



Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalenregionen

Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

Innehåll

Ställningstaganden	3
Bakgrund	4
En systemanalys för Stockholm-Mälardalens regionens transporter	4
Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalens regionen	5
Om den här rapporten och fortsatt arbete	6
Avgränsning – Storregional kollektivtrafik	6
Temagruppens process	6
Läsanvisningar	6
Inspel till systemanalysen för Stockholm-Mälardalens regionens transporter 2024	6
Använd trafiksystemet mer effektivt	7
Därför är detta viktigt	7
Detta behöver göras	9
Kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalens regionen ska stärkas och utvecklas med utgångspunkt i resenärens behov och förutsättningar	11
Därför är detta viktigt	11
Detta behöver göras	12
Kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalens regionen ska vara långsiktigt robust och redundanter	14
Därför är detta viktigt	14
Detta behöver göras	16
Kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalens regionen ska utvecklas för att säkerställa näringslivets kompetensförsörjning och därmed stärka regionens konkurrenskraft, tillväxt och utveckling	17
Därför är detta viktigt	17
Detta behöver göras	18
Illustration av det storregionala kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalens regionen	19
Källförteckning	22
En Bättre Sits temagrupp Storregional kollektivtrafik	23

Ställningstaganden

Använd trafiksystemet mer effektivt

Kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalen ska stärkas och utvecklas med utgångspunkt i resenärens behov och förutsättningar

Kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalen ska vara långsiktigt robust och redundanter

Kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalen ska utvecklas för att säkerställa näringslivets kompetensförsörjning och därmed stärka regionens konkurrenskraft, tillväxt och utveckling

Bakgrund



I Stockholm-Mälardalenregionen bor 4,3 miljoner människor som tillsammans bidrar till hälften av Sveriges BNP. Fram till 2050 beräknas befolkningen öka med över 800 000 invånare.¹ 8 av 10 tåg i landet startar eller slutar sin resa i Stockholm. Ett stopp eller en störning i trafiksystemet i Stockholm-Mälardalenregionen får konsekvenser för stora delar av landet.

En Bättre Sits är det storregionala transportpolitiska samarbetet mellan de sju länen Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro, Östergötland och Gotland. Arbetet koordineras av Mälardalsrådet. Inom ramen för samarbetet har länen enats om gemensamma mål om en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur som underlättar för människors vardag, godstransporter och en utvecklad handel.

En Bättre Sits-samarbetets transportpolitiska mål

Målet är att skapa ett transportsystem...

- ... där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ökad attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälardalenregionen
- ... som stöttar en hållbar regional utveckling i Stockholm-Mälardalenregionen – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- ... där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till transporteffektivitet
- ... där flerkärnighet och en förstordad arbets- och bostadsmarknad främjar regional utveckling

En systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionens transporter

I En Bättre Sits-samarbetet har de sju länen gemensamt identifierat hur Stockholm-Mälardalenregionens transportsystem och transportinfrastruktur ska utvecklas för att bidra till hållbar regional utveckling och för att möta framtidens behov och utmaningar. Inriktningen beskrivs i en politiskt förankrad trafikslagsövergripande systemanalys. Systemanalysen uppdaterades senast 2020 och har titeln ”Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen”.²

Med anledning av omvärldsförändringar och nya utmaningar aktualiserar regionerna i En Bättre Sits-samarbetet systemanalysen. Under år 2023 har skett ett gediget arbete i tre temagrupper med fokus på Storregional kollektivtrafik, Godstransporter, samt Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Arbetet har letts av regionala representanter ur samarbetets politiska styrgrupp,

¹ ÖMS (2023): Framskrivningar av befolkning och sysselsättning – i östra Mellansverige

² Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen

men även innefattat kommunal representation från de sju länen. Totalt har ett sjuttioal politiska representanter deltagit i arbetet. Som stöd till deltagarna och för planering av processen har det funnits en bred tjänstepersonsberedning. Syftet med temagruppernas arbete har varit att diskutera viktiga vägvalsfrågor kopplat till det storregionala transportsystemets funktionalitet och behov av utveckling för att landa i gemensamma ställningstaganden över läns- och partigränser.

Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarenregionen

Det storregionala kollektivtrafiksystemet är Stockholm-Mälarenregionens ryggrad och har därigenom en avgörande funktion för regionens utveckling. Kollektivtrafiksystemet är en viktig pusselbit för att nå målen om en utvecklad och integrerad bostads- och arbetsmarknad som är internationellt konkurrenskraftig.

Det storregionala kollektivtrafiksystemet har utvecklats kraftigt med ny infrastruktur och utvecklad trafikering de senaste tio åren. Resandet har ökat utifrån sammanlagda antal resor samt antalet resor per invånare. 2018 reste varje dag 750 000 invånare över kommungränser för att komma till jobbet. Av dessa passerade 200 000 pendlare en eller flera länsgränser.³ Under pandemin minskade resandet och digitala möten blev för många ett vanligt inslag i det vardagliga arbetslivet. Det minskade resandet i kollektivtrafiken höll förvisso i sig under pandemins gång, men under 2022-2023 skedde en snabb återhämtning i den storregionala kollektivtrafiken. Då Stockholm-Mälarenregionen växer förväntas resandet både inom och mellan länen att fortsatt öka kraftigt på sikt.

En stor del av pendlingen i Stockholm-Mälarenregionen sker med kollektivtrafik på spår, framför allt i Stockholms län samt i de radiella stråken in mot huvudstaden. I andra delar av Stockholm-Mälarenregionen sker pendling med busstrafik, som fullbordar det storregionala kollektivtrafiksystemet i exempelvis tvärförbindelser. Bilen används ofta för resor längre ut i regionen. För tillgängligheten till Gotland är färjeförbindelserna till fastlandet en del av det storregionala kollektivtrafiksystemet.

Systemet behöver utvecklas ytterligare; dagens storregionala kollektivtrafiksystem med tillhörande infrastruktur behöver optimeras så att det kan nyttjas i så hög utsträckning som möjligt. Idag finns utmaningar med tillförlitlighet, kapacitet och regularitet. Men också med administrativa gränser och system som inte fungerar optimalt. Det är avgörande att kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälarenregionen, både det befintliga och det planerade, underhålls och utvecklas för att vara attraktivt, robust och tillförlitligt för resenären, näringslivet och organisationer som är beroende av att transportsystemet fungerar.

