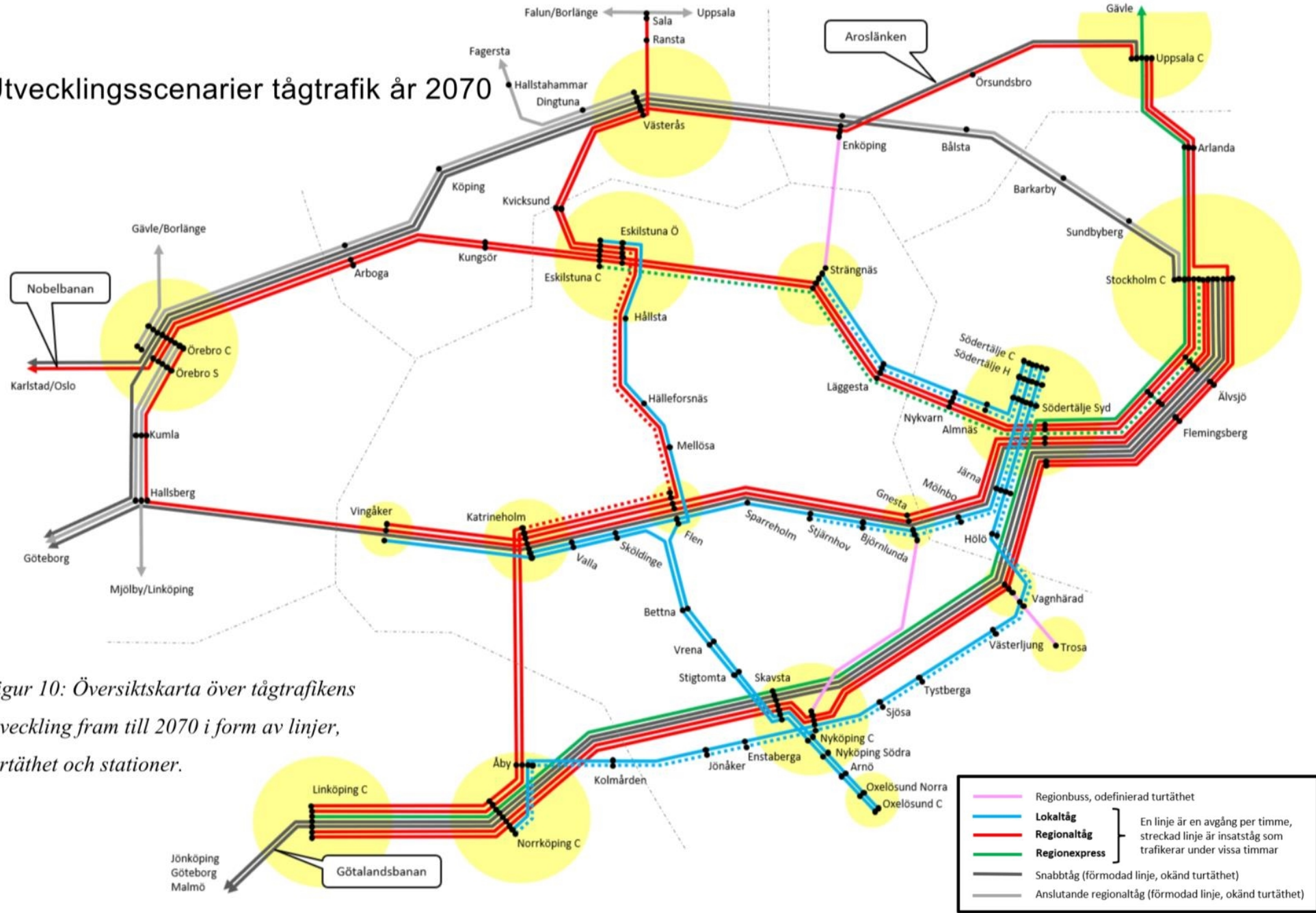
Regionaltåg

- **UVEN** har utökad trafikering med fler insatståg som ger halvtimmestrafik mellan Eskilstuna och Katrineholm samt mellan Katrineholm och Norrköping/Linköping under längre perioder på vardagarna.
- **Svealandsbanan** har utökad trafikering med nya insatståg som ger halvtimmestrafik mellan Eskilstuna och Örebro under pendlingstid vardagar. Antalet turer med regionexpress kan komma att utökas under pendlingstid, eventuellt i båda riktningar. Flera tåg förlängs med anledning av ökat resande.
- **Sörmlandspilen** har utökad trafikering med fler insatståg som ger halvtimmestrafik mellan Vingåker och Stockholm under längre perioder på vardagarna.
- **Ostlänken** har utökad trafikering med nya insatståg som ger halvtimmestrafik mellan Nyköping och Linköping under pendlingstid vardagar. Flera tåg förlängs med anledning av ökat resande. Regionexpress stannar vid Skavsta flygplats.

