

Strategi för **storregional kollektivtrafik**



REGION
SÖRMLAND

Förord

Den storregionala kollektivtrafiken bidrar till en konkurrenskraftig region och är en viktig del för att stärka Sörmlands integration med vårt omland. Målet är att framför allt tågtrafiken ska stärkas och utvecklas i vårt län. Strategin pekar ut riktning och målbilder för hur vi ska samverka med kommuner, regioner och staten kring samhällsplanering, infrastrukturutveckling och kollektivtrafiken. Strategin är en konkretisering av trafikförsörjningsprogrammets intention och viljeinriktning.

Målbilderna och utvecklingsscenarion förmedlar en riktning och vilja att utveckla och stärka Sörmland till en konkurrenskraftig region i Stockholm-Mälardalen och bidra till den storregionala utvecklingen. I detta sammanhang är goda kommunikationer, integrerat med en hållbar samhällsplanering, en självklar komponent för invånare och näringsliv. Storregional kollektivtrafik, med tågtrafiken som grund, är det som kan förena ett framtida hållbart transportsystem och växande arbetsmarknadsregioner i Stockholm-Mälardalen där Sörmland är en integrerad del av framför allt Stockholms arbetsmarknad. Målbilderna är ett naturligt utvecklingssteg kopplat till redan beslutade investeringar såsom Ostlänken. Arbetet har skett i nära samarbete och dialog med kommunerna. Att vi nu har en tydlig och förankrad strategi borgar för att alla berörda parter gemensamt ska kunna utveckla våra samhällen med den storregionala kollektivtrafiken som grund på ett sätt som gagnar invånare, företag och miljö i Sörmland.

Christoffer Öqvist,

Regionstyrelsens och Regionala utvecklingsnämndens ordförande



Begreppsförteckning

Arosälänken, föreslagen ny järnväg mellan Enköping och Uppsala.

Citybanan, järnvägsförbindelsen Tomtebodav – Stockholm City – Årstabergr.

En Bättre Sits (EBS), regionalt samverkans forum mellan regionerna i östra Mellansverige kring kollektivtrafik och infrastruktur

Gnestapendeln, de lokala pendeltågen som trafikerar mellan Gnesta och Södertälje C.

Grödingebanan, järnvägen från Järna via Södertälje Syd övre till Flemingsberg.

Götalandsbanan, föreslagen ny järnväg mellan Linköping och Göteborg via Jönköping och Borås.

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

Mikromobilitet, avser små, lätta fordon som vanligen körs av användaren och framförs i upp till 25 km/h, exempelvis cykel och elsparkcykel.

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

Nobelbanan, föreslagen ny järnväg mellan Örebro och Kristinehamn via Karlskoga.

Nyköpingsbanan, benämning på järnvägen Järna – Nyköping – Norrköping (Åby).

Ostlänken, benämning på den nya järnvägen mellan Järna och Linköping via Vagnhärads, Nyköping/Skavsta och Norrköping samt för regionaltågen på sträckan.

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

Sampers, en metod som används av Trafikverket för att modellera och analysera persontrafik för att göra prognoser för framtiden kring exempelvis resande, kapacitet och kostnader.

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

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

TGOJ-banan, begrepp som härstammar 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 – Järna – Katrineholm – Hallsberg – Göteborg.

ÖMS och ÖMS 2050, regionalt samverkans forum mellan regionerna i östra Mellansverige för regional utveckling där ÖMS 2050 är den gemensamt framtagna strategin.



Bildkälla samtliga foton: Mälardalstrafik

Innehållsförteckning

Inledning	6
Syfte och mål	7
Avgränsning	8
Arbetsprocess	8
Utgångspunkter	9
Styrande dokument	9
Storregional tillgänglighet och samverkan	11
Pendling och resmönster	13
Nationell och internationell tillgänglighet	14
Analyser och studier	16
Principer för utveckling av storregional kollektivtrafik.....	18
Lönsamhet och kostnadseffektivitet	18
Trafikeringsprincip	20
Stationsutveckling	22
Hela resan-perspektivet	23
Utvecklingsplan	24
Delmål år 2035	26
Målbild år 2050	28
Utvecklingsscenarier	30
Inriktning regional busstrafik	32
Resursbehov	35
Infrastrukturbehov järnväg	36
Infrastrukturbehov väg	41
Fordonsbehov	41
Konsekvenser	42
Godstrafikens förutsättningar	42
Taxor	43
Hållbarhetsbedömning	43

Inledning

Den storregionala kollektivtrafiken är ryggraden i länets utveckling och strukturskapande. Samtidigt finns stora utmaningar med en högt belastad transportinfrastruktur och många intressenter där utveckling av såväl person- som godstrafik är av strategisk betydelse för Sörmland. Systemanalyser och prognoser pekar på en fortsatt ökad pendling och ökat tågresande och således ett behov av utvecklad kollektivtrafik med snabb och effektiv tågtrafik som grund. Den regionala utvecklingsnämnden har därför gett i uppdrag att ta fram en strategi för den storregionala kollektivtrafikens långsiktiga utveckling med fokus på tågtrafik.

Region Sörmland samverkar med fem län i Mälardalen kring den storregionala tågtrafiken genom det samägda bolaget Mälardalstrafik. Sedan 2021 bedriver Mälardalstrafik upphandlad trafik under varumärket Mälartåg som trafikerar totalt fyra linjer genom Sörmland. En femte linje utgörs av Gnestapendeln som trafikerar i samverkan med Region Stockholm. I stråk som saknar tågtrafik bedrivs regional busstrafik under varumärket Sörmlandstrafiken eller i samverkan med angränsande län.

Utvecklingen av regionaltågstrafiken i Sörmland tar sin början på 1990-talet med öppnandet av Svealandsbanan 1997 som den enskilt största händelsen. Därefter följde etablerandet av Sörmlandspilen med nya stationer i Vingåker och Gnesta. Öppnandet av Citybanan genom centrala Stockholm 2017 möjliggjorde fler avgångar och tätare trafik. Nästa stora händelse är öppnandet av Ostlänken som är planerat till 2035.

Utvecklingen av den regionala trafiken har stärkt Sörmlands utveckling och invånarnas tillgång till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter inom en större geografi. Investeringar i infrastrukturen skapar nya möjligheter för utvecklad trafik och ökad tillväxt. Samtidigt leder tillväxt och förändrade resmönster till nya behov. Utvecklingen gör att vi ständigt och i samverkan med våra grannregioner behöver jobba långsiktigt och strategiskt med att förbättra trafiken och infrastrukturen i samspel med samhällsplaneringen i kommunerna. Utvecklingen av hållbara lösningar för stärkt tillgänglighet är ett måste för att klara de utmaningar som vi har i samhället

Syfte och mål

Syftet med strategin är att peka ut riktningen för Sörmlands långsiktiga utveckling av storregional kollektivtrafik och tillhörande behov av transportinfrastruktur 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 peka ut målbilden för år 2050 med delmål för år 2035. Strategin ska också belysa ytterligare utvecklingsscenarier som visar en långsiktig riktning som är beroende av samhällsutveckling, större infrastrukturprojekt och utvecklat resbehov. Strategins målbild ska omfatta länets viktiga kopplingar och föreslå koncept för hur dessa ska trafikförsörjas.

Strategin ska leda till att Sörmland har en tydlig plan och inriktning för den storregionala kollektivtrafiken med utgångspunkt i Sörmlands behov. Strategin ska alltså utgöra Sörmlands underlag i storregional samverkan inom exempelvis samverkans forumen ÖMS, En Bättre Sits (EBS) och Mälardalstrafik, samt 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 genom att skapa en tydlighet om vilken utveckling vi ser som region. Strategin ska ta sin grund i resbehovet för att fortsätta utveckla länet och stärka länets konkurrenskraft på ett hållbart vis. Långsiktigt ska det leda till att resenärer ska kunna resa smidigt och tryggt och att boende och besökare i länet ska nå sina målpunkter med ett hållbara resor. Strategin ska stärka Sörmlands behov kring pendling, studie- och fritidsresor och fortsätta integrera Sörmland med vårt omland.

Avgränsning

Strategin ska i första hand peka på utvecklingen av storregional tågtrafik men ska även beröra behovet av storregional busstrafik utifrån ett systemperspektiv.

Strategin berör inte finansiering av trafik eller infrastruktur utan baseras enbart på målbilder, resenärsbehov och nyttoperspektiv. Strategin ska heller inte lösa fordonsfrågor, depåfrågor eller hur trafiken ska organiseras och utföras.

Strategin är riktning för fortsatt planering. Genomförande av åtgärder enligt strategin fordrar vidare arbete med strategin som grund och samplanering med flera aktörer.

Arbetsprocess

Utgångspunkten för strategin är den gemensamma överenskommelsen om dagens regionaltågstrafik mellan de sex län som ingår i Mälardalstrafik. Strategin utgår också ifrån den översiktliga plan om utvecklad trafik som finns i En Bättre Sitts (EBS) systemanalys samt de strategiska inriktningarna i ÖMS 2050. Även Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram, Sörmlands utvecklingsstrategi och Strukturbild Sörmland har varit utgångspunkt för arbetet.

Utifrån information om befintligt resande, fastslagna målsättningar och framtagna analyser har olika scenarion om utbyggd kollektivtrafik inledningsvis testats för att fastslå potential och eventuella nyttor. Baserat på resultatet av dessa analyser har strategins målbild och utvecklingsscenarion sedan utformats.