För att lyckas med detta behöver arbetet utgå från de gemensamma målen, men också vara flexibelt och tillvarata innovation i planeringen framåt utifrån en snabbt föränderlig omvärld. Samverkan behöver vara vägledande genom allt arbete för att få ut störst nytta för både resenärerna och näringslivet.

³ Mälardalsrådet (2020): Arbetspendling i Stockholm-Mälarenregionen 2018

Om den här rapporten och fortsatt arbete

Avgränsning – Storregional kollektivtrafik

Den här rapporten innefattar resultaten från diskussionerna i temagruppen Storregional kollektivtrafik. Med storregional kollektivtrafik menas länsgränsöverskridande trafik som binder ihop de storregionala nodstäderna, Stockholms regionala stadskärnorna samt Gotland. En avgränsning har gjorts till personresor i arbets-, studie- och fritidssyfte med start- och slutdestination inom Stockholm-Mälardalenregionen eller närliggande län. Transporter till och från flygplatser samt långväga persontransporter utifrån ett internationellt tillgänglighetsperspektiv har hanterats av temagruppen Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft.

Temagruppens process

Temagruppen har under processen haft fem möten från april 2023 till december 2023. Gruppen har därtill gjort gemensamma studiebesök. Fokus har varit att vidareutveckla den storregionala samsynen. Processen har varit iterativ och innefattat gemensam kunskapsuppbyggnad genom underlag och presentationer, samt diskussioner kring kollektivtrafiksystemets utmaningar och hur kollektivtrafiken bidrar till En Bättre Sits transportpolitiska mål. Gruppen har diskuterat olika lösningar, det vill säga sådant som behöver göras för att möta utmaningarna. Här har deltagarna även identifierat olika aktörer med rådighet, inklusive kommuner och regioner i Stockholm-Mälardalenregionen själva eller i samverkan med andra. Ett gemensamt arbete har gjorts för att illustrera det storregionala kollektivtrafiksystemets grundläggande struktur i en karta. Gruppens ställningstaganden tar sin utgångspunkt i att kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalenregionen - både det befintliga och det planerade - ska vara attraktivt, robust och tillförlitligt för resenären.

Läsanvisningar

I den här rapporten redovisas temagruppens gemensamma ställningstaganden för Stockholm-Mälardalenregionens storregionala kollektivtrafiksystem. Kapitelindelningen motsvarar övergripande ställningstaganden. Varje kapitel innefattar mer konkreta ställningstaganden följt av en underbyggande text. I slutet av varje kapitel sammanfattas olika lösningar som gruppen lyft som viktiga att påtala i sammanhanget, och aktörer med rådighet.

Inspel till systemanalysen för Stockholm-Mälardalenregionens transporter 2024

Ställningstagandena från temagruppen Storregional kollektivtrafik, inklusive illustrationen av systemets funktion, vägs samman med rapporterna från övriga två temagrupper och blir viktiga inspel i arbetet med att aktualisera den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälardalenregionens transportsystem under 2024. I systemanalysen beskrivs behov av utveckling, prioriterade stråk och funktioner sammanvägt ur ett systemperspektiv.

Använd trafiksystemet mer effektivt

- **Planerade investeringar i infrastrukturen behöver förverkligas snarast**
- **Underhållsarbetet måste accelereras**
- **De administrativa systemen måste optimeras och utvecklas**
- **Ytterligare investeringar behöver tillkomma**

Därför är detta viktigt

Att bygga ny infrastruktur är kostsamt och tar tid. Nya investeringar kommer att krävas i Stockholm-Mälardalenregionen men det är också nödvändigt att det befintliga kollektivtrafiksystemet i regionen optimeras. Med andra ord måste kollektivtrafiksystemet både utvecklas och användas mycket mer effektivt. Det system som åsyftas är dels det system som används idag, dels de åtgärder som idag är i planerings- och byggskede.⁴ Att etappindela investeringar, både i planerade och tillkommande åtgärder, utgör en god möjlighet att öka genomförandegraden. Till exempel behöver ett nytt signalsystem byggas ut snabbare än nuvarande planering utifrån gällande nationell plan.

Även de administrativa systemen behöver bidra till effektivitet. Till detta hör prioriteringskriterier för järnvägskapacitet, planering av underhåll, operatörer som kan leverera trafik och styrning där tåglägen används mer effektivt. Det handlar om såväl tekniken som resenärsverktygen och kundupplevelsen.

Nuvarande tilldelningssystem av tåglägen innebär att det är svårt att garantera ett långsiktigt stabilt trafikutbud och det sker alltför ofta förändringar i kollektivtrafikens utbud och tidtabell. Detta påverkar pendlarnas vardag negativt. Ryckigheten har negativa följd effekter även för planeringen av den anslutande lokaltrafiken, och exempelvis busstrafiken hinner inte alltid med en omplanering. Även om avsikten med tilldelningssystem är att skapa bästa samhällsekonomiska effekter så tar modellen inte hänsyn till hela kollektivtrafiksystemet och modellen är också ett hinder för ett effektivt utnyttjande av spårkapaciteten. Regionaltågen prioriteras ner och modellen tar inte hänsyn till ett större fungerande kollektivtrafiksystem i exempelvis Mälardalen. Dessutom värderas inte marginalnyttan av ytterligare

⁴ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen, samt Mälardalstrafiks presentation under Temagruppermötet 24 aug 2023

snabbtåg, något som gör att dessa kan få tåglägen som sedan inte utnyttjas samt att regional trafik får stå tillbaka alternativt ha en avvikande tidtabell vissa dagar.⁵

Under år 2023 presenterade den Europeiska kommissionen ett förslag till förordning om användningen av järnvägsinfrastrukturkapaciteten i EU som på sikt innebär en förändring av den svenska kapacitetstilldelningen. Förslaget till förordning innehåller riktlinjer för en mer långsiktig planering, kapacitetsförsörjningsplanen som kommer därav och avvägningen mellan olika typer av trafikbehov på järnvägen. Det är i sammanhanget viktigt för Stockholm-Mälardalenregionen med ett utvecklat systemperspektiv i infrastrukturplaneringen snarare än en planering i stråk och inlåsningar av kapacitet. Det måste nog övervägas vilken fördelning av kapacitet mellan gods- och persontransporter som ger störst samhällsnytta.