Lokaltåg

- **Södertälje – Strängnäs** har införts som ny linje från Södertälje centrum till Strängnäs med stopp vid befintliga och nya stationer. Trafiken införs etappvis med en första etapp till Läggesta eftersom en trafikering av Strängnäs förutsätter dubbelspår. Turtätheten är timmestrafik med insatsturer som ger halvtimmestrafik under pendlingstid vardagar.
- **Södertälje – Katrineholm** har införts som ny linje från Södertälje centrum till Katrineholm genom att den befintliga Gnestapendeln förlängs. Utbyggnaden sker i etapper och tågen stannar vid befintliga och nyöppnade stationer. Turtätheten är timmestrafik med insatsturer som ger halvtimmestrafik mellan Södertälje och Stjärnhov under pendlingstid vardagar.
- **Södertälje – Hölö** bedöms oförändrad jämfört med målbild år 2035.
- **Oxelösund – Nyköping – Skavsta** kan eventuellt etableras som en ny lokal tåglinje. Turtätheten blir halvtimmestrafik under större delen av dagen och tågen stannar förutom i Skavsta och Nyköping även vid ett flertal andra nya stationer på sträckan mellan Nyköping och Oxelösund. En särskilt fördjupad utredning krävs för att klarlägga förutsättningarna och formerna för denna trafik

Utvecklingsscenarier tågtrafik år 2070



Figur 10: Översiktskarta över tågtrafikens utveckling fram till 2070 i form av linjer, turtäthet och stationer.

Regionaltåg

- **UVEN** har en god utbudsstandard men utökningar kan komma att ske av kapacitetsskäl. Förbättrad infrastruktur väntas ge kortare restider mellan Eskilstuna och Västerås samt mellan Eskilstuna och Flen. Om Aroslänken byggs kan linjen eventuellt få en förgrening från Västerås via Enköping till Uppsala.
- **Svealandsbanan** har en god utbudsstandard men utökningar kan komma att ske av kapacitetsskäl. Förbättrad infrastruktur väntas ge kortare restider mellan Eskilstuna och Örebro. Om Nobelbanan byggs kan linjen eventuellt förlängas från Örebro via Karlskoga och Kristinehamn till Karlstad.
- **Sörmlandspilen** har en god utbudsstandard men utökningar kan komma att ske av kapacitetsskäl.
- **Ostlänken** har en god utbudsstandard men utökningar kan komma att ske av kapacitetsskäl.