Inspel till strategin har inledningsvis tagits in från kommunerna i Sörmland och i det fortsatta arbetet har dialog skett med kommunerna och den politiska styrgruppen för arbetet tillika regionala utvecklingsnämndens presidium. Dialog har även skett med grannregioner samt med Mälardalstrafik. En hållbarhetsbedömning har tagits fram för att säkerställa att strategin styr mot en hållbar regional utveckling. Förslaget till strategi har slutligen remitterats till länets kommuner, grannregioner och Trafikverket med flera.

Strategin ska ses över kontinuerligt för att utvecklas i linje med övrig planering i samhället och för att uppdateras med förändrade förutsättningar för trafikens utveckling.

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

Den regionala utvecklingsstrategin identifierar fem prioriterade inriktningar som tillsammans med Strukturbild Sörmland utgör grunden för den regionala utvecklingen med målet att göra 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 och därigenom binda samman Sörmland. Vi ska utveckla attraktiva bytespunkter för ökat samspel mellan noder och dess omland och utveckla stations- och kollektivtrafiknära lägen.

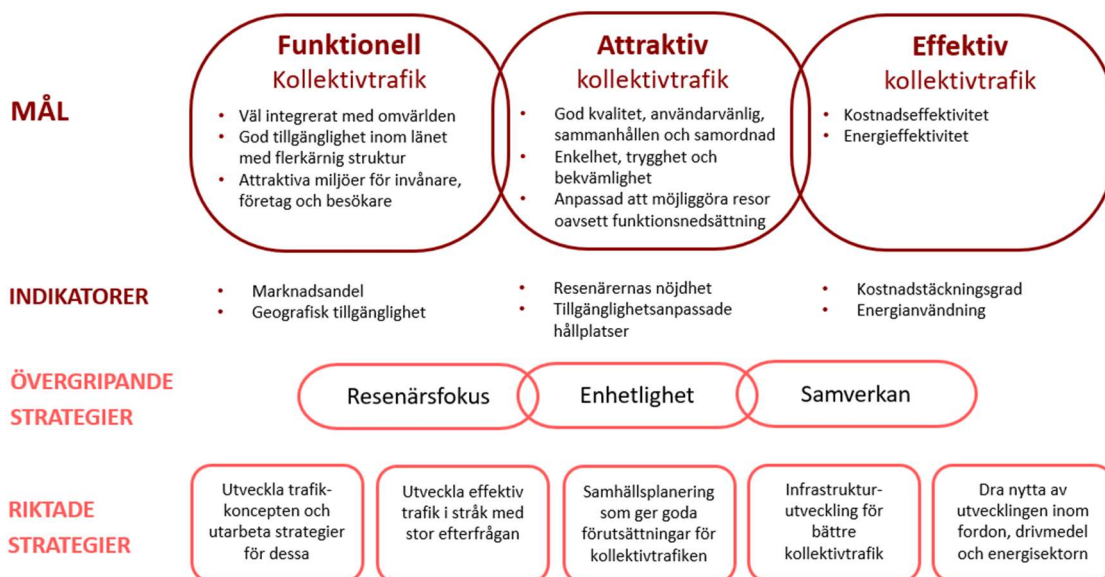


Figur 1. Strukturbild Sörmland, stråk och strategiska samband av betydelse för Sörmlands utveckling.

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. Trafikförsörjningsprogrammets mål och strategier är utgångspunkten för strategin för storregional kollektivtrafik.

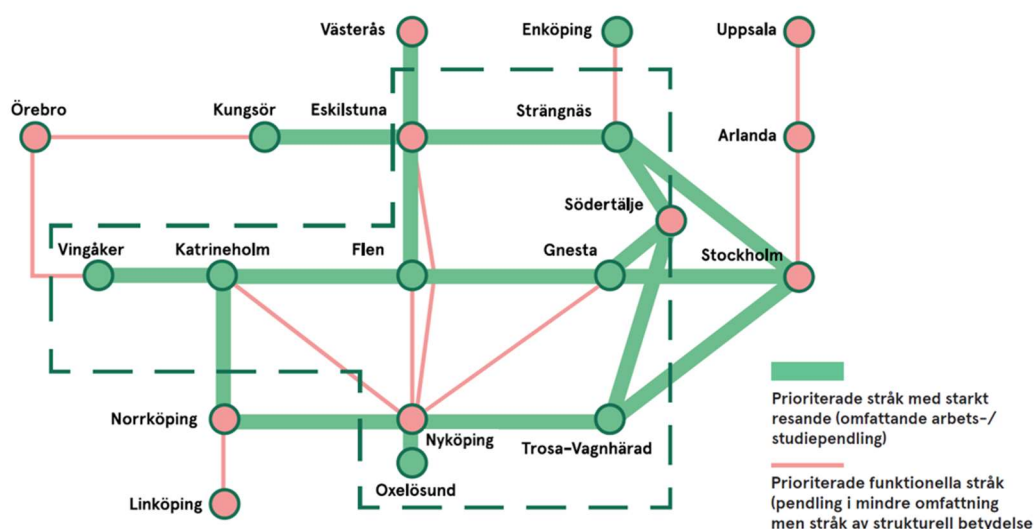
Kollektivtrafik för hållbar regional utveckling



Figur 2. Översiktlig bild av trafikförsörjningsprogrammets mål, indikatorer och strategier.

Målområdet om en funktionell kollektivtrafik berör regional och lokal utveckling där den storregionala kollektivtrafiken är ryggraden. De två andra målområdena handlar om att utveckla kollektivtrafiken för att vara attraktiv och effektiv. För att nå målen behöver samhällsplaneringen och infrastrukturplaneringen knytas samman med den strukturskapande kollektivtrafiken. De riktade strategierna lyfter därför behovet av ett tydligt och långsiktigt stomlinjenät för den regionala kollektivtrafikens kopplingar inom länet och till grannregionerna.

Det regionala kollektivtrafiknätet är definierat i trafikförsörjningsprogrammet i två kategorier, starka regionala stråk och prioriterade stråk. Trafiken bedrivs med god turtäthet i starka stråk där efterfrågan är stor samt med grundläggande turtäthet i de stråk som är regionalt prioriterade men som har en lägre efterfrågan. Trafiken bedrivs med tåg eller buss beroende på stråkens förutsättningar.



Figur 3. Regionala stråk, starka respektive prioriterade enligt Sörmlands Regionala Trafikförsörjningsprogram. Stråken är klassificerade utifrån dess nuvarande betydelse i ett sörmländskt regionalt perspektiv och speglar antalet sörmländska resenärer i stråket.

Storregional tillgänglighet och samverkan

Sörmland har ett stort utbyte med sina grannlän. Vissa län har ett stort och centralt lokaliserat regioncentrum med en stark dragningskraft inåt. Sörmland är omgivet av flera sådana län men har självt en mer flerkärnig struktur. Olika delar av Sörmland har sin regionala kärna men påverkas också i hög utsträckning av regioncentrum i angränsande län. Den storregionala tillgängligheten är därför mycket viktig för Sörmland och för länets utveckling.

Utifrån detta är storregional samverkan en viktig del i att stärka Sörmlands utveckling. Inom ÖMS samordnas den regionala planeringen i östra Mellansverige till ett gemensamt underlag för storregional samhällsplanering som är vägledande för regioner och kommuner. Syftet är att skapa en sammanhållen och integrerad utveckling av regionen. De regionala funktionella sambanden och det övergripande transportsystemets roll är grundläggande frågor som hanteras gemensamt inom samarbetet.



Det övergripande målet med det storregionala samarbetet i östra Mellansverige är en stärkt och hållbar konkurrenskraft genom samverkan som tar vara på regionens samlade styrkor och främjar de funktionella sambanden.

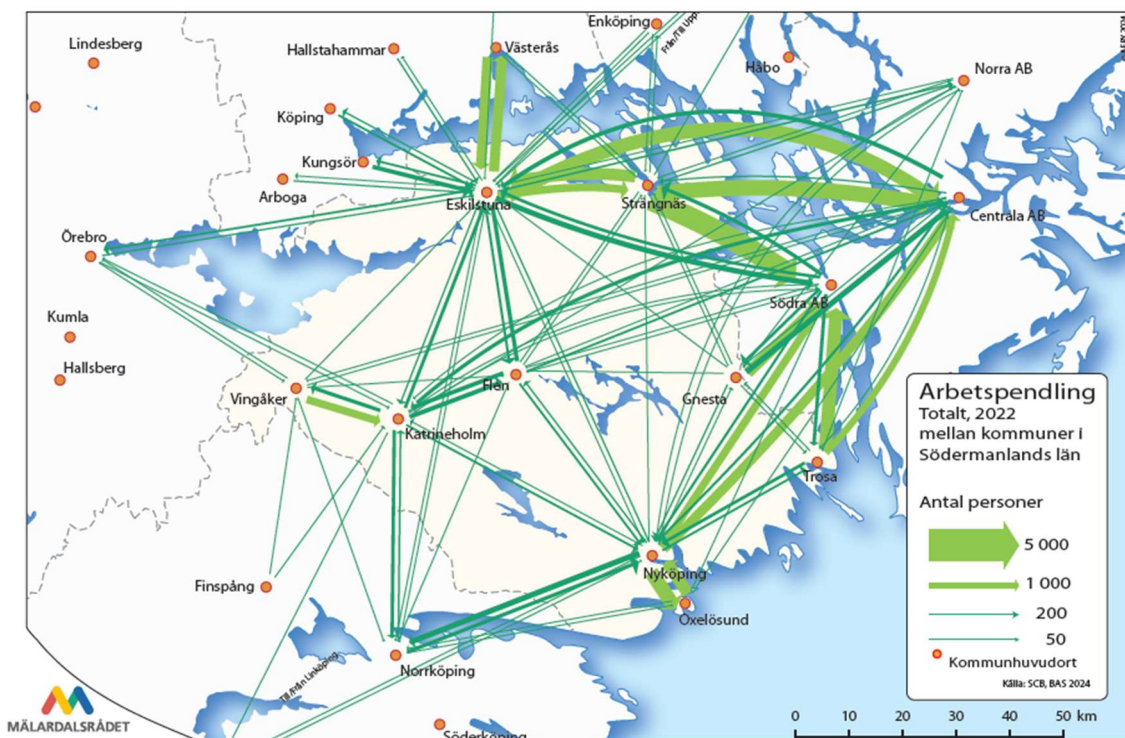
Utifrån inriktningarna i ÖMS 2050 drivs den storregionala infrastruktur- och kollektivtrafikutvecklingen inom En Bättre Sits (EBS) som pekar ut inriktningar och strategier för att utveckla den storregionala integrationen genom utvecklad kollektivtrafik och utbyggd transportinfrastruktur. Allt detta är utgångspunkter för strategin för storregional kollektivtrafik.