I första hand ska kollektivtrafiken gå enligt tidtabell. När det inte är möjligt är ett väl fungerande system för ersättningstrafik och tydlig störningsinformation avgörande för att behålla allmänhetens förtroende för kollektivtrafiken. Det är viktigt att etablera och underhålla ett robust ramverk som effektivt hanterar avbrott och störningar i trafiken.

Därtill är det nödvändigt att adressera trängselproblematik, genom att exempelvis justera skol- och arbetstider där det är möjligt. Detta hjälper till att jämna ut trafikflödena och minska trängsel under rusningstid, men det kräver också att trafikutbudet kan behöva ses över i stort i mellantrafiken så att det är möjligt att resa vid andra tider.

På järnvägssystemet finns det flera olika anspråk. Både gods-, pendel-, regional- och snabbtåg vill nyttja järnvägssystemet. För vissa platser och vissa kombinationer fungerar den blandningen väl. För andra platser och kombinationer medför blandningen av olika tågslag betydande kapacitetsbrister som behöver adresseras. Arbetssätt och strategier behöver utvecklas för en effektiv användning av järnvägens kapacitet, samt för att identifiera och bygga bort flaskhalsar i järnvägssystemet. Samverkan mellan olika aktörer, inklusive näringslivet och godsmottagare, är avgörande för att säkerställa ett smidigt och effektivt system.

En nyckel till att få ett fungerande järnvägsnät är inte bara ökade resurser till underhåll utan även att utveckla de operativa arbetssätten på järnvägen. Därigenom kan en större andel av den teoretiska kapaciteten användas mer effektivt. Genom att adressera de här frågorna tillämpas fyrstegsprincipens tidiga steg.

⁵ Mälardalsrådet (2020): Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalenregionen - Underlagsrapport från En Bättre Sits temagrupp Storregional kollektivtrafik

Detta behöver göras

→ Planerade investeringar i infrastrukturen behöver förverkligas snarast

- Trafikverket behöver säkerställa god framdrift enligt tidsplan på redan beslutade objekt.
- Riksdagen och regeringen behöver säkerställa en snabbare utbyggnad av nytt signalsystem.
- Kommunerna och regionerna behöver säkerställa framdrift i investeringar av bytestpunkter i systemet och utveckla attraktiva stationer.

→ Underhållet måste accelereras

- Trafikverket och regionerna behöver tillsammans skapa en gemensam syn på underhåll av kollektivtrafiksystemets infrastruktur för att beta av underhållsskulden på såväl järnväg som väg.
- Regionerna behöver i ökad grad vara behjälpliga och en samverkanspart för Trafikverket vad gäller planering och frigöra tid i spår för underhållsarbete.
- Riksdagen behöver säkerställa ökad ram för drift och underhåll av transportsystemet.
- Trafikverkets underhållskontrakt behöver styra kraftigt mot förebyggande underhåll i syfte att minska antalet akuta fel.
- Regionerna och operatörer behöver säkerställa underhåll av fordon, tåg och bussar, för en trygg trafikleverans.

→ De administrativa systemen måste optimeras och utvecklas

- Staten behöver säkerställa att ett utvecklat system för tilldelning av spårkapacitet skapar en balans i prioriteringen mellan de olika marknadssegmenten, som ger största möjliga samhällsnytta, och därmed bidra till en mer effektiv användning av spårinfrastrukturen.
- Regionerna behöver fortsatt arbeta för en stärkt och utvecklad samverkan mellan berörda aktörer för samordnade tidtabeller och utvecklade biljettsamarbeten.
- Kommuner kan bidra till att sprida ut resandet och frigöra kapacitet i peaktid genom att förskjuta skolstarten.
- Ansvariga operatörer behöver säkerställa ett robust, flexibelt och utvecklingsbart system för ersättningstrafik, för såväl planerade som akuta störningar.
- Trafikverket och regionerna behöver utveckla ett mer tillförlitligt system för störningshantering och störningsinformation.
- Trafikverket, godsoperatörer och regionerna behöver stärka sin samverkan och dialog om hur spårkapaciteten kan användas mest effektivt.



→ Ytterligare investeringar behöver tillkomma

- Regeringen behöver säkerställa en ekonomisk ram för transportinfrastrukturen som möjliggör fortsatta investeringar som gynnar ett effektivt kollektivtrafiksystem i Stockholm-Mälardalenregionen.
- Regionerna behöver säkerställa att det finns depåkapacitet.
- Regeringen behöver ge Trafikverket i uppdrag att genomföra ett trimningspaket för Stockholm-Mälardalenregionen som inkluderar en prioritering av åtgärder i samarbete med regionerna.
- Riksdagen och regeringen behöver tillse att fyrstegsprincipen genomsyrar planeringen genom att möjliggöra för tillämpning och finansiering av steg 1 och 2 åtgärder inom såväl nationell som regionala transportplaner på samma sätt som steg 3- och 4-åtgärder.
- Riksdag och regeringen behöver stimulera en hållbar stadsutveckling kopplat till kollektivtrafikutbyggnad genom exempelvis stadsmiljöavtal.

Kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalen ska stärkas och utvecklas med utgångspunkt i resenärens behov och förutsättningar

- **Andelen kollektivtrafikresor för arbets-, studie- och fritidsresor ska öka**
- **Det ska vara enkelt, tryggt och tillförlitligt att ta sig från dörr till dörr**
- **Tillgängligheten till och från Gotland måste vara stabil och långsiktigt tillförlitlig**

Därför är detta viktigt

Utveckling av och ett ökat utnyttjande av kollektivtrafiksystemet är viktiga delar för samhällsutvecklingen. Samtidigt är kollektivtrafiken ett viktigt verktyg för att många ska få vardagen att fungera. Vi behöver därför arbeta för att öka andelen kollektivtrafikresor genom en planering som utgår från resenärens förväntningar, behov och önskemål, oavsett om användare ska göra en arbetsresa, studieresa eller fritidsresa. Prioriteringar mellan korta restider, hög komfort, trygghet och sittplatskapacitet beror på geografi, tid på dygnet och typ av resa. Det storregionala kollektivtrafiksystemet är stort och det finns skillnader inom systemet.