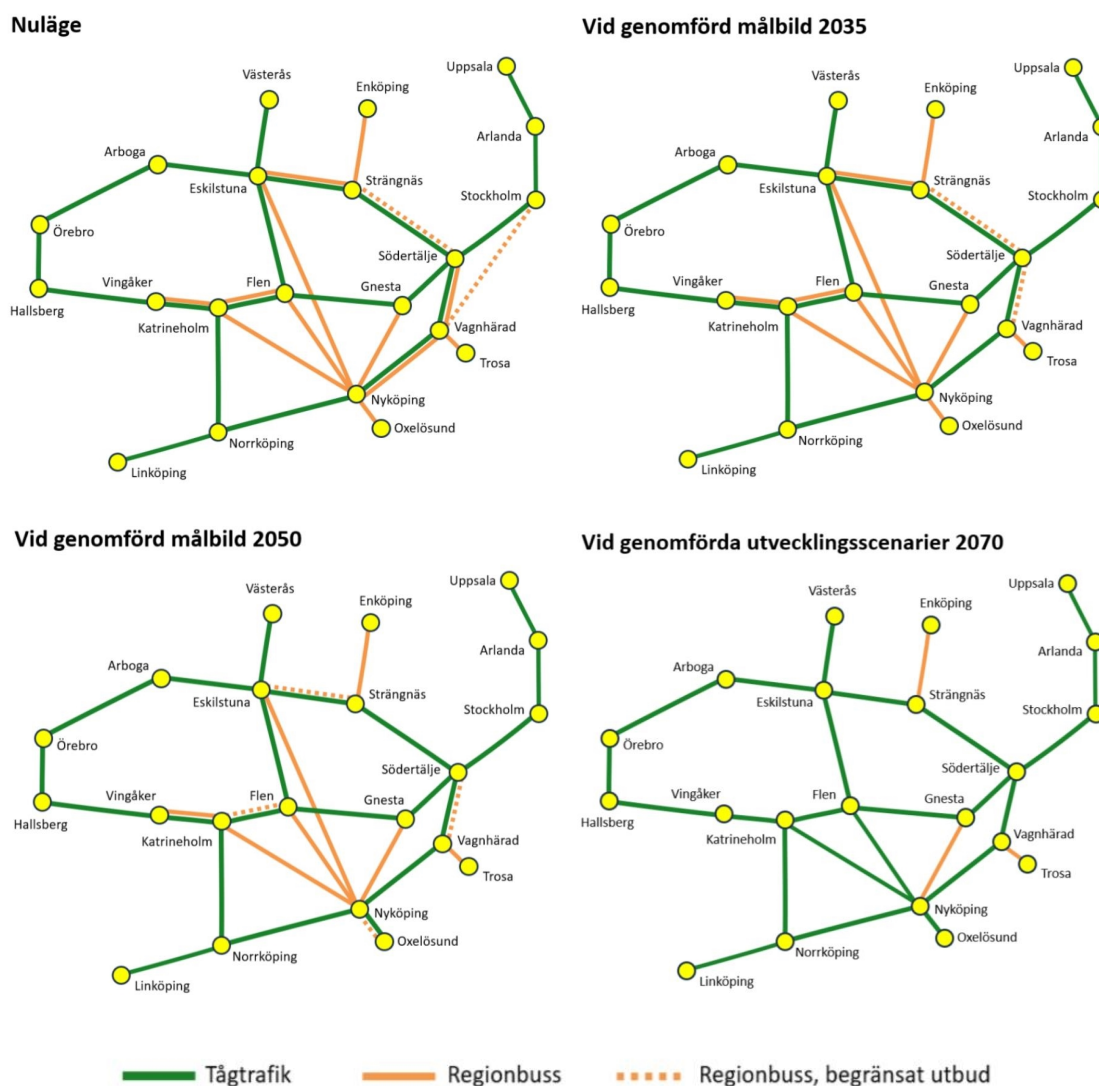
Lokaltåg

- **Södertälje – Strängnäs** har en god utbudsstandard men utökningar kan komma att ske av kapacitetsskäl.
- **Södertälje – Katrineholm** har en god utbudsstandard men utökningar kan komma att ske av kapacitetsskäl.
- **Södertälje – Nyköping** har införts som ny linje från Södertälje centrum till Nyköping genom att trafiken till Hölö förlängs. Utbyggnaden sker eventuellt i etapper och tågen stannar vid befintliga och nyöppnade stationer. Turtätheten är timmestrafik med insatsturer som ger halvtimmestrafik under pendlingstid.
- **Nyköping – Norrköping** har införts som ny linje från Nyköping till Norrköping med stopp vid befintliga och nya stationer. Turtätheten är timmestrafik med insatsturer som ger halvtimmestrafik under pendlingstid.
- **Oxelösund – Nyköping – Flen – Eskilstuna / Katrineholm – Vingåker** införs eventuellt som nya linjer från Nyköping via Skavsta eller genom förlängning av befintlig trafik från Oxelösund via Nyköping till Skavsta. Turtätheten blir timmestrafik på respektive gren vilket innebär halvtimmestrafik på gemensam sträcka, eventuellt ännu tätare mellan Oxelösund och Nyköping. Tågen stannar vid befintliga och nya stationer. Ny infrastruktur krävs vid Skavsta och Flen samt en generell upprustning av banan.

Inriktning regional busstrafik

Den generella inriktningen är att utökad tågtrafik innebär minskat behov och reducerat utbud av regional busstrafik. Förbättringar av den regionala busstrafiken kan vara ett steg mot införande av ny eller utökad tågtrafik men busstrafik och tågtrafik är inte likvärdiga och har därför inte samma efterfrågan. Vid fullt utvecklad tågtrafik ersätts det mesta av den regionala busstrafiken. Det kan dock finnas ett fortsatt behov av busstrafik i de regionala stråken baserat på lokala behov. Detta bedöms relativt kortsiktigt och definieras därför inte i detalj i denna strategi.

Förändringar vid utvecklad tågtrafik



Figur 11: Förändringar av utbud av regionbuss vid utvecklad tågtrafik

Vid genomförd målbild 2035

Ostlänkens färdigställande innebär att restiderna med tåg har minskat och antalet avgångar ökat. Samtidigt förstärks anslutningstrafiken mellan Trosa och Vagnhärad liksom mellan Södertälje Syd och Södertälje centrum. Behovet av regional busstrafik mellan Trosa och Nyköping respektive Södertälje centrum via Vagnhärad kommer därför sannolikt att minska. Även behovet av busstrafik mellan Trosa och Liljeholmen bedöms ha minskat till följd av att tågets konkurrenskraft har förstärkts.

Vid genomförd målbild 2050

Mellan Strängnäs och Eskilstuna innebär en utökad tågtrafik att behovet av regional busstrafik delvis minskar men det finns ett fortsatt behov av regional busstrafik för att nå målpunkten Mälarsjukhuset. Införandet av lokaltåg mellan Strängnäs och centrala Södertälje ersätter däremot helt utbudet av regional busstrafik. Mellan Flen och Katrineholm innebär införandet av lokaltåg med uppehåll i Valla och Sködinge att behovet busstrafik ur ett regionalt perspektiv minskar. Mellan Nyköping och Oxelösund sker en överflyttning från regional busstrafik till ny lokaltågstrafik. Överflyttningen sker sannolikt i etapper då tågstråket behöver byggas upp och stärkas över tid.

Vid genomförda utvecklingsscenarioer 2070

Ett införande av lokaltåg från Nyköping via Skavsta till Flen och Eskilstuna respektive Katrineholm och Vingåker innebär att busstrafiken i de tre stråken från Nyköping till Katrineholm, Flen och Eskilstuna förlorar den regionala funktionen och sannolikt även mycket av resandeunderlaget. Detta gäller troligen även för den regionala busstrafiken i stråken från Katrineholm till Flen respektive Vingåker. Etablerandet av den nya stationen Eskilstuna Östra vid Mälarsjukhuset påverkar det kvarvarande behovet av regional busstrafik mellan Strängnäs och Eskilstuna. Likaså påverkas det kvarvarande behovet av regional busstrafik mellan Trosa och Södertälje av att lokaltåg införs från centrala Södertälje via Vagnhärad till Nyköping. Mellan Nyköping och Oxelösund har lokaltågsstråket stärkts och står sannolikt för hela det regionala trafikutbudet.