Ett resultat av storregionala samverkansarbeten är att Sörmland idag är ett av sex län som genom det gemensamt ägda bolaget Mälardalstrafik bedriver den storregionala tågtrafiken under varumärket Mälartåg i Mälardalen. Målsättningen med Mälartåg och Mälardalstrafik är att skapa en samordnad trafik och system som bryter administrativa gränser och skapar förutsättningar för utveckling i östra Mellansverige.

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.

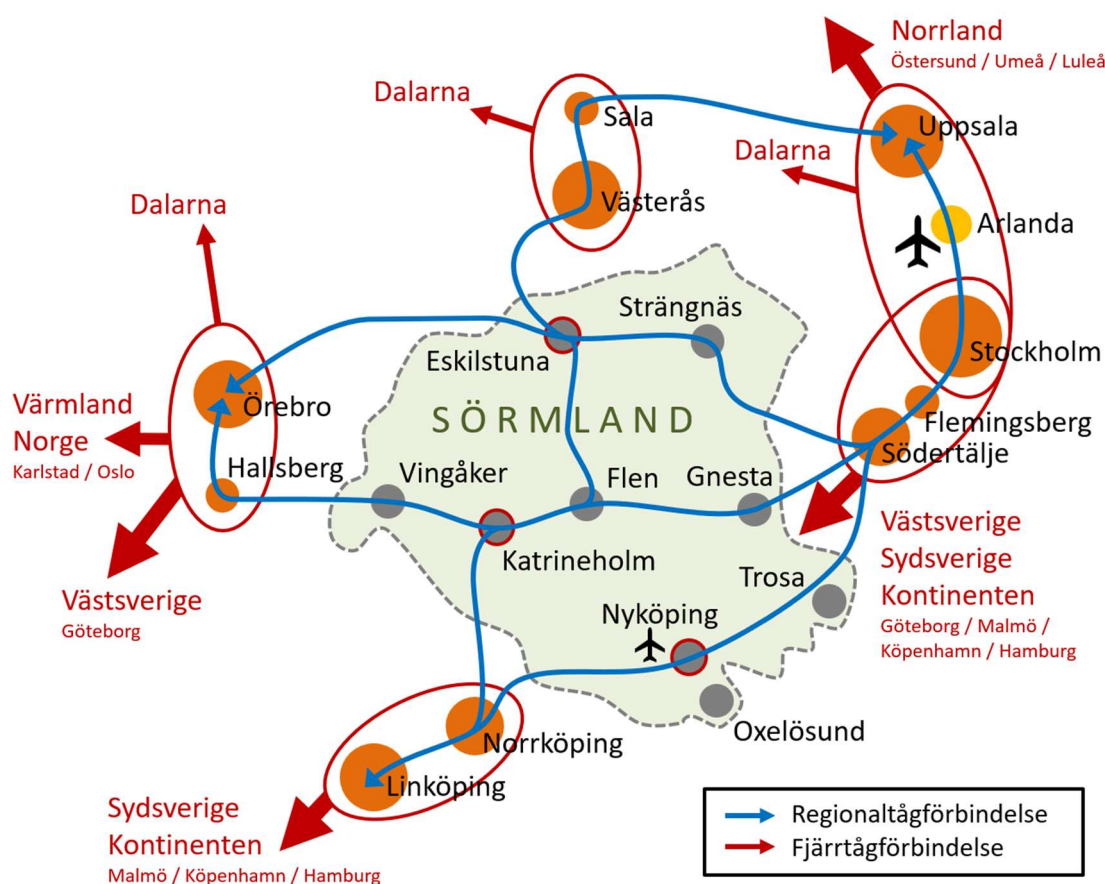
Pendlingsutbytet med Södertälje och de södra delarna av Stockholms län är störst från de närliggande kommunerna Strängnäs, Trosa och Gnesta, vilka även har ett stort utbyte med Stockholm och de centrala delarna av Stockholms län. Kommunerna på lite längre avstånd, som Eskilstuna och Nyköping har ett större pendlingsutbyte med Stockholm och de centrala delarna av Stockholms län, även om utbytet med Södertälje också är stort. Därutöver finns ett stort pendlingsutbyte mellan Eskilstuna och Västerås samt mellan Nyköping respektive Katrineholm och Norrköping. Samtliga nodstäder i angränsande län är viktiga målpunkter för pendling men också för fritidsresor och övriga resor.



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

Nationell och internationell tillgänglighet

Även för den nationella och internationella tillgängligheten är Sörmland beroende av goda anslutningar med angränsande län. Figur 5 nedan visar hur Sörmlands tillgänglighet till flygplatser och fjärrtåg ser ut. Inom länet finns idag access till flyg vid Stockholm Skavsta flygplats. Fjärrtåg i Katrineholm till Göteborg och övriga Västra Götaland samt till Värmland och Oslo. Katrineholm betjänar här inte bara Sörmlands resbehov utan i hög utsträckning också Östergötlands. I övrigt finns bytesmöjligheter till fjärrtåg via nodstäder och bytespunkter utanför länet, såsom Stockholm, Norrköping, Linköping och Örebro. Tillgång till nationella och internationella flygförbindelser finns genom tåg till Stockholm Arlanda flygplats.



Figur 5. Nationell tillgänglighet med fjärrtåg för Sörmland via nodstäder och bytespunkter i angränsande län. Nationell tillgänglighet med fjärrtåg finns idag inom länet i Katrineholm och i framtiden potentiellt även i nodstäderna Nyköping och Eskilstuna.

Vid genomförande av större infrastrukturprojekt som ny järnväg Stockholm – Göteborg via Jönköping eller Stockholm – Oslo via Örebro så kommer den nationella tågtrafiken att förändras. Sörmland kan då bli än mer beroende av att nå nodstäder och bytespunkter i angränsande län för den nationella tillgängligheten. Underlag för kommersiella fjärrtåg som stannar i Sörmland kommer sannolikt att finnas även i framtiden, mest sannolikt i de största städerna i respektive stråk; Eskilstuna, Nyköping och Katrineholm. För den långsiktig tillgängligheten till internationell flygtrafik där ökad tillgänglighet både till Stockholm Arlanda flygplats och Stockholm Skavsta flygplats är av stor vikt för Sörmland.



Analys och studier

Resandeanalyser

Inför framtagandet av strategin gjordes fyra analyser av olika trafikeringsscenarion, (se bilaga 1, 2 och 3). Analyserna har använts för att studera systemet och det finns flera osäkerheter. Resultatet har varit ett verktyg för att göra avvägningar om inriktningar för utbud och trafikkoncept och när i tiden förändringar kan ske i olika stråk.

Analyserna är så kallade Sampers-analyser som i grunden är baserade på Trafikverkets basprognos, men där fördelningen av befolkningsutvecklingen har justerats inom länet. Analyserna visar bland annat prognostiserad resandeutveckling, trafikeringskostnader och samhällsnyttor i ett år 2040-perspektiv.

Tre av fyra trafikscenarion visade på positiva nyttor, vilket indikerar att de som helhet är samhällsekonomiskt lönsamma under förutsättning att kostnaderna för nödvändiga infrastrukturinvesteringar inte överstiger nyttorna. Eftersom analyserna är helhetsbedömningar går det inte att avgöra om alla delar är lönsamma eller i vilken utsträckning som varje del bidrar till nyttan.

- **Jämförelsealternativ (JA) / Grundscenario**

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 Ostlänken.

- **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 trafikkostnaderna. 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.

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 och från 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. Sörmlands strategi för storregional kollektivtrafik har i hög utsträckning kompatibilitet med resultaten och åtgärdsförslagen i åtgärdsvalsstudien.

Principer för utveckling av storregional kollektivtrafik

Det grundläggande behovet och kravet är att utveckling av storregional kollektivtrafik ska stärka tillgängligheten och utvecklingen i regionen. Eftersom kollektivtrafiken är strukturerande för samhällsutvecklingen behöver trafiksystemet vara stabilt över tid. 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 idag och 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 stråk, stationer och trafikkoncept kräver överenskommelser mellan regionen, 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

Kostnadstäckningsgrad är ett effektivitetsmått som beräknas genom att de samlade intäkterna från trafiken ställs mot de samlade utgifterna och ger ett mått på kostnadseffektiviteten i form av den procentuella kostnadstäckningsgraden.

