



Kontaktperson trafikkontoret
Johanna Salén
Trafikplanering
Telefon: 08-508 260 32
johanna.salen@stockholm.se

Till
Kommunstyrelsen

Kontaktperson stadsledningskontoret
Lena Lien
Förnyelseavdelningen
Telefon: 08-508 293 52
Lena.lien@stockholm.se

Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021. Svar på remiss från Trafikverket.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remissen "Järnvägens behov av ökad kapacitet - förslag på lösningar för åren 2012-2021", hänvisas till vad som sagts i detta av stadsledningskontoret och trafikkontoret gemensamma tjänsteutlåtande

Staffan Ingvarsson
Tf Förvaltningschef,
Stadsledningskontoret

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef,
Trafikkontoret

Sammanfattning

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda behovet av ökad kapacitet i järnvägssystemet fram till 2050. Remissen avser en delredovisning med lägesbeskrivning och åtgärdsförslag för perioden 2012-2021.

Kontoren ser positivt på Trafikverkets utredning om att öka kapaciteten på järnvägen. Det är dock tydligt att det behövs ökade anslag för att järnvägen skall kunna uppnå en tillfredställande standard fram till 2021 och därefter. Endast



effektivisering, ökade banavgifter och trimning räcker inte för att upprätthålla ett robust och tillförlitligt system.

Vid fördelning av resurser måste storstädernas speciella förutsättningar uppmärksammas. Transportsystemen i storstadsområdena är komplexa nätverk som måste ses som en helhet. En utökad ram för att investera i järnvägssystemet gör att regeringens pengar läggs på åtgärder som är bäst för järnvägsnätet, vilket nödvändigtvis inte betyder att det gör mest nytta för landet som helhet.

Kontoren håller med Trafikverket om att det är olyckligt att behöva vänta ända till 2023 för att kunna utöka trafiken och utnyttja kapaciteten fullt ut på Citybanan och en tidigareläggning av Mäljarbanan är således en angelägen åtgärd.

Ärendet

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda behovet av ökad kapacitet i järnvägssystemet fram till 2050. Uppdraget ska i sin helhet redovisas i februari 2012. En delredovisning för perioden 2012-2021 ska redovisas den 1 oktober 2011 och det är denna delredovisning som remissen avser. Remisstiden sträcker sig från 1 juli – 31 augusti.

Trafikverket beskriver i remissversionen brister kopplade till punktlighet, robusthet och kapacitet uppdelat på regionerna för åren 2011, 2015 och 2021. De åtgärdsförslag som läggs fram syftar till att väsentligt förbättra de brister som pekas ut. En del av detta kan åstadkommas inom de nuvarande planerna men betydande del av åtgärderna kräver utökade finansieringsramar. Det som kan uppnås genom omfördelning av medel över tid handlar i första hand om att tidigarelägga investeringar inom övriga åtgärdsområden (trimningsåtgärder).

Åtgärdsförslagen presenteras enligt följande kategorisering:

- A. Åtgärder som kan genomföras inom gällande ramar och fördelning under planperioden
- B. Åtgärder som kan genomföras genom omfördelning av medel över tid
- C. Åtgärder som förutsätter ramökning

Åtgärdsförslagen innebärande ramökningar redovisas i fyra ambitionsnivåer:

- C1) Behålla kapacitet och punktlighet på dagens nivå
- C2) Återställa systemet till den nivå det är designat för
- C3) Förstärka kapaciteten i befintligt system genom trimningsåtgärder
- C4) Utöka kapaciteten där bristerna är som störst genom nyinvesteringar

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av avdelningen för trafikplanering, trafikkontoret och förnyelseavdelningen, stadsledningskontoret gemensamt.

Stadsledningskontorets och trafikkontorets synpunkter Medelstillelning till transportinfrastruktur

Kontoren är positiva till att Trafikverket gör denna genomgång för att öka robustheten, punktligheten och kapaciteten i järnvägssystemet. Det är i linje med deras uppdrag om att planera för nätets utveckling, genomföra ombyggnadsprogram och för att kunna svara för anläggningarnas säkerhets- och underhållsstatus samt dess tillförlitlighet. De åtgärdsförslag som läggs fram i rapporten kan till viss del åstadkommas inom planens medelsramar men betydande del av åtgärderna kräver utökade ramar. En stor del av kostnaderna föreslås gå till drift- och underhållsåtgärder.

Trafikverkets, totala kostnader för drift, underhåll, och investeringar motsvarar idag drygt 1 procent av BNP. Underhållet av infrastrukturen är undermåligt och vid en jämförelse med andra västeuropeiska länder hamnar Sverige i bottenkiktet och de planerade statliga åtgärderna i transportsystemet 2010–2021 innebär en fortsatt låg och sjunkande del av BNP.¹

Investeringarna i infrastrukturen har släpat efter under många år. Det stora problemet är att bristande underhåll och förnyelse av infrastrukturen riskerar att försämra förutsättningarna för ekonomisk tillväxt framöver, givet de krav som ställs av ett framväxande kunskapssamhälle i en globaliserad ekonomi.²

Trafikverket skriver själva i utredningen att de befärar en fortsatt ökning av kostnaderna för drift och underhållsåtgärder. Om Trafikverket ska kunna utföra sitt uppdrag och se till att landet har en tillförlitlig och säker järnvägsinfrastruktur måste det också finnas medel för att åstadkomma detta. Det krävs därför utökade ramar till infrastrukturen i kommande åtgärdsplanering för att kunna svara mot det behov som finns av investeringar men också för att kunna upprätthålla en god standard på den infrastruktur som redan finns.

¹ Infrastrukturens roll för omvandling och tillväxt – behov av uthållig strategi, Svenskt Näringsliv 201101

² Infrastrukturens roll för omvandling och tillväxt – behov av uthållig strategi, Svenskt Näringsliv 201101

Storstadens speciella förutsättningar

Kapacitetsutredningen tar ett helhetsgrepp utifrån fyrstegsprincipen för hela järnvägssystemet, vilket är bra och nödvändigt för förståelsen av nätet som helhet. Däremot missgynnas storstadsregionerna av den avgränsning Trafikverket har valt när det gäller att bara karlägga kapaciteten på det statliga spårnätet.

I Stockholmsregionen görs idag knappt 1 miljon resor per dag³ vilket kommer att öka i takt med att befolkningen ökar och arbetsmarknaden utvidgas. Av alla växande kommuner svarade kommunerna i de tre största arbetsmarknadsregionerna, Stockholm, Göteborg och Malmö, för 85 procent av Sveriges hela befolkningsökning under perioden (1985-2008). Dessa tre regioner svarade likaså för 85 procent av den totala tillväxten inom tjänstesektorerna.⁴

Stockholmsregionen har landets största och snabbast växande folkmängd och ekonomi. Regionen har ett kunskapsintensivt och specialiserat näringsliv som fungerar som en motor och förnyare för näringslivet i hela landet och regionens infrastruktur är således viktig för hela landets tillväxt och internationella konkurrenskraft. Regionens infrastruktur kännetecknas dock av mycket stora och ökande resandemängder som leder till kapacitetsbrister i stora delar av transportsystemet. Denna kapacitetsbrist får konsekvenser på den ekonomiska tillväxten. Redan idag står Stockholmsregionen för cirka 40 procent av Sveriges tillväxt. När regionen växer kommer andelen att öka ytterligare.

Transportsystemen i storstadsområdena är komplexa nätverk som måste ses som en helhet. Vid fördelning av resurser måste storstädernas speciella förutsättningar uppmärksammas. En utökad ram för att investera i järnvägssystemet gör att regeringens pengar läggs på åtgärder där de kommer till störst nytta för järnvägsnätet, vilket nödvändigtvis inte betyder att det gör mest nytta för landet som helhet.

Citybanans kapacitet kan inte utnyttjas fullt ut

Den kraftiga tillväxten av boende och arbetsplatser i Stockholms län skapar en ökad efterfrågan på kollektivtrafikresor. SL bedömer att efterfrågan genom Stockholms innerstad för pendeltågstrafiken är 24 tåg per timme, vilket kan jämföras med dagens möjliga trafikering som är 14 tåg per timme. Innan Citybanan är byggd 2017 kommer det inte vara möjligt att utöka till fler än dagens 14 pendeltåg per timme.

³ Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys, Rapport 2011:3, Trafikanalys

⁴ Infrastrukturens roll för omvandling och tillväxt – behov av uthållig strategi, Svenskt Näringsliv 201101

Idag delar pendeltågen spår med regionaltågen mot Västerås på sträckan mellan Tomtebodavägen och Bålsta. Eftersom tågen har olika hastigheter kör de snabbare regionaltågen ifatt pendeltågen om de ligger för tätt. De olika hastighetsprofilerna leder till kapacitetsproblem, och varken SL eller SJ kan köra så många tåg som är önskvärt på banan. Den planerade utbyggnaden gör det möjligt att öka såväl den lokala som regionala tågtrafiken. Dessutom ökar driftsäkerheten, då de olika trafiksystemen i större utsträckning kan separeras från varandra. För resenärer på Mälmarbanan möjliggör fyrspåren också kortare restider. En ytterligare fördel är att tidtabellsplaneringen blir mer flexibel när de olika trafiksystemen blir mindre beroende av varandra. Etappen mellan Barkarby och Tomtebodavägen planeras vara klar 2023 vilket är 6 år efter Citybanans öppnande.

Kontoren instämmer med Trafikverket att det är olyckligt att behöva vänta ända till 2023 för att kunna utöka trafiken och utnyttja kapaciteten fullt ut i Sveriges trängsta snitt och att en tidigareläggning av Mälmarbanan är en klok investering. I utredningen finns förslag på att pendeltågen i högtrafik skall turas om att stanna vid vissa stationer, samtidigt som regionaltågen gör ytterligare stopp för att öka turtätheten på både pendeln och regionaltågen innan utbyggnaden är klar år 2023. En sådan åtgärd måste göras med försiktighet och med hänsyn till de resandemängder som finns i olika relationer. Antal förvärvsarbetande pendlare per dag mellan Västerås (tätort) och Centrala AB-län är 2 144 personer⁵. Bara under maxtimmen (07.30-08.30) reser 4 600 personer på pendeltågets Bålstalinjen mellan Spånga och Sundbyberg⁶, vilket är mer än dubbelt så många bara på en timme. Det är därför mycket angeläget att pendeltågets kapacitet och framkomlighet inte påverkas negativt på bekostnad av ökad turtäthet på regionaltågen.

Trafikkontorets och stadsledningskontorets förslag

Kontoren föreslår att kommunstyrelsen godkänner detta kontorsyttrande som svar på remiss.

Slut

⁵ SCB, *Förvärvsarbetande 16+ år efter pendling för 11 st tätorter. År 2008.*

⁶ Trafikplan 2020, SL