Stråk där buss är huvudalternativ

Några regionala stråk är under inga omständigheter aktuella för tågtrafik eftersom järnvägsinfrastruktur saknas. Även stråk med föreslagen tågtrafik kan komma att trafikeras av buss om tågtrafik av någon anledning inte kan realiseras.

Strängnäs – Enköping

Stråket Strängnäs – Enköping har ett lågt resande med få pendlare mellan de båda städerna. Däremot finns en omfattande genomfartstrafik och därför planeras en standardhöjning av riksväg 55. Med en bättre väg skulle möjligen fler välja att pendla mellan Strängnäs och Enköping och därmed stärka resandeunderlaget för kollektivtrafiken. En bättre väg innebär även något kortare restider för busstrafiken. Busstrafiken har dock svårt att konkurrera i restid och utbud med tågtrafiken via Eskilstuna och Stockholm till resmål bortom Enköping så som Västerås, Arlanda och Uppsala.

Trosa – Vagnhärad

Stråket betjänas i dagsläget av ett flertal busslinjer, såväl regionala som lokala. Stråket har ett högt resande och är en viktig koppling mellan kommunhuvudorten Trosa och Vagnhärad där den regionala tågstationen finns. I samband med att Ostlänken färdigställs kommer Vagnhärad att betjänas av fler och snabbare tågförbindelser mot såväl Nyköping som Stockholm. Behovet av busstrafik kommer att öka och på sikt skulle möjligen ett Bus Rapid Transit-koncept (BRT) kunna vara ändamålsenligt. Ett väl utbyggt stråk med högt resandeunderlag och många avgångar minskar även risken för en missad anslutning vid tågförseningar.

Gnesta – Nyköping

Stråket har ett medelstort resande som bedöms kunna öka i takt med tillväxten i Gnesta och Nyköping. Infrastrukturen i stråket är relativt god och en förbättring av busstrafikens utbudsstandard kan enkelt ske och skulle kunna medföra att kollektivtrafikens konkurrenskraft i stråket stärks.

Taxor

En utvecklad tågtrafik innebär ökade trafik kostnader vilket är behövt pareras med ökade resandeintäkter. Nuvarande taxestruktur utgår kortfattat från principen att Region Sörmlands taxestruktur, Sörmlandstaxan, gäller inom busstrafiken och Mälardalstrafiks taxesystem, Mälardalstaxa, för tågtrafiken. För Gnestapendeln gäller Region Stockholms taxa, SL-taxa. Sörmlandstaxans längre periodbiljetter samt skolkort har även giltighet på Mälartåg mellan stationer inom Sörmland.

Vid en utbyggd tågtrafik kan denna struktur behöva omvärderas. I synnerhet gäller det för det fall ett lokaltågssystem byggs ut samt att resor i större utsträckning förväntas ske genom anslutande busstrafik och sedan vidare med tåg för att därefter eventuellt ytterligare anslutning med buss. För detta ändamål kommer dagens struktur där resenären kan behöva köpa flera biljetter inte längre vara lämplig utan en struktur behöver då möjliggöras där Sörmlandstaxans enkelbiljetter gäller även för vidare resa med tåg eller omvänt att Mälardalstaxans enkelbiljetter gäller för övergång till buss- och lokaltåg. Ett sammanhållet och sömlöst taxesystem som inte påverkas av länsgränser eller trafikslag ska vara utgångspunkten.