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

Samhällsekonomisk nytta är en vidare beräkningsmetodik som utöver de rena trafikeringskostnaderna även tar hänsyn till investeringskostnader för infrastruktur och som 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.



Trafikeringsprincip

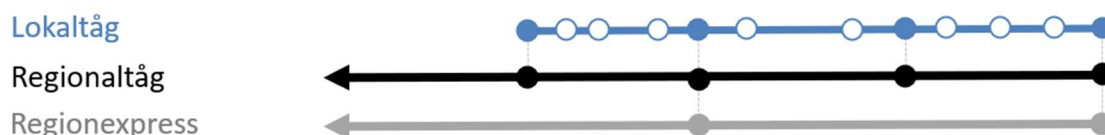
Strategin för storregional kollektivtrafik omfattar utveckling av kollektivtrafik med såväl tåg som med buss. De största och viktigaste reserelationerna ska premieras med ett gott utbud och konkurrenskraftiga restider. En utgångspunkt för utformningen av strategin är att undersöka nyttan av utvecklad 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 timmestrafik. Kompletterande 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

Tåg 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 tågtrafik är att nyttan med trafiken behöver värderas tillräckligt högt för att motivera driftskostnaden och nödvändiga investeringar i infrastrukturen.

Sörmland betjänas i dagsläget 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 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 och förutsättningar. Därtill finns regionexpress som är regionaltåg som trafikerar extra snabbt mellan nodstäder.

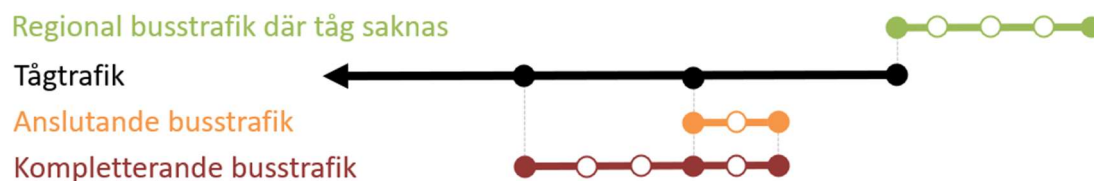


Figur 6. Trafikeringsprincip för tågkoncept inom den allmänna kollektivtrafiken med tåg i Sörmland. Regionaltåg stannar i kommunhuvudorter medan lokaltåg stannar vid fler orter och regionexpress endast i storregionala nodstäder.

Busstrafik

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 då utbudet av tågtrafik inte fullt ut tillgodoser efterfrågan på specifika delsträckor, när det finns lokala resbehov som inte tillgodoses av tågtrafiken eller när det finns skäl att komplettera tågtrafiken med bytesfria direktförbindelser, exempelvis under tider med hög efterfrågan. Behov av anslutande och kompletterande 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 attraktivt transportalternativ 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) med god framkomlighet och turtäthet varit framgångsrika.



Figur 7. Trafikeringsprincip för regional busstrafik (med eller utan mellanliggande stopp) där tågtrafik saknas liksom för anslutande busstrafik och kompletterande busstrafik på en sträcka där efterfrågan inte helt tillgodoses av tågtrafiken eller när det finns skäl att erbjuda kompletterande bytesfria förbindelser.

Stationsutveckling

Vid etablerande av en ny station är resandeunderlaget och resandeprognoser 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 de regionala tågsystemen 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 regionalstågskonceptet, 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, 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
- det finns anslutande regional och lokal busstrafik vid den storregionala kollektivtrafikens noder
- förbindelserna uppfattas som trygga, effektiva och pålitliga
- 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 ovanstående behov, det behöver finnas cykelparkeringar och cykelgarage, infartsparkeringar, attraktiva resenärsmiljöer och kanske även möjlighet att förvara och ladda egen elsparkcykel. Många gånger kan olika former av mikromobilitet utgöra ett viktigt komplement till den storregionala kollektivtrafiken. Vid en utbyggnad av regional kollektivtrafik är det viktigt att samhället skapar goda anslutningsmöjligheter och mikromobilitet. Det är även av stor vikt att samhällsplaneringen möter upp med planering av bostäder, service, handel, kultur och andra funktioner.

Utvecklingsplan

Strategins utvecklingsplan består av en målbild för år 2050 med ett delmål omkring år 2035. Den trafikutveckling som ingår i målbilden utgörs dels av redan beslutade utbyggnader och investeringar, dels ingår förslag och lösningar som i dagsläget saknar beslut eller finansiering men som bedöms ha en relativt god genomförbarhet. Det innebär att de som helhet bedöms ha en stor samhällsnytta med relativt måttliga investeringar, eller som drar fördel av investeringar som i huvudsak bedöms ändå komma att behöva ske. Gemensamt för planerna i målbilden är att de i huvudsak utgår ifrån Sörmlands behov och vad som är viktigt att vidmakthålla och utveckla utifrån ett sörmländskt perspektiv. För gränsöverskridande trafik gäller att trafiken ska vara relevant även för angränsande län och för all sådan trafik förutsätts att regionerna gemensamt kommer överens om trafikeringen i storregional samverkan.

För den långsiktiga utvecklingen av den storregionala kollektivtrafiken finns även utvecklingsscenarier som visar en riktning men som är beroende av samhällsutveckling, större infrastrukturprojekt och utvecklat resbehov. Scenarierna består av förslag på trafikeringslösningar som tillgodoser både befintliga och framtida behov. Vissa av scenarierna är dock förknippade med osäkerheter i form av resandeunderlag och efterfrågan utifrån nu kända planer och fakta. Andra är förknippade med stora och kostsamma åtgärder som påverkar den sammanvägda nyttan och därmed möjligheterna för en realisering. Bland utvecklingsscenarierna återfinns även vissa större utvecklingsprojekt som drivs av angränsande regioner men som vid ett genomförande påverkar även Sörmland beroende på val av trafikering. De olika lösningarna i utvecklingsscenarierna kan efter fördjupade utredningar och beslut inkluderas i målbilden vid en revidering av strategin.

Planen inbegriper även en inriktning för den regionala busstrafiken.



Utvecklingsplanens grundprinciper:

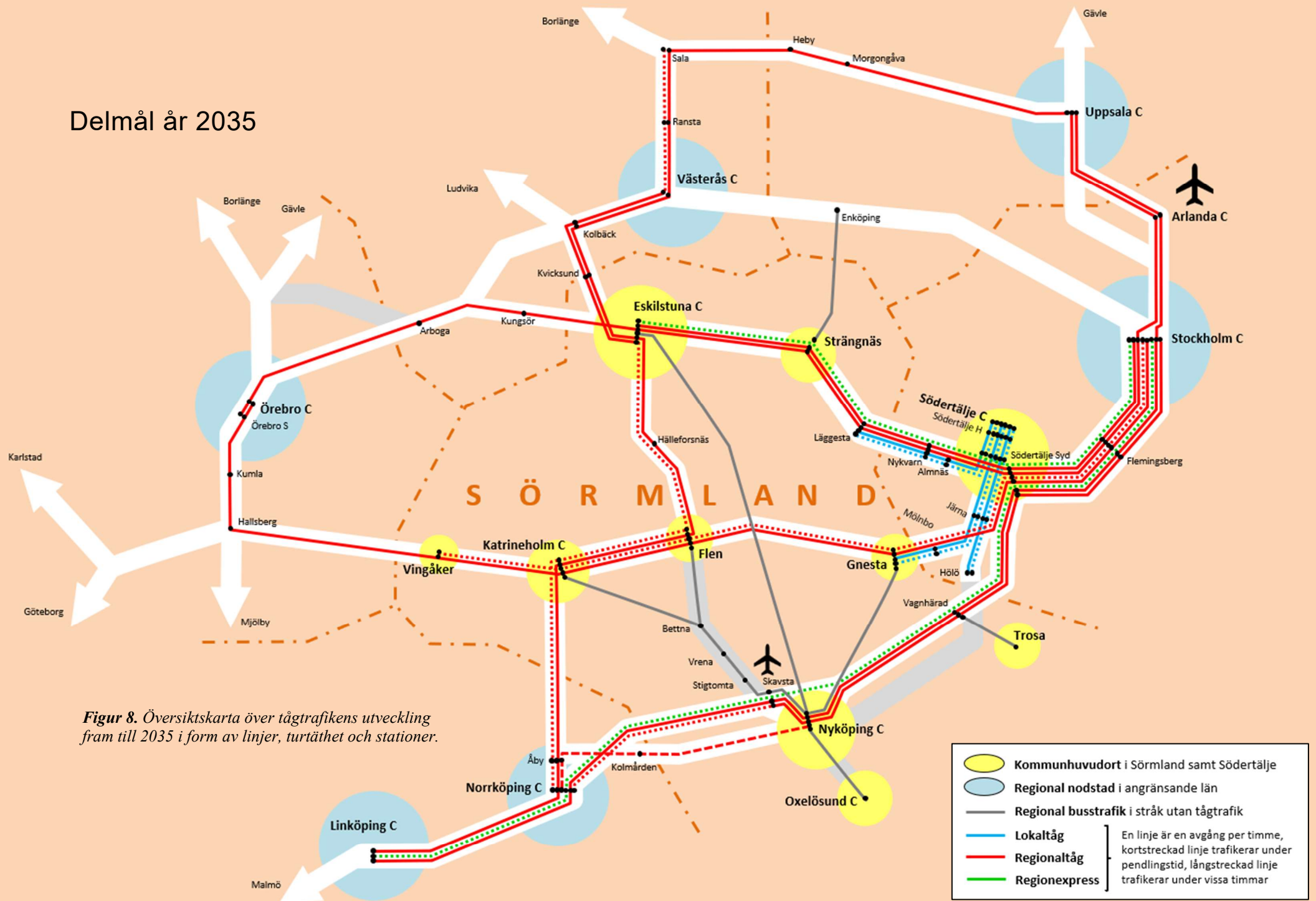
- Utveckla tågtrafiken på fler sträckor och stråk till, från och inom Sörmland för att korta restiderna, skapa högre komfort och mer effektiv trafik. Fortsätt att utveckla busstrafiken i de regionala stråk där förutsättningar för tågtrafik saknas.
- Öppna upp fler stationer för resandeutveckling utmed 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 bidrar till att aktivt driva platsutveckling i dessa orter samt tar ansvar för hållbart resande till och från stationerna.

