

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-11-13

Ärende
TN 2015-0017

Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2016-11-29, punkt 6

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Beslut om fastställande av planeringsramverk för pendel- och regionaltågstrafiken

Ärendebeskrivning

Trafikförvaltningen har i samarbete med Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län och MÅLAB bedrivit en utredning angående pendel- och regionaltågstrafiken efter att Citybanan tas i drift under 2017. Trafiknämnden föreslås utifrån utredningen att besluta om ett planeringsramverk för pendel- och regionaltågstrafiken.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg, huvudrapport (2016-08-29)
- Trafiknämndens tilläggsbeslut till förstudie inför upphandling av avtal för pendeltågstrafik (2014-04-29) SL 2013-5732

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att fastställa förslaget planeringsramverk för pendel- och regionaltågstrafiken med tillhörande utvecklingsuppdrag.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Trafikförvaltningen har tillsammans med MÅLAB och Kollektivtrafikförvaltningen UL i samarbete med Trafikverket bedrivit en utredning som syftar till att fastställa långsiktiga principer för pendel- och regionaltågstrafiken med Citybanan i drift. Utredningen remitterades under sommaren 2015 varefter beredning och kompletterande utredningar har genomförts. Utredningsarbetet pekar på att redan idag körs tillräcklig genomsnittlig kapacitet i pendeltågsnätet under rusningstrafik. Däremot fördelas resenärerna ogynnsamt mellan tågen under rusningstrafik, vilket orsakar trängsel i ett flertal tåg. Genom att ta Citybanan i drift ökar friheten att lägga upp tågtrafiken på ett optimalt sätt. Detta eftersom pendeltågstrafiken mer eller mindre frikopplas från övrig tågtrafik med undantag av Mäljarbanan och sträckan norr om Upplands Väsby. Ett väl fungerande samverkande system av järnvägens infrastruktur, fordon, planering och operativ arbetssätt är en förutsättning för en hög robusthet i

grunden. För att kunna hantera störningar i ett system med minskade marginaler och större komplexitet bör utvecklingsmöjligheter analyseras för den gemensamma operativa ledningen av trafiken hos Trafikverket, trafikoperatör och landstinget. Dessutom krävs en utvecklad samverkan mellan tåg och busstrafik. Förbättrad samverkan krävs i såväl för trafikplaneringen som i operativt läge.

För att förverkliga denna potential föreslås ett planeringsramverk för pendel- och regionaltågstrafiken samt ett par utvecklingsuppdrag. Planeringsramverket blir den långsiktiga strategiska styrningen. Inom planeringsramverket kan anpassningar göras i enlighet med den årliga trafikförändringsprocessen.

Planeringsramverk

- En ny basnivå i form av kvartstrafik etableras för en större del av trafikdygnet och pendeltågsnätet
- Trafik utöver basnivån kan utföras som snabbpendeltågstrafik på Märstagen, Nynäshamnsgrenen och Södertäljegrenen, givet att kapacitet finns
- Regionaltågstrafiken ska utvecklas i riktning mot genomgående trafik från södra Mälardalen via Stockholm C och Arlanda till Uppsala. Dock ska tågtrafik säkerställas i relationen Uppsala – Knivsta – Märsta
- För att besluten om regionaltågstrafiken ska kunna genomföras behöver motsvarande beslut fattas i MÅLAB:s styrelse

Utvecklingsuppdrag

- Trafikförvaltningen ska tillsammans med Trafikverket och berörda operatörer sträva efter att utveckla den gemensamma operativa ledningen med syfte att fortsatt säkerställa en hög punktlighet och effektiv hantering av trafikstörningar
- Trafikförvaltningen ska tillsammans med berörda operatörer sträva efter en bättre samverkan mellan buss- och spårtrafikplanering med syfte att optimera resursåtgång, resenärsnytta och minska trängsel
- Trafikförvaltningen ska tillsammans med Trafikverket sträva efter att utveckla trafik och infrastruktur med syfte att öka nyttan med redan gjorda investeringar i Citybanan och anslutande infrastruktur
- MÅLAB ges i uppdrag att utarbeta en handlingsplan för att utveckla regionaltågstrafiken mellan Uppsala och Stockholm i enlighet med ovanstående inriktning. Handlingsplanen avses sedan att behandlas gemensamt av MÅLAB:s delägare i de sex Mälardalslänen.
- Beslut och slutsatser från den här utredningen ska inarbetas i landstingets långsiktiga samhälls- och trafikplanering.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-11-13