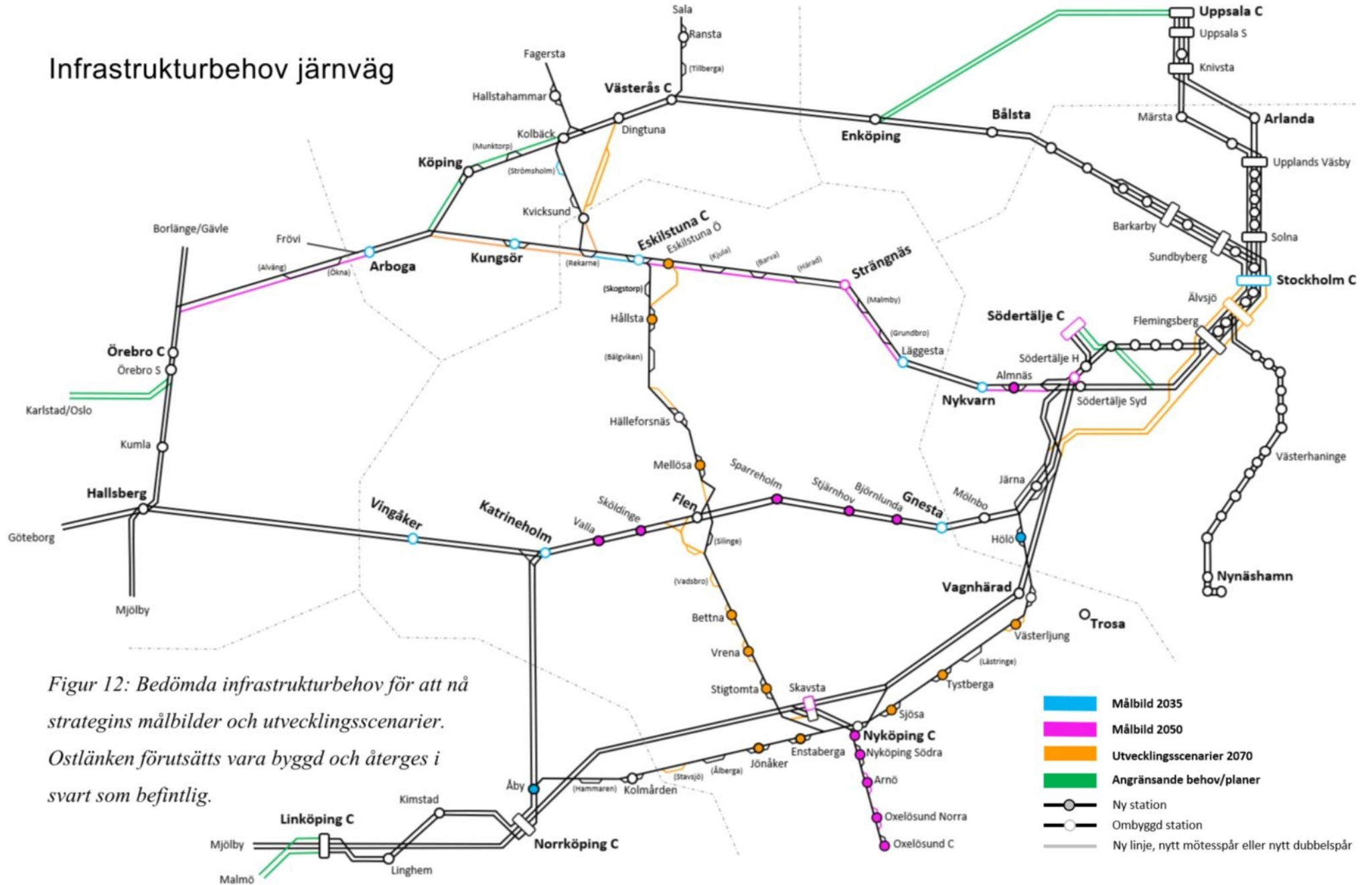
Foto: Mälardalstrafik

Resursbehov

För att möjliggöra utvecklingsplanen och stärka den storregionala kollektivtrafiken krävs en bred samverkan och en rad olika förutsättningar. Transportinfrastrukturen behöver byggas ut för att möta behoven från den utvecklade trafikeringen. Det gäller exempelvis stationer, mötesspår, uppställningsspår, dubbelspår och rent av helt nya länkar i järnvägsnätet. Men även många enklare åtgärder som ökar kapaciteten och tillförlitligheten i järnvägsnätet behövs, så kallade trimningsåtgärder, vilka kan omfatta exempelvis förbättringar av signalsystemet. Utöver själva infrastrukturen behövs fordon för att utföra trafiken samt depåer och verkstäder för dessa. Med alla tekniska förutsättningar på plats behövs även en finansiering av själva trafikdriften. För att allt ska bli verklighet krävs dessutom samplanering mellan framför allt Regionen, kommunerna och Trafikverket men även grannregioner och grannkommuner. En samplanering som måste ske tidigt och långsiktigt.

För att Sörmland ska kunna gå in i ett långsiktigt åtagande med satsningar på utvecklad tågtrafik krävs en starkt strategisk planering och förutsägbarhet. Ett kollektivtrafiksystem som byggs upp med tågtrafiken som stomme kompletterad med anslutande busstrafik behöver vara stabilt över tid. I dagsläget tilldelas dock kapaciteten i järnvägsnätet på årsbasis utan långsiktiga garantier och det är en enorm risk för den som bedriver trafiken. Förändrade tåglägen från år till år påverkar inte bara de aktuella tågavgångarna utan hela kollektivtrafiksystemet, dess effektivitet, samordnade funktionalitet och dess resenärer. Merparten av resandet i det svenska järnvägsnätet utgörs idag av regionala resor och tilldelningskriterierna behöver förändras för att öka långsiktigheten och tillförlitligheten. Prioriteringskriterierna behöver även ses över så att restiden för en pendlare som reser varje dag inte värderas lägre än för en fjärrtågsresenär som bara reser sporadiskt.

Infrastrukturbehov järnväg



Figur 12: Bedömda infrastrukturbehov för att nå strategins målbilder och utvecklingsscenarier. Ostlänken förutsätts vara byggd och återges i svart som befintlig.

För målbild år 2035

I närtid för att åstadkomma målbild för år 2035 behövs följande åtgärder. Flera av dessa är av enklare slag och bör kunna utföras som trimningsåtgärder.