Målbilden och utvecklingsscenarierna har arbetats fram med utgångspunkt ifrån Sörmlands regionala utvecklingsstrategi tillsammans med Strukturbild Sörmland och trafikförsörjningsprogrammet. Utgångspunkt har även varit befintliga pendlings- och resmönster i kombination med vissa analyser av framtida resandepotential. 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.

Avseende turtäthet så har halvtimmestrafik bedömts vara en generellt sett god utbudsstandard. Inriktningen har varit att utöver detta tillgodose ökad efterfrågan genom längre tåg eller kompletterande trafikkoncept som möjliggör en diversifiering av resandet utifrån olika behov. Bedömningen avseende turtätheten beaktar även kapacitetsaspekten där den regionala trafiken behöver samsas med fjärrtåg och godstrafik på de flesta sträckor.

Följande sidor innehåller kartillustrationer med tillhörande beskrivning av utvecklingsplanens olika etapper; delmål 2035 och målbild 2050 samt de samlade utvecklingsscenarierna. Gemensamt för kartorna är att de endast innehåller regionala och lokala tåg som i något skede stannar i Sörmland. De berörda stråken kan alltså trafikeras av fler tåg än vad som framgår av kartorna, exempelvis fjärrtåg och kompletterande tåg i andra län.

Delmål år 2035



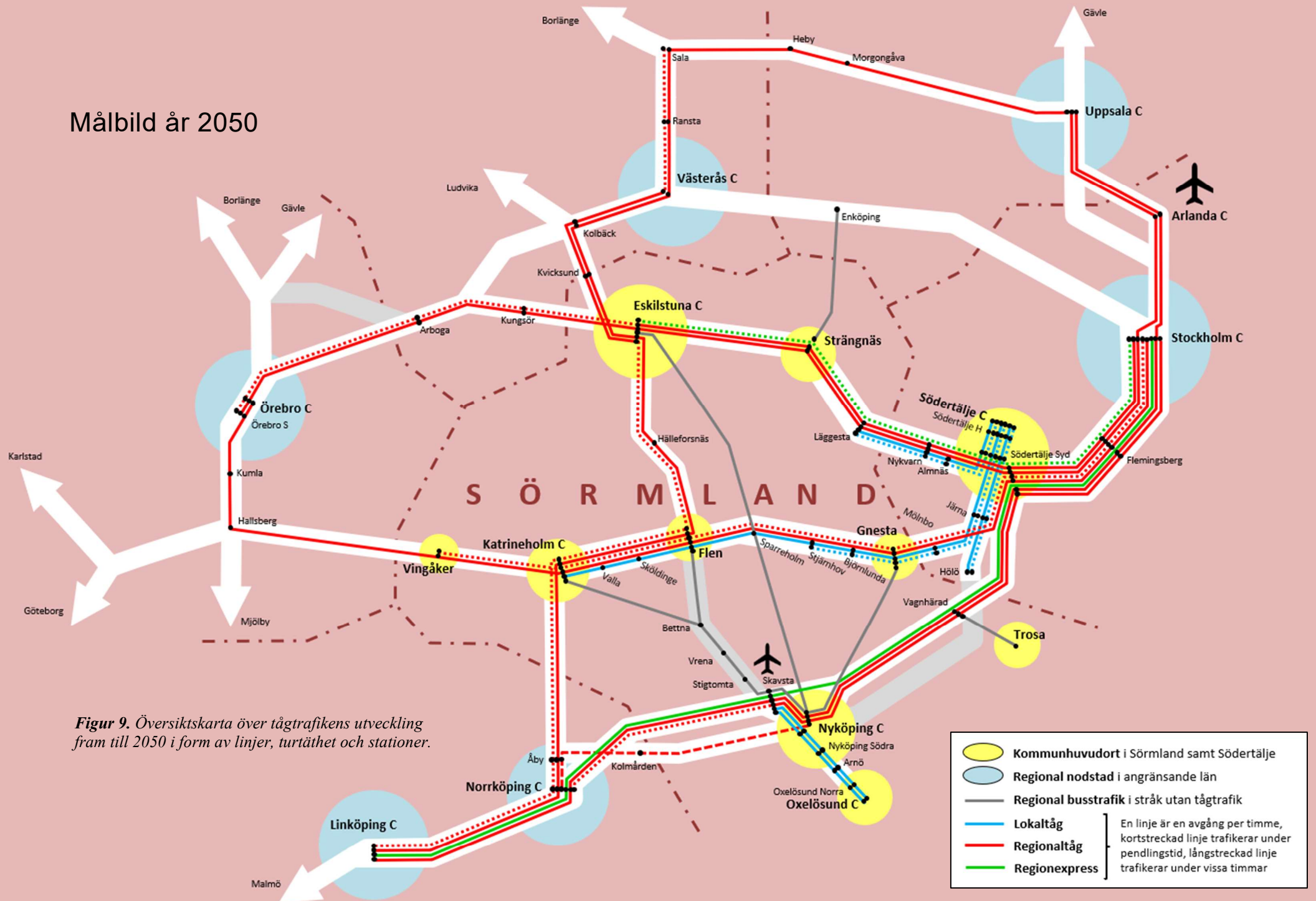
Regionaltåg

- **UVEN** har timmestrafik i grunden såväl vardagar som helger. Mellan Eskilstuna och Västerås finns halvtimmestrafik under större delen av dagen. Även mellan Eskilstuna och Norrköping finns halvtimmestrafik under pendlingstid vardagar. En ny station planeras i Åby som ökar resandeunderlaget.
- **Svealandsbanan** har timmestrafik i grunden från Uppsala till Örebro via Arlanda, Stockholm och Eskilstuna såväl vardagar som helger. Flertalet turer går till och från Örebro utan byte i Arboga. Mellan Stockholm och Eskilstuna finns halvtimmestrafik under större delen av dagen. Antalet turer med regionexpress på vardagar kan komma att utökas i enlighet med behoven.
- **Sörmlandspilen** är förlängd från Hallsberg till Örebro under en större del av dagen. Trafikutbudet är timmestrafik i grunden under såväl vardagar som helger kompletterat till halvtimmestrafik Vingåker – Stockholm under pendlingstid.
- **Ostlänken** har tagits i bruk med timmestrafik i grunden från Uppsala till Linköping via Arlanda, Stockholm, Flemingsberg, Södertälje, Vagnhärad, Nyköping, Skavsta och Norrköping. På sträckan Stockholm – Nyköping – Skavsta finns halvtimmestrafik under större delen av dagen och vidare till Norrköping under pendlingstid vardagar.
- **Nyköpingsbanan** trafikeras efter Ostlänkens öppnande av regionaltåg endast mellan Nyköping och Norrköping med stopp i Kolmården och en ny station i Åby. Trafikutbudet är enligt Region Östergötlands behov timmestrafik under pendlingstid och något lägre utbud övrig tid.

Lokaltåg

- **Södertälje– Gnesta**, Gnestapendeln, har timmestrafik i grunden såväl vardagar som helger. Under pendlingstid är turtätheten förstärkt till halvtimmestrafik.
- **Södertälje – Läggesta** införs som en ny linje med mellanliggande stationer i Södertälje Hamn, Södertälje Syd, Nykvarn samt en eventuell ny station i Almnäs. Turtätheten antas bli jämförbar med Gnestapendeln.
- **Södertälje – Hölö** införs eventuellt av Region Stockholm som en ny pendeltågslinje med mellanliggande stationer i Södertälje Hamn, Södertälje Syd och Järna. Turtätheten antas bli jämförbar med Gnestapendeln.

Målbild år 2050



Figur 9. Översiktskarta 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 sannolikt fler insatståg som ger halvtimmestrafik mellan Vingåker och Stockholm under längre perioder på vardagarna.
- **Ostlänken** har utökad trafikering med fler insatståg som ger halvtimmestrafik mellan Nyköping och Norrköping under längre perioder på vardagarna. Regionexpress stannar vid Skavsta flygplats.
- **Nyköpingsbanan** bedöms oförändrad jämfört med år 2035.

Utvecklingen i södra stockholmsregionen kan innebära att ytterligare ett uppehåll för regionalstågen från Sörmland har tillkommit på delsträckan mellan Flemingsberg och Stockholm C för att öka tillgängligheten till målpunkter i området.