Genom att utgå från användarens behov i utvecklingen av kollektivtrafiken beaktas skillnader i och skapas tillit till systemet. Kollektivtrafiken ska vara det naturliga valet för storregionala resor inom Stockholm-Mälardalen. Det kan konstateras att anslutningar och ett sammanhållet system behöver utvecklas utifrån olika förutsättningar i regionen. Det handlar om informationssystem, hantering av förseningar, och stationsmiljöer.⁶

Ambitionen är att skapa en sömlös upplevelse av hela resan; från planeringen, under resan och fram till slutmålet. Resan i sig inbegriper inte bara det storregionala systemet utan även anslutningarna till och från. Därför är det viktigt att beakta skillnader i kollektivtrafiksystemet utifrån till exempel geografi och befolkningstäthet. Kollektivtrafiken har olika möjligheter och roller i olika delar av vårt transportsystem och våra geografier. Utvecklingen behöver anpassas och kollektivtrafiken stärkas utifrån varje plats och varje del av systemets förutsättningar, för att rätt trafikkoncept ska användas på rätt område. Det handlar bland annat om individanpassade tjänster och nya prisstrategier.⁷

⁶ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalen, samt Mälardalsrådet (2020): Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalen - Underlagsrapport från En Bättre Sitts temagrupp Storregional kollektivtrafik

⁷ K2/Nationell kunskapscentrum för kollektivtrafiks presentation om Rådslaget från vid temagruppsmöte 28 april 2023

Tillgängligheten till Gotland behöver vara långsiktigt stabil och länkas samman med det övriga storregionala kollektivtrafiksystemet samt bli mer tillförlitlig än vad den är idag.

För ett fungerade vardagsliv är tillit till kollektivtrafiksystemet, samt ett redundant system som är enkelt och tryggt för resenären av stor vikt. Kollektivtrafiken behöver därför vara väl integrerad i den kommunala planeringen och möjliggöra för människor att kunna göra enkla val som får vardagspusslet att gå ihop.

För att stärka kollektivtrafiksystemets tillförlitlighet ytterligare behöver drift och underhåll stärkas. Planeringen från den kommunala, via den regionala till den statliga planeringen måste ha ett ”hela-resan”-perspektivet där tillgänglighet är nyckelbegreppet. Tillgänglighet handlar om både fysisk och digital mobilitet samt platsutveckling. Genom att lyfta in nya mobilitetslösningar i diskussioner om kollektivtrafikens utveckling kan hela-resan-perspektivet stärkas och skillnader i systemet beaktas.

Olika målgrupper har olika behov och det behöver finnas med i planeringen. Det kräver utvecklade arbetssätt och analyser. Det kräver också en bredare ansats kring hur kollektivtrafiken kan bli attraktiv för fler, samt enkel, tydlig och pedagogisk kommunikation för såväl nya som befintliga kollektivtrafikresenärer.

En ökad kollektivtrafikandelen för personresor i Stockholm-Mälardalen-regionen utgör ett viktigt verktyg för att skapa ett fossilfritt Sverige. I de tätare delarna av landet finns såväl underlag som behov av att låta kollektivtrafiken ta en större andel av trafikarbetet. Kollektivtrafiken är både mer utrymmes- och energieffektiv än biltrafiken. För att storstadsområdena ska fungera och bidra till hela Sveriges tillväxt behöver ekonomiska och administrativa styrmedel, investeringar och samhällsplanering verka i en sådan riktning.

Detta behöver göras

→ Andelen kollektivtrafikresor för arbets-, studie- och fritidsresor ska öka

- Regionerna och kommunerna behöver öka kunskapen om resmönster.
- Regionerna behöver fortsätta utveckla en teknisk standard för integrerat biljettsystem för regional och storregional trafik.
- Regering och riksdag behöver arbeta för en gemensam biljettstandard i landet.
- Kommunernas och regionernas samhällsplanering behöver möjliggöra för en bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling som går hand i hand.
- Regionerna behöver säkerställa att fordon är tillgänglighetsanpassade för alla resenärgrupper.

- Regionerna, kommunerna, Trafikverket och Jernhusen behöver säkerställa att stationer, hållplatser och resecentrum är tillgänglighetsanpassade.
- Regionerna/trafikoperatörerna kan bidra till förstärkt kapacitet genom att köra långa tåg där det finns behov.

→ **Det ska vara enkelt, tryggt och tillförlitligt att ta sig från dörr till dörr**

- Regionerna och kommunerna behöver stärka samordning mellan storregionala trafiksystem och utveckla strategiska bytespunkter mellan lokal och regional kollektivtrafik och för anslutande trafikslag såsom cykelvägar, infartsparkering, service och handel.
- Regionerna och kommunerna behöver stärka tillgängligheten till och från nodstäderna och deras omland genom anslutande kollektivtrafik.
- Operatörer behöver säkerställa trygghet och reseinformation inför och under resa.
- Kommunerna och regionerna behöver aktivt arbeta med trygghetsfrågor vid stationsområden.
- Jernhusen behöver utveckla attraktiva och trygga station områden i samverkan med regionerna, kommunerna och Trafikverket.
- Riksdag, regeringen, Trafikverket, Jernhusen, regionerna och kommunerna behöver säkerställa en god digital uppkoppling under hela resan, både i fordon och vid bytespunkter.

→ **Tillgängligheten till och från Gotland måste vara stabil och långsiktigt tillförlitlig**

- Riksdag och regering behöver säkerställa stabila och långsiktiga villkor för kollektivtrafikförbindelserna mellan fastlandet och Gotland, exempelvis avseende vilka fastlandshamnar som ska trafikeras, överfartstider och kapacitet.
- Regionerna behöver i ökad grad samverka för att matcha färjetrafikens tidtabeller med tidtabeller för anslutande kollektivtrafik för ökad tillgänglighet mellan Gotland, Stockholm och de storregionala nodstäder.
- Regionerna behöver säkerställa biljettlösningar som inkluderar Gotland.

Kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalen ska vara långsiktigt robust och redundanter

- Ett brett sårbarhetsperspektiv ska genomsyra alla reinvesteringar och investeringar, och flaskhalsar ska aktivt byggas bort med redundanta lösningar
- Skapa ett intermodalt kollektivtrafiksystem
- Säkra och stärk kompetensförsörjning för drift, underhåll och utveckling av kollektivtrafiksystemet

Därför är detta viktigt

Det storregionala kollektivtrafiksystemet i Mälardalen har ett högt nyttjande och är komplext och sårbart. Störningar i kollektivtrafiksystemet får stora konsekvenser för både resenärer och näringslivet och kostar samhället stora summor varje år. En analys från 2019 visar exempelvis på samhällskostnader om 8,5 miljarder kr årligen (lågt räknat) på grund av förseningar i kollektivtrafiken nationellt.⁸ Kollektivtrafikens tillförlitlighet och attraktivitet påverkas av störningar, vilket i sin tur påverkar näringslivets möjlighet att rekrytera personal och Stockholm-Mälardalens konkurrenskraft. Förändrade omvärldsförutsättningar ställer allt högre krav på det storregionala kollektivtrafiksystemets robusthet och tillförlitlighet, och det krävs åtgärder för att minska kollektivtrafiksystemets sårbarhet.