- Ostlänken färdigställs i tid utan förseningar
- Dubbelspår Folkesta – Rekarne
- Ökad kapacitet vid plattform och för förbigång på Eskilstuna C
- Planerade hastighetshöjningar Eskilstuna – Västerås och Eskilstuna – Flen behöver realiseras
- Mötesspår på sträckan Eskilstuna – Västerås
- Planerade mötesspår utmed Västra stambana färdigställs
- Vändkapacitet, med uppställning, i Katrineholm och Vingåker
- Stockholm central behöver utvecklas och få förstärkt kapacitet
- Förlängda plattformar i Nykvarn, Läggesta, Kungsör och Arboga för att klara 355 meter långa tåg
- Förlängda plattformar i Gnesta och Vingåker för att klara 250 meter långa tåg
- Förlängda mötesspår för att klara 750 meter långa godståg Flen – Eskilstuna
- Fler/kortare blocksträckor för ökad kapacitet Eskilstuna – Kjula
- ERTMS byggs ut skyndsamt och systematiskt

För målbild år 2050

För att möta trafikens utveckling i målbild år 2050 behövs ytterligare satsningar:

- Dubbelspår utmed hela Svealandsbanan mellan Södertälje Syd och Rekarne
- Ökad kapacitet vid Södertälje C och ny plattform vid Södertälje Syd nedre
- Ökad kapacitet Järna – Flemingsberg via Södertälje Syd
- Vändmöjligheter, med uppställning, i Läggesta och/eller Strängnäs för lokaltåg
- Nya stationer för lokaltåg utmed Västra stambanan i Björnlunda, Stjärnhov, Sparreholm, Sköldinge och Valla
- Plattformar på huvudbanan vid Skavsta flygplats
- Stationer och kapacitet för lokaltåg i stråket Oxelösund – Nyköping – Skavsta
- Dubbelspår Örebro – Arboga på Mäljarbanan

För utvecklingsscenarier 2070

Ett utvecklingsscenario kräver delvis helt ny järnväg mellan Eskilstuna och Västerås vilken skulle möjliggöra utökad kapacitet och kortare restider. Översiktliga studier har indikerat en stor samhällsnytta med en utbyggd infrastruktur i detta stråk. I kombination med Arosälänken skulle även Uppsala kunna nås med attraktiva restider via Västerås.

Ett annat utvecklingsscenario är införande av lokaltågstrafik med flera nya stationer på TGOJ-banan mellan Nyköping och Eskilstuna. För att detta ska vara möjligt krävs att banan rustas upp och ansluts till Skavsta. Även i Flen krävs åtgärder för att på ett ändamålsenligt vis kunna angöra stationen. Ett alternativ är att anlägga en ny västlig infart till Flen söderifrån varmed tåg även skulle kunna framföras mellan Nyköping och Katrineholm. På delsträckan mellan Flen och Eskilstuna kan hastighetshöjande åtgärder skapa förutsättningar för attraktivare tvärförbindelser, exempelvis genom en linjerätning mellan Flen och Mellösa och en ny östlig anslutning till Eskilstuna som även skulle kunna möjliggöra en ny station Eskilstuna Östra vid Mälarsjukhuset.

Ytterligare utvecklingsscenarion är utbyggd lokaltågstrafik på Nyköpingsbanan, dels mellan Nyköping och Norrköping, dels mellan Södertälje och Nyköping genom förlängning av den inrättade Hölö-pendeln. För detta krävs infrastrukturåtgärder i form av nya mötesspår och nya stationer i exempelvis Jönåker, Enstaberga, Sjösa, Tystberga och Västerljung samt återöppning av stationen i Vagnhärad.

Utanför länet är den enskilt viktigaste satsningen förstärkt kapacitet i form av två nya spår från Järna till Flemingsberg, som vi ser behöver vara på plats snarast efter Ostlänkens färdigställande, och sedan vidare från Flemingsberg hela vägen till Stockholm. I samband med detta kan en ombyggnation av Älvsjö station möjliggöra för uppehåll med regionaltågen och goda bytesmöjligheter med anslutande trafik, exempelvis tunnelbana och spårväg.

Övriga projekt som diskuteras är Götalandsbanan som i kombination med Ostlänken innebär en ny stambana mellan Stockholm och Göteborg via Jönköping, vilken skulle avlasta Västra Stambanan. Ett annat förslag är Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn som är en del i det större projektet för ny järnväg mellan Stockholm och Oslo. Detta skulle kunna leda till ökad trafik och ökat resande på Svealandsbanan och därmed behov av komplett dubbelspår på hela Svealandsbanan.

Underhålls- och trimningsåtgärder

En grundförutsättning för att det ska finnas en fungerande storregional kollektivtrafik på järnvägen är att Trafikverket återtar det eftersatta underhållet av järnvägen. Trafikverket måste utveckla mer effektiva metoder och bli mer proaktiva med underhållet.

Dessutom krävs ett mer ambitiöst och långsiktigt arbete med trimningsåtgärder av järnvägssystemet för att kunna nyttja det mer effektivt. Trimningsåtgärder bör genomföras mer skyndsamt och med förenklade processer för att få ut nyttan snabbare.

Exempel på angelägna trimningsåtgärder är åtgärder i signalsystem, utbyte av växlar, förlängning och nybyggnad av mötesspår, förlängning av stationsplattformar för fler och längre tåg, stängsling mot djur och spårspring, förbättring av resenärsmiljöer, bygga bort obevakade korsningar och plankorsningar, trädsäkring, etcetera.