Lokaltåg

- **Södertälje – Katrineholm** har införts som ny linje genom förlängning av den befintliga Gnestapendeln. Utbyggnaden har sannolikt skett i etapper och tågen stannar vid befintliga och nyöppnade stationer. Turtätheten är timmestrafik i grunden med insatståg som ger halvtimmestrafik mellan Södertälje och sannolikt Stjärnhov under pendlingstid vardagar.
- **Södertälje – Läggesta** bedöms oförändrad jämfört med år 2035.
- **Södertälje – Hölö** bedöms oförändrad jämfört med år 2035.
- **Oxelösund – Nyköping – Skavsta** kan eventuellt ha etablerats som en ny lokal tåglinje. Turtätheten blir halvtimmestrafik under större delen av dagen. Tågen stannar vid ett flertal nya mellanliggande stationer. En särskilt fördjupad utredning krävs för att klarlägga förutsättningarna och formerna för denna trafik.

Utvecklingsscenarier



Figur 10. Sammanfattande karta över ytterligare möjliga utvecklingar av tågtrafiken i form av linjer, turtäthet och stationer.

Regionaltåg

- **UVEN** har en viss utökad trafik till följd av ökat resande. Förbättrad infrastruktur har kortat restiderna mellan Eskilstuna och Västerås samt mellan Eskilstuna och Flen. Om Aroslänken byggs kan UVEN få en förgrening från Västerås via Enköping till Uppsala som komplement till övrig trafik i stråket.
- **Svealandsbanan** har en viss utökad trafik till följd av ökat resande. Förbättrad infrastruktur väntas ge kortare restider mellan Eskilstuna och Örebro. Om Nobelbanan byggs kan linjen eventuellt förlängas från Örebro till Karlstad via Karlskoga och Kristinehamn i kombination med ett utökat utbud av regionexpressavgångar mellan Eskilstuna och Stockholm.
- **Sörmlandspilen** har en viss utökad trafik till följd av ökat resande.
- **Ostlänken** har en viss utökad trafik till följd av ökat resande.

Lokaltåg

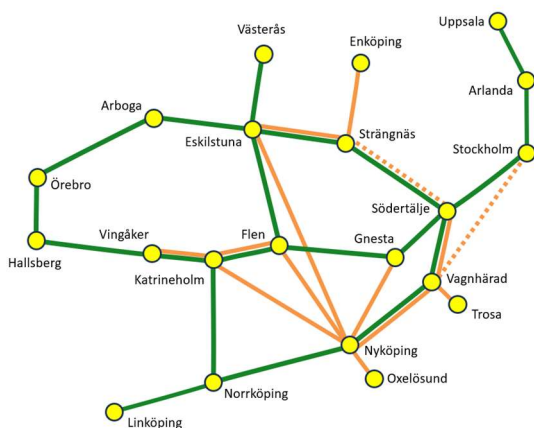
- **Södertälje – Eskilstuna** har införts som ny linje genom förlängning av den befintliga linjen till Läggesta med uppehåll vid flera nya mellanliggande stationer. Turtätheten är timmestrafik med insatståg som ger halvtimmestrafik under pendlingstid vardagar.
- **Södertälje – Katrineholm** bedöms oförändrad jämfört med målbild år 2050.
- **Södertälje – Nyköping** har införts som ny linje genom förlängning av den befintliga linjen till Hölö med uppehåll vid flera nya mellanliggande stationer. Turtätheten är timmestrafik med halvtimmestrafik under pendlingstid vardagar.
- **Nyköping – Norrköping**, trafiken på Nyköpingsbanan har omvandlats till en lokal tåglinje med stopp vid fler nya stationer. Turtätheten är timmestrafik med halvtimmestrafik under pendlingstid.
- **Oxelösund – Nyköping – Flen – Eskilstuna / Katrineholm – Vingåker** införs eventuellt som nya linjer från Nyköping via Skavsta eller genom förlängning av befintlig trafik Oxelösund – Nyköping – Skavsta. Turtätheten blir timmestrafik på respektive gren vilket innebär halvtimmestrafik på gemensam sträcka. Tågen stannar vid befintliga och nya stationer. Ny infrastruktur krävs vid Skavsta och Flen samt en generell upprustning av TGOJ-banan.

Inriktning regional busstrafik

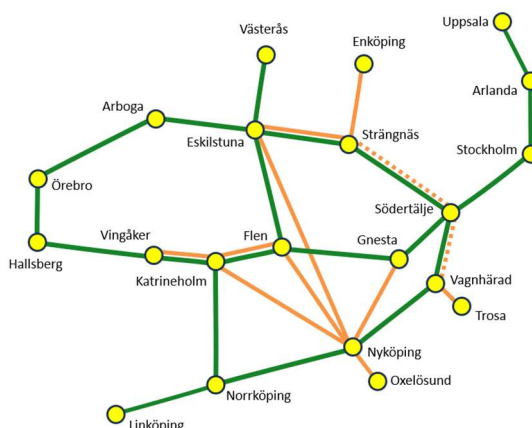
Den generella inriktningen är att utökad tågtrafik innebär förändrad karaktär på busstrafiken med minskat behov och reducerat utbud av regional busstrafik och utvecklad kompletterande busstrafik mot noderna. Vid fullt utvecklad tågtrafik förväntas en stor del av den regionala busstrafiken avvecklas och i stället ersättas av mer lokal busstrafik som matar mot bytespunkter. Det kan finnas ett fortsatt behov av busstrafik i de regionala stråken baserat på lokala behov. Dessa bedöms relativt kortsiktigt och definieras därför inte i denna strategi.

Förändringar vid utvecklad tågtrafik

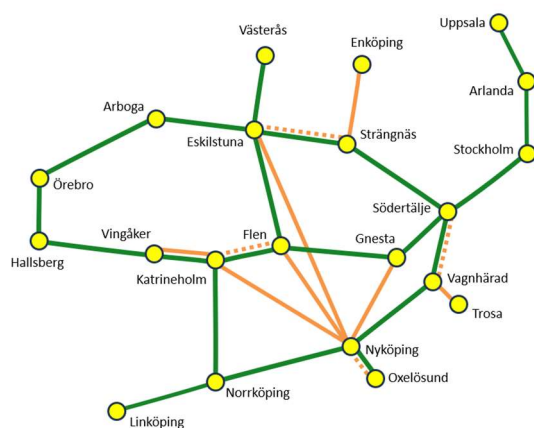
Nuläge



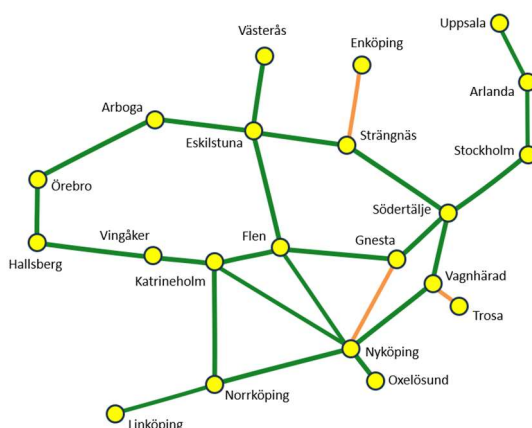
Delmål 2035



Målbild 2050



Utvecklingsscenarier



— Tågtrafik — Regionbuss - - - Regionbuss, begränsat utbud

Figur 11. Förändringar av utbud av regional busstrafik vid utvecklad tågtrafik

Vid delmål år 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 målbild år 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 Läggesta och centrala Södertälje ersätter sannolikt utbudet av regional busstrafik Strängnäs – Läggesta – Södertälje. 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 eventuellt i etapper då tågstråket behöver byggas upp och stärkas över tid.

Vid utvecklingsscenarier

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 den regionala 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.

Resursbehov

För att möjliggöra strategins utvecklingsplan och stärka den storregionala kollektivtrafiken krävs en bred samverkan och en rad olika förutsättningar.