Ärende
TN 2015-0017

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Bakgrund

I april 2014 beslutade trafiknämnden att uppdra åt förvaltningschefen att återkomma till trafiknämnden med en studie av vilken roll pendeltågen ska ha i relation till den storregionala pendlingen efter att Citybanan öppnat för trafik¹. I utredningsbeslutet föreslås även ett par specifika utredningsobjekt. Kunskapsläget för dessa finns redovisade i huvudrapporten. I juni 2015 beslutade trafiknämnden om remissutskick av rapporten "Trafikutredning avseende pendel- och regionaltag (2015-05-20)".

I december 2013 beslutade företrädare för Mälardalens kollektivtrafikmyndigheter i sex län teckna ett samverkansavtal om gemensam utveckling av den regionala tågtrafiken. I mars 2014 beslutade trafiknämnden om samverkansavtal och allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige². I samverkansavtalet fastslås att utbudet av regionaltågtrafik sträckan Stockholm – Uppsala ska fastställas senare efter fortsatt utredning.

Överväganden och motivering

Det föreslagna planeringsramverket kan ses som en precisering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det blir trafiknämndens strategiska styrning för hur den berörda trafiken bör utvecklas. Inom det ramverket kan sedan trafikförvaltningen i samarbete med berörda operatörer och Trafikverket utveckla och anpassa trafiken till rådande omständigheter. För regionaltågtrafiken blir planeringsramverket trafiknämndens viljeinriktning. Utifrån den och motsvarande viljeinriktningar från MÅLAB:s övriga ägare³ fattas beslut om regionaltågtrafiken i MÅLAB:s styrelse.

Lärdomar

I remissen studerades två principiella trafikupplägg för pendeltågen respektive regionaltågen. Två principiellt viktiga frågeställningar för pendeltågs- och busstrafiken är: Ska trafiken gå med 10- eller 15-minutersbas⁴? Ska pendeltågstrafiken kompletteras med snabbare turer eller en generell turtäthetsökning? För regionaltågen är frågan om trafiken ska vara genomgående från söder till norr via Stockholm C principiellt viktig.

Lärdomarna från utredningen kan kategoriseras i *Attraktiva resor, Punktlig och robust trafik, Tillgänglig och sammanhållen region, Ett hållbart transportsystem och Remissynpunkter.*

Attraktiva resor

De trafikprognoser som gjorts indikerar att ett system med snabbpendeltåg ger något fler kollektivtrafikresenärer jämfört med jämn trafikering. Genomgående regionaltag väntas ge fler resenärer än vändande regionaltågstrafiksystem. Oavsett trafikupplägg blev restidsvinsterna totalt sett likvärdiga. Snabbpendeltågen gynnar de yttre delarna av trafikområdet och regionala kärnor. Det kan sägas göra länet "rundare". På

¹ SL 2013-5732

² TN 2014-0103

³ MÅLAB ägs gemensamt av Stockholms läns landsting (35 %), Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (13 %), Landstinget i Uppsala län (13 %), Landstinget Västmanland (13 %), Region Örebro län (13 %) och Region Östergötland (13 %)

⁴ Med bas avses den grundläggande turtätheten som trafiknätet byggs upp kring. Den resulterande turtätheten i ett stråk blir tal som är jämnt delbara med basen. Exempelvis kan 15-minutersbas ge 3-, 5-, 7,5, 15 eller 30-minuterstrafik. 10-minutersbas kan ge 5-, 10-, 20, eller 30-minuterstrafik

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-11-13

Ärende
TN 2015-0017

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Mälarbanan gav både jämn trafik och snabbpendeltågstrafiken en del restidsförluster jämfört med dagens trafik.