Infrastrukturbehov väg

Riksväg 55 mellan Strängnäs och Enköping behöver byggas ut för att korta restiderna och öka trafiksäkerheten. Även mellan Trosa och Vagnhärad behövs anpassning av infrastruktur för tät och pålitlig regional busstrafik, eventuellt enligt principen för BRT med helt eller delvis egen infrastruktur för busstrafiken i kombination med bebyggelseutveckling enligt stationsprincipen.

Den översiktliga uppgraderingen av busshållplatser och bytespunkter i form av tillgänglighetsanpassning, trafiksäkerhet och standard behöver fortsätta i de regionala stråken. Regionala vägar med regional busstrafik behöver säkerställa god standard för kollektivtrafiken med målbild om en jämn hastighet på 80 kilometer i timmen.

Fordonsbehov

För den utbyggda tågtrafiken behövs fler fordon. Då tågtrafiken i de flesta fall är gränsöverskridande innebär den utökade trafiken såväl kostnader som nytta som behöver fördelas på flera regioner. Någon regional fördelning av antalet tåg har inte gjorts inom ramen för denna strategi, det tillkommande fordonsbehovet har endast bedömts schematiskt på en övergripande nivå. Eventuellt fordonsbehov för att köra fler avgångar med förlängda tåg genom att sammankoppla flera fordon har inte bedömts men ses som en sannolik utveckling som behöver utredas ytterligare. Ej heller har behovet av reservfordon eller depåkapacitet bedömts.

Två typer av tågfordon behövs för den utökade trafiken, dels fordon för regional tågtrafik med hög kapacitet och hög hastighet, dels fordon för lokal tågtrafik med något lägre hastighet och som är anpassade för täta stationsuppehåll.

Vid utbyggd tågtrafik minskar behovet av regional busstrafik och således antalet bussfordon. Någon bedömning av hur stor denna minskning är rent numerärt har inte gjorts och minskningen förutsätts kunna ske i takt med naturlig utfasning av bussar av åldersskäl. Behovet av depåkapacitet bedöms dock inte minska eftersom den lokala busstrafiken förväntas öka successivt över tid.

Tabell 1: Behov av ytterligare fordon vid utvecklad tågtrafik. Bedömningen är exklusive fordonsreserv och eventuella behov av multipelkörning av kapacitetsskäl.

	Målbild 2035	Målbild 2050	Utvecklingsscenarioer 2070	Totalt
Regionaltåg (RT)	5	6	–*	11*
Lokaltåg (LT)	1	7–8	10–12	18–21

* Eventuella förlängningar av regionaltåg från Örebro mot Karlstad samt från Västerås via Enköping till Uppsala vid omfattas ej av bedömningen.

Åtgärder i digital infrastruktur

För att få de systemförändringar som krävs och stärka den storregionala kollektivtrafiken krävs även att den digitala infrastrukturen byggs ut och utvecklas. Viktigt är att säkerställa uppkoppling ombord på fordonen så att det fungerar sömlöst. Även av stor vikt att ta till vara digitaliseringens möjligheter för att främja ett hela-resan-perspektiv med enkelhet att erhålla information, köpa biljetter och kombinera olika trafikslag.

Samplanering för genomförande

En avgörande del för att genomföra strategin är resurser hos framför allt kommunerna, Regionen och Trafikverket för att samverka och samplanera för utvecklingen i enlighet med strategin. Utredningar, underlag och analyser behöver genomföras som knyter an mot ett brett perspektiv på samhällsplaneringen. Kommunernas översiktsplaner behöver ta in strategin som en utgångspunkt i planeringen.

Konsekvensbedömningar

Godstrafikens förutsättningar

Den utvecklade persontågstrafiken innebär en ökad belastning på järnvägsnätets kapacitet. Samtidigt kan den utvecklade persontågstrafiken tillsammans med godstrafiken utgöra ett tillräckligt underlag för genomförande av infrastrukturinvesteringar som gynnar båda trafikslagen.

Godstrafiken på järnväg måste utvecklas och stärkas för att skapa en hållbar utveckling. De sträckor som framför allt samnyttjas med persontrafiken är Södra och Västra stambanan. För Sörmland innebär det att Västra stambanan måste fortsätta utvecklas med fler mötesspår som kan hantera 750 meter långa godståg för att skapa ökad kapacitet för både gods- och persontrafik. Det handlar också om att säkerställa ett effektivt signalsystem samt lastprofiler i stråket. Genom Ostlänken frigörs kapacitet på Västra stambanan som kan nyttjas för utvecklad person- och godstrafik.

Även mellan Flen och Eskilstuna behöver infrastrukturen stärkas för att skapa förutsättningar för såväl person- som godstrafik. Kapaciteten behöver byggas ut med fler mötesspår som kan hantera 750 meter långa godståg och på sikt behövs partiella dubbelspår för att klara en redundant och utökad trafik.

Planerat dubbelspår mellan Folkesta och Rekarne behöver realiseras snarast möjligt för att utvecklingen av gods- och persontrafiken inte ska hindras. Även kapaciteten på Eskilstuna C samt mellan Eskilstuna och Kjula logistikpark behöver stärkas.