I planeringen av åtgärder behöver sårbarhetsperspektivet ges ett stort fokus. Ansvariga aktörer behöver gemensamt analysera och prioritera åtgärder i kollektivtrafiksystemet för att minska systemets sårbarhet och öka robustheten. Då handlar det om flera sårbarhetsaspekter såsom klimatförändringar, effektbrist, civil beredskap, krisberedskap, större samhällsstörningar, underhållsbrister, men också dagliga incidenter. I det vidare arbetet behöver det försämrade säkerhetsläget i omvärlden vägas in vid investeringar och satsningar.

Kompetens- och personalbrist är en anledning till dagliga störningar i det storregionala kollektivtrafiksystemet då tåg- och busstrafiken samt drift och underhåll inte kan personalsättas. Här

⁸ Svensk kollektivtrafik (2019): Tid är pengar! En samhällsekonomisk analys av kostnaderna för förseningar inom kollektivtrafiken

behöver flera aktörer arbeta med att genomföra utbildningar, men också med att synliggöra och öka attraktiviteten för yrkena i branschen. Kompetensförsörjningen av samhällsbyggare är kopplad till närheten till utbildning. I Stockholm-Mälardalen saknas idag dock ändamålsenliga utbildningsmiljöer för viktiga järnvägsyrken. Här finns möjligheter att bidra till ökad kompetensförsörjning, och motverka delar av den brist på samhällsbyggare som finns i Stockholm-Mälardalen idag, genom att etablera en eller flera järnvägstekniska övningsanläggningar i regionen.

Hantering av störningar i det storregionala kollektivtrafiksystemet behöver bli bättre genom ökad förståelse bland ansvariga aktörer för systemets komplexitet, ökad samverkan mellan ansvariga aktörer och genom nya eller förändrade arbetssätt och lösningar. Det finns behov av ökad samverkan med civilsamhället och en ökad förståelse för det gemensamma ansvaret för vissa frågor, exempelvis i att minska spårspänningen på järnvägen.

Det storregionala kollektivtrafiksystemet behöver bli mer intermodalt där det finns alternativa färdvägar och färdvägar att använda vid störningar. Det handlar också om att kunna använda flera drivmedel i kollektivtrafiken för att kunna hantera störningar i exempelvis drivmedelsförsörjningen. Berörda aktörer behöver tillsammans skapa ett robust och flexibelt system som kan hantera samhällsstörningar.

Ansvariga aktörer behöver få en gemensam bild över vilka flaskhalsar och sårbara delar som behöver åtgärdas i det storregionala kollektivtrafiksystemet och ta fram och genomföra åtgärder som ger nytta på flera nivåer: nationellt, regionalt och lokalt. Ansvariga aktörer behöver utreda hur alternativa finansieringslösningar kan påskynda genomförandet av åtgärder.

Detta behöver göras

→ Ett brett sårbarhetsperspektiv ska genomsyra alla reinvesteringar och investeringar, och flaskhalsar ska aktivt byggas bort med redundanta lösningar

- Riksdag och regering behöver utöka medlen för investeringar och drift och underhåll, särskilt flaskhalsar måste byggas bort.
- Trafikverket och kommuner behöver vidta åtgärder för att minska risken för avstängningar vid särskilda händelser (exempelvis extrema väder).
- Regionerna och kommunerna behöver bistå med kunskap om flaskhalsar i infrastrukturen som har stor påverkan på den storregionala tillgängligheten.
- Regionerna och kommunerna behöver säkerställa att det finns en robust kollektivtrafik som fungerar i kris och samhällsstörningar.
- Svenska kraftnät och de regionala nätägarna behöver säkerställa transportsystemets elkraftförsörjning och genomföra åtgärder kopplat till effektbrist och redundans.

→ Skapa ett intermodalt kollektivtrafiksystem

- Trafikverket behöver se till alla trafikslag och öka intermodaliteten i systemet så att samhällsstörningar kan hanteras via överflyttning till andra stråk eller trafikslag för att upprätthålla tillgängligheten.
- Regionerna behöver samordna kollektivtrafiken genom integrerade informationssystem för att hantera störningar i systemet.
- Regionerna och Trafikverket behöver (fortsatt) ta fram uppdaterade sårbarhetsanalyser utifrån klimatomställningen, samhällsstörningar och beredskap.

→ Säkra och stärk kompetensförsörjning för drift, underhåll och utveckling av kollektivtrafiksystemet

- Regeringen behöver ta ett större ansvar för att säkerställa kompetensförsörjningen av för branschen viktiga samhällsbyggare, exempelvis genom att ta fram en kompetensstrategi för samhällsbyggare inom infrastruktur.
- Regeringen behöver rikta uppdrag och anslag till Trafikverket om att tillhandhålla en eller flera järnvägstekniska övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalsregionen.
- Regionerna behöver ta ett större ansvar för att frågor som driftsäkerhet och arbetsmiljö krävs vid trafikupphandlingar.
- Operatörerna behöver säkerställa god arbetsmiljö för sin personal.
- Regionerna i Mälardalsrådets kompetensförsörjningssamarbete behöver fortsätta ta ansvar genom att samverka för en stärkt kompetensförsörjning av för branschen viktiga samhällsbyggare.
- Regeringen kan med fördel ge Trafikverket i uppdrag att inrätta storregionala kompetensråd för samhällsbyggare inom infrastruktursektorn.

Kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalen ska utvecklas för att säkerställa näringslivets kompetensförsörjning och därmed stärka regionens konkurrenskraft, tillväxt och utveckling

- **Kollektivtrafiksystemet behöver vara robust med hög leveranssäkerhet och hög tillförlitlighet samt långsiktigt förutsägbart för arbetsgivare och arbetstagare**
- **Kunskap om lokala förhållanden måste beaktas i planeringen och samordnas med utvecklingen av den storregionala strukturen utifrån näringslivets behov**

Därför är detta viktigt

Stockholm-Mälardalen är Sveriges ledande tillväxtregion med ett utvecklat och kunskapsintensivt näringsliv. För att upprätthålla och utveckla konkurrenskraften mot andra storstadsregioner i Europa och världen måste kompetensförsörjningen säkerställas och stärkas. Här är det storregionala kollektivtrafiksystemet en viktig pusselbit.