Sett över rusningstrafikens maxtimme finns idag tillräcklig kapacitet för att erbjuda sitt- och ståplatser som uppfyller god standard i enlighet med trafikförvaltningens riktlinjer⁵. Men resenärerna upplever trängsel eftersom att fördelningen mellan tågen är ojämn. Trängsel på tågen ger förlängda uppehållstider som ger punktlighetsproblem i trafiken. En viktig uppgift för ett framtida pendeltågsupplägg blir att styra och fördela resenärerna på ett effektivare sätt. På så sätt kan befintliga resurser utnyttjas effektivare och trafiken blir kostnadseffektiv. Däremot kan det av trafikstandardsskäl finnas anledning att förtäta pendeltågstrafiken under lågtrafik och förlänga perioden som rusningstrafik körs. Utredningsdirektivet⁶ nämner nattrafik för pendeltågen som värdefullt att studera. Utredningsrapporten redovisar ett par scenarier för det och konstaterar samtidigt att frågan bör utredas i ett särskilt utredningsuppdrag där även övrig buss- och spårtrafik studeras.

För regionaltågsalternativen har förenklade prognoser gjorts. De indikerar att ett genomgående regionaltågssystem öppnar upp för helt nya reserelationer⁷ där kollektivtrafiken blir konkurrenskraftig mot biltrafiken.

Punktlig och robust trafik

För resenärerna är en punktlig och pålitlig trafik högt värderade. Därför är det viktigt att stärka förtroendet för trafiken. Under utredningstiden har robustheten studerats i analytiskt, genom jämförelser av liknande system, och genom en trafiksimulering. Tre trafikupplägg med Citybanan i drift och en infrastruktur⁸ och trafikomfattning som är rimlig kring 2018 har simulerats i Trafikverkets simuleringsmodell. Simuleringen visar att för pendeltågen, med Citybanan i drift, uppvisar ett system med snabbpendeltåg likvärdig punktlighet som ett system med jämn trafikering. Simuleringen kan inte fullt ut beakta alla följdkonsekvenser för övrig tågtrafik på de bandelar där pendeltågen delar spår med annan trafik. Dessa följdkonsekvenser behöver beaktas i de kommande tågplanarbetena.

Trafikverket förvaltar och trafikleder 14 000 km järnväg med sinsemellan relativt olika funktion, användning och standard. Till det finns ett nationellt operativt regelverk och arbetssätt som Trafikverket förvaltar. Ansvar för den operativa ledningen av trafiken på järnvägen delas mellan trafikoperatörer och Trafikverket. I de analytiska studierna identifierades ett behov av att utveckla samverkan mellan operatör och Trafikverket. Det kan vara värdefullt att undersöka möjligheterna att utveckla rutiner, regelverk och arbetssätt för den gemensamma operativa ledningen av trafiken. I synnerhet kan det finnas vinster i att regler och rutiner kring omledning, nyutrustning, anordnande och inställande av tåg blir smidigare. Förutom att undersöka möjligheterna att utveckla den gemensamma operativa ledningen av trafiken, finns ett behov av att trimma och utveckla infrastrukturen. Med ett gemensamt grepp om infrastruktur, fordon och operativt arbetssätt ökar möjligheterna att utveckla trafiken för att möta 2020-talets

⁵ Riktlinjer för planering av kollektivtrafiken i Stockholms län, SL-S-419761

⁶ SL-2013-5732

⁷ T.ex. kan Södertälje syd – Arlanda vara möjligt på 45 min.