Nya stationer för persontågstrafik behöver utformas så att de inte leder till konflikter med gods- eller övrig trafik. Att dagens logistikcentrum för gods på järnväg i Eskilstuna och Katrineholm har möjlighet att utvecklas är av stor betydelse för näringslivet och på sikt behöver godshantering och logistik kunna utvecklas ytterligare i Sörmland.

Hållbarhetsbedömning

En hållbarhetsbedömning har gjorts inom ramen för framtagandet av strategin för storregional kollektivtrafik. Bedömningen har gjorts i processform med berörda verksamheter på Region Sörmlands verksamhetsområde för Hållbar regional utveckling (HRU) och med stöd av särskild hållbarhetskompetens som processledare.

Bedömningen omfattar de tre hållbarhetsdimensionerna social, miljö, samt ekonomi. Ekonomi ses som medel för effekt eller stimulans vid de övriga två dimensionerna. Dessutom granskas målkonflikter samt synergieffekter. Hållbarhetsbedömningen är i detta skede en övergripande analys för att uppmärksamma eventuellt sårbara områden ur ett hållbarhetsperspektiv samt identifiera påtagliga målkonflikter att beakta. Omvänt bidrar hållbarhetsbedömningen även till att identifiera påtagliga relaterade effekter på hållbarhet samt tänkbara synergieffekter.

Hållbarhetsbedömningens syfte är att vara en styrning i utformningen av strategin för storregional kollektivtrafik. Hållbarhetsbedömningen visar på betydande hänsyn samt verkanspotential inom de sociala och miljömässiga dimensionerna, med dessa som hävstänger för varandra. För full effekt krävs dock ekonomi i form av betydande nationella investeringar i transportinfrastruktur, investeringar i fordon för kollektivtrafik samt samhällsutveckling i och omkring stationer och noder. Vissa i huvudsak mindre risker inom de sociala samt miljömässiga dimensionerna har uppmärksammats.

Socialt

Hållbarhetsbedömningen uppmärksammar inom den sociala dimensionen jämlikhet, jämställdhet, integration, diskriminering/kränkningar, hälsa samt barnperspektiv. Inom samtliga dessa områden föreslås tänkbara åtgärder på kort till lång sikt för att stärka inom respektive perspektiv. De föreslagna åtgärderna ryms till stor del inom ordinarie planerings- och uppföljningsprocesser. Även utan åtgärder finns ett till största delen tillfredställande beaktande av nämnda sociala perspektiv. Det är värt att notera att fungerande kollektivtrafik i sig ger ett positivt utfall inom flera sociala perspektiv.

Miljö

Hållbarhetsbedömningen uppmärksammar övergripande inom miljödimensionen allmän påverkan på miljö/klimat, energi, resor/transporter, mark/luft/vatten, cirkulära flöden, biologisk mångfald. Ökad kollektivtrafik innebär i sig en minskad miljöbelastning under förutsättning att den ersätter miljöbelastande persontrafik etc. Initialt kan det finnas mark- och miljöbelastande processer vid byggande för utökning av kollektivtrafik. Särskilda lagstadgade miljökonsekvensbeskrivningar görs vid aktuella etableringar, samt inom nya eller ändrade detaljplaner etcetera.

Ekonomi

Hållbarhetsbedömningen identifierar nationella investeringar i transportinfrastruktur, investeringar i fordon för kollektivtrafik samt samhällsutveckling i och omkring stationer och noder som ekonomiska villkor för effekt inom den sociala samt miljömässiga dimensionen kopplat till storregional kollektivtrafik. Villkoren är dock desamma som för uppfyllandet av strategin i stort vilket är gynnsamt, då hållbarheten följer med i strävan enligt huvudambitionen. Samtidigt påtalas det i hållbarhetsbedömningen att ekonomin är den "svaga" dimensionen då det krävs investeringar för att verkliga strategin.

Målkonflikter

Bygga nytt med mark-/miljöingrepp, även om det är begränsad ombyggnad, är en målkonflikt inom den miljömässiga dimensionen då kollektivtrafik förväntas gynna miljön. Samma konflikt kan ses gällande relationen mellan den sociala samt miljömässiga dimensionen. Strävan efter de sociala vinsterna kan kräva ingrepp i mark/miljö.

En utökad pendling som främst visar sig omfatta gynnade grupper, eller innebär skevhet ur ett jämställdhetsperspektiv, är en tänkbar målkonflikt inom den sociala dimensionen.

Ett tänkbart kontraproduktivt utfall finns i risken att människor byter/söker arbete utifrån möjligheten till längre kollektiv pendling, men att resandet inte fungerar tillfredställande och egen personbil får ersätta eller komplettera. Vi får då en ökad personbilstrafik/ miljöbelastning, utifrån en misslyckad kollektivtrafiksatsning.

Synergieffekter

Individer och företag får ett större utbud av arbetsplatser respektive arbetskraft och därmed möjligheter till en bättre matchning, via en utbyggd och fungerande storregional kollektivtrafik. Den sociala och miljömässiga utvecklingen gynnas samtidigt som samhälls-ekonomin stärks och ger utrymme för ytterligare hållbarhetsprioriteringar.