Det största tillväxthindret för regionens alla företag är att hitta rätt kompetens. Därför är det av avgörande vikt att den kompetens som finns i regionen är tillgänglig för så stor del av näringslivet som möjligt utan att behöva flytta för att kunna byta jobb eller studera och vidareutbilda sig. Detta är även viktigt för kompetensförsörjningen av välfärdsyrkena. För integrering av arbetsmarknaderna i Stockholm-Mälardalen behövs kortare restider samt högre turtäthet.

Tilliten till kollektivtrafiken är dock avgörande för både arbetsgivare och arbetstagare. Att pendla med kollektiva färdmedel kan för vissa yrkeskategorier såklart innebära möjligheter till arbete ombord. Men, resenärer behöver känna trygghet i att tåget eller bussen kommer att fortsätta gå vid givna tider och med givna restider. De måste lita på att det kollektivtrafikutbud som erbjuds finns kvar långsiktigt och att leveranssäkerheten är hög. Nya tidtabeller skapas varje år för regionalstågen och ingen avgång är garanterad att finnas kvar nästkommande år. Det innebär att människor inte kan planera för ett långsiktigt pendlande. Fastställda tidtabeller för en längre tidsperiod för regionalståg är en förutsättning för att människor ska kunna pendla till skola och arbete och samtidigt kunna kombinera arbete med familjeliv.

I och med den ökade globaliseringen i näringslivet så kommer kraven på tillgänglighet i alla skalor från lokal till internationell nivå att öka. Detta innebär att kollektivtrafiksystemen måste vara flexibla och snabbt kunna anpassas till förändrade behov och nyetableringar. Samtliga berörda aktörer behöver tillsammans kunna agera snabbare än idag vid förändringar. Den storregionala kollektivtrafiken måste ständigt kunna erbjuda attraktiva förutsättningar för kompetensförsörjning och arbetspendling som står sig väl i en global konkurrens.

Detta behöver göras

→ **Kollektivtrafiksystemet behöver vara robust med hög leveranssäkerhet och hög tillförlitlighet samt långsiktigt förutsägbart för arbetsgivare och arbetstagare**

- Operatörerna behöver säkerställa hög punktlighet och leveranssäkerhet, tydlig trafikinformation, resandekomfort, trygghet och internetuppkoppling för att möjliggöra arbete under resan.
- Regionerna behöver se till att det finns ett relevant och stabilt utbud utifrån näringslivets behov av arbetspendling.
- Riksdag och regering behöver skapa stabila förutsättningar för regionerna att upprätthålla en god kollektivtrafik.
- Regionerna behöver även se till att kollektivtrafiken fungerar och att det finns samverkan över länsgränser. Framst vad gäller tågtrafiken som är stommen i det storregionala systemet, men också vad gäller storregionala eller viktiga lokala busskopplingar, eller kopplingarna till andra icke-spårbundna trafikslag.

→ **Näringslivets snabba omställning och utveckling behöver beaktas i samhällsplaneringen och samordnas med utvecklingen av den storregionala infrastrukturen**

- Riksdag och regering behöver ta ett ansvar för en långsiktig tydlighet kring finansiering och prioritering av infrastruktur.
- Kommunerna, regionerna och Trafikverket behöver ta in kunskap om lokala förhållanden utifrån näringslivets behov i planeringen.
- Riksdag och regering behöver effektivisera processen för anslag till riktade insatser för att möta näringslivets behov i samband med nyetableringar.
- Trafikverket behöver säkerställa effektiva och snabba processer för särskilda riktade insatser utifrån näringslivets behov, såsom näringslivspotter.
- Kommunerna och regionerna behöver medverka i och till konstruktiva dialoger med alla berörda aktörer om näringslivets behov och de regionala utvecklingsbehoven.

Illustration av det storregionala kollektivtrafiksystemet i Stockholm- Mälardalsregionen

Temagruppen Storregional kollektivtrafiks arbete har innefattat att ta fram gemensamma ställningstaganden och prioriteringar. Arbetet har varit målstyrt, med utgångspunkt i de mål och prioriterade funktionerna som finns i Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete. Det handlar om vilket samhälle som parterna vill skapa och vilken roll den storregionala kollektivtrafiken har i detta.

Utifrån de mål som En Bättre Sits-samarbetet satt upp har ett antal prioriterade funktioner definierats.

Prioriterade funktioner

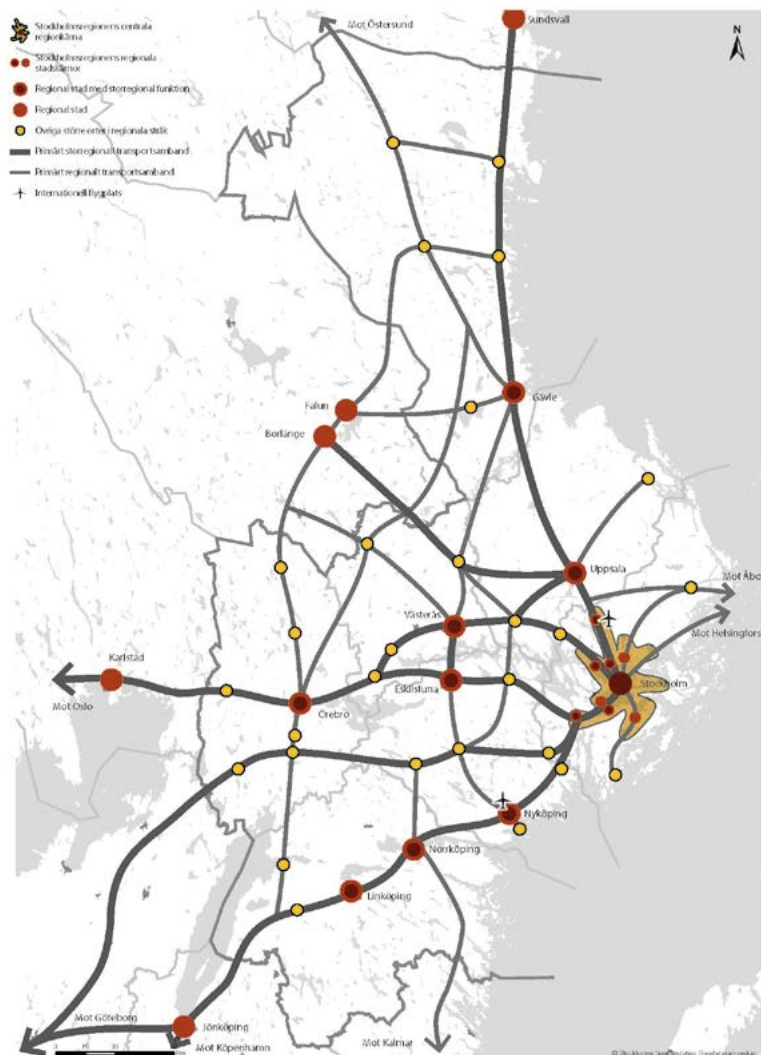
Att bättre knyta samman de större städerna, sinsemellan och med kringliggande orter och omland, ger förutsättningar för en starkare utveckling i regionen som helhet.