⁸ I infrastrukturmodellen finns Citybanan, fyrspar Barkarby – Kallhäll och Vega station utöver dagens järnvägsinfrastruktur.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-11-13

Ärende
TN 2015-0017

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

resandeutveckling. Ur det perspektivet är en stegvis utveckling och med en viss planeringsfrihet i detaljutformning av trafiken är att rekommendera.

Genomgående regionaltågstrafik innebär en högre ambitionsnivå jämfört med vändande regionaltågstrafik. När pendeltågen flyttar till Citybanan kan genomgående regionaltåg använda de genomgående spår som pendeltågen använder i dag på Stockholm C. Det ger bra förutsättningar för en tätare och mer punktlig regionaltågstrafik.

Tillgänglig och sammanhållen region

Snabbpendeltågen innebär en prioritering av vissa platser i regionen såsom regionala kärnor och kommuncentra, där bostadspotentialen blir högre. Det ligger i linje med planeringsinriktningen i RUFSS⁹. Jämn trafik innebär att tillgängligheten i större utsträckning följer det geografiska avståndet till Stockholms innerstad. Det kan finnas vissa möjligheter att genom annan trafik eller utökad pendeltågstrafik kompensera för dessa effekter om så är önskvärt.

I ett av uppdragen till utredningen pekas tätare trafik till Bro ut som intressant att studera. Upplands Bro och Håbo kommuner har gjort en spårutredning för att undersöka de infrastrukturella förutsättningarna. Beroende på hur trafiken kan läggas upp krävs olika former av infrastrukturutbyggnad. Med ett fastlagt planeringsramverk kan ett särskilt utredningsuppdrag formuleras för att studera möjligheterna för tätare trafik till Bro och/eller Bålsta. Därefter kan erforderliga planerings- och prioriteringsprocesser vidta för en eventuell infrastrukturutbyggnad.

En genomgående regionaltågstrafik öppnar upp för kortare restider mellan norra och södra delen av länet och regionen. Den förbättrade regionala tillgängligheten bedöms gynna såväl Arlandas utveckling som utvecklingen i den södra länshalvan. På lång sikt kan ytterligare regionaltågsstationer som Barkarby, Solna och Älvsjö vara intressanta att utveckla.

Ett hållbart transportsystem

Snabbpendeltåg innebär att medelhastigheten ökar i systemet. På så vis ökar produktiviteten i systemet. Kortare restider ger ökad attraktivitet och därigenom fler resenärer och möjligtvis större intäkter¹⁰. Med 15-minutersbas för pendeltågstrafiken ges fler möjliga steg¹¹ att lägga upp trafiken på än vad 10-minutersbasen gör. Förutom möjligheten till fler utbudsnivåer ger 15-minutersbasen förutsättningar att införa snabbpendeltåg eftersom större luckor kan skapas mellan de tåg som stannar på alla stationer. Bibehållen 15-minutersbas i pendeltågstrafiken medger att matarbusstrafiken ligger kvar med motsvarande 15-minutersbas samtidigt som anslutningarna mellan tåg och buss fungerar. Sammantaget finns ett par ekonomiskt gynnsamma effekter av att behålla 15-minutersbasen i pendeltågstrafiken.

⁹ Regional Utvecklingsplan För Stockholmsregionen

¹⁰ Trafikanalyserna ger ett större pendeltågsresande i snabbpendeltågsalternativet till samma fordonsåtgång än vad jämn trafik ger.

¹¹ Exempelvis kan 15-minutersbas ge 2,5-, 3-, 5-, 7,5-, 15- eller 30-minuterstrafik. 10-minutersbas kan ge 2,5-, 5-, 10-, 20, eller 30-minuterstrafik

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-11-13

Ärende
TN 2015-0017

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Med genomgående regionaltågstrafik ökar såväl produktiviteten som attraktiviteten för regionaltågen. Sammantaget ger det en positiv ekonomisk drivkraft som gör regionaltågssystemet ekonomiskt hållbart.

Samrådsutgåvan av RUF5 2050 identifierar 2015 ett antal områden i länet med lågt socioekonomiskt index¹². För dessa områden har restidseffekter studeras. Perifer belägna områdena med lågt socioekonomiskt index gynnas av snabbpendeltågstrafiken. Områden med lågt socioekonomiskt index som ligger längs Mäljarbanan missgynnas av att den studerade snabbpendeltågstrafiken inte stannar i Spånga och Kallhäll. Det indikerar att Mäljarbanan är mindre lämpad för snabbpendeltågstrafik. Genomgående regionaltågstrafik bidrar till att öka tillgängligheten mellan den södra och norra delen av region och län Därigenom kan den regionala sammanhållningen förbättras.

Båda pendeltågsalternativen indikerar en ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Därigenom kan antas att oavsett princip kommer satsningen på pendeltågstrafiken att bidra till minskad klimatpåverkan. Genomgående regionaltågstrafik är mer attraktiv än vändande regionaltågstrafik. Därigenom bidrar genomgående regionaltågstrafik mest till att minska klimatpåverkan

Remissynpunkter

En majoritet av kommunerna föredrar genomgående regionaltågstrafik och snabbpendeltågstrafik. Vidare framförs vikten av att pendeltågstrafiken utförs punktligt. I det sammanhanget ser en del remissinstanser risker med snabbpendeltågsupplägget. Med stöd av trafiksimuleringens resultat bedöms den risken vara hanterbar. Kritik framförs mot att snabbpendeltågen hoppar över Spånga i remissutgåvans snabbpendeltågsupplägg.

Ramverk för planering av pendel- och regionaltågstrafiken

Dimensionering, utveckling och trimning av fast infrastruktur och övriga tekniska system behöver långsiktighet. Trafikproduktionen behöver en viss flexibilitet för att möta förändrade förutsättningar. Av det här skälet föreslås ett planeringsramverk för pendel- och regionaltågstrafiken. Ramverket står för långsiktigheten som anger ramar och riktning för trafikens utveckling. Inom de ramarna ges sedan taktiska möjligheter att anpassa och utveckla trafiken för att möta efterfrågan och anpassa trafikuppläggen efter rådande omständigheter.

Det föreslagna ramverket består av ett antal *mål* för trafiken att utvecklas mot, ett par *principer* för trafikens struktur och ett par *utvecklingsuppdrag* för den trafikanknutna verksamheten.

¹² RUF5 2050, samrådsutgåva s32

Mål för trafiken

Trafiken ska planeras för;

- *att ge korta restider*
- *att vara robust*
- *att ge ett effektivt resursutnyttjande*
- *att trängseln hålls på en acceptabel nivå*
- *att stödja RUFSS och andra relevanta policydokument*

Syftet med målstyrningen är att tydliggöra och styra mot de mål som trafikplaneringen ska sträva mot

Principer för pendeltågstrafikens utveckling

Pendeltågstrafiken ska planeras enligt följande principer:

- *Behåll kvartstrafiken som bas*

Med kvartstrafik som bas för trafiken är det enklare att bygga en tågplan där pendeltågstrafiken delar spår med annan trafik. Kvartstrafiken blir för stora delar av pendeltågsnätet och stora delar av trafikdygnet en ny basnivå som ligger i linje med trafikförvaltningens riktlinjer för trafikplanering¹³. Genom att pendeltågstrafiken ligger kvar med kvartstrafiken kan busstrafiken i många fall ligga kvar med dagens utbud samtidigt som anslutningarna mellan tåg och buss även fortsättningsvis fungerar.

Snabbpendeltåg ska ses som ett möjligt sätt att fördela resenärerna längs en

- *Trafik utöver kvartstrafiken kan gå som snabbtåg på de bansträckningar där det passar.*

bansträckning för att skapa en jämnare beläggning mellan tågen. Förutom styrnings- och fördelningseffekten bidrar snabbpendeltågstrafik till att stödja utvecklingen av regionala kärnor och korta restider för de yttre delarna av länet. I vissa situationer passar inte snabbpendeltåg resandemönstren, infrastrukturen eller trafikbilden.

Principer för snabbpendeltåg

- *Snabbpendeltåg ska stanna vid stationer med anslutande spårtrafik*
- *Snabbpendeltåg ska stanna vid kommuncentrum med större bussterminal*
- *Varje regional kärna får ett uppehåll med snabbpendeltåg*
- *Snabbpendeltågen bör köra förbi 4-5 stationer per bangren*

I de fall snabbpendeltågstrafik ska införas på en bangren behöver det ske med en viss långsiktighet. Av det skälet anges följande principer för hur sådan trafik bör se ut.

¹³ Riktlinjer för trafikplanering i Stockholms län, SL-S-419761

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-11-13

Ärende
TN 2015-0017

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Stations- och bebyggelsestrukturen skiljer sig åt mellan de olika bangrenarna¹⁴. På samma sätt skiljer sig kompletterande och konkurrerande trafik åt mellan bangrenarna. Av det skälet är de olika bangrenarna olika lämpade för snabbpendeltågstrafik.

- *Snabbpendeltåg är lämpliga på Märstagrenen, Nynäshamnsgrenen och Södertäljegrenen.*
- *För Bålstagrenen, Arlanda-Uppsalagrenen och Gnestapendeln bör trafiken planeras så att samtliga tåg stannar på samtliga stationer*

Genom att tillåta snabbpendeltåg på Nynäsbanan kan tågtrafiken göras snabbare än motorvägsbussarna. På så sätt kan nyttan tillvaratas av investeringarna i Nynäsbanan. Trafiken på Ostkustbanan (Märsta/Arlanda-Uppsala) består av flera överlagrade trafiksystem. Stationsavstånden söder om Upplands Väsby är korta varför en uppdelning av snabba och långsamma tåg bedöms vara effektiv. En rimlig rollfördelning för tågtrafiken på Ostkustbanan att sträva mot blir att regionaltåg och vanliga pendeltåg leds över Arlanda medan snabbpendeltåg leds via Märsta. Eftersom regionaltågen inte angör Södertäljes centrum är det av restidsskäl motiverat med snabbpendeltåg på Södertäljelinjen. På Bålstagrenen är stationsavstånden längre och stationerna är relativt jämnstora eftersom ett par mindre stationer lades ner under 1950- och 60-talen. Regionaltågen angör samma stationer som pendeltågen varför motiven för snabbpendeltågstrafik på Mälärbanan är svaga.

Principer för regionaltågstrafikens utveckling

- *Regionaltågstrafiken mellan Uppsala och Stockholm ska i hög grad bedrivas som genomgående trafik från södra Mälardalen via Arlanda.*
- *Tågtrafikförsörjningen av sträckan Uppsala – Knivsta – Märsta ska säkerställas*

Regionaltågstrafiken ska planeras enligt följande två principer: Genom att fokusera regionaltågstrafiken via Arlanda och bedriva den som genomgående trafik stärks den regionala sammanhållningen mellan södra och norra delarna av Stockholms län och Mälardalen. Dessutom stärks Arlandas tillgänglighet och passagerarunderlag. Relationen Märsta – Knivsta – Uppsala behöver även fortsättningsvis trafikförsörjas med tåg.

¹⁴ Med bangren avses en linjesträcka från grenpunkt till ändstation, t.ex. Odenplan-Märsta

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-11-13

Ärende
TN 2015-0017

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Utvecklingsuppdrag för den trafikanknutna verksamheten

- *Tillsammans med Trafikverket och operatörer utveckla arbetssätt och metoder för trafikledning*

För att kunna möta framtida utmaningar ska trafikförvaltningen i samarbete med berörda aktörer driva ett par utvecklingsuppdrag:
Trafiken blir tätare. Fler människor är i rörelse i trafiksystem som blir allt mer integrerade. I takt med att kraven på trafiksystemets prestanda ökar fram emot 2030 behöver metoder och arbetssätt för den gemensamma operativa ledningen av trafiken successivt utvecklas. Målet för ett sådant utvecklingsarbete är att förenkla för den operativa verksamheten i att reglera och styra trafiken.
För att ett sådant arbete ska bli framgångsrikt behöver ett nära samarbete etableras med Trafikverket.

- *Infrastrukturen och trafiken ska utvecklas i samverkan med varandra*

Systemets kapacitet avgörs av samverkan mellan resenärer, fordon och fast infrastruktur. Med Citybanan i drift flyttas flaskhalsarna längre ut i systemet vilket kräver en fortsatt utveckling av infrastrukturen för att kunna utnyttja Citybanans fulla potential. Med ett fastställt planeringsramverk för trafikeringen finns tydliga mål för i vilken riktning trimningsåtgärder ska drivas.

- *Se över busstrafiken och samplanera buss- och tågtrafik*

Trängsel och belastning på tågtrafiken styrs i stor utsträckning av hur matarbussarna matar tågtrafiken. Pendeltågens bus styr stora delar av Stockholms läns busstrafik. På samma sätt finns korsberoenden mellan direktbusstrafiken och pendeltågen. Genom att samverka mellan busstrafik- och tågtrafikplaneringen kan driftkostnader och nyttor optimeras till en gemensam helhet.

- *Inarbete planeringsramverkets påverkan på övriga strategiska processer*

Stockholms läns landstings samhälls- och trafikplanering behöver hänga ihop på både lång och kort sikt. Resultatet av den här utredningen arbetas in berörda policydokument såsom RUFSS, trafikförsörjningsprogram, strategier och riktlinjer.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-11-13

Ärende
TN 2015-0017

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Ekonomiska konsekvenser

Det föreslagna beslutet om planeringsramverk innebär en strategisk styrning av hur trafiken bör läggas upp. Beslutet i sig innebär inga direkta beräkningsbara ekonomiska konsekvenser. Däremot introducerar beslutet mekanismer som styr mot möjlighet till högre medelhastighet, bättre samordning av trafikresurser, attraktivare trafik och effektivare fördelning av resenärer. Om mekanismernas effekt realiseras ger det positiva konsekvenser på framtida drifts- och investeringsekonomi. Utifrån föreslaget ramverk har en skiss på möjlig pendeltågstrafik 2018 tagits fram. Den skissen indikerar en kostnad som ligger i nivå med upphandlat trafikavtal E24 för pendeltågstrafiken.

Riskbedömning

I det här beslutet om planeringsramverk ges uppdraget att utveckla trafiklednings- och trafikplaneringsprocesserna och en målstyrning mot robusthet i tågplanerna. I kommande tågplanearbete ingår att värdera och hantera risker med olika trafiklösningar. Genom den flexibilitet som ramverket medger finns utrymme att modifiera trafikuppläggen. Exempelvis finns möjligheten att fortsätta med dagens trafikupplägg även under 2018.

Konsekvenser för miljön

Kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks genom de trafikutökningar som det föreslagna planeringsramverket möjliggör. Med en stärkt konkurrenskraft kan fler bilister lockas till kollektivtrafiken och på så sätt minskar transportsektorns klimatpåverkan.

Sociala konsekvenser

Med en utbyggd genomgående regionalstågstrafik ökar tillgängligheten mellan länets och regionens norra och södra delar. Det stärker sammanhållningen i regionen. Med snabbpendeltåg skapas möjligheter att stärka tillgängligheten till några områden med lågt socioekonomiskt index i länets periferi. På Mälärbanan kommer inte snabbpendeltåg att köras. På så sätt undviks de största negativa konsekvenserna av ett sådant trafikupplägg utifrån perspektivet att ge ökad tillgänglighet till områden med lågt socioekonomiskt index.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling