

Till:

Från:

2010-12-10

## Åtgärdsval Mälardalen

### Målsättning

Att förbättra situationen för pendling mellan Västerås och Stockholm.

Att punktligheten på Mälardalen skall vara 95 %.

Att alla tågresenärer skall ha möjligheten till sittplats.

### Bakgrund/problembeskrivning

Pendlingen mellan Västerås och Stockholm är i dag väldigt omfattande. Framför allt gäller det arbetspendlingen. År 2007 genomfördes en resmatrisundersökning (urvalsundersökning) i Västmanland. Av den framgår att det i länet görs 54000 kollektivresor ett vanligt vardagsdygn. Av dessa görs 34 200 resor inom samma kommun, 7 200 resor börjar och slutar inom länet och 11 800 antingen startar eller slutar inom länet. För övriga resor saknas start- eller målpunkt. Av resorna sker 13 400 med tåg, drygt 9 800 med buss på landsbygd och 30 900 resor med buss inom tätort. Av kollektivtrafikresenärerna i åldersgruppen 25–45 år reser nästan 40 procent med tåg. 63 procent av resenärerna reser dagligen, medan sällanresenärerna är få. Västeråsarna svarar för 74 procent av kollektivtrafikresorna, men utgör endast 54 procent av befolkningen (källa: LTP) Arbetsmarknadsregionernas utveckling tyder på att arbetspendlingen framförallt med tåg i relationen Västerås Stad och Stockholm kommer att öka. Behovet av robusta och pålitliga arbetspendlingsmöjligheter på Mälardalen är därför stort. Vid en jämförelse av punktligheten för tågen på Mälardalen med Svealandbanan och Ostkustbanan (Uppsalapendeln) kan det konstateras en relativt stor skillnad mellan de olika banorna. Jämförelsen mellan banorna visar att punktligheten för Mälardalen de sex senaste åren är ca 83 %, Svealandbanan är ca 90 % samt Uppsalapendeln ca 93 %. ( källa: SJ:s punktlighetsstatistik)

I Nationell plan för transportsystemet finns åtgärder för utbyggnad av Mälardalen delen Tomtebodavägen – Kalhäll. Åtgärderna innebär utbyggnad till fyra spår vilket skulle öka kapaciteten på banan in mot Stockholm. Full effekt av dessa åtgärder uppnås först när hela sträckan är utbyggd. Detta kommer troligen vara klart efter denna planperiods utgång 2021. Problemen för tågresenärerna är redan idag påtagliga och beskrivs delvis under rubriken kända brister nedan.

### Kända brister

Dagens situation

Pendeltågstrafiken utgör tillsammans med övriga spårssystem stommen i Stockholms läns kollektivtrafik och har en central betydelse för resandet in och ut från Stockholms centrala delar. Regionaltågstrafiken längs Mälardalen har stor betydelse för pendlingen i Mälardalen och potentialen för fortsatt regionförstoring. Det finns en stark vilja från olika aktörer att utveckla tågtrafiken i Mälardalen.

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

Resandet utmed Mäljarbanan är idag stort. Tågens kapacitet utnyttjas maximalt och på spåren finns inte plats för flera tåg. Detta innebär följande brister:

- Efterfrågan på tågresor är stort framförallt under högtrafiktid, morgon och kväll. Detta medför att det är trångt och ibland får inte alla som vill resa plats. Det är mycket vanligt att tågresenärerna får stå en längre sträcka.
- På den inre delen av Mäljarbanan går det många tåg och tågen har olika uppehållsmönster och hastighet. Många gånger hamnar regionaltågen bakom ett pendeltåg och får på så sätt mycket längre restid än om de haft egna spår.
- Bytesmöjligheterna mellan tåg och övrig kollektivtrafik är inte optimala. Det medför att restiderna kan bli onödigt långa.
- Spåren utnyttjas maximalt under högtrafiktid. Det stora antal tåg som trafikerar banan medför att det lätt uppstår förseningar. Förseningarna leder till att många resenärer anser att de inte kan lita på tågtrafiken. (Källa: Banverkets förstudie maj 2006)

### Syfte

Enligt fyrstegsprincipen är åtgärden att bygga ut till fyra spår på delen Tomteboda – Kalhäll en fyrstegsåtgärd. Detta åtgärdsvalsarbete har syftet att titta på de andra tre stegen för att undersöka möjliga förbättringsåtgärder som kan implementeras i närtid för att förbättra situationen för i första hand arbetspendlingen.