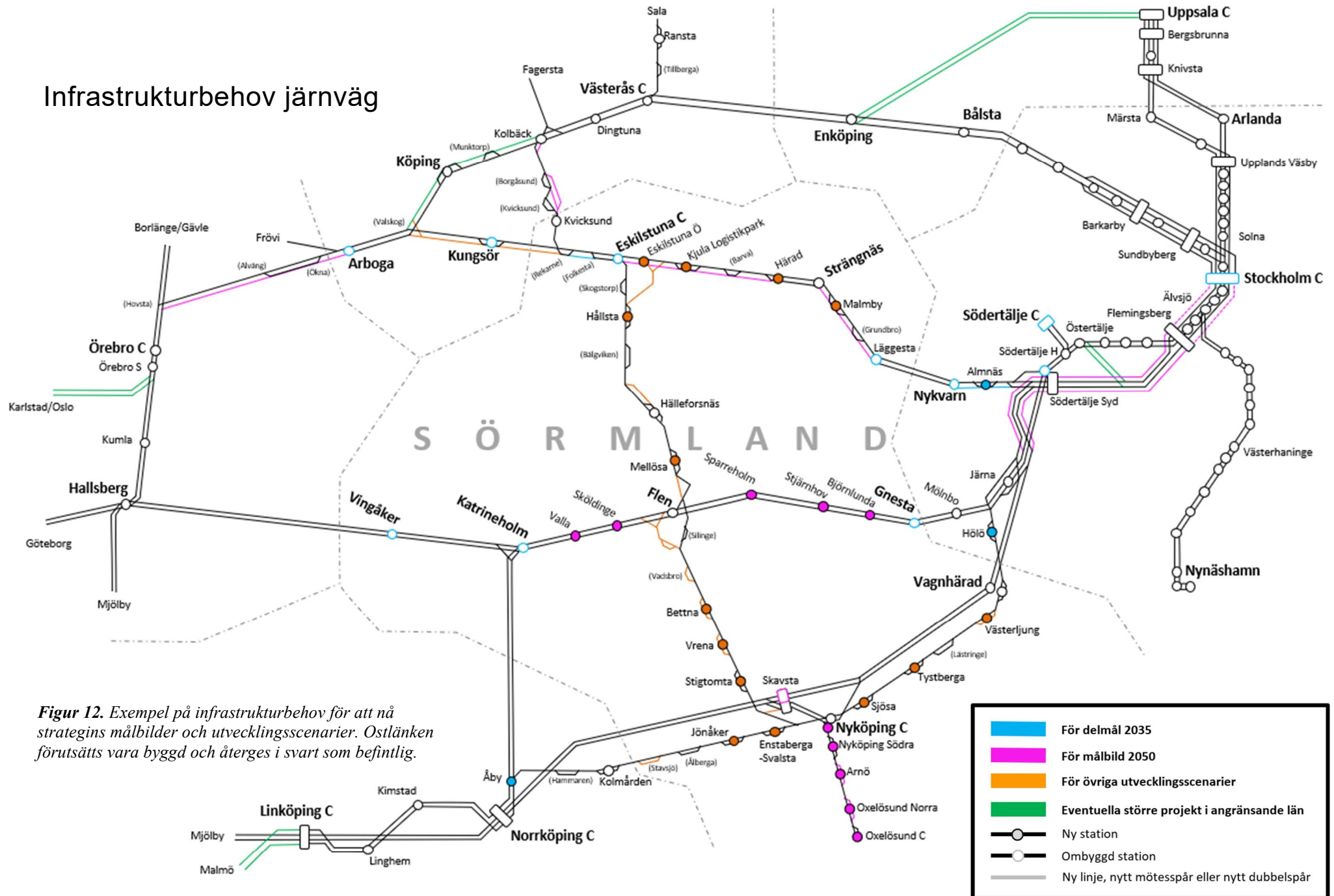
Transportinfrastrukturen behöver byggas ut för att möta behoven när trafiken ökar. Det gäller exempelvis stationer, mötesspår, uppställningsspår, dubbelspår och rent av helt nya länkar i järnvägsnätet. Men även många enklare åtgärder som ökar kapaciteten och tillförlitligheten i järnvägsnätet behövs, så kallade trimningsåtgärder, vilka kan omfatta exempelvis förbättringar av signalsystemet och förlängning av plattformar. Utöver själva infrastrukturen behövs fordon med tillhörande depåer och verkstäder. Med alla tekniska förutsättningar på plats behövs även en finansiering av själva trafikdriften.

För att Region Sörmland ska kunna gå in i långsiktiga åtaganden med satsningar på utvecklad tågtrafik krävs en starkt strategisk planering och förutsägbarhet. Ett kollektivtrafiksystem som är uppbyggt med tågtrafik som stomme och med anslutande busstrafik som komplement behöver vara stabilt över tid. I dagsläget tilldelas dock kapaciteten i järnvägsnätet på årsbasis utan långsiktiga garantier vilket innebär stora risker för den som bedriver trafiken. Förändrade tåglägen från år till år påverkar inte bara de aktuella avgångarna utan hela kollektivtrafiksystemet, dess effektivitet, samordnade funktionalitet och dess resenärer. Merparten av resandet i det svenska järnvägsnätet utgörs idag av regionala resor. Tilldelningskriterierna behöver förändras för att öka långsiktigheten och tillförlitligheten för de regionala trafiksystemen. Prioriteringskriterierna behöver ses över så att restiden för en pendlare som reser varje dag inte värderas lägre än för en fjärrtågsresenär som vanligen reser mer sporadiskt.

Samplanering för genomförande

En avgörande del för att genomföra strategin är samplanering mellan framför allt regionen, kommunerna och Trafikverket men även med angränsande län. Resurser hos parterna behöver säkerställas. 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.

Infrastrukturbehov järnväg



Infrastrukturbehov för delmål år 2035

Nedan listas ett urval av åtgärder som identifierats som sannolikt nödvändiga för att uppnå en trafikering i enlighet med målbildens delmål år 2035. Flera av dessa är av enklare slag och bör kunna utföras som trimningsåtgärder. Fortsatt utredning behövs för att identifiera samtliga åtgärder.

- Ostlänken färdigställs i tid utan förseningar
- Dubbelspår Folkesta – Rekarne för kortare restider, redundans och kapacitet
- Ökad kapacitet Eskilstuna C (plattformar och växlar för effektiv trafikering)
- Planerade hastighetshöjningar Flen – Eskilstuna – Västerås är realiserade
- Planerade mötesspår utmed Västra stambanan är färdigställda
- Vändkapacitet med uppställning i Katrineholm och Vingåker
- Förlängning av plattformar för längre tåg; 250 meter i Gnesta och Vingåker (för multipel ER1), 355 meter i Nykvarn, Läggesta, Kungsör, Arboga och eventuellt även Strängnäs (för trippel ER1).
- Förlängda mötesspår för 750 meter långa godståg Eskilstuna – Flen
- Fler/kortare blocksträckor för ökad kapacitet Eskilstuna – Kjula
- ERTMS byggs ut skyndsamt och systematiskt
- Stockholm C utvecklas och få förstärkt kapacitet

Följande åtgärder bedöms nödvändiga för utvecklad lokal tågtrafik mellan Södertälje C och Sörmland, där en utveckling bör ske som en helhet:

- Dubbelspår Södertälje – Nykvarn
- Ökad kapacitet Södertälje C
- Ny plattform Södertälje Syd undre, Svealandsbanans anslutning
- Ny station med vändkapacitet och uppställning i Hölö
- Ny station i Almnäs
- Ökad kapacitet Gnesta station alternativt väster därom samordnad med en eventuell etappvis förlängning av den lokala tågtrafiken (Gnestapendeln).
- Vändkapacitet med uppställning i Läggesta

Infrastrukturbehov för målbild år 2050

För att möta trafikens utveckling i målbild år 2050 har ytterligare behov av sannolikt nödvändiga infrastrukturåtgärder identifierats, vilka listas nedan. Fortsatt utredning behövs för att identifiera samtliga åtgärder.

- Kompletta dubbelspår hela sträckan Södertälje Syd – Rekarne på Svealandsbanan för ökad trafik och förbättrad redundans.
- Nya spår Järna – Flemingsberg samt ökad kapacitet Flemingsberg – Stockholm C. Förstärkt kapacitet mot Stockholm ses av Region Sörmland som absolut nödvändig för att vidmakthålla och utveckla den regionala tågtrafiken samtidigt som nationell fjärrtrafik ökar.
- I samråd med Region Stockholm kan en ny station eventuellt anläggas för regionaltåg mellan Stockholm C och Flemingsberg. Syftet är att öka tillgängligheten till Stockholm söderort och stationen behöver således ha goda bytesmöjligheter med anslutande kollektivtrafik, exempelvis tunnelbana och spårväg. Utredds samordnat med ökad kapacitet Flemingsberg – Stockholm.
- Nya stationer för lokaltåg utmed Västra stambanan i exempelvis Björnlunda, Stjärnhov, Sparreholm, Sködinge och Valla
- Nya stationer och ökad kapacitet genom exempelvis fler mötesspår för att möjliggöra lokaltåg i stråket Oxelösund – Nyköping – Skavsta
- Kompletta dubbelspår hela sträckan Örebro – Arboga på Mälardalen
- Ny gensträckning med partiellt dubbelspår genom och förbi Kvikksund på sträckan Kvikksundsbron – Borgåsund. Möjliggör högre hastighet, ökad kapacitet, förbättrad trafiksäkerhet, minskat buller, stadsläkning och ortsutveckling. Bidrar tillsammans med dubbelspår Eskilstuna – Rekarne till att sänka restiden Eskilstuna – Västerås till under 30 minuter.
- Plattformar på huvudbanan vid Skavsta flygplats

Infrastrukturbehov för utvecklingsscenarier

Ett utvecklingsscenario är införande av lokaltågstrafik med flera nya stationer på TGOJ-banan mellan Nyköping och Eskilstuna. För detta 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, vilken även skulle kunna möjliggöra tåg mellan Nyköping och Katrineholm. Mellan Flen och Eskilstuna kan infrastrukturåtgärder skapa attraktivare tvärförbindelser, exempelvis linjerätning mellan Flen och Mellösa och en ny östlig anslutning till Eskilstuna som även skulle kunna möjliggöra en ny station Eskilstuna Östra nära Mälarsjukhuset.

Ytterligare utvecklingsscenarion är utbyggd lokaltågstrafik på Nyköpingsbanan, dels mellan Nyköping och Norrköping, dels mellan Södertälje och Nyköping genom förlängning av den föreslagna trafiken till Hölö. För detta krävs nya mötesspår och stationer i exempelvis Jönåker, Enstaberga/Svalsta, Sjösa, Tystberga och Västerljung samt återöppning av stationen i Vagnhärad utmed Nyköpingsbanan.

Även på Svealandsbanan skulle den lokala tågtrafiken kunna utvecklas genom förlängning av den föreslagna trafiken Södertälje – Läggesta vidare till Eskilstuna. Flera nya stationer är tänkbara, exempelvis vid Kjula dit tillgängligheten skulle stärkas om lokaltåg kombineras med olika lösningar för mikromobilitet så att målpunkter i hela logistikparken snabbt och enkelt kan nås från stationen.

Övriga projekt som diskuteras är Götalandsbanan som i kombination med Ostlänken innebär en ny järnväg mellan Stockholm och Göteborg via Jönköping, vilken skulle avlasta Västra Stambanan. Ett annat projekt är Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn via Karlskoga som en del av förbindelsen Stockholm – Oslo. Detta skulle kunna leda till ökad trafik och ökat resande på Svealandsbanan och därmed behov av komplett dubbelspår. Om Arosälänken byggs skulle attraktiva restider mellan Eskilstuna och Uppsala kunna uppnås via Västerås. I Stockholms län utreds möjligheter att införa snabb regionpendeltrafik mellan Stockholm C och Södertälje C. Detta skulle bidra till väsentligt kortare restider mellan Stockholm och centrala Södertälje och därmed stärka Södertäljes tillväxt och attraktivitet, vilket antas ge positiva följeffekter för Sörmland som har ett mycket stort pendlingsutbyte och beroende av Södertälje.

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, och att det sker tidigare än aviserad tidplan om år 2050. Trafikverket måste utveckla mer effektiva metoder och bli mer proaktiva med underhållet samt bli mer offensiv i sin samplanering med kommuner och regioner kring underhåll.

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. Här krävs också en utvecklad integrerad planering från Trafikverkets sida med kommuner och regioner.

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

Åtgärder i digital infrastruktur

För att få de systemförändringar som krävs och stärka den storregionala kollektivtrafiken behöver även att den digitala infrastrukturen byggs ut och utvecklas. Exempelvis är det viktigt att säkerställa en pålitlig internetuppkoppling ombord på fordonen. Det är 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.



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 att såväl kostnader som nyttor behöver fördelas på flera regioner. Någon total bedömning av antal tågfordon eller regional fördelning har inte kunnat göras inom ramen för denna strategi. Fler tågfordon kommer att behövas både med anledning av fler avgångar och behov av längre tåg. Förutom fler tågfordon kommer det även att behövas utökad depåkapacitet och verkstadskapacitet.

Sannolikt behövs två olika typer av tågfordon för den utökade trafiken, dels fordon för regional tågtrafik med hög kapacitet och hög hastighet (som dagens regionaltåg ER1), 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.

Konsekvenser

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 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.

Taxor

Nuvarande taxestruktur utgår kortfattat från principen att Region Sörmlands taxestruktur, Sörmlandstaxan, gäller inom Sörmlandstrafikens busstrafik och Mälardalstrafiks taxesystem, Mälardalstaxan, gäller ombord på Mälartåg. För Gnestapendeln gäller SL:s taxa. Sörmlandstaxans längre periodbiljetter samt skolkort har även giltighet på Mälartåg mellan stationer inom Sörmland. Med Movingo finns en samlad biljett som underlättar resande över länsgräns men den är idag begränsad till att omfatta periodbiljetter.



Vid en utbyggd storregional kollektivtrafik behöver taxestrukturen följa med för att säkerställa att bussar och tåg upplevs som ett integrerat system. Dagens struktur där resenären ibland kan behöva köpa flera olika biljetter för sammanhängande resor med allmän kollektivtrafik behöver förenklas. Ett sammanhållet och sömlöst taxesystem som inte påverkas av länsgränser eller trafikslag måste vara utgångspunkten. Därutöver behöver taxesystemet ta hänsyn till förändrade resvanor och resmönster. Samtidigt behöver taxesystemet beakta uppställda mål om kostnadstäckning och resandeintäkter för att säkerställa en långsiktig finansiering av kollektivtrafiken.

Hållbarhetsbedömning

En hållbarhetsbedömning har gjorts inom ramen för framtagandet av strategin för storregional kollektivtrafik. Bedömningen har gjorts i processform inom Region Sörmlands organisation och 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. Bedömningen 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 säkerställa strategins 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.

Generellt ska strategin ses som en viktig del för att skapa ett transporteffektivt samhälle ur ett hela-resan-perspektiv. Genom att ha detta som utgångspunkt och se storregional kollektivtrafik som strukturskapande kan vi utveckla samhället för att möta samhällets utmaningar, vilket ligger i linje med den regionala Klimat- och energistrategin.

Socialt

Hållbarhetsbedömningen uppmärksammar inom den sociala dimensionen jämlikhet, jämställdhet, integration, diskriminering/kränkningar, hälsa samt barnperspektiv. Det är värt att notera att fungerande kollektivtrafik i sig ger ett positivt utfall inom flera sociala perspektiv. Här kan särskilt lyftas att kollektivtrafik stärker den sociala dimensionen utifrån att grupper utan bil kan få förbättrad tillgänglighet.

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 biltrafik. Initialt kan det finnas mark- och miljöbelastande konsekvenser vid byggande för utökad kollektivtrafik. Här är det viktigt att se planeringen utifrån ett transporteffektivt samhälle där den storregionala kollektivtrafiken är strukturskapande men det kompletterande transportsystemet och samhällsplaneringen måste möta upp för att få ut den fulla effekten.

Särskilda lagstadgade miljökonsekvensbeskrivningar görs vid etableringar, samt inom nya eller ändrade detaljplaner etcetera. Det är viktigt att beakta att nybyggnation som tar jungfrulig mark är negativt för miljön och måste vägas mot hur befintligt system kan utvecklas mer effektivt och att utgå från fyrstegsprincipen. Men i vissa fall kommer det krävas nybyggnation och då måste de vägas mot andra samhällsnyttor.

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 är ekonomin den "svaga" dimensionen då det krävs investeringar för att förverkliga strategin.

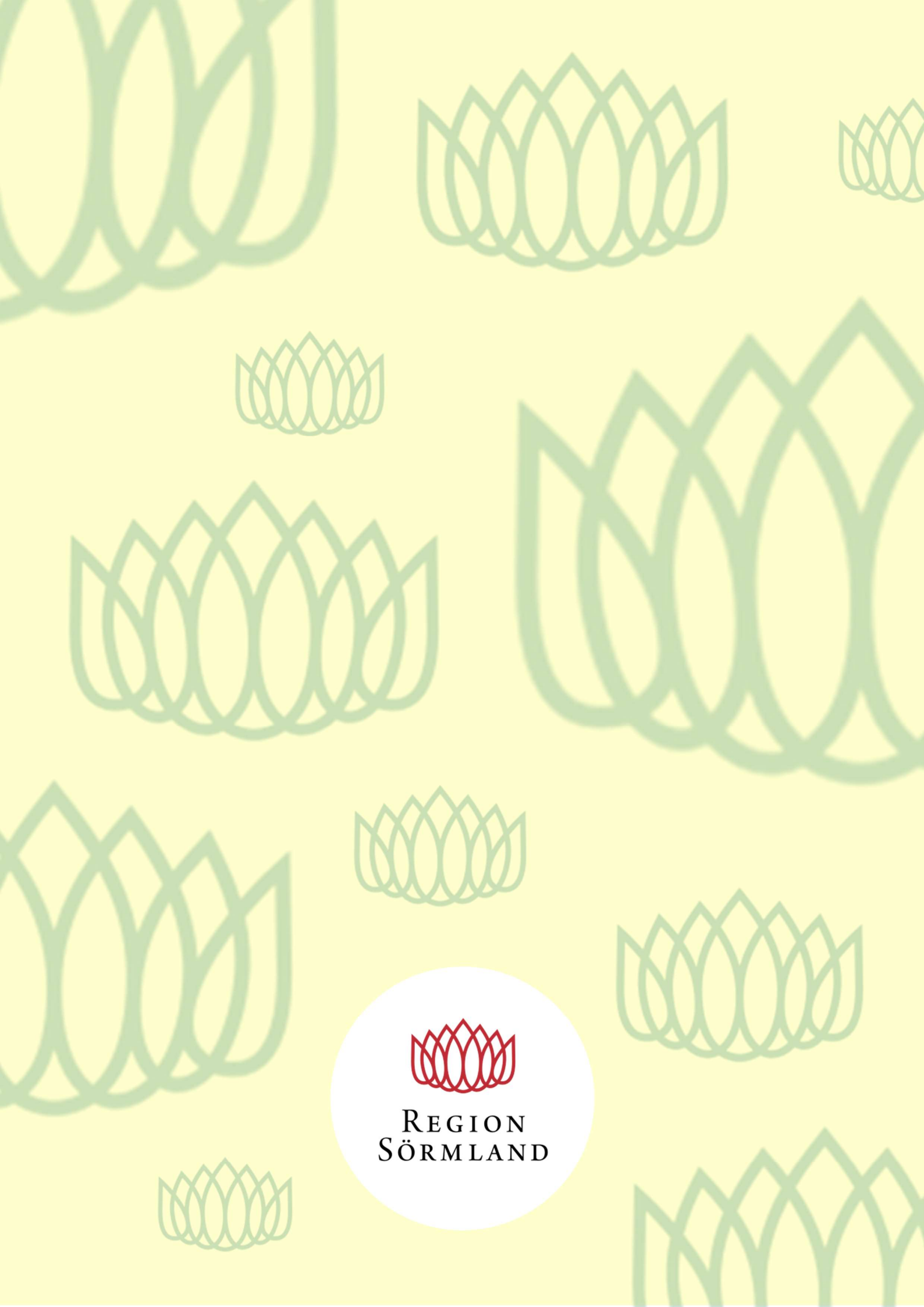
Målkonflikter

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.



REGION
SÖRMLAND