1. Tillgängligheten i de storregionala stråken mellan nodstäderna och Stockholm, samt:
 - i de centrala delarna av Stockholm
 - till/från Stockholms regionala stadskärnor
2. Tillgängligheten i de storregionala tvärförbindelserna, samt:
 - fokus på en ökad tillgänglighet mellan nodstäderna och sammankoppling med spårtrafiken som grund – utveckla en kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik
 - effektiv godshantering och varuförsörjning, med ökad andel gods på järnväg och med sjöfart
 - internationell tillgänglighet och konkurrenskraft genom Arlanda, det europeiska transportsystemet och Östersjötrafiken
 - stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter

ÖMS 2050

De prioriterade funktionerna tar sin utgångspunkt i ÖMS 2050⁹ som definierat de storregionala noderna i Stockholm-Mälardalsregionen (se Karta 1) men också arbetet inom Region Stockholm att definiera regionala stadskärnor. Arbetet inom En Bättre Sits-samarbetet är väl integrerat med arbetet inom ÖMS 2050.

⁹ ÖMS (2018): ÖMS 2050 – samverkan kring planering i östra Mellansverige



Karta 1. Källa: ÖMS 2050. Kartan visar viktiga samband, inte transportinfrastruktur. Kartans "Regional stad med storregional funktion" motsvarar "nodstäder" enligt terminologin i denna rapport.

Det storregionala kollektivtrafiksystemet

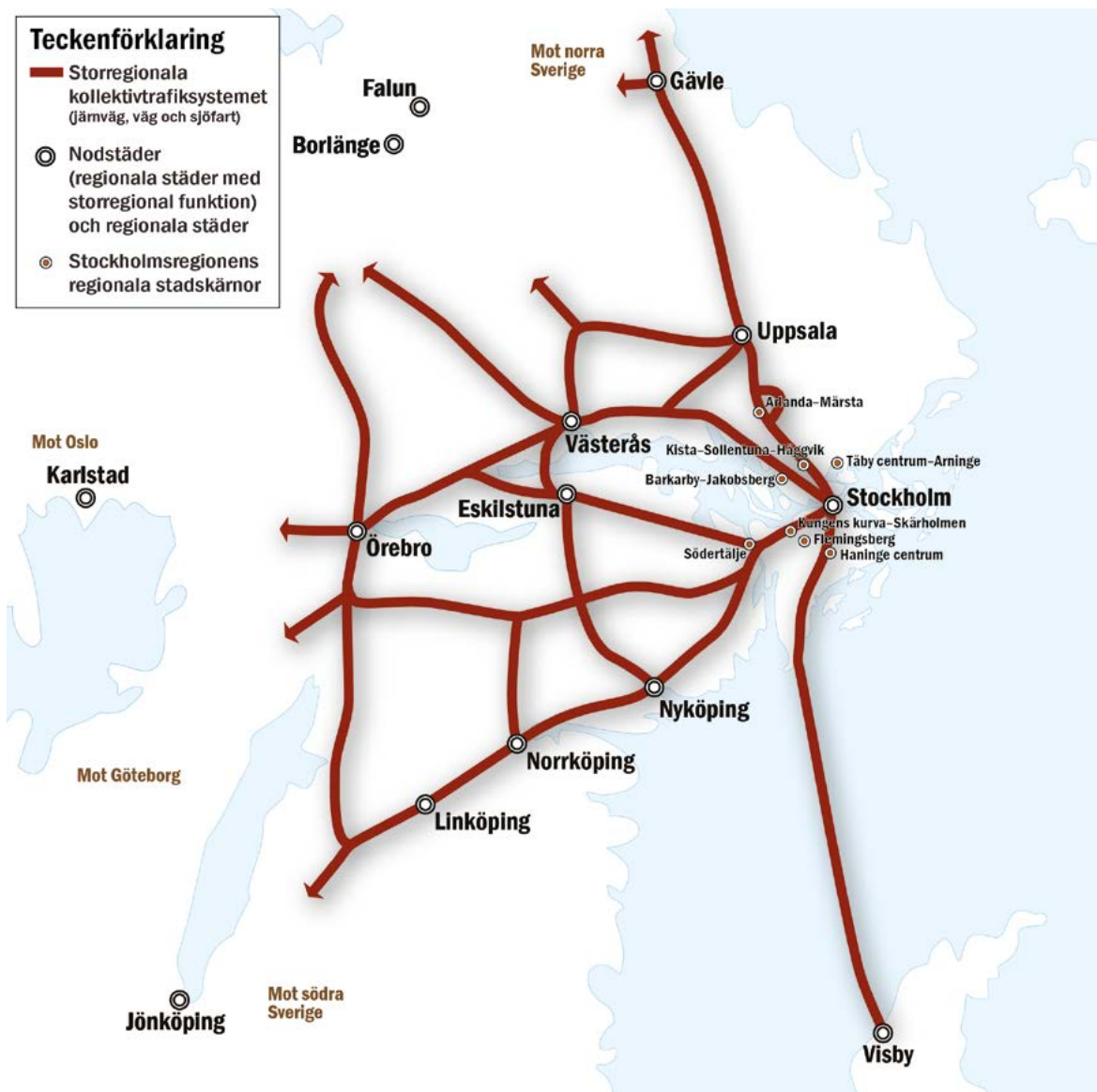
Kartan visualiserar det storregionala kollektivtrafiksystemets funktionella samband och viktiga stråk, utan hänsyn till trafikslag, fjärr- regional- eller pendeltågstrafik, buss eller båt (se Karta 2). Det specificerar inte heller trafikering i form av turtäthet, vilken aktör som opererar trafiken eller om det är upphandlad eller kommersiell trafik. Kartan beskriver funktionell storregional kollektivtrafik.

För att uppnå målen om en effektiv, hållbar, flerkärnig regionförstoring och internationell konkurrenskraft krävs en utvecklad storregional kollektivtrafik med spårtrafiken som grund. Om detta råder stor enighet i Stockholm-Mälardalenregionen och en ökad tillgänglighet och sammankoppling genom regiontågstrafiken är högt prioriterat. För att kollektivtrafiken ska förmå åstadkomma en överflyttning från biltrafiken och knyta samman regionen måste systemet i sin helhet vara konkurrenskraftigt, pålitligt, tillgängligt, effektivt och attraktivt.¹⁰

¹⁰ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen

Detta innebär att:

- Den storregionala kollektivtrafiken behöver vara ett sammanhållet system över geografiska och administrativa gränser med väl fungerande anslutningsresor till och från stationerna.¹¹
- Kollektivtrafiken behöver vara snabbare än bilen i storregionala stråk, vilket uppnås genom fler avgångar och kortare restider. Ambitionen behöver vara max 45 minuters restid mellan angränsande nodstäder i järnvägsstråken samt bytesfria resor mellan nodstäder. Kollektivtrafiken har i dagsläget en alltför låg turtäthet och för långa restider i många relationer.¹²
- Grundläggande funktionalitet för den storregionala kollektivtrafiken innebär ett system som är tillförlitligt, snabbt och effektivt med minst halvtimmestrafik i rusningstrafik.



Karta 2. Illustration av det storregionala kollektivtrafiksystemet i Stockholm-Mälardalenregionen

¹¹ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen

¹² Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen

Temagruppens beskrivning av det storregionala kollektivtrafiksystemet kommer att användas som ett underlag i uppdateringen av systemanalysen för att prioritera stråk och åtgärdsbehov för att nå målen och utveckla Stockholm-Mälardalenregionen med en ökad integration av regionens bostads-, studie- och arbetsmarknad. Regionerna och kommunerna behöver utveckla den regionala och kommunala trafiken och möta upp det storregionala systemet. Gemensamt ägda bolag och regionerna som driver trafik behöver utveckla den storregionala strukturen och beskrivningen i trafikeringssupplägg och stationsupplägg.

Källförteckning

K2/Nationell kunskapscentrum för kollektivtrafiks presentation om Rådslaget från vid temagruppsmöte 28 april 2023

Mälardalsrådet (2020): Arbetspendling i Stockholm-Mälardalenregionen 2018

Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen

Mälardalsrådet (2020): Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalenregionen - Underlagsrapport från En Bättre Sitts temagrupp Storregional kollektivtrafik

Mälardalstrafiks presentation under Temagruppsmötet 24 aug 2023

Svensk kollektivtrafik (2019): Tid är pengar! En samhällsekonomisk analys av kostnaderna för förseningar inom kollektivtrafiken

ÖMS (2018): ÖMS 2050 – samverkan kring planering i östra Mellansverige

ÖMS (2023): Framskrivningar av befolkning och sysselsättning – i östra Mellansverige



En Bättre Sits temagrupp

Storregional kollektivtrafik

Ledamöter

Anton Fendert (MP), Region Stockholm, ordförande
 Jenny Landernäs (M), Region Västmanland, vice ordförande
 Therez Almerfors (M), Uppsala kommun
 Peter Book (M), Enköpings kommun
 Saga Carlgren (V), Region Gotland
 Sebastian Cehlin (M), Region Örebro län
 Magnus Ekblad (C), Region Västmanland
 Stefan Erikson (M), Linköpings kommun
 Boel Godner (S), Södertälje kommun
 Joel Gohari Moghadam (S), Region Uppsala
 Leif Gripestam (M), Region Stockholm
 Michaela Haga (C), Region Stockholm
 Erik Hamrin (M), Sala kommun
 Nina Höijer (S), Region Örebro län
 Oscar Lindster (S), Region Gotland
 Linda Lundin (S), Gnesta kommun
 Ann-Charlotte Munter (S), Flens kommun
 Karolina Myllergård (S), Region Västmanland
 Annette Olsson (M), Region Östergötland
 Mikael Pihlgren (SD), Region Örebro län
 Daniel Portnoff (M), Trosa kommun
 Sara Sjödal (C), Tierps kommun
 Claes Sjökvist (S), Region Östergötland
 Samuel Stephan (SD), Region Stockholm
 Anders Önbäck (S), Nykvarns kommun

Tjänstepersoner

Christian Udin, Region Sörmland, sammankallande
 Anna Anderman, Stockholm Nordost
 Niclas Andersson, Uppsala kommun
 Linda Berntsen, Trafikverket Region Öst
 Bosse Björk, Karlskoga kommun
 Jan Eklund, Swedavia
 Anna-Ida Eriksson, Region Uppsala
 Thomas Fylkehed, Region Sörmland
 Göran Gullbrand, Mälardalstrafik
 Mats Johannesson, Södertälje kommun
 Linus Johnson, Region Östergötland
 Johan Kindén, Östgötatrafiken
 Jakob Klasander, Norrköpings kommun
 Sofia Lindblad, Trafikverket Region Stockholm
 Alva Lundqvist, Region Örebro län
 Daniel Pettersson, Enköpings kommun
 Matthias Pfeil, Mälardalstrafik
 Elenor Sibborn, Region Stockholm
 Carl Silfverhielm, Region Stockholm
 Jonas Sjöholm, Linköpings kommun
 Karin Widén, Västerås stad
 Maria Wikenstål, Huddinge kommun



En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de sju länen Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro, Östergötland och Gotland. Arbetet koordineras av Mälardalsrådet. Under 2022-2024 uppdateras den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälardalenregionens transportsystem. En Bättre Sits temagrupp Storregional kollektivtrafik lämnar denna rapport med gemensamma ställningstaganden som underlag till det fortsatta arbetet.



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensförsörjning och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälardalenregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.