### Trafikslagsövergripande möjligheter

Möjligheter att pendla mellan Västerås och Stockholm kan idag ske med järnväg eller på väg. Tidigare har vägförbindelsen E18 mellan Västerås och Stockholm haft en relativt låg standard. I och med utbyggnaden av E18 delen Enköping – Sagån som öppnades för trafik oktober 2010 så har det som tidigare orsakade framkomlighetsproblem tagits bort. Ett exempel på detta var genomfarten i Humelsta med hastighetsbegränsning till 50km/h på europavägen. Ytterligare förbättringar är planerade för delen Västerås – Sagån. Den delen är idag en 2+1 väg med mittvajerräcke och kommer att byggas ut till en fyrfältsväg med motorvägsstandard. Byggstart av den etappen kan ske tidigast under slutet av 2011. När detta är genomfört kommer hela E18 mellan Västerås och Stockholm vara utbyggd till motorväg. Det kommer att ge betydligt ökad framkomlighet med även kortare restid och bör väsentligt kunna stärka möjligheten för kollektivtrafiken på väg mellan de båda städerna.

I åtgärdsvalsprocessen utgår man ifrån behovet och möjligheter att lösa detta. Om behovet i det här fallet är att få tillstånd en pålitlig pendlingsmöjlighet så kan väg och järnväg ses som kompletterande trafikslag vilket kan resultera i flera möjligheter.

Fyrstegsprincipen innebär ett förhållningssätt när det innebär planering och genomförande av åtgärder. I det här fallet finns redan steg fyra alltså nyinvestering identifierad genom utbyggnad till fyra spår vid Tomteboda – Kalhäll. Övriga steg är inte identifierade. Fyrstegsprincipen kan sammanfattas som följande:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

### Åtgärdsval steg 1, 2, 3

Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt. Behovet av arbetspendling kan påverkas/minskas med bra förutsättningar till distansarbetsmöjligheter. Exempel på detta kan vara distansarbetshotell eller möjlighet att arbeta hemifrån.

Val av transportsätt kan bestå i ett antal olika kombinationer av färdmedel som *Cykel- tåg*: resenären kan cykla till stationsläget där bra cykelparkeringsmöjligheter finns för att sedan fortsätta resan med tåg.

*Buss- tåg*: resenären kan resa lokalt med buss till stationsläget.

*Bil- tåg*: resenären kan resa med bil till stationsläget där bra parkeringsmöjligheter finns.

Kommunikation och information kan utvecklas ytterligare.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt väg/tågnät och fordon. Exempel på sådana åtgärder:

*Expressbuss- pendeltåg*: resenären kan resa med expressbuss mellan Västerås och in mot Stockholmsområdet där omstigning till pendeltåg kan ske för vidare resa in mot centrala Stockholm. Detta kan ses som komplement till tågtrafiken på hela sträckan. Biljettsystem som kan hantera detta bör skapas.

Ett högt utnyttjande av kapaciteten på Mäljarbanan skapar ett störningskänsligt system. Möjligheten att se över antal avgångar kan skapa ett mer robust och pålitligt system. Avgångstider ska kundanpassas till de mest eftertraktade tidpunkterna.

Problem med trängsel på tågen kan påverkas genom att komplettera med längre och flexibla tågsätt framförallt vid högtrafik. Detta kan ev. medföra att perronger behöver förlängas eller att system skapas så att även längre tågsätt kan utnyttja befintliga ramper. Det kan även ha påverkan på övrig infrastruktur på banan. Prioritering mellan gods, fjärrtåg och pendeltåg ses över. Trimning av befintlig infrastruktur för att öka kapacitet. Drift och underhållsåtgärder som skapar mera pålitligt och robust system.

Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Exempel på sådana åtgärder:

Utbyggnad med förlängning av perronger för att möjliggöra längre tågsätt.

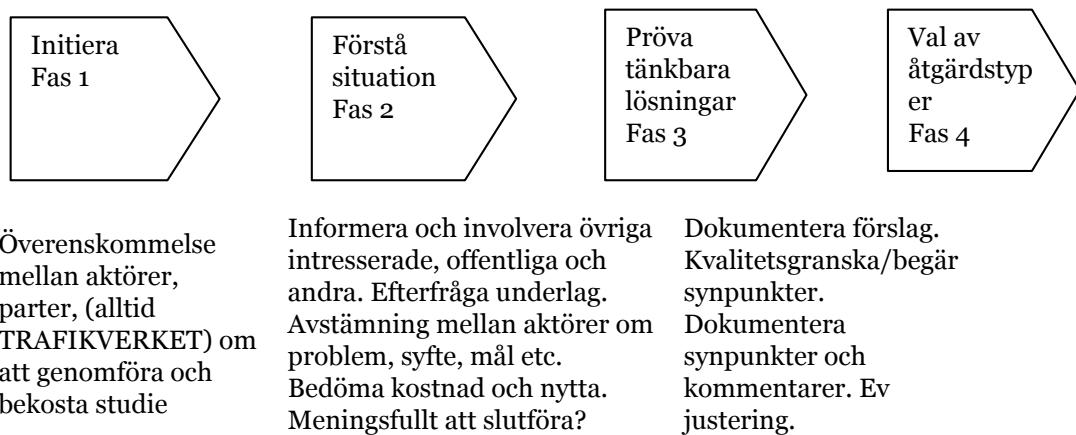
Om eller utbyggnad av annan infrastruktur.

### Aktörssamverkan

För att kunna genomföra dessa olika åtgärder/steg krävs aktörssamverkan. Trafikverket, operatörer, planupprättare, ansvarig för kollektivtrafik o.s.v. behöver samverka med en gemensam målsättning. Ett sätt att tydliggöra detta kan vara att ta fram en gemensam avsiktsförklaring. I rapporten Tillämpning av åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen (version 1.0 2010-10-05) beskrivs arbetsgången enligt följande:

Ärendenr: [Ärendenummer]  
 Projektnr: [Projektnummer]

En åtgärdsvalsstudie skall följa stegen i nedanstående figur.



Metodiken har stora likheter med den tidigare Vägverkets modell för OLA – arbetet. En arbetsmodell som ger ett strukturerat arbetssätt och som visat sig erfarenhetsmässigt fungera väl när flera olika aktörer ska samverka kring ett givet problem.

**O** står för **O**bjektivitet och fakta.

**L** står för **L**ösningar. Vilka lösningar bidrar till att hantera eller minska problemet. (Kopplat till fyrstegsprincipen)

**A** står för **A**vsiktsförklaringar där aktören tydliggör vad man kan göra inom ramen för sin verksamhet eller ansvarsområde.

Trafikverket kan åta sig uppgiften leda ett sådant arbete.

Fas 1.

I det här fallet har initieringen skett genom överläggningar med planupprättaren i Västmanlands län som mynnat ut i en muntlig överenskommelse att genomföra en åtgärdsvalsstudie av Mälardalen samt behovet av pålitliga och robusta arbetspendlingsmöjligheter.

Fas 2.

Ett första steg för att förstå situationen är att samla den interna kompetensen inom trafikverket för erfarenhetsåterföring.

Därefter skall aktörer identifieras och bjudas in till diskussioner så att en gemensam problembild, syfte och målformulering kan skapas.

Fas 3.

I denna fas skall fokus för diskussionerna vara vilka tänkbara lösningar på problemet/behovet som kan finnas kopplat till fyrstegsprincipen och ur ett trafikslagsövergripande perspektiv. Föreslagna lösningar skall bedömas utifrån kostnad och nytta.

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

Fas 4.

Här tydliggörs vilka åtgärder som är rimliga att gå vidare med.

I den här fasen även viktigt att identifiera vilken eller vilka aktörer som har huvudansvaret/mandatet att genomföra åtgärden. Lösningar eller åtgärder kan formuleras som avsiktsförklaringar som då bör innehålla vad som skall göras av vem och när det skall genomföras.

### **Behov av utredningar/studier/analyser**

Här behövs mer interna diskussioner för att klargöra detta. Det behövs även en litteraturgenomgång av vad som finns dokumenterat. Innan externa aktörer bjuds in bör vi internt klargöra vad som är åtgärdat, planerat och vilken erfarenhet om problem/brister som finns. Ett första internt möte är inplanerat med detta syfte. Exempel på områden som behöver ses över är:

Kapacitetsanalys - punktlighet.

Systemanalys – infrastruktur.

Drift och underhållsbehov.

Operatörsförutsättningar.

Biljettsystem - betalsystem.